

COMUNE DI SAN BONIFACIO

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Provincia di Verona
Direz. Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO

Prot. 0006327 DVA del 07/03/2016

Codice Fiscale 00220240238

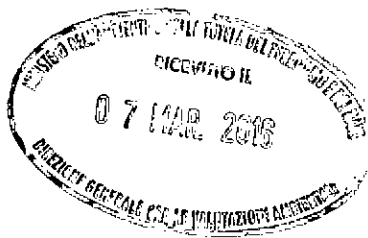
TEL.045/6132611-FAX 045/6101401

P.zza Costituzione 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Protocollo n. 0006099/2016

San Bonifacio, li 29 febbraio 2016

RACCOMANDATA A.R.



Spett.le MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 - ROMA (RM)

Oggetto: Osservazioni del Comune di San Bonifacio allo Studio di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativo al Progetto Definitivo 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza della linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova.
Trasmissione copia deliberazioni del Consiglio Comunale n.7 del 27/02/2016 e n.1 dell'11/01/2016.

Con riferimento alla nota inviata dal Consorzio IRICAV-DUE in data 12 febbraio 2016, Vs. protocollo n.29/2016, pervenuta a questo Ente in data 13 febbraio 2016 protocollo comunale n.0004349/2016, si trasmette copia della deliberazione del Consiglio Comunale n. 7 del 27 febbraio 2016 ad oggetto "OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO ALLO STUDIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA AV/AC VERONA-PADOVA. CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17", dichiarata immediatamente eseguibile.

Il provvedimento deliberativo approva le "Osservazioni" allo Studio di Valutazione di Impatto Ambientale al progetto definitivo - 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza della linea ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità.

Si trasmette, altresì, copia della deliberazione del Consiglio Comunale n. 1 del 11 gennaio 2016 ad oggetto "OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO AL PROGETTO DEFINITIVO. 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ VERONA-PADOVA. SUBTRATTA VERONA-VICENZA CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17 TRASMESSO DAL GENERAL CONTRACTOR CONSORZIO IRICAV-DUE CON NOTA N.435/15 DEL 10/11/2015 PERVENUTA AL PROTOCOLLO COMUNALE N.0033527/6.5 DEL 13/11/2015".

Distinti saluti.



IL SINDACO

Giampaolo Provoli



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611. - Fax 0456101401

COPIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Adunanza Pubblica di PRIMA Convocazione
NUMERO 7 DEL 27/02/2016

OGGETTO:

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO ALLO STUDIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' VERONA-PADOVA. CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17.

L'anno **duemilasedici** il giorno **ventisette** del mese di **febbraio** alle ore **09:30** nella sala consiliare convocato dal suo Presidente, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge, si è riunito il Consiglio Comunale presieduto dalla Signora Cristina Zorzanello. Partecipa il Segretario Comunale Gabriella Zampicinini.

Fatto l'appello risulta quanto segue

N.	Nominativo	A/P	N.	Nominativo	A/P
1	PROVOLI GIAMPAOLO	P	10	ZAFFAINA LUCA	P
2	ZORZANELLO CRISTINA	P	11	GASPARI GIULIANO	P
3	FIORIO LUCIANO	A	12	SOMMAGGIO BARBARA	A
4	RACCONTO PALMA	P	13	SIGNORATO ALESSANDRO	A
5	PIMAZZONI ADRIANO	P	14	PASETTO FEDERICO	A
6	VERONA ANTONIO CAMILLO CLAUDIO	P	15	FACCHIN ALBERTO	A
7	GOZZI GINO	P	16	ROSSI SIMONE	P
8	TEBALDI MARIA ROSA	P	17	FIROLLI ANNA	P
9	LUNARDI ANGELO GIORGIO	P			

Partecipano inoltre alla seduta i seguenti Assessori

STORARI GIANNI, TEMELLIN MARTA, MERLO FABIO, NOGARA MARIO, DE LUCA SIMONA

Constatato legale il numero dei presenti, il Presidente dichiara aperti i lavori del Consiglio ed invita a discutere sull'oggetto suindicato.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 7 DEL 27/02/2016

OGGETTO: OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO ALLO STUDIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' VERONA-PADOVA. CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17.

Il Presidente invita l'ing. Vecchiato e l'arch. Sutto, della Ditta Sirnérigo SpA, ad entrare in aula per illustrare con l'ausilio delle slide le "Osservazioni" per la Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) da presentare al Ministero dell'Ambiente ed a tutti gli Enti competenti.

I Consiglieri Barbara Sommaggio e Luciano Fiorio entrano in aula alle ore 9:55, i Consiglieri presenti sono n.14 i Consiglieri assenti sono n.3 (Pasetto, Signorato, Facchin).

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- il progetto preliminare della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino Venezia (tratta Verona-Padova) è compreso tra quelli relativi alle opere individuate dal Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato con Deliberazione CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443/2001 "Legge Obiettivo";
- la "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale", confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011. L'intervento "Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV - Tratta AV/AC Verona Padova" è, altresì, inserito nel "X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012", approvato con delibera CIPE n. 136 del 21.12.2012;
- con delibera di Giunta Regionale Veneto n. 3735 del 05.12.2003 avente per oggetto "Legge n. 443 del 21.12.2001, delibera CIPE n. 121 del 21.1.2001, D.Leg.vo n. 190 del 20.08.2002. Progetto linea ferroviaria Torino-Venezia. Tratta AV/AC Verona-Padova. Parere regionale ex art.3 D.Leg.vo n. 193/2002" è stato recepito il parere del Comune di San Bonifacio che "*..... pur essendo favorevole, in linea di principio, sia alla Legge Obiettivo che all'Alta Capacità, esprime parere contrario al tracciato proposto, che prevede l'attraversamento dell'abitato in affiancamento alla linea storica, accettando qualsiasi altra soluzione, a nord, a sud o l'interramento dell'attuale tracciato*";
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 21 del 10.09.2004 avente per oggetto "Parere in merito al Progetto Preliminare relativo alla linea ferroviaria AV/AC trasmesso dalla Italferr e approvato con delibera di Giunta Regionale n. 1744 del 18.06.2004" è stato espresso parere negativo al tracciato AV/AC attraverso il centro paese e in affiancamento alla linea storica;
- con Deliberazione n. 94 del 29.3.2006, pubblicata sulla G.U. Serie Generale n. 273 del 23.11.2006, il CIPE ha approvato, ai sensi dell'art.165 D.Lgs.163/2006, il Progetto Preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova relativamente alle tratte Verona - Montebello Vic.no e Grisignano di Zocco-Padova;
- la sopracitata Deliberazione del CIPE n. 94 del 29 marzo 2006 - G.U. n° 197 del 25.08.2006 di approvazione del Progetto Preliminare è completamente decaduta in data 07.11.2013 essendo infatti trascorsi i sette anni di vincolo preordinato all'esproprio nonché è decaduta la dichiarazione di pubblica utilità, previsti dalla normativa nazionale ex D.Leg.vo 12.04.206 n. 163;
- l'Amministrazione Comunale di San Bonifacio con propria nota di prot. n. 28097 del 28.10.2014 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e al Ministero dell'Ambiente, Rete Ferroviaria



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

Trasporti, Consorzio IRICAV-due e Amministrazione della Provincia di Verona ha richiesto un percorso di studio alternativo del tracciato ferroviario AV/AC, molto meno impattante della soluzione in centro paese;

- la Deliberazione del CIPE del 10.11.2014 Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n.443/2001) - Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio (CUPF81H91000000018). (Delibera n. 45/2014). (15A01741) - pubblicata sulla G.U. n. 57 del 10.03.2015, prevede, in particolare al punto 1.3 *"L'efficacia della presente delibera e' subordinata alla trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, del formale assenso del Presidente della Regione del Veneto ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera, ai sensi dell'art. 165, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006"*;
- con successiva di prot. 33789 del 19.12.2014 indirizzata al Presidente della Regione del Veneto, il Sindaco ha ribadito l'opportunità di uno studio alternativo al centro paese;
- tale indirizzo di studio è stato ulteriormente ribadito con lettera di prot. 34054 del 23.12.2014 indirizzata all'Amministrazione della Provincia di Verona;
- le principali motivazioni per le quali appare conveniente la scelta della soluzione a sud del Comune di San Bonifacio possono così identificarsi:
 1. a partire dal 2010 nella zona adiacente al previsto ponte sull'Alpone dell'originario progetto lungo la linea storica, si sono verificati diversi episodi d'inondazioni e esondazioni tanto da essere considerata zona a rischio idrogeologico, e pertanto non idonea al posizionamento di opere di collegamento intereuropeo;
 2. la Provincia di Verona ha realizzato il prolungamento della strada regionale "Porcilana" fino al collegamento con la strada provinciale 7, per cui ad oggi appare conveniente utilizzare lo stesso corridoio di trasporto già tracciato;
 3. il passaggio della linea AV/AC a Sud del paese consente un notevole beneficio in termini sociali, economici e paesaggistici-architettonici derivanti dalla drastica diminuzione dei fabbricati da abbattere, dalla collocazione distante dal complesso abbaziale di Villanova vincolato dai beni culturali, nonché dalla riduzione del numero di abitazioni soggette a rumori e vibrazioni;
 4. le operazioni di cantiere all'interno del centro urbano comporterebbero un notevole rallentamento dei trasporti lungo la linea storica, sia per la necessità di abbattere la Stazione ferroviaria di San Bonifacio, sia per l'attraversamento della linea nuova con la vecchia in prossimità della frazione di Locara e sia per il pericolo d'incidenti di cantiere derivanti dalla promiscuità tra le due linee ferroviarie;
- in data 22.01.2015 si è tenuto presso la Prefettura di Verona un incontro istituzionale durante il quale alla presenza del Prefetto e dei rappresentanti di R.F.I., del Consorzio IRICAV-due, della Regione Veneto, della Provincia di Verona e del Comune di San Bonifacio è stata illustrata la convenienza della scelta del tracciato AV/AC a sud del territorio sambonifacese;
- con Deliberazione della Giunta Regionale n. 154 del 10.02.2015 avente per oggetto "Progetto della linea ferroviaria AC/AV Torino-Venezia. Tratte Verona-Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco-Padova. Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio", è stato indicato che *"Tra i pareri pervenuti solo quello di San Bonifacio è stato totalmente negativo, chiedendo sostanzialmente di riprogettare l'opera su un diverso tracciato; a tale riguardo si rende noto, che nel corso di una riunione presso la Prefettura di Verona in data 22/01/2015, il contraente generale IRICAV-DUE ha dato la sua disponibilità a valutare detta modifica di tracciato proposta dal Comune di San*



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

Bonifacio. Nell'attesa che venga predisposta e valutata la progettazione di questa nuova ipotesi di tracciato limitatamente alle aree ricadenti nei Comuni di Belfiore, Lonigo e San Bonifacio, che anche la Regione considera preferibile alla soluzione progettuale del 2003, si ritiene comunque opportuno esprimere parere favorevole alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili e sulle aree interessate dal progetto già approvato con Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006, per evitare che nelle altre parti del tracciato le aree possano essere destinate ad altri fini per i motivi già citati."

- in data 12.02.2015 la Provincia di Verona ha promosso un incontro di coordinamento con la Provincia di Vicenza, il Comune di Belfiore, il Comune di Lonigo e il Comune di San Bonifacio, durante il quale è stata presentata la proposta del tracciato a sud del paese di San Bonifacio e il raccordo ferroviario con i Comuni limitrofi;
- per il perseguimento di dette finalità il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto, R.F.I. Spa, la Provincia di Verona, la Provincia di Vicenza, il Comune di Belfiore, il Comune di Lonigo e il Comune di San Bonifacio hanno concordato sull'opportunità di sottoscrivere un apposito Protocollo di Intesa per precisare gli obiettivi che dovranno essere oggetto per la nuova soluzione di tracciato individuata e i rispettivi impegni in ordine alla predisposizione e alla approvazione del redigendo Progetto Definitivo del tracciato AV/AC;
- con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 7 del 06/02/2015 è stato dato indirizzo al Sindaco per l'assunzione di tutti i provvedimenti in merito al tracciato della linea ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità, in conformità all'attività finora svolta, ed è stato dato pieno mandato per ogni futura decisione al fine di spostare il tracciato proposto dalle Autorità competenti previsto in affiancamento alla linea storica nel centro del Paese;
- con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 20 del 29.04.2015 il Comune di San Bonifacio ha approvato il sopracitato Protocollo di Intesa e successivamente è stato sottoscritto digitalmente dal Sindaco di San Bonifacio;
- il General Contractor Consorzio IRICAV-due ha depositato al protocollo comunale n. 0033527/6.5 del 13.11.2015 copia del "Progetto Definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Verona-Padova - SUB Tratta Verona-Vicenza - 1° SUB LOTTO VERONA MONTEBELLO VICENTINO", CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17, propedeutica alla successiva Conferenza dei Servizi;
- in data 28.11.2015 la Società Italferr ha pubblicato sui quotidiani nazionali La Repubblica, Corriere della Sera ed. Veneto e sul proprio sito www.italferr.it l'Avviso di deposito del sopracitato Progetto Definitivo;
- con nota n. M INF.GABINETTO.REGISTRO UFFICIALE.U.0046366.15-12-2015 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti pervenuta al prot. comunale n. 0036969/2015 del 16.12.2015 è stato trasmesso il Protocollo di Intesa sottoscritto digitalmente da tutte le Amministrazioni interessate, e precisamente:
 - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (M.I.T.)
 - Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.)
 - Regione del Veneto
 - Provincia di Verona
 - Provincia di Vicenza
 - Comune di Belfiore
 - Comune di San Bonifacio
 - Comune di Lonigo
- ai sensi dell'art. 166 comma 3 del D. Leg.vo Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, nel merito dei progetti di grandi infrastrutture strategiche, che prevede "..... tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti. Nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento del progetto le pubbliche amministrazioni



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

ni competenti e i gestori di opere interferenti possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa”

- il Comune di San Bonifacio, con deliberazione di Consiglio Comune n. 1 dell'11.01.2016, avente per oggetto "Osservazioni del Comune di San Bonifacio al Progetto Definitivo 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza della linea ferroviaria Alta Velocita'/Alta Capacita' Verona-Padova. subtratta Verona-Vicenza CUP J41E910000009 - CIG 3320049F17 trasmesso dal General Contractor Consorzio Iricav-due con nota n.435/15 del 10/11/2015 pervenuta al protocollo comunale n.0033527/6.5 del 13/11/2015", ha inoltrato le proprie Osservazioni al M.I.T, a R.F.I. e a Italferr Spa;
- con nota di Rete Ferroviaria Italiana R.F.I., pubblicata sui giornali "Corriere della Sera", "La Repubblica" e "L'Arena" del 30.01.2016, è stato dato avviso dell'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale V.I.A. ai sensi degli art. 167 e 183 del D.Leg.vo n. 163/2006 (T.U. dei Contratti), considerato che l'intervento in argomento è inserito tra quelli dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Leg.vo n. 152/2006 (T.U. dell'Ambiente);
- nell'avviso pubblicato viene altresì segnalato che "La documentazione sarà consultabile sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare all'indirizzo www.va.minambiente.it.
Ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Leg.vo 163/2006, come modificato dall'art. 34 , comma 4, legge 221 del 2012, entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori riferimenti conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare; l'invio delle osservazioni può essere effettuato anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo DGSalvaguardia.Ambiente@PEC.minambiente.it;
- su sito del Ministero dell'Ambiente in data 03.02.2016 è stato pubblicato l'avviso di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale completo dei tutti gli elaborati del Progetto Definitivo scaricabili dal link <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/33> e con le seguenti informazioni:
 - Data avvio 03.02.2016
 - Informazioni generali
 - Opera: Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia
 - Progetto: Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Verona-Padova
 - Proponente: IRICAV DUE
 - Tipologia di opera: Opere ferroviarie
 - Scadenza presentazione osservazioni: 04/03/2016
- con Deliberazione della Giunta Comunale n.19 del 18.02.2016 ad oggetto: "Primo prelevamento dal fondo di riserva - in esercizio provvisorio" è stato PRELEVATO DAL Fondo di Riserva la somma di €. 17.763,20 destinandola al finanziamento di uno specifico incarico professionale ai sensi dell'articolo 7, comma uno, del vigente Regolamento per il conferimento degli incarichi di collaborazione, al fine dell'esame specialistico degli elaborati sottoposti alla V.I.A.;
- con Determinazione Area Gestione Territorio e Ambiente, LLPP e sicurezza n. 105/R.G. del 19/02/2016 ad oggetto: "Incarico alla ditta Sinèrgo spa della predisposizione delle osservazioni allo studio di Valutazione di Impatto Ambientale in merito al Progetto Definitivo 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza della linea ferroviaria Alta Velocita'/Alta Capacita' Verona-Padova. CIG: Z9F1875BEF" è stato affidato alla ditta Sinèrgo l'incarico di predisporre le Osservazioni per la Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) da presentare al Ministero dell'Ambiente;

Tutto ciò premesso,



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

Visto il documento tecnico predisposto dallo studio professionale Sinèrgo spa, trasmesso al Dirigente dell'Area Tecnica con note e-mail in data 22.02.2016 ore 15:13 e ore 15:16, acquisito al protocollo comunale n. 5379 del 23.02.2016;

Considerato che il documento tecnico contenente le "Osservazioni alla V.I.A." da proporre al Ministero dell'Ambiente è stato illustrato alle Commissioni Urbanistica e Ambiente in seduta congiunta nella serata il 22.02.2016;

Ritenuto di condividere le "Osservazioni alla V.I.A.", di cui al fascicolo "Allegato A" che forma parte integrante del presente provvedimento, così come predisposte e depositate giusto protocollo comunale n. 5379 del 23.02.2016 e formulate ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Leg.vo 163/2006, così come modificato dall'art. 34, comma 4, legge 221 del 2012;

Visti i pareri favorevoli espressi ai sensi dell'articolo 49 del decreto legislativo 18 agosto 2000, allegati alla presente Deliberazione;

Il Presidente dichiara aperta la discussione. Gli interventi dei Consiglieri nonché l'illustrazione alle Osservazioni della V.I.A. presentate dai Tecnici, ing.Vecchiato e arch.Sutto, sono riportati integralmente nell'allegato resoconto parte integrante della presente deliberazione.

Il Consigliere Anna Firolli dichiara non parteciperà alla votazione e che uscirà dall'aula.

Il Presidente comunica che la presente deliberazione, oltre a quanto stabilito al punto 4 della proposta, va inoltrata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Veneto, Regione del Veneto e Provincia di Verona.

Dichiarata chiusa la discussione, il Presidente mette in votazione palese la proposta di deliberazione, il cui risultato verificato dagli scrutatori è il seguente:

Consiglieri Presenti	n.13	
Consiglieri Votanti	n.13	
Consiglieri Astenuti	nessuno	
Voti favorevoli	n.12	(Rossi, Zaffaina, Gaspari, Tebaldi, Lunardi, Gozzi, Verona, Racconto, Pimazzoni, Florio, Zorzanello, Provoli)
Voti contrari	n.1	(Barbara Sommaggio)

Il Presidente proclama l'esito della votazione e dichiara approvata la deliberazione.

DELIBERA

1. la premessa forma parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
2. di approvare le "Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale V.I.A." dell'Amministrazione del Comune di San Bonifacio relative al "Progetto Definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Verona-Padova - SUB Tratta Verona-Vicenza - 1° SUB LOTTO VERONA MONTEBELLO VICENTINO", CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17;
3. di allegare le "Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale V.I.A." di cui al fascicolo "Allegato A", che forma parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

4. di trasmettere la presente deliberazione al Consorzio IRICAV-DUE, al Ministero della Infrastrutture e Trasporti (M.I.T.), a Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. ed a ITALFERR S.p.A, per quanto di competenza;
5. di trasmettere la presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Veneto, Regione del Veneto e Provincia di Verona;
6. di dichiarare il presente provvedimento urgente, e quindi immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 134, comma 4, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, con separata votazione, così come segue:

Consiglieri Presenti	n.13	
Consiglieri Votanti	n.13	
Consiglieri Astenuti	nessuno	
Voti favorevoli	n.12	(Rossi, Zaffaina, Gaspari, Tebaldi, Lunardi, Gozzi, Verona, Racconto, Pimazzoni, Fiorio, Zorzanello, Provoli)
Voti contrari	n.1	(Barbara Sommaggio)

Il Presidente proclama l'esito della votazione e dichiara immediatamente eseguibile la deliberazione.

Il Consigliere Anna Firolli rientra in aula alle ore 11:37, mentre il Consigliere Barbara Sommaggio alle ore 11:40 esce definitivamente.

Il Presidente sospende la seduta per circa 10 minuti.

La seduta riprende alle ore 11:45, i Consiglieri presenti sono n.13 (Rossi, Firolli, Zaffaina, Gaspari, Tebaldi, Lunardi, Gozzi, Verona, Racconto, Pimazzoni, Fiorio, Zorzanello, Provoli).



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

PUNTO N. 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO - OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO ALLO STUDIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA AV/AC VERONA - PADOVA. CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17.

PRESIDENTE

È quello relativo alle osservazioni del Comune di San Bonifacio allo studio di valutazione di impatto ambientale, la Via, relativa al progetto definitivo della Tav, che passa appunto attraverso il nostro territorio. Come avete avuto modo di approfondire, abbiamo deciso di incaricare uno studio professionale esterno per potere fare le osservazioni migliori possibili, le mitigazioni tutte le migliori possibili per quanto riguarda l'intervento che il nostro territorio subirà, quello della Tav, e questa mattina abbiamo invitato i due tecnici della Sinergo, che sono qui con noi, l'Ing. Antonio Vecchiato e l'Arch. Andrea Sutto, che ci daranno tutte le spiegazioni di quelle che sono, secondo loro, le migliori possibili alla Via.

A questo punto darei direttamente a loro la parola, così possono illustrare, a noi al pubblico presente e anche a chi ci segue da casa, in cosa consistono queste osservazioni che noi come Comune abbiamo voluto presentare.

ING. VECCHIATO

Grazie Presidente. Io sono l'Ing. Antonio Vecchiato dello studio Sinergo e, com'è stato accennato, abbiamo ricevuto l'incarico di analizzare il progetto ovviamente per quanto riguarda la tratta che interessa il Comune di San Bonifacio, con l'obiettivo di formulare delle osservazioni che potessero andare in qualche modo a migliorare gli interventi di mitigazione ambientale previsti nel progetto, nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, il cui avvio del procedimento è ormai avvenuto circa un mese fa. Noi abbiamo formulato 19 osservazioni, che adesso andremo a spiegare punto per punto e ovviamente le spiegherò in modo sintetico, Presidente, poi penso che le domande le facciamo dopo.

La prima osservazione riguarda l'impatto del cantieramento dell'opera, inteso in questo senso, devo fare una piccola premessa per spiegare l'osservazione. Il cantieramento dell'opera per il tratto che interessa il Comune di San Bonifacio, per quanto riguarda l'approvvigionamento dei principali materiali, che sono fondamentalmente gli inerti per i rilevati e per i calcestruzzi, per quanto riguarda la tratta di San Bonifacio è previsto in questo modo: il progetto prevede la realizzazione di due nuove cave, situate in Comune di Zevio, che sono queste che vedete colorate in magenta, una in particolare ha una destinazione di cassa di espansione e un'altra è una cava che ha una destinazione "apri e chiudi". In particolare il materiale che dovrebbe arrivare nella tratta di San Bonifacio dovrebbe provenire dalla cassa di espansione di Zevio, che è una cassa di espansione che attualmente non c'è, deve essere fatta, secondo quello che è il progetto nell'ambito della Tav, di 3 milioni di metri cubi di volume di invaso, da cui si dovrebbero recuperare



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 --Tel. 0456132611 -- Fax 0456101401

1.800.000 metri cubi di materiale per rilevati e per calcestruzzi, previsti per la tratta 3, che è quella in Comune di San Bonifacio.

L'approvvigionamento, la viabilità interessata per portare questo materiale in Comune di San Bonifacio è questa strada esistente, che è in Comune di Zevio, e tutta una pista di cantiere che viene realizzata ex novo, a fianco della Porcilana esistente e a fianco del nuovo tracciato della Tav, quindi nell'ottica di quello che è il progetto la viabilità esistente e in particolare la Porcilana non viene interessata secondo questa direttrice ovest - est, quindi gli spostamenti secondo quello che è il progetto dovrebbero venire lungo questa pista di cantiere, che la vedete, se si vede è quella in verde, quella in rosso è il nuovo tracciato della Tav e quella che vedete in ciano è la viabilità esistente e parte di quella di progetto. Quindi loro dicono "fondamentalmente noi non andiamo a interessare la viabilità esistente", noi invece riteniamo che questo tipo di cantieramento sia estremamente rischioso per il Comune di San Bonifacio, in quanto è legato in maniera indissolubile alla realizzazione di questa cava, che è la cassa di espansione di Zevio. Noi, anche in occasione di un recente incontro che c'è stato proprio in Regione con la Commissione regionale di valutazione di impatto ambientale, a cui erano presenti anche alcuni vostri rappresentanti, ci hanno comunicato in maniera ancora ufficiosa, ma la ufficializzeranno, che la Regione è fortemente contraria alla realizzazione di questa e di altre cave di prestito, in quanto un po' tutto il progetto si basa sulla realizzazione di nuove cave.

Nel momento in cui questa cava dovesse venire meno, evidentemente viene a mancare un po' l'ipotesi progettuale di potere approvvigionare il cantiere non andando a interessare la viabilità esistente, e perché? Perché, saltata la cassa di espansione di Zevio, saltate queste due cave, saltate diciamo qualora non avessero un iter positivo, mettiamola così, e ripeto la Regione si vuole esprimere in maniera assolutamente contraria, gli altri siti di approvvigionamento si trovano a nord-est rispetto al territorio, alla tratta che interessa il territorio di San Bonifacio. In particolare, oltre a questi siti di approvvigionamento, un altro sito è costituito da quello che sarà, che è e che sarà il cantiere della Pedemontana.

In sintesi, qualora - è una possibilità piuttosto probabile - si debba andare a recuperare l'inerte da cave poste a nord-est, in questo caso sarebbe inevitabilmente necessario interessare la viabilità esistente che attraversa il centro di San Bonifacio, per andare a raggiungere la pista di cantiere. Si vede meglio forse in questa. Venendo giù da una di queste cave, loro dovrebbero prendere o l'autostrada o la strada statale 11, attraversare il centro di San Bonifacio, prendere la Porcilana esistente e raggiungere la pista di cantiere, dalla strada provinciale oppure dall'autostrada. A nostro avviso questo è un rischio assolutamente inaccettabile, in sede di impatto ambientale si valutano i rischi sotto vari punti di vista, è inaccettabile e il motivo è assolutamente evidente, nel senso che produrrebbe un impatto sul traffico, sulla viabilità esistente assolutamente non sopportabile, né dal punto di vista proprio meramente strutturale delle strade, né da un punto di vista di capacità di flussi.

La soluzione a questo problema, o meglio la mitigazione di questo problema, perché io ho fatto questa battuta: è evidente che i camion non hanno le ali e quindi per qualche strada devono passare! La soluzione che meglio potrebbe mitigare questo problema è la realizzazione di un nuovo accesso alla pista di cantiere,



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

che corrisponde al tracciato del completamento della strada Porcilana, che vedete è questo in blu. Questo nuovo accesso permetterebbe, ai trasporti che provengono da nord-est, di bypassare il centro e quindi non passerebbero per il centro e potrebbero raggiungere la pista di cantiere tramite questo nuovo collegamento. Aggiungo anche tra l'altro che questo collegamento potrebbe eventualmente essere poi - in maniera provvisoria si fa - collegato con l'autostrada tramite un'uscita provvisoria, quindi in questo caso addirittura andremmo a interessare solo l'autostrada.

La Porcilana, secondo noi, è la migliore soluzione, il completamento della Porcilana, per mitigare questo problema, perché lo è dal punto di vista proprio di posizione, ma soprattutto perché, essendo già inserita in variante urbanistica, avrebbe un iter - diciamo così - di inserimento nel progetto molto snello, molto veloce. E questo - ripeto - mitigherebbe, o comunque eviterebbe che il 90% del traffico, insomma una grande quantità del traffico interessi il Comune di San Bonifacio. Questa è la prima osservazione.

La seconda osservazione è legata in qualche modo alla prima, anche se è evidentemente di second'ordine. Il progetto prevede, per l'alimentazione della linea alta velocità, prevede due linee in particolare e noi vogliamo porre l'attenzione sulla linea interrata, sul cavidotto interrato, che parte dalla stazione Terna di Dugale e, secondo il progetto, con questo tracciato giallo, dovrebbe andare a collegarsi alla futura stazione di Locara, che tra l'altro secondo l'osservazione che ha posto il Comune si chiede, giustamente, possa essere spostata in un'altra area. Noi abbiamo posto in evidenza come realizzare il completamento della Porcilana, realizzando quindi un altro accesso da nord al cantiere, crea anche un'opportunità, cioè crea l'opportunità di posare il cavidotto, anziché lungo una viabilità o comunque dei suoli che non sarebbero interessati, cioè se non per il cavidotto non sarebbe interessabile ai lavori, quindi questo tracciato grigio. Realizzando il completamento della Porcilana, diciamo a parte in tratto blu, la rimanente parte del cavidotto potrebbe tranquillamente essere prevista sotto il nuovo tracciato della Porcilana e quindi sotto la pista di manutenzione della ferrovia, evitando di andare a interessare ulteriore territorio. In questo senso eseguire il completamento della Porcilana avrebbe questo doppio vantaggio, ovviamente il principale è il primo, e questa è una conseguenza positiva.

La terza osservazione che noi siamo fatto è un'osservazione piuttosto importante e riguarda la simulazione idraulica, o meglio la simulazione idraulica post operam del progetto, cioè i progettisti hanno elaborato uno studio idraulico ante operam, che significa diciamo fondamentalmente uno stato di fatto, e hanno elaborato questa perimetrazione del rischio idraulico, fondamentalmente dove vedete sia azzurro che arancione e rosso sono tutte aree a rischio idraulico, ma che conoscete sicuramente meglio di me, con tiranti anche importanti di esondazione, in questo caso del fiume Alpone, che raggiungono anche i due metri. I progettisti tuttavia, e qua cito testualmente quanto riportato nella relazione, loro nella relazione idrologica e idraulica dichiarano, in maniera proprio testuale, "non è stato improntato uno studio post operam ad hoc, in quanto ci si attende una variazione non significativa dei risultati già esaminati per l'ante operam", cioè sembra quasi che dicano "fidatevi di noi, non cambia nulla", ma in realtà non c'è alcuna evidenza tecnica e scientifica che suffraghi questa loro posizione.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

È evidente che, data l'opera, l'importanza dell'opera, data la situazione idraulica del territorio che attraversa, ma io oserei dire in generale diciamo, non è assolutamente ammissibile che un progetto non abbia una simulazione idraulica post operam. E quindi noi, in questo caso anche durante l'incontro che c'è stato in Regione, insieme all'Amministrazione abbiamo fortemente richiesto - ma ho visto che anche tutti gli altri comuni si sono uniti - che venga eseguita una simulazione idraulica post operam diciamo molto dettagliata, in maniera tale da dare evidenza tecnico-scientifica di quanto loro dichiarino, cioè del fatto che l'opera, a quanto dicono, non ha impatto idraulico o comunque ha una variazione, prevede una variazione non significativa dei risultati.

C'è anche da dire una piccola nota: nella planimetria del rischio idraulico allegata al progetto si riporta ancora il vecchio tracciato, che vedete che passa per il centro. Questo l'abbiamo tracciato noi, ma va beh, questo è un errore materiale che comunque abbiamo segnalato, abbiamo chiesto si corregga, anche perché non essendoci una simulazione post operam, rimane un disegno insomma.

Sempre collegata all'idraulica, noi abbiamo osservato anche questo: loro come principi progettuali di mitigazione idraulica ne hanno individuati e dichiarati 3, il primo è questo e cioè loro dicono "per limitare l'impatto idraulico dell'opera, realizzeremo dei viadotti per l'attraversamento delle aree con maggiore rischio di allagamento", poi la 2 "proteggeremo (sic) con opere anti-erosive" e terzo il loro approccio progettuale è che realizzeranno dei fornici, quindi degli attraversamenti, per mantenere la trasparenza dei rilevati ferroviari e in particolare loro dicono che verranno previsti fornici ogni 300 metri.

Analizzando il progetto, ci siamo accorti che in realtà loro non hanno fatto niente di tutto ciò, cioè - adesso io vado nell'osservazione per quanto riguarda i viadotti - loro dicono "attraverseremo in viadotto tutte le aree a rischio idraulico": non è vero, perché hanno fatto esattamente l'incontrario, cioè questa area che è a rischio idraulico è attraversata in rilevato, quest'altra area che è a forte rischio idraulico è attraversata in rilevato. Quindi noi abbiamo chiesto innanzitutto, come dicevo prima, che si faccia la simulazione idraulica e in secondo luogo diciamo che nella simulazione idraulica si tenga conto di valutare l'ipotesi di attraversare le opere a maggiore rischio idraulico con dei viadotti, proprio per aumentare la trasparenza idraulica.

Per quanto riguarda gli attraversamenti, come dicevo prima, loro dicono "anche quando noi attraversassimo il rilevato, prevediamo degli adeguati attraversamenti idraulici, uno ogni 300 metri" e prima di tutto a nostro avviso non sono adeguati, perché la portata che questi attraversamenti possono evacuare non è sufficiente, è una frazione molto piccola rispetto alla portata che si potrebbe generare in caso di esondazione dell'Alpone, ma comunque sia, anche ipotizzando che fossero sufficienti, loro non li hanno posizionati ogni 300 metri. Questo è il tracciato che interessa il territorio comunale di San Bonifacio, in rosso con le frecce rosse abbiamo indicato tutti i tratti in cui i fornici hanno un'interdistanza superiore a 300 metri, quindi in questo caso siamo anche nell'ordine di 600 metri, qui circa 400, come vedete qui siamo ancora a 400, qui saremo ancora tra i 3 e i 400, qui c'è il viadotto, qui addirittura andiamo a distanze di 700/800 metri e così via. In realtà non hanno fatto quello che hanno dichiarato, cioè hanno dichiarato di mettere dei fornici ogni 300 metri e questi fornici non ci sono.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

Quindi, dal punto di vista dell'idraulica, riassumendo, qui andiamo avanti sempre con il tracciato, quello che noi diciamo è "prima di tutto dovete fare una simulazione idraulica post operam, fatta bene" e gli abbiamo scritto quali sono, a nostro avviso, i parametri che il modello idraulico dovrebbe avere, quindi "nel fare questa simulazione idraulica dovete dimostrare che i rilevati sono effettivamente trasparenti nei confronti di un evento di piena quantomeno con tempo di ritorno di 300 anni" e quindi valutare la necessità di attraversare le zone a rischio idraulico in viadotto, ovvero di potenziare in maniera sostanziale gli attraversamenti idraulici. L'osservazione N. 6 "mitigazione verde presso i viadotti", lascerei la parola al mio collega.

ARCH. SUTTO

Buongiorno, io sono l'Arch. Andrea Sutto e adesso illustrerò quelle che sono delle criticità che noi abbiamo riscontrato per quanto riguarda la mitigazione con interventi a verde dell'infrastruttura. Premesso che lungo tutta l'asta in corrispondenza dei rilevati viene considerata una fascia non troppo larga - la possiamo vedere qua, è questa indicata da questa linea verde tratteggiata - in cui loro cosa pensano? Di piantare delle alberature più o meno alte, con altezze e con delle distanze che non interferiscano con l'infrastruttura ferroviaria, nel momento in cui dovesse succedere che una pianta cada verso la ferrovia. Siamo in territorio agricolo, per cui l'intervento potremo anche accettare così come loro l'hanno proposto.

Quello che sicuramente noi non possiamo accettare, almeno a nostro avviso, è la mitigazione che loro hanno previsto in corrispondenza dei viadotti. Il progetto prevede attualmente che i viadotti siano in corrispondenza degli attraversamenti evidentemente degli abitati, quindi stiamo parlando della rotatoria quella in corrispondenza della provinciale che va verso l'ospedale e il sovrappasso della località di Lobia. Loro prevedono questo: prevedono la sezione, diciamo è un tipologico, questo è il cavalcavia che sovrappassa, in questo caso in particolare stiamo parlando della località di Lobia, attraversano la strada principale e prevedono, in corrispondenza di tutta la lunghezza del viadotto, due fasce di rispetto laterali, cioè di mitigazione a verde di 25 metri per parti, una a nord e una a sud, e la piantumano con delle alberature alte, che raggiungono anche i 18/20 metri, dicendo che questa è una mitigazione di carattere sì visivo, ma anche diciamo un certo contributo di tipo acustico tra l'altro.

Questa soluzione noi individuiamo una serie di criticità; prima di tutto bisogna verificare effettivamente se le piante che loro pensano di piantare attecchiscono, che questa è una variabile per la quale si sono riscontrati in altri interventi che non sempre va a buon fine. In secondo luogo va bene la mitigazione, loro la prevedono con piante alte di 20 metri, ma è chiaro che quando fanno l'opera non piantano alberi di 20 metri, piantano alberi giovani che non hanno sicuramente l'altezza e comunque anche la forma, la conformazione per raggiungere, nell'immediato, una mitigazione di tipo efficace rispetto all'obiettivo che si vogliono prefiggere.

Allora noi cosa proponiamo? Noi abbiamo fatto un esempio, però è un esempio con il quale noi indichiamo quelle che vogliamo che siano, che l'Amministrazione vuole che siano le modalità di intervento. Abbiamo a disposizione delle fasce di 25 metri, che non sono poche; sono a ridosso dei fabbricati, e questo è un esempio, in tutte e due le situazioni di viadotto, allora noi diciamo: perché non usiamo una metodologia intervento che prevede di sagomare il terreno a verde? Quindi non un terreno piano, ma un terreno



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

sagomato con delle dune, con delle collinette, con un disegno che noi abbiamo anche ipotizzato che potrebbe essere questo, cioè il verde chiaro rappresenta lo spazio massimo di occupazione che loro hanno previsto, quindi non si va a espropriare niente di più di quello che è stato previsto in progetto; questo più scuro è la sagomatura in planimetria delle collinette, quindi si potrebbe creare con un disegno ad hoc un paesaggio un po' meno urbano e maggiormente piacevole rispetto a quello che può essere un'infrastruttura ferroviaria, quello che potrebbe essere anche la strada principale di accesso alla località, e cosa ci consente di fare tornando alla sezione? Io riesco a avere, con altezze che posso raggiungere anche di 4 o 5 metri con queste collinette, e vedete che comunque sono pendenze molto lievi, che non vanno a costituire dei muri di separazione importanti, vanno a costituire diciamo innanzitutto una prima mitigazione acustica quantomeno per le parti più basse dei fabbricati, perché l'onda sonora generata dall'impalcatura, dall'impalcato del viadotto si propaga in questa direzione verso i fabbricati, quindi le parti più basse sicuramente hanno già un beneficio nell'immediato.

Il beneficio nell'immediato ce l'hanno anche dal punto di vista visivo, nel senso che viene fin da subito coperta la visuale, sempre in determinati punti, è chiaro che non dal punto più alto dell'edificio, ma al pianoterra e comunque a livello strada sicuramente si riesce a avere una mitigazione anche visiva nell'immediato, completata ovviamente tutta questa sagomatura del terreno con delle alberature che sono più basse, raggiungono le stesse altezze che loro hanno previsto, però sicuramente sono più basse, possono essere anche impiantate non proprio giovanissime e comunque ci vorrà sicuramente meno tempo per raggiungere la forma necessaria, per raggiungere l'obiettivo.

In più noi abbiamo valutato, nel caso specifico di Lobbia, ma si può fare anche dall'altra parte nel viadotto della rotatoria dell'ospedale, siccome qua c'è un canale che attualmente ha questo percorso e il progetto, per sua conformazione, perché fino a qua c'è il rilevato ferroviario, prevede di deviarlo con questa deviazione qua, allora noi cosa abbiamo pensato? Approfittiamone della presenza di questo corso d'acqua, facciamo un'ulteriore deviazione e quindi da qua portiamo, anche con delle condutture che passano sotto la strada, la possibilità di avere, che tornando dopo indietro si ributta sullo stesso fosso, possiamo avere anche la possibilità di creare dei laghetti, che non sono di acqua stagnante, ma sono di acqua corrente, acqua alimentata da un fosso che ha una sua corrente, il che potrebbe sicuramente migliorare, anche da questo punto di vista, la qualità della mitigazione.

Tutto questo si deve sposare, e ovviamente è necessario, con quelle che sono le loro previsioni in termini di mitigazione acustica dei viadotti. Loro cosa hanno previsto? Adesso vi faccio vedere, questa è una simulazione che noi abbiamo fatto lungo Via Lobbia da nord, questa è la Colombara prima e dopo l'opera, allora prima dell'opera va beh, chiaramente non c'è niente, dopo l'opera abbiamo inserito quella che è l'infrastruttura ferroviaria, che è questa, vedete abbiamo inserito anche quelli che sono i pannelli di assorbimento, di mitigazione acustica, che loro hanno previsto; loro nella relazione tecnica dicono che sono in acciaio, non specificano qual è la finitura di questo acciaio. Successivamente, nella relazione paesaggistica, hanno fatto uno studio cromatico di queste barriere, facendo anche delle simulazioni, e quindi sembrerebbe - però noi chiediamo conferma che sia così e lo richiediamo pro espressamente - che



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

prevedano una colorazione particolare per queste barriere. Ecco che a questo punto la vista da nord dell'infrastruttura risulterebbe essere questa: l'infrastruttura è mitigata acusticamente con queste barriere cromatiche, rese cromatiche, e queste sono le dune con le alberature più basse, che comunque raggiungono l'altezza di progetto, con le quali noi ipotizziamo che l'impatto visivo, quantomeno visivo dell'infrastruttura è decisamente migliore rispetto a quello che hanno previsto.

Questa è la nostra richiesta per il tipo di intervento per quanto riguarda la mitigazione ambientale, allora tornando indietro ribadisco quelle che sono le aree che noi abbiamo individuato, questo vedete è il loro progetto su Lobia e questo è il loro progetto sulla rotatoria, diciamo quella dell'ospedale, che loro non fanno altro che alberature in fianco del viadotto e sono collocate a ovest e a ovest. Queste sono le due aree per cui noi chiediamo questo tipo di intervento.

Un'altra criticità che noi espressamente mettiamo in evidenza è questa proprietà in corrispondenza di quello che viene chiamato lo svincolo Masetti, questo è uno stralcio di quello che loro prevedono come opera di mitigazione e la proprietà, il fabbricato, allora questa è Via Masetti, questa è la nuova infrastruttura ferroviaria, questa è la nuova... perché loro fanno anche un pezzo, ovviamente dovendo fare l'infrastruttura deviano un pezzo della Porcilana, in questo caso lo fanno anche su viadotto anche loro, quindi questo è il nuovo tratto della Porcilana, questa è una e questa qua sono gli svincoli di ingresso e di uscita a sud dalla Porcilana.

È chiaro che questa proprietà risulta estremamente sfavorita, perché va bene, da un lato ha sempre la Porcilana, però dall'altro è una situazione prettamente agricola e si trova a essere coinvolta da un abbraccio mortale da uno svincolo diciamo non è autostradale, però ha le caratteristiche di una viabilità sostenuta e anche abbastanza importante. Loro non solo, come vedremo anche dopo, non la ricomprendono nel Piano particellare d'esproprio, ma ritengo di sistemare il proprietario o comunque di sistemare questa criticità piantando delle piante su tutta l'area, senza specificare bene cosa, che tipo di piantumazione, ma al di là di questo sicuramente questo non è una soluzione che si può accettare. Noi chiediamo che venga riprogettata tutta l'area, anche in funzione di quello che è la domanda, che cosa intendono fare di questa proprietà, perché sicuramente con questa nuova soluzione viabilistica la penalizzano pesantemente.

Un'altra criticità che riscontriamo in maniera importante è questa proprietà che è poco prima della rotatoria - passatemela - dell'ospedale, quindi a ovest della rotatoria dell'ospedale. La situazione è questa, vediamo se si capisce: questo è uno stralcio della loro tavola di progetto, infrastruttura ferroviaria, nuova deviazione della Porcilana non in viadotto in questo caso, comunque nuova deviazione della Porcilana, la Porcilana attuale è questa, non so se la vedete qua sotto. Questa proprietà attualmente si trova con lo spigolo alla Porcilana, lo spigolo più vicino che è questo e questa è la Porcilana a circa 10 metri, con la nuova viabilità si trova a una distanza di 2 metri. Tra l'altro questa non prevede nessun tipo di mitigazione a verde, che per carità sarebbe sicuramente inefficace, ma neanche nessun tipo di, non è stata inserita nel Piano particellare d'esproprio e quindi anche di questa chiediamo conto.

Abbiamo messo in evidenza una serie di criticità sul Piano particellare d'esproprio vero e proprio, in cui vediamo che e adesso queste magari le passo velocemente, si può vedere nel dettaglio: noi abbiamo



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

individuato quelle che sono le proprietà, quindi nel caso specifico foglio San Bonifacio 19, mappale 137, questo è uno stralcio del Piano particellare d'esproprio loro, in viola è indicata quella che è l'infrastruttura vera e propria, quindi vuol dire variabilmente l'occupazione del rilevato e l'occupazione del viadotto. Chiaramente questa è incompatibile con l'infrastruttura, però non la espropriano, tant'è vero che dopo, quando loro fanno la planimetria di mitigazione ambientale a verde, questa è l'infrastruttura ferroviaria, questa è la scarpata del rilevato e questa è la fascia, come vi dicevo prima, di alberature generiche per mitigare l'impatto e come vedete si sovrappongono, quindi chiaramente non hanno risolto questo tipo di interferenza. Lo possiamo dire per quest'altra proprietà, qua siamo sempre a Lobia e è una delle proprietà che avevano anche individuato nella soluzione di sistemazione a verde, qua siamo in rilevato fino a qua e da qua in poi c'è il cavalcavia.

Cosa succede? I fabbricati che loro non ricomprendono nel Piano particellare d'esproprio stanno, proprio si trovano sotto il viadotto, anche qua c'è una sovrapposizione di informazioni che chiaramente mettono in evidenza la non soluzione di queste criticità; si trovano a essere al di sotto di un viadotto ferroviario, cosa che sicuramente non è semplice. Vedremo dopo che il viadotto ferroviario, tra i tanti disturbi che crea, c'è anche quello legato alle vibrazioni, le vibrazioni che comportano delle onde sonore e chi è al di sotto del cavalcavia, del viadotto, che non è stato adeguatamente tutelato, ha la peggio. Siamo a Lobia, quindi lo vediamo per questo edificio e lo vediamo anche per quest'altro edificio, che è proprio chiaramente qua. Questa è la Colombara se non sbaglio e anche per questa, la Colombara, loro ritengono che non sia il caso di lasciarla là. Sempre le proprietà, appunto la Colombara l'abbiamo evidenziato anche in questo.

Adesso c'è l'aspetto dell'acustica.

ING. VECCHIATO

Dunque l'osservazione sull'acustica è piuttosto tecnica se vogliamo. Il progetto prevede una simulazione acustica, una simulazione dell'impatto acustico post operam, devo dire piuttosto dettagliato, su cui non entro, cioè l'abbiamo studiato ma diciamo non abbiamo rinvenuto criticità se non questa: il modello di simulazione acustica è un modello matematico e come in tutti i modelli matematici vanno inseriti dei parametri; diciamo che questi parametri, anche se non è strettamente previsto a livello normativo, cioè la normativa non dice esplicitamente che devono essere tarati, ma la tecnica e se vogliamo anche la scienza lo impone, cioè qualsiasi sia il modello che io possa utilizzare in generale, che sia un modello idraulico, acustico, di traffico etc., i parametri che io vado a inserire all'interno del modello, cioè del software, devono essere tarati.

E cosa vuol dire "tarati"? Vuol dire che io ipotizzo dei parametri, quindi imposto il mio modello matematico, a quel punto vado a fare delle simulazioni sul campo, con i parametri che ho ipotizzato, e li verifico, ne verifico l'accuratezza, ne verifico l'attendibilità. Nel progetto questo non è stato fatto, di conseguenza diciamo i risultati ottenuti tramite la simulazione acustica, cioè non è possibile definire una accuratezza o una attendibilità dei risultati ottenuti dalla simulazione acustica.

Teniamo anche conto che Italferr e Rfi evidentemente hanno a disposizione, o dovrebbero avere a disposizione io immagino, diciamo una serie di dati storici proprio relativi all'alta velocità in termini di impatto



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

acustico; questo vuol dire che loro, e è quello che noi chiediamo, noi chiediamo che il modello acustico che loro hanno implementato venga approvato su un tratto, a loro discrezione diciamo, di alta velocità per verificare che il modello acustico dia il più possibile gli stessi risultati che si possono misurare in quel punto, in quel caso. Questo porterebbe a concludere che il modello acustico ha dei risultati che, nei limiti di quella che è una simulazione, possono essere considerati attendibili.

Oltre a questo, cioè oltre a chiedere che il modello acustico venga tarato, abbiamo posto in evidenza anche come in ogni caso i risultati di un modello acustico non possono essere assunti tout court, cioè assunto un risultato giusto, senza alcun intervallo di precisione, e questo vale in qualsiasi parametro in fisica, cioè in fisica qualsiasi parametro ha un intervallo di precisione. Quindi, premesso che l'intervallo di precisione lo possono sapere solo loro, perché sono loro che hanno in mano il modello acustico, dipende dal modello, dipende da come lo imposti etc. etc. etc., noi abbiamo ritenuto ragionevole assegnare ai risultati che loro hanno ottenuto una accuratezza del 3%, che corrisponde a una accuratezza di più o meno 2 decibel, cioè prendendo a esempio il limite notturno di 50 decibel, noi non riteniamo accettabile dire che un ricevitore sensibile che subisce un impatto acustico di 49 decibel è apposto, cioè solo perché è un decibel sotto. Allora noi diciamo: no, tutti i ricevitori che sono all'interno di questo intervallo di accuratezza non possono essere lasciati al loro destino, ma Italferr e Iricav devono farsene carico. Noi li abbiamo individuati, sono 69, ciascuno con il proprio codice, individuati nelle planimetrie di censimento, e non sto qui ovviamente a indicarvi tutti i 69, sennò andremmo avanti fino a mezzanotte!

Quello che abbiamo inoltre indicato è che, per intervenire su questi ulteriori 69 ricevitori sensibili, prima di tutto bisogna intervenire tramite un'integrazione delle barriere acustiche, quindi per esempio allungandole o alzandole, e solo secondariamente, se necessario, intervenire con interventi diretti, cioè di sostituzione degli infissi etc., in quanto riteniamo che l'intervento diretto deve essere in generale l'ultima spiaggia, cioè quando la barriera acustica ha esaurito quello che fisicamente può abbattere in termini di fonoassorbimento, allora in quel caso è necessario intervenire con un intervento diretto.

Per quanto riguarda sempre l'acustica, però in questo caso in termini di inserimento ambientale, l'ha già anticipato il mio collega. Nel progetto loro prevedono delle barriere acustiche in acciaio, o in acciaio Inox, addirittura quelle bordo rilevato dicono che sono in acciaio e basta, quelle bordo viadotto dichiarano che sono in acciaio Inox verniciato, senza specificare come lo intendono verniciare. Tanto per intenderci, quelle che hanno utilizzato in altri tratti dell'alta velocità sono queste: questa è la tipologia che loro hanno previsto per il bordo ponte, per il tratto di San Bonifacio, e questa è quella che hanno previsto per il bordo rilevato. Come vedete è evidente che non si inserisce nel contesto paesaggistico, ma che non si inserisce non lo diciamo solo noi, ma lo dicono loro stessi, tant'è vero che nello studio paesaggistico loro hanno studiato queste 3 tipologie di cromatismi in ambito più abitato - non so se si vedono - , in ambito abitato e in ambito agricolo.

Premesso che sempre di barriere fonoassorbenti stiamo parlando e quindi non è possibile renderle invisibili, è del tutto evidente, quello che noi osserviamo e chiediamo è che semplicemente, anche in questo caso, facciano quello che hanno scritto, cioè che realizzino le barriere fonoassorbenti secondo questi tipi di



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

cromatismi. Sempre in tema di acustica, è stato un po' accennato anche prima, in corrispondenza dei viadotti loro, oltre alle barriere fonoassorbenti che abbiamo visto prima, fanno assolvere quota parte della mitigazione acustica anche a queste alberature che hanno previsto. È abbastanza evidente capire come queste alberature in realtà non sono in grado, o comunque non è tecnicamente consigliabile considerarle come degli interventi di mitigazione acustica, intanto perché ci vorranno anni, se non decenni, perché crescano a una altezza e in maniera fitta tale da poter creare una mitigazione acustica e poi perché, anche quando fosse, non è una barriera continua, sarebbe una barriera frastagliata etc. etc.. Quindi la sistemazione che noi abbiamo chiesto, in corrispondenza quantomeno dei viadotti, con queste colline di mitigazione permette da subito, quando da appena l'opera entra in esercizio, di avere una vera mitigazione acustica, perché è evidente come l'inerzia acustica di una collina, di una collinetta, di una duna, come vogliamo chiamarla, è assolutamente superiore rispetto a quella che può essere una barriera a verde.

Sempre in tema di acustica, interventi acustici diretti, anche in questo caso faccio prima una brevissima premessa cosa sono. Gli interventi acustici diretti sono questi, cioè si fa, anche questo non è che negli altri progetti non si faccia, qualora e quando la barriera acustica non è più in grado, ha raggiunto la propria capacità di fonoassorbenza e per quei recettori dove questo non è sufficiente, cioè sono ancora esposti a un clima acustico fuori norma, si prevedono degli interventi diretti, che sono la sostituzione degli infissi, con degli infissi a maggiore capacità fonoisolanti. Loro prevedono la creazione, l'inserimento sotto soglia, quindi sotto l'infisso o sopra, di questi dispositivi di areazione o naturale o meccanica; vedete che c'è questo motorino che gira. L'areazione è importante perché? Perché siamo tutti d'accordo nel dire che la finestra è fonoisolante se è chiusa; se è aperta, diciamo non ha molto potere fonoisolante, quindi questo cosa implica? Implica che le persone che sono diciamo colpite da questo disagio, in questo caso acustico, perché questo disagio sia mitigato devono tenere le finestre chiuse, o comunque il più possibile chiuse. È evidente che la finestra chiusa crea un altro problema, quindi io vado a risolvere un problema di confort acustico creandone altri due, un primo è un problema di confort in termini di temperatura, cioè d'estate con le finestre chiuse fa caldo, e il secondo è un problema in termini di condensa, cioè le finestre chiuse - tra l'altro soprattutto sugli edifici vecchi - o meglio le finestre molto isolanti creano dei problemi di condensa piuttosto evidenti, quindi non è possibile, non è accettabile che un problema acustico venga risolto creandone altri due a delle abitazioni che già di per sé stesse sono disagiate dall'impatto acustico.

Quello che noi chiediamo, e ripeto è quello che si fa, è quello di eliminare questi sistemi di estrazione, che a nostro avviso sono assolutamente inadeguati. Faccio un esempio, due esempi: il primo è che nel sistema di estrazione naturale, come passa l'aria, passa anche il rumore banalmente e quindi già questo sistema di areazione ce ne sarebbe da discutere. In secondo luogo la sezione di questi sistemi di areazione, che è fondamentalmente una fessura, non è sufficiente per garantire un ricambio d'aria su un edificio di decine di metri cubi di aria. Allora noi chiediamo che venga fatto quello che si fa, cioè che questi edifici vengano dotati di un impianto di climatizzazione per quanto riguarda il confort di temperatura e di un impianto di ventilazione meccanica controllata, per garantire, per evitare fenomeni di condensa. Sono impianti che sono interventi diretti che si fanno, non sono cose strane che si chiedono.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

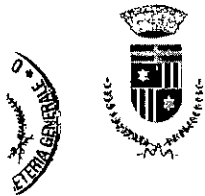
Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

Per quanto riguarda invece le emissioni in atmosfera, le emissioni in atmosfera a nostro avviso sono critiche in fase di cantiere, nel senso che - un brevissimo inciso - l'impatto ambientale viene valutato sia in termini provvisori di cantiere, ma anche in termini definitivi, diciamo cosa produce l'opera nel post esercizio. In termini di post esercizio le emissioni in atmosfera, che sono determinate fondamentalmente dal Pm10, sono nulle, perché l'alta velocità va a corrente elettrica a 3 chilovolt, quindi non produce emissioni in atmosfera. Purtroppo invece, durante il cantiere, ne produce molte e lo dicono loro stessi.

Allora le emissioni in atmosfera durante il cantiere sono determinate dalle emissioni di polveri sottili di Pm10, determinate evidentemente dai mezzi di cantiere e dal sollevamento di polveri, polveri intese proprio come polvere lungo le strade, lungo le piste non asfaltate etc.. Per mitigare l'impatto in atmosfera durante il cantiere, abbiamo individuato 11 accorgimenti se vogliamo, di cui una buona parte sono accorgimenti che loro stessi dichiarano. Quello che noi abbiamo osservato è che semplicemente li facciano e che li facciano in maniera assolutamente puntuale e in maniera assolutamente precisa. In particolare, per portare i valori di impatto in atmosfera sotto soglia, quindi all'interno del limite di normativa, è necessario innaffiare almeno 2 volte al giorno le piste di cantiere o comunque tutta la viabilità interessata dai lavori non asfaltata. Sulle piste di cantiere si devono vedere delle cunette per limitare la velocità a non più di 20 chilometri all'ora. Le famose opere a verde, le famose opere di mitigazione ambientale non devono essere fatte tutte alla fine, ma devono essere portate avanti man mano che l'opera viene completata, in maniera da cercare di mitigare il più possibile l'impatto in atmosfera. Gli impianti di betonaggio e di produzione di fanghi devono essere dotati di controllo di polveri e di sistemi di emissioni in atmosfera, tra l'altro sottoposti al controllo anche di Arpav. Il cemento dovrà essere ovviamente chiuso dentro appositi silos e non buttato lì. Le macchine di cantiere devono essere macchine di ultima generazione e quindi quantomeno Euro 5. Dietro ogni macchina di cantiere dovrà sempre essere prevista all'abbondante bagnatura, dovranno essere previsti gli impianti di lavaggio delle ruote, i camion dovranno essere sempre telonati e i mezzi di cantiere devono essere corrispondenti fondamentalmente ai parametri che loro stessi hanno dichiarato.

Teniamo conto che - ripeto - il fatto che sono parametri che loro hanno dichiarato nel progetto, o comunque misure che loro hanno dichiarato nel progetto non è banale, perché se lo scrivono devono anche farlo; se non lo fanno, diciamo ne possono scaturire tutte le conseguenze del caso, quindi "cosa scritta capo A" si dice dalle nostre parti e penso anche qui.

Per quanto riguarda le vibrazioni, i viadotti, oltre che un impatto visivo acustico, hanno anche un impatto in termini di vibrazione, cioè il treno, l'alta velocità che attraversa il viadotto evidentemente produce un'oscillazione del viadotto stesso e, se questa oscillazione non viene assorbita, viene trasmessa al terreno e quindi agli edifici circostanti. Nel progetto loro prevedono, per smorzare queste vibrazioni, solamente un materassino antivibrante sotto il ballast; anche questo si fa, è un dispositivo che viene normalmente utilizzato nelle ferrovie lungo i viadotti, tuttavia quello che si fa normalmente - "normalmente", diciamo per opere di questo tipo - è quello di prevedere in corrispondenza degli appoggi opportuni smorzatori, che devono essere dimensionati etc. etc., in maniera che la maggior parte della vibrazione non venga, tramite le pile, trasmessa



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

al sottosuolo, ma venga assorbita da questi smorzatori, assorbita ovviamente il più possibile. Quindi noi chiediamo che vengano integrati, in corrispondenza dei viadotti, i sistemi anti-vibrazionali.

Le vibrazioni, oltre che un impatto vibrazionale, producono anche un impatto acustico, cioè è oserei dire esperienza comune, ma senza entrare nella spiegazione così-fisica, che al di sotto di un viadotto ferroviario il rumore prodotto dal passaggio del treno è amplificato e di questo effetto di amplificazione non viene tenuto conto nella simulazione acustica, quindi noi richiediamo che in corrispondenza dei viadotti, per quanto riguarda la simulazione acustica, si tenga conto di una franchigia di rumore in più da mitigare proprio per questo effetto. Qui abbiamo individuato diciamo i recettori interessati.

Per quanto riguarda le interferenze viarie, rilascio la parola al mio collega.

ARCH. SUTTO

L'ultimo tema che noi abbiamo analizzato sono le interferenze viarie. Ce n'è una principale e importante da diversi punti di vista, sicuramente ha ricaduta anche di mitigazione e quindi ambientale, ma principalmente anche di sicurezza; le altre due sono di ottimizzazione della soluzione proposta. Siamo in corrispondenza dell'intersezione con Via Masetti, allora i progettisti mettono in evidenza come, cioè recepiscono che l'immissione da Via Masetti verso la Porcilana è un'immissione pericolosa e ritengono di risolverla con l'ipotesi che loro propongono.

E cosa propongono loro? Qua abbiamo messo in evidenza i due stralci, vediamo se si capisce: infrastruttura ferroviaria, la nuova Porcilana, questa è la diversione dalla Porcilana verso Via Masetti, cioè direzione Vicenza l'uscita verso Via Masetti e questa è la rampa di ingresso in Via Masetti. È una rampa che si immette sulla Porcilana con un'intersezione ipotizzabile e regolata o da uno stop o da un dare la precedenza. E quello siamo in direzione Verona, la stessa cosa in direzione Vicenza.

Questa è la bretella che abbraccia mortalmente la proprietà che abbiamo visto prima, questa è l'infrastruttura ferroviaria, questa è la nuova Porcilana, il nuovo tratto di Porcilana, tra l'altro appunto in viadotto, e questa è un'altra immissione sempre ipotizzabile - ma la conformazione geometrica ci dice che non può essere altrimenti - con uno stop o un dare la precedenza. Loro mettono in evidenza che, con questo progetto, con queste due soluzioni, risolvono la pericolosità dell'immissione di Via Masetti verso la Porcilana e secondo noi proprio non è vero: perché? Qual è la criticità attuale di Via Masetti? La criticità attuale di Via Masetti è che l'immissione avviene a veicolo fermo da chi viene da Via Masetti, quindi si deve immettere in un itinerario percorso da mezzi, anche pesanti, a velocità sostenute. Se poi la strada viene anche rettificata rispetto a adesso, perché evidentemente hanno fatto anche un'ipotesi di progettazione rettificando la strada, è chiaro che queste velocità possono essere ancora più sostenute, il che vuol dire che la metodologia di immissione e quindi da fermo chi viene da Via Porcilana rispetto a una velocità sostenuta, che può raggiungere penso almeno i 70 chilometri orari, ma forse anche di più, è comunque non risolta, cioè è la stessa modalità di immissione.

Allora noi cosa diciamo? Così non va bene, perché chiaramente diciamo che così non l'hanno risolta, e noi proponiamo una soluzione dando l'esempio in direzione Verona, solo in direzione Verona dico, perché è più



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

semplice rispetto alla conformazione, perché rispetto alla direzione Vicenza bisogna ripensarlo proprio completamente, cioè bisogna ripensare la bretella oltre che l'immissione, quindi noi diamo un esempio su come deve essere risolta. E l'esempio in cosa consiste? Usiamo, creiamo un'immissione che è simile a un'immissione autostradale, quindi sicuramente dà un livello di sicurezza maggiore. Creiamo una corsia parallela, la cui lunghezza viene dimensionata in funzione dei parametri di sicurezza che sono la velocità di chi viene dalla bretella, la velocità di percorre la strada principale e ovviamente anche l'intensità del traffico, sia di mezzi leggeri che di mezzi pesanti, il che vuol dire che il mezzo che viene da Via Masetti non parte da fermo, parte da una velocità che non è vero, è rallentata, però ha il tempo, perché la corsia ha una lunghezza adeguata, per vedere qual è il traffico della viabilità principale e immettersi con quello che è il principio dello scambio dei flussi.

Evidentemente, con un'adeguata segnaletica, chi viene dalla viabilità principale, cioè chi percorre la viabilità principale ha segnalato questa immissione, quindi si comporta di conseguenza. Questa è l'unica soluzione accettabile per risolvere la criticità in termini di sicurezza stradale dell'immissione di Via Masetti.

Le altre due osservazioni dal punto di vista viario, allora una è che c'è stata una dimenticanza per quanto riguarda l'accesso carraio di questa proprietà, questa è la rotatoria Grena. Attualmente - lo sapete meglio di me - questa proprietà almeno, da quello che risulta, ha un accesso carraio dopo la rotatoria con questa strada che corre parallela alla Porcilana, loro hanno fatto un'ipotesi progettuale - vediamo se si vede meglio qua - che gli taglia questa accessibilità. Allora questa è la strada parallela, che se si vede sotto sfocia qua, loro invece ci sono passati sopra e gli hanno messo la bretella di uscita della rotatoria. Questa bretella di uscita della rotatoria ci passa sopra questa viabilità, quindi gli hanno tagliato l'accessibilità carraia, che deve essere ripristinata, deve essere ripristinata con tutti i criteri di sicurezza, quindi sicuramente non è che possono fargli un'uscita in rotatoria qua, o comunque neanche un'uscita lungo questa strada; devono garantirli una accessibilità in sicurezza, visto che questo è uno svincolo nuovo, anche un po' complicato e articolato, per cui so che il Comune ha fatto anche una richiesta di risolvere questo svincolo, che non è proprio la soluzione migliore, la soluzione ottimale, perché oltre a fare questa nuova viabilità realizza un viadotto, che deve sovrappassare una ferrovia. Sovrappassare una ferrovia, tra l'altro in rilevato, non è semplice, ci vogliono delle altezze considerevoli e importanti, quindi sicuramente la soluzione di questa intersezione, di questa risoluzione di intersezione tra ferrovia e viabilità non è l'ottimale, il Comune comunque ha già chiesto di rivisitarla.

L'ultima è semplicemente l'ottimizzazione di una intersezione tra la viabilità e l'infrastruttura ferroviaria. Adesso questo mi sembra che siamo verso la zona industriale, se non sbaglio, comunque attualmente - conoscete meglio di me le aree - la viabilità locale è questa e anche questa, loro ha intercettato, e cosa fanno? Fanno un sottopasso, un mezzo sottopasso, perché essendo un po' in rilevato, essendo la ferrovia un po' in rilevato, non è necessario proprio andare in sottopasso completamente con tutti i 5 metri da norma, comunque un sottopasso che viene esteso inoltre il necessario dell'immediata realizzazione dell'infrastruttura, proprio per fare passare il prolungamento della Porcilana, che a questo punto, come abbiamo visto prima, sarebbe una soluzione che risponde a tanti problemi.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

Quindi fanno deviare la strada locale, la fanno sottopassare alla ferrovia e dopo fanno questo grande curvone di accessibilità, probabilmente io qua ho sbagliato e ho scritto "attività artigianali", ma forse è un'attività agricola, se non erro. Tra l'altro su questo grande curvone, che dovrebbe essere percorso anche da mezzi di una certa importanza, quindi non solo veicoli leggeri, si immettono queste due strade locali di accesso a delle aree private. Noi molto semplicemente diciamo: risolviamo con una soluzione migliore questa intersezione, che risolve a tutti gli utenti di questa area un'immissione più agevole, quindi una rotonda che fa da intersezione a 4 strade, come si sono venute a creare con la nuova impostazione progettuale.

Questo è quanto, se ci sono domande siamo qua. Grazie.

PRESIDENTE

Io ringrazio i tecnici della Sinergo, l'Ing. Vecchiato e Sutto, per la dettagliata, lunga, ma anche comprensibile spiegazione. Credo fosse anche necessario per tutti vederla proprio punto per punto. Per quanto riguarda i Consiglieri, non è la prima volta che lo vedono, perché è già stato anche presentato in sede di Commissione qualche giorno fa, per cui hanno avuto modo di approfondirlo, anche quelli di minoranza se erano presenti. Se ci sono delle domande di ordine tecnico, gli Ingegneri sono qui a disposizione, per cui chiedo eventualmente a chi vuole fare qualche intervento tecnico, o anche diverso, di approfittarne.

CONS. LUNARDI

Buongiorno a tutti, ringrazio anch'io gli Architetti Vecchiato e Sutto della dettagliata e precisa spiegazione. Volevo solo fare una domanda per quanto riguarda le problematiche di Lobia, che riguardano quella collinetta. Ho visto a occhio che rimane lo spazio di sicurezza per eventuali non dico incidenti, ma eventuali mezzi di soccorso che devono entrare in alta velocità, cioè per eventuali interventi di soccorso. Dal punto di vista della sicurezza, delle vibrazioni etc. la collinetta senz'altro è migliorativa, la mia domanda è questa: dal punto di vista economico è stato stabilito se il costo è maggiore e se si va a espropriare qualcosa in più, ma mi sembra di avere capito che rimane la stessa, non si tocca qualcosa in più.

ARCH. SUTTO

L'ipotesi che abbiamo fatto è all'interno dei 25 metri di fascia a verde che loro hanno previsto, quindi non si va a espropriare nessun metro quadrato in più. È semplicemente una diversa sistemazione di aree già previste in progetto. Come costi, diciamo che siamo a parità di costo e quindi sicuramente, anche se fosse qualcosa in più, proprio incide in maniera infinitesimale, quindi è proprio a parità di costo, possiamo sostenerlo a parità di costo.

ING. VECCHIATO

Aggiungo anche un dettaglio. La Via non entra nel merito del costo, cioè la Via deve valutare quello che va fatto, punto, indipendentemente se costi di più, di meno, si deve fare quello che va fatto.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

ARCH. SUTTO

Si, perché l'obiettivo è quello di ridurre al massimo l'impatto dell'infrastruttura, cioè anche se dovesse costare una volta e mezza e l'infrastruttura la vogliono fare, devono pagare quella volta e mezzo in più, perché l'infrastruttura deve incidere in maniera minima possibile sui territori che attraversa, perché è un'infrastruttura anche importante.

CONS. PIMAZZONI

Volevo fare un paio di domande tecniche, prima di fare l'intervento, di entrare nella cosa. Ho visto che è stata fatta un'analisi attenta, beh è attenta in tutto, parto con la prima, non tanto per la priorità, perché sia più importante o meno, perché è tutto importante, perché su questa opera bisogna stare molto attenti. La comparazione, la valutazione dei decibel, perché il rumore disturba soprattutto di notte e tutto quanto, quindi già nel loro progetto iniziale voi avete aumentato di circa 70, 69 gli edifici, i ricettori da valutare, perché il limite dei 50 decibel notturni è facilmente raggiungibile; penso che, se fosse stata in centro, sarebbe stato molto di più, perché mi ricordo nella Via del passaggio in centro era proprio messo in risalto questo problema e si parlava di interessamento di edifici oltre i 400 metri, quindi di distanza, che vuol dire quasi tutto il Paese insomma. Su questo starei molto attento sulle osservazioni e considerarlo bene, perché il rumore disturba e fa male.

L'altra valutazione importante è proprio sul post operam, sul rischio idraulico, perché San Bonifacio sappiamo tutti quanti com'è, basta vedere la carta dei vincoli e tutto quanto, è interessante. La cosa è se avete considerato il passaggio sotto i terrapieni, cioè o meno terrapieno e quindi più viadotto, in modo da permettere sia all'acqua di correre che anche permettere eventualmente agli animali e tutto e anche a chi lavora eventualmente i campi di passare, quindi qualora non fosse possibile il viadotto, ma i cosiddetti tombini o fori come vengono chiamati tecnicamente, cioè ogni 300 metri penso che possa essere interessante. Il fare questo comporta anche, secondo me, meno movimento di materiale, meno camion che transitano e tutto quello che andrà a considerare.

L'altra domanda che mi pongo e che chiedo è sulla tecnica di costruzione dei pilastri dei viadotti, perché si va a interferire sulle falde e ci sono varie tecniche. Quindi il fatto di costruire dei pilastri in un determinato modo piuttosto che in un altro, penso che possa provocare qualche danno di più. Questa non è una bella cosa la Tav, giusto per saperlo, però bisogna cercare di farla nel migliore modo possibile, con meno danni possibili. Su queste tre domande, grazie Ingegnere.

ING. VECCHIATO

Per quanto riguarda l'acustica, si può fare questa valutazione: l'impatto acustico è proporzionale al numero di ricettori cosiddetti sensibili impattati, cioè faccio questo esempio: se la Tav passasse attraverso il deserto, non ci sarebbe impatto acustico, di conseguenza a carattere del tutto preliminare un passaggio in centro



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

abitato sicuramente andrebbe a interessare un numero di ricettori di certo superiore e quindi ci sarebbe un impatto acustico più strutturato di cui tenere conto.

Per quanto riguarda l'idraulica, si confermo, nel senso che la sostituzione di un rilevato con un viadotto, dal punto di vista idraulico è evidentemente migliore, perché si aumenta la trasparenza idraulica. Oltre a questo, ci sono una serie di conseguenze come i cosiddetti passaggi faunistici e anche la possibilità, da parte dei privati, di continuare a attraversare il rilevato. In ogni caso, qualora si opti per una soluzione, sempre in rilevato, ma con dei tombotti e dei fornicci, è evidente che questi devono avere una dimensione tale e un numero tale da permettere, a un'eventuale portata di esondazione dell'Alpone, di transitare e questo lo può dire solo la simulazione idraulica post operam.

Per quanto riguarda i viadotti, o meglio le opere fondazionali dei viadotti, qui sono previsti dei viadotti diciamo con pile su pali, allora "pali" vuol dire tutto e vuol dire niente, nel senso che ce ne sono di tanti tipi. Ovviamente la tipologia di palo specifica viene prevista in sede di progetto esecutivo. Esistono a oggi delle tecniche, in particolare a esempio pali incamiciati, quindi quando si realizza il palo si utilizza una camicia e si utilizzano dei calcestruzzi anti-dilavamento, o comunque abbastanza aggreganti, che permettono di limitare o comunque di controllare in maniera diciamo abbastanza buona l'impatto di questi pali sulla falda, che di fatto si può tradurre come un impatto in termini di dilavamento del calcestruzzo.

Premesso questo, la tecnologia specifica va prevista in progetto esecutivo e c'è anche da dire che nel progetto non c'è uno studio di come la realizzazione di questi pali possa interferire con la falda, però appunto durante l'incontro che abbiamo fatto in Regione abbiamo avuto modo di vedere che la Commissione Via ha tutta l'intenzione, sul tema idraulico sia sopra che sotto, di capire bene cosa intende fare il progettista e quindi di imporgli di utilizzare una tecnologia che di fatto diciamo eviti questi tipi di impatti.

CONS. FIORIO

Chiedo, per quanto concerne se la sezione, cioè la larghezza che verrebbe occupata dalla Tav tra strada di cantiere e fase finale quanto sarebbe in media? Vi spiego meglio il senso della domanda: se a lavori finiti la larghezza fosse 15 metri - dico un numero a caso - è un discorso, se invece è 50 metri il discorso è notevolmente diverso, tenendo presente anche che per un certo numero di anni ci vorranno anche le strade di cantiere accanto al definitivo, quindi di quanto sarebbe il finale e il necessario durante le fasi di lavoro?

ARCH. SUTTO

Stiamo parlando tra i 25 e i 35 metri circa, diciamo 30 metri medi, perché dopo i rilevati variano, diciamo intorno ai 35 metri di occupazione, comprese le strade e anche da confine a confine del limite delle aree di pertinenza ferrovie, perché dopo loro si mettono un loro margine, un confine, una recinzione.

CONS. PIMAZZONI



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona



Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

Era solo una cosa, perché può essere utile, non è l'intervento, è una considerazione, cioè quell'occupazione di quel suolo, di quella fascia di suolo ci sarebbe indipendentemente da dove viene fatta la Tav, no? Giusto per capire, i 35/40 metri, grazie.

CONS. FIROLI

Una domanda. Potreste illustrare brevemente di nuovo, a livello del semaforo prima del cavalcavia, arrivando dalla Motta dove c'è la pista di accelerazione, perché dall'altra parte ci sono delle case; quelle persone come farebbero a andare a Verona? Grazie.

ARCH. SUTTO

Lei dice questa direzione, verso Verona ... non so se si capisce, allora questo è il cavalcavia, loro hanno previsto, ma non si vede qua, un attimo prendo un'altra planimetria che forse si vede meglio. Lei chiede come questi che vengono da sud vanno verso Verona, loro hanno previsto, vediamo nel dettaglio: questa è la Tav, questa è la nuova Porcilana, tra la Tav e la Porcilana loro hanno previsto che ci sia una strada, e questa è l'immissione, che corre parallelamente e dopo si immette sulla Porcilana.

Noi accettiamo questo, cioè il Comune può accettare questa viabilità, solo che l'immissione non può essere di questo tipo, ma prolungarla per creare quella corsia di immissione che si ridiceva prima. Anzi, quando bisogna valutare tutte le intersezioni, soprattutto in fase di questi progetti, è che tutte le direzioni siano confermate, cioè tutte le direzioni allo stato di fatto siano confermate. Loro si le confermano, ma le confermano malamente, loro praticamente da Via Masetti chi deve andare verso Verona prende questa strada che c'è tra la ferrovia e la nuova Porcilana e dopo si immette con questa immissione... (intervento fuori microfono) no, da questa parte no, cioè dopo per andare verso Verona si prende questa strada, si va verso sud, dopo si va su e si esce.

SINDACO

Scusate se mi intrometto. Non c'entra più il semaforo, Cons. Firolli, cioè quella strada è forse una delle cose positive della Tav, nel senso che lì sia la Porcilana che il piano della ferrovia vengono fatti su piloni, di conseguenza viene eliminata la forte preoccupazione che c'è quotidianamente di avere un semaforo in discesa, di conseguenza la strada cosiddetta "della valle" avrà una permeabilità ampissima, nel senso che avrà 25 metri di spazio e sarà abbassata, quindi la sicurezza stradale viene ampiamente aumentata, viene tolta questa discesa della Porcilana, perché viene fatta molto più graduale, vengono messi questi piloni che permettono il passaggio della strada, quindi quelli che vengono dalla valle non avranno più da fare la coda per aspettare il semaforo e andare in accelerazione a destra, ma saranno esattamente in strada lineare, potranno passare sotto i due manufatti e girare tranquillamente a sinistra per andare a immettersi nella corsia di accelerazione, che è quella che manca, cioè la corsia di accelerazione.

L'altro problema è quello di entrata, che anche questo è molto facile da Verona, l'unico problema che non possiamo accettare è quello che ha messo in risalto prima l'Architetto, cioè quel manufatto che vedete in



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

basso a sud, cioè come andare verso l'ospedale per capirci. Allora in quel caso abbiamo il problema che viene fatta una rampa e che viene isolata la casa, una soluzione che abbiamo già messo in evidenza inaccettabile per il Comune. La soluzione potrebbe essere: se voi notate a sud della Porcilana, sulla strada, che adesso è prevista solo di entrata da Verona, potrebbe essere fatta a doppio senso e messa sia in entrata che in uscita per quanto riguarda il raggiungimento. Questa zona verrebbe messa molto in sicurezza dal punto di vista stradale e dovrebbe rappresentare un'alternativa interessante alla viabilità per l'entrata al paese.

Posso dire che questo supera ampiamente il famoso progetto, cosiddetto a quadrifoglio, che costava 350 mila Euro da parte della realizzazione, con espropri notevoli, mi pare di ricordare sui 20 mila metri quadrati di tutti i campi che c'erano in affiancamento, già approvata dalla precedente Amministrazione, che dovrebbe essere sostituita da questa soluzione.

CONS. FIROLI

Ringrazio per la seconda volta i progettisti, perché ogni volta si capisce qualcosa di più. Il mio è un intervento politico, perciò non sono domande. Abbiamo alcune perplessità, perché ci chiediamo la valutazione di impatto ambientale serve a rilevare le criticità di tutto il progetto, o è fatta per avere le opere di mitigazione in loco? Perché si tratta di due cose ben diverse. La Via deve verificare la compatibilità ambientale dell'opera da tutti i punti di vista e deve dire complessivamente se il tracciato scelto è il migliore possibile rispetto a altre alternative progettuali; non deve limitarsi a dire se fare una barriera antirumore qua, una collinetta di là, un'altra strada di accesso. La Via deve valutare tutte le alternative progettuali, compresa l'opzione zero, e per valutarle deve averle davanti! Dato che nella prima Via non c'erano le alternative progettuali, come si fa a stabilire se questo tracciato è il migliore se non c'è confronto? Se non ci sono tali termini di confronto, lo studio di impatto ambientale, fatto dal progettista, non avendo i termini di paragone come facciamo a dire che è il migliore?

Perciò la nostra prima osservazione, da parte nostra, è che è necessario rifare tutto lo studio di impatto ambientale, che deve tenere conto di tutte le alternative, deve misurarle con lo stesso grado di approfondimento per tutte, sennò non si possono fare i confronti. Le osservazioni fatte dalla società Sinergo hanno questo senso, o sono rivolte solo a verificare i punti problematici in vista di richiedere delle mitigazioni? Perché questa non è una procedura di valutazione di impatto ambientale.

Io vorrei anche dire un'altra cosa, citando un articolo che è apparso ieri su Il Fatto Quotidiano del 26 febbraio 2016, le parole di Raffaele Cantone autorità nazionale anticorruzione, il quale dice che i comportamenti dei soggetti preposti all'esecuzione dei progetti sono finalizzati a conseguire maggiori utili a discapito di una minore qualità dell'opera. Questo è il dubbio che ci poniamo, lui parla di Firenze, non so se noi possiamo dirci al riparo dal fatto che si chiedono prescrizioni, mitigazioni, cose varie, per aumentare i costi.

Non sono d'accordo totalmente su quello che dice l'Ingegnere, che giustamente dice che una volta che è scritta una cosa, se non la fanno, poi ne pagheranno le conseguenze: sì legalmente, in realtà in concreto chi



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

pagherà tutte le conseguenze di sbagli, cose fatte e non fatte, saranno sempre e comunque i cittadini. Grazie.

CONS. PIMAZZONI

È un intervento molto semplice, perché di questo argomento ne abbiamo già discusso. Io avevo letto anche la Via del precedente progetto, c'era la Via del passaggio in centro, con tutta la relazione. Nello scorso Consiglio Comunale avevo letto anche dei passaggi, dove mettevano in risalto veramente le difficoltà che potevano essere per il paese. È stata fatta questa valutazione di impatto ambientale, il nostro ruolo è quello di tutelare maggiormente i nostri cittadini, di cercare di fare quello che è il danno che riteniamo che sia il danno minore.

Pochissimi di noi hanno applaudito alla Tav, nel senso "vogliamo la Tav", quasi nessuno. Ce la siamo trovata e cerchiamo di gestirla nei migliori modi possibili, senza fare il processo alle intenzioni, alle idee e fare i giudici e i pubblici ministeri, perché non è il nostro compito. Il nostro compito è tutelare San Bonifacio, non è che possiamo fare la Tav che si ferma a Caldiero, poi tutti in autobus fino a Montecchio, per dopo ripartire. Da San Bonifacio deve passare, dal territorio di San Bonifacio purtroppo deve passare, quindi sono stati fatti vari studi, gli studi hanno messo in risalto in passato che è vero, in tracciato migliore era a nord del paese e nessuno l'ha mai negato. Purtroppo non siamo andati avanti, non se ne è fatto niente.

Tutti quanti avevano stabilito che il passaggio peggiore era in centro paese, per fortuna siamo riusciti a fare considerare l'alternativa, che è questo progetto, progetto a sud. Ora, se sarà fatta, cerchiamo nel modo migliore di tutelare il più possibile i sanbonifacesi. Le osservazioni che stiamo presentando - queste le presentiamo come osservazioni come Amministrazione, come Consiglio Comunale, ma tante altre possono arrivare dai singoli cittadini - speriamo che il Ministero dell'Ambiente le consideri per bene tutte quante, quindi sarà il nostro compito monitorare la situazione.

Gli argomenti e le valutazioni sono anche molto tecniche e molto precise, non è che possiamo essere tutti ingegneri, architetti, fisici o specialisti, dobbiamo anche affidarci a chi ne ha queste competenze. Noi ci siamo affidati a chi è riuscito, abbiamo ascoltato molte persone, abbiamo fatto queste osservazioni, che penso voteremo, noi voteremo e spediremo al Ministero dell'Ambiente una relazione di 58 pagine. Sono stati fatti anche degli incontri in Regione, abbiamo visto che sono stati toccati dei temi importanti, come il discorso delle cave, il discorso anche del transito di automezzi per il paese di questi cantieri, perché i cantieri ci devono essere, sia che sia a nord del centro che a sud. Quindi pensiamo e valutiamo cosa voleva dire avere tutta questa movimentazione di mezzi in centro a San Bonifacio.

Dobbiamo anche spingere molto, perché è interessante l'osservazione che dice "i cantieri, tutti i camion devono transitare lungo il vettore - uso il termine "vettore", non sono un tecnico, però spero di farmi intendere, di farmi capire - della Tav, della linea ferroviaria", quindi il nostro passaggio è anche quello, fortunatamente, di avere anche il completamento poi successivamente, cioè avere a disposizione la cosiddetta Porcilana, che tanto era voluta e desiderata da San Bonifacio, Porcilana che il tracciato è già approvato sul Ptra, sul Piano territoriale provinciale. Questo ci porterà a avere il vantaggio della Porcilana.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

La situazione della Tav è una realtà, poi le realtà, se si gestiscono, si fanno nel modo migliore, altrimenti diventano problemi, quindi il nostro compito, Sindaco e tutti quanti noi, è quello di vigilare e essere più precisi con le competenze, con gli aiuti sufficienti e necessari, per fare sì che San Bonifacio non venga distrutta dalla Tav e non venga mai distrutta da nessuno, perché dobbiamo consegnare un paese migliore a tutti. Grazie, e questo è un male che ci dobbiamo tenere e cercare di curare nel modo migliore.

CONS. FIROLLI

Io ribadisco che le ottime competenze dei due tecnici non sono competenze di progettazione, non di valutazione di impatto ambientale, come c'è nel loro sito anche, come ho già fatto l'interrogazione. Li ringrazio, ma non è una valutazione di impatto ambientale, non è uno studio di impatto ambientale. L'Amministrazione, per tutelare veramente i cittadini, dovrebbe rispettare la Legge e almeno quando un dossier è completo si accetta, quando non è completo si rigetta. Questo è un modo anche per rispettare la Legge, almeno la Legge.

La mia dichiarazione di voto è: se pensate che sia completo, votatelo voi, io mi astengo dal voto e esco dall'aula. Se deve dirmi qualcosa lo dica adesso, altrimenti esco, perché non voglio mancare di rispetto.

SINDACO

Il progetto Tav non è il progetto del Comune di San Bonifacio, forse il Cons. Firolli, e la ringrazio perché si trattiene qualche minuto prima della sua legittima scelta, il progetto Tav viene portato all'attenzione da un consorzio, Iricav2, che è il progettista dell'opera, commissionata da una struttura, un ente pubblico che si chiama Rfi Rete Ferroviaria Italiana. Questi sono gli elementi in discussione! E lo depositano agli enti interessati.

Uno degli elementi centrali e nodali è, per esempio, la Regione Veneto, perché è solo la Regione Veneto che vota al Cipe; è lei che ha la competenza e quindi tutte le riunioni che stiamo facendo, insieme agli altri Sindaci e Amministrazioni interessate, in Regione sono proprio per fornire osservazioni e pareri in merito al progetto che è stato presentato a San Bonifacio, depositato, per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e cioè il tracciato. Per quanto riguarda la questione ambientale, è stato depositato in Regione Veneto e al Ministero dell'Ambiente.

Allora una amministrazione, credo un comportamento responsabile è quello, come per chi subisce un progetto, di mettere in evidenza quali sono le criticità che questo progetto ha all'interno di cosa? Del proprio territorio, perché è quello di cui noi siamo responsabili, è quello su cui possiamo fare osservazioni, è quello su cui possiamo mettere in evidenza le criticità, punto! Allora la sua affermazione che parte da Cantone, e sinceramente non so cosa c'entra Cantone con San Bonifacio, oppure non so cosa, non ho visto da parte del suo movimento una posizione su quella che intende mettere in evidenza come criticità ambientale, non ho visto da 3 mesi a questa parte nessun tipo di indicazione, perché vorrei capire: lei è semplicemente come movimento no Tav e quindi Pilato si lava le mani "sulla Tav che decidano gli altri" sul tuo territorio, perché se



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

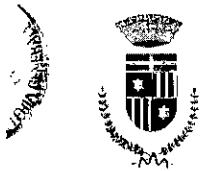
siamo no Tav, qua possiamo essere no Tav tutti, ma non mi pare che nelle altre tratte ci sia stato, proprio per dire no Tav, l'arresto dell'opera.

E allora il suo contributo, il contributo del suo movimento, ma mi pare anche delle altre minoranze, quando si parla di questo, per esempio - non so - la Lega non c'era lunedì, non c'è oggi, quindi non so su quali basi, su cosa possiamo in qualche modo mitigare l'aspetto dell'opera in San Bonifacio, perché questa è la questione! La cosa strana è che negli altri paesi, tipo Belfiore o altro, il comportamento delle altre forze politiche anche del Centro-sinistra, che magari è all'opposizione, è quello di fare votare le migliorie e le criticità ambientali all'unanimità. In San Bonifacio, invece, il Movimento 5 Stelle fa il Pilato, cioè dice "votatevelo voi, tanto è illegale la procedura", ma i suoi Consiglieri regionali hanno fatto qualche interrogazione a livello regionale? Perché i documenti ci arrivano dalla Regione e i suoi parlamentari nazionali hanno fatto praticamente delle interrogazioni: che risposte hanno avuto? A quello che so io, per adesso nessuno ha messo in luce, neanche Cantone, l'aspetto della procedura della Legge Obiettivo.

Ulteriore considerazione è questa: io ho visto anche l'interessamento, da parte di qualcuno, del Prefetto, che ha risposto "non si ravvisano situazioni di violazione di legge o di altro". Di conseguenza tengo a precisare che il progetto è depositato in Regione Veneto, la Regione Veneto ci chiede e chiede a tutti gli enti quali osservazioni fare come enti interessati, punto. Questa è la preoccupazione di San Bonifacio, che il progetto stabilito abbia il minore impatto ambientale possibile.

Poi lei, Consigliere, mi permetta, è sempre bravo a dire che gli altri non hanno competenze e ancora una volta lei dice "quello che voi avete fatto - ai tecnici - non siete competenti", ma mi pare che abbia un concetto piuttosto vago di cos'è competenza, perché le posso dire che per fare una valutazione di impatto ambientale servono queste competenze, serve qualcuno che si intenda di cantieristica, qualcuno che si intenda di idraulica, qualcuno che si intenda di mitigazione verde, qualcuno che si intenda di espropri, qualcuno che si intenda di acustica, qualcuno che si intenda di emissione in atmosfera, qualcuno che si intenda di vibrazioni, qualcuno che si intenda anche di opere viabilistiche. Queste sono le competenze che abbiamo chiesto alla società, o meglio che l'Ufficio tecnico ha pensato di chiedere a una società esterna urgentemente, è perché? Perché - anche qui poi magari risponderemo alla sua interrogazione in dettaglio - i tempi non li detta il Comune di San Bonifacio, li dettano degli enti superiori e cioè la Regione Veneto e il Ministero dell'Ambiente, che con carteggio con i progettisti non riuscivano nemmeno a dare l'idea di quali erano le date di scadenza.

E visto che in questa situazione, come già fatto nel precedente Consiglio Comunale, è opportuno essere rispettosi della Legge, cioè dei tempi in cui bisogna fare le osservazioni, perché altrimenti si corre il rischio che, passati i termini di queste osservazioni, non vengano nemmeno prese in considerazione dal punto di vista legale, cioè non hai più poi la possibilità nemmeno di appellarti legalmente perché sono fuori termine, è evidente che il Consiglio Comunale di oggi è proprio teso a mettere in evidenza 59 pagine di relazione su tutte queste problematiche. E di conseguenza io credo che sia senso di responsabilità andare a votare e fare pervenire in Regione Veneto per conoscenza e al Ministero dell'Ambiente, che è il nostro interlocutore, le osservazioni ambientali che il Comune di San Bonifacio ritiene critiche per quanto riguarda questa infrastruttura su San Bonifacio.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

Aggiungo ancora una cosa. Noi siamo entrati molto in dettaglio sull'analisi della Via, perché si tratta della variante San Bonifacio, cioè mentre gli altri comuni possono fare solo osservazioni di carattere cantieristico, noi siamo entrati in dettaglio perché è come si diceva l'altra volta una variante sostanziale. Quindi credo che sia importante votare queste osservazioni; perché siano discusse quelle che sono le soluzioni tecniche, soprattutto per garantire l'opera che sia meno impattante possibile. Grazie.

CONS. FIROLI

Invito il Sindaco e tutti quanti a andare a osservare, a leggere i siti della Camera dei Deputati, del Senato e dell'Euro Parlamento, perché ci sono interrogazioni del Deputato Fantinati, del Senatore Capelletti, del Consigliere regionale Manuel Brusco, degli Eurodeputati Evi, Zanni e Valli. Penso che queste siano abbastanza come interrogazioni. Noi stiamo preparando le nostre osservazioni, che arriveranno sul sito del Ministero dell'Ambiente. Grazie.

CONS. PIMAZZONI

Le interrogazioni è giusto che si facciano e tutto quanto, però in questo momento c'è una legge in Italia e c'è una procedura in corso. Noi siamo amministratori di un paese e dobbiamo ottemperare a quelle. Se dopo queste interrogazioni porteranno a dei risultati che stravolgeranno tutto, ben venga! I 5 Stelle governeranno un giorno, avevano la possibilità di governare 3 anni fa e non l'hanno fatto, perché la responsabilità è sempre dura, sempre sparare (sic) giudici, quindi prendiamoci la responsabilità, perché la politica si fa facendo sintesi e costruendo, non facendo sempre interrogazioni, che a volte sono più che denunce così, comunque ne parleremo sul prossimo punto all'ordine del giorno. L'interrogazione non porta da nessuna parte, bisogna fare le leggi.

CONS. FIORIO

C'era una volta, carissima collega Firolli, un famoso ciclista che si chiamava Bartali, che di fronte a qualsiasi cosa diceva "l'è tutto sbagliato, l'è tutto da rifare" con accento toscano, non con il mio, ma questo diceva. E mi va anche bene questo discorso come partenza, ma l'abitudine dovrebbe essere che dopo avere fatto le chiacchiere, bisognerebbe anche fare qualche fatto, perché interpellanze e interrogazioni possono essere anche utili, ma se portano a qualcosa di concreto. Mi sembra che dire "la procedura l'è sbagliata", abbiamo avuto anche qualche sindaco qua che diceva "è tutto sbagliato, ricorrerò legalmente e bloccherò tutto" e i risultati li abbiamo visti quando siamo arrivati.

Noi, utilizzando le competenze che non abbiamo e che abbiamo delegato a qualcun altro, abbiamo cercato di migliorare o di cercare di ottenere dei miglioramenti, perché i miglioramenti non li apportiamo noi, se non è ancora chiaro, perché noi siamo la mosca o la pulce sopra qualcun altro che era il cavallo, l'asino o l'elefante, a seconda delle favole. Ci siamo? Ecco, noi cerchiamo di fare delle osservazioni, 59 pagine, 48, 36 non importa, quello che si potrebbe pretendere a chi è capace di fare un minimo di opposizione, non di raccontarci che ci sono 12 campi da calcio quando ce ne sono 5, va beh, e altre facezie tipo le analisi fatte



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

con le bottiglie di acqua minerale etc., sarebbe quello di fare delle osservazioni che alle 40 pagine, 38, 56 che noi, con le nostre modeste forze, da responsabili responsabilità che ci prendiamo e che alla fine saranno valutate dai cittadini, ci siamo? Perché è facile non prendersi nessuna responsabilità, uscire e neanche aspettare quello che dicono gli altri, è anche un po' poco educato secondo me, ci siamo?

Il discorso dovrebbe essere... (intervento fuori microfono) quando ha parlato lei sono stato quasi sempre zitto!... (intervento fuori microfono) va bene, ma io accetto, non ho problemi, anzi! Sono anche... (intervento fuori microfono) "ignorante" nel senso etimologico vuol dire che ignora, penso io ne ignoro moltissime di cose, ma da quello che sento da lei penso che ne ignori molte di più di quelle che ignoro io, porti pazienza! Modestia a parte.

Continuando, il discorso è che alle 48 pagine di osservazioni che noi, con le nostre modeste forze e con la nostra responsabilità, siamo stati in grado o siamo in grado di apportare, mi sarei aspettato che un movimento che dice di volere governare ne apportasse almeno altre 48, o almeno 24, o almeno 12, o almeno 6, ma niente, "la procedura è sbagliata"! Noi vi troveremo, va bene, buon lavoro! Le vostre interpellanze dall'alto in basso hanno portato a risultati zero, auguri!

PRESIDENTE

Passiamo alla votazione. Integro solo dicendo che la delibera, oltre che essere trasmessa al Consorzio Iricav2, al Ministero delle infrastrutture e trasporti Mit, alla Rete Ferroviaria Italiana e Italferr, andrà anche inviata al Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare, al Ministero dei beni e delle attività culturali del turismo, alla Provincia di Verona e alla Regione Veneto, per cui questi enti verranno integrati nel deliberato. Passiamo alla votazione. È uscito il Cons. Firolli.

Chi è favorevole? Chi è contrario? Chi si astiene?

Esito della votazione: favorevoli 12, contrari 1, astenuti nessuno.

La deliberazione è approvata. Abbiamo anche l'immediata eseguibilità.

Esito della votazione: favorevoli 12, contrari 1, astenuti nessuno.

Ringrazio ovviamente i tecnici che sono intervenuti e passiamo al punto successivo.

È rientrato il Cons. Firolli. Lascio soltanto 2 minuti ai tecnici di potersi spostare. 5 minuti soli, mi raccomando!

Il Consiglio Comunale viene sospeso.

Il Consiglio Comunale riprende.

PRESIDENTE

Riprendiamo la seduta, per cortesia prendiamo posto. Passiamo alle osservazioni che sono state presentate dal Cons. Firolli, sono 4:



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

OSSERVAZIONI

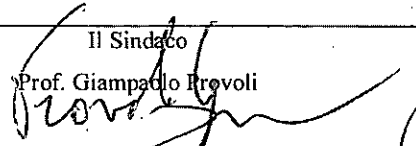
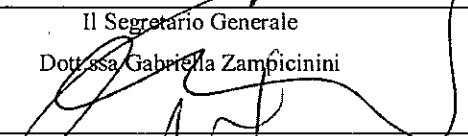
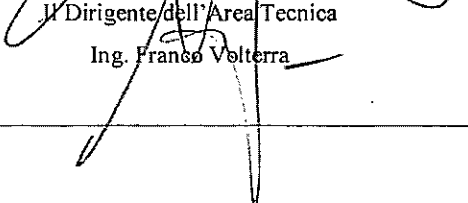
allo

STUDIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO

AMBIENTALE (V.I.A)

**relativo al Progetto Definitivo - 1° Lotto Funzionale
Verona – Bivio Vicenza
della Linea Ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità
Verona-Padova. Subtratta Verona–Vicenza
CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17**

Allegato alla Deliberazione di Consiglio Comunale n. 7 del 27/02/2016

Febbraio 2016	Il Sindaco Prof. Giampaolo Pirovoli 
	Il Segretario Generale Dott.ssa Gabriella Zampicinini 
	Il Dirigente dell'Area Tecnica Ing. Franco Volterra 



INDICE

1. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.1: CANTIERAMENTO DELL'OPERA..... 4

1.1. Criticità riscontrate.....4

1.1. Osservazione.....6

1.1. Rappresentazione grafica dell'osservazione7

2. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.2 : CAVIDOTTO DUGALE - LOCARA..... 8

2.1. Criticità riscontrate.....8

2.2. Osservazione.....8

2.3. Rappresentazione grafica:.....9

3. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.3 : SIMULAZIONE IDRAULICA POST-OPERAM..... 10

3.1. Criticità riscontrate.....10

3.2. Osservazioni.....10

3.1. Rappresentazione grafica.....11

4. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.4: ATTRAVERSAMENTI AREE A RISCHIO IDRAULICO..... 13

4.1. Criticità riscontrate.....13

4.2. Osservazioni.....13

4.3. Rappresentazione grafica.....14

5. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.5: ADEGUAMENTO ATTRAVERSAMENTI IDRAULICI 16

5.1. Criticità riscontrate.....16

5.2. Osservazioni.....16

5.3. Rappresentazione grafica.....17

6. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.6: MITIGAZIONE A VERDE PRESSO I VIADOTTI..... 23

6.1. Criticità riscontrate.....23

6.2. Osservazione.....23

6.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione24

7. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.7: MITIGAZIONE A VERDE AL km 20+275 28

7.1. Criticità riscontrate.....28

7.2. Osservazione.....28

7.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione28

8. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.8 MITIGAZIONE A VERDE AL km 21+300 29

8.1. Criticità riscontrate.....29

8.2. Osservazione.....29

8.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione29

9. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.9: CRITICITA' SUGLI ESPROPRI 31

9.1. Criticità riscontrate.....31

E
 COMUNE DI SAN BONIFACIO
 Archivio Comune di San Bonifacio
 Protocollo N. 0005379/2016 del 23/02/2016



9.2. Osservazione.....	31
9.3. Criticità riscontrate.....	32
9.4. Osservazione.....	32
9.5. Criticità riscontrate.....	33
9.6. Osservazione.....	33
9.7. Criticità riscontrate.....	34
9.8. Osservazione.....	34
10. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.10: TARATURA DEL MODELLO ACUSTICO.....	35
10.1. Criticità riscontrate.....	35
10.2. Osservazioni.....	35
10.3. Rappresentazione grafica.....	36
11. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.11: INSERIMENTO AMBIENTALE BARRIERE ANTIRUMORE.....	37
11.1. Criticità riscontrate.....	37
11.2. Osservazione.....	40
12. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.12: MITIGAZIONE ACUSTICA VIADOTTI.....	41
12.1. Criticità riscontrate.....	41
12.2. Osservazione.....	41
12.3. Rappresentazione grafica.....	42
13. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.13: INTERVENTI ACUSTICI DIRETTI.....	43
13.1. Criticità riscontrate.....	43
13.2. Osservazioni.....	43
13.3. Rappresentazione grafica.....	44
14. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.14: EMISSIONI IN ATMOSFERA DURANTE IL CANTIERE.....	45
14.1. Criticità riscontrate.....	45
14.2. Osservazioni.....	46
15. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.15: CONTENIMENTO VIBRAZIONI SU VIADOTTI.....	47
15.1. Criticità riscontrate.....	47
15.1. Osservazioni.....	47
15.2. Rappresentazione grafica.....	48
16. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.16: SIMULAZIONI VIBRAZIONI SU VIADOTTO.....	49
16.1. Criticità riscontrate.....	49
16.2. Osservazioni.....	49
16.3. Rappresentazione grafica.....	50
17. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.17: INTERFERENZE VIARIE AL km 20+000 (VIA MASETTI).....	51
17.1. Criticità riscontrate.....	51



17.2. Osservazione.....	51
17.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione	52
18. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.18: INTERFERENZE VIARIE AL km 18+850	53
18.1. Criticità riscontrate.....	53
18.2. Osservazione.....	53
18.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione	54
19. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.19: INTERFERENZE VIARIE AL km 24+003	56
19.1. Criticità riscontrate.....	56
19.2. Osservazione.....	56
Rappresentazione grafica dell'osservazione	57

1. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.1: CANTIERAMENTO DELL'OPERA

1.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D01DI2RGCA0001001 D - *Inquadramento generale della cantierizzazione – Relazione*" viene riportato che per i lavori civili del Sub-Lotto Verona – Montebello Vicentino, allo scopo di ridurre l'impatto della circolazione dei mezzi sulla viabilità esistente, è stato considerato di suddividere il tracciato in:

- 3 Tratti di Linea per le opere civili;
- 1 unico tratto per l'intero sub-lotto per quanto riguarda i lavori di armamento e tecnologie;

In particolare il territorio del Comune di San Bonifacio è attraversato dal **Tratto di Linea 3** dal km 19+150 al Km 27+400 (oltre che dalla parte terminale del Tratto di Linea 2 da km 17+700 a km 19+150).

Nello stesso documento viene posto in evidenza, a più riprese, come tutte le ipotesi di cantieramento, si cita testualmente, "dovranno essere attentamente rivenificate ove intervenissero variazioni nella fase approvativa o anche a seguito dell'approfondimento delle indagini geo-idrologiche".

Ciò premesso, se ne deduce che il cantieramento generale dell'opera, così come ipotizzato e progettato, è basato su una serie di **assunti** che, in quanto tali, **potrebbero non essere verificati all'atto pratico di esecuzione delle lavorazioni** rendendo quindi necessaria una variazione *"in corso d'opera"* del programma di cantieramento.

Tra i vari assunti presi a riferimento, risulta particolarmente rischioso per il territorio comunale di San Bonifacio quello che riguarda il **sistema di approvvigionamento di inerti pregiati** per calcestruzzi, drenanti, stabilizzati, supercompattati, misti cementati, pali in ghiaia e rilevati per un totale di **1.804.412 mc** per i quali, come dichiarato dallo stesso proponente, **"si ipotizza l'approvvigionamento dalla cava di Zevio destinata a cassa di espansione"** dalla quale dovrebbe pervenire buona parte del fabbisogno di materiale (il volume di scavo complessivo per tale cava è stimato in 3.000.000 mc); nel cantieramento previsto nel progetto definitivo i transiti dei mezzi dovrebbero quindi avvenire in direzione Ovest – Est dalla cassa di espansione e lungo la pista di cantiere senza interessare la viabilità esistente ed in particolare la S.P. 38 – Strada Porcilana.

Risulta pertanto evidente che nell'eventualità tale per cui la realizzazione della cassa espansione di Zevio venisse meno ovvero ritardata per motivi autorizzativi e/o approfondimenti geo-idrologici l'intero cantieramento dell'opera, ed in particolare le direttrici di transito dei mezzi di cantiere che trasportano il materiale inerte, dovrebbe essere radicalmente rivisto.

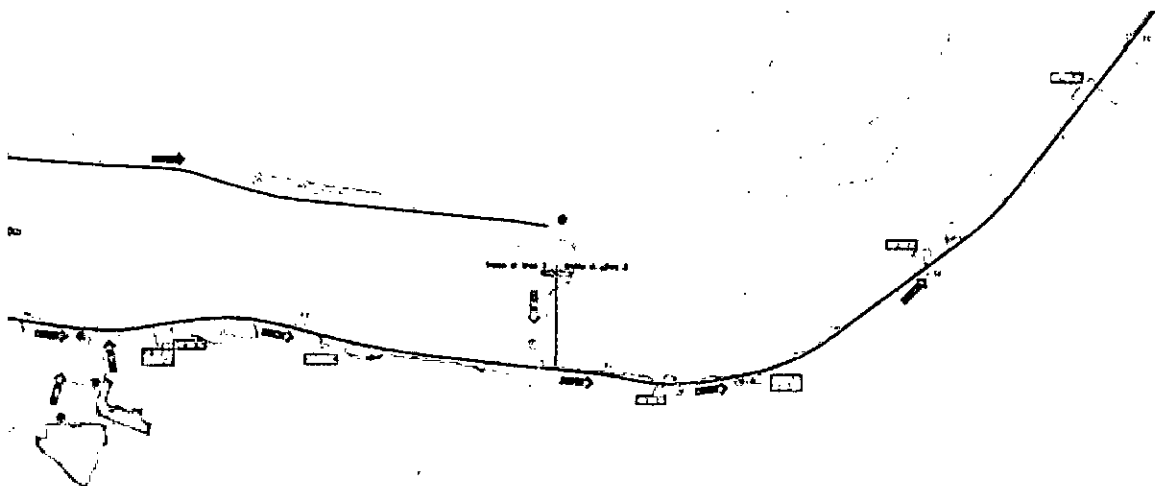


Figura 1 – Elaborato IN0D01DI2A3CA0001002D: Planimetria di cantieramento Trattati 2 e 3 con indicazione (in magenta) delle cave di approvvigionamento



Tenuto quindi conto dell'entità del materiale inerte da trasportare (1.804.412 mc) e quindi dell'elevato numero di transiti necessario per trasportarlo, l'incertezza sopra esposta sottopone il territorio comunale di San Bonifacio al **RISCHIO NON ACCETTABILE** di dover interessare, per accedere alla pista di cantiere, la viabilità esistente che attraversa il centro di San Bonifacio per l'approvvigionamento del materiale che potrebbe giungere anche da cave poste a Nord ed a Est dell'abitato stesso.

Tale eventualità, e quindi tale rischio, non è accettabile in termini di impatto ambientale:

- la viabilità esistente non è strutturalmente in grado di sostenere il traffico conseguente;
- verrebbero superati i livelli giornalieri di PM10 in corrispondenza del centro abitato;
- verrebbe sovraccaricata la principale via di accesso/uscita all'autostrada con conseguente pericolosità sociale per le ambulanze in partenza/uscita dall'Ospedale di San Bonifacio oltre che danno economico per la zona artigianale ad Ovest di San Bonifacio;

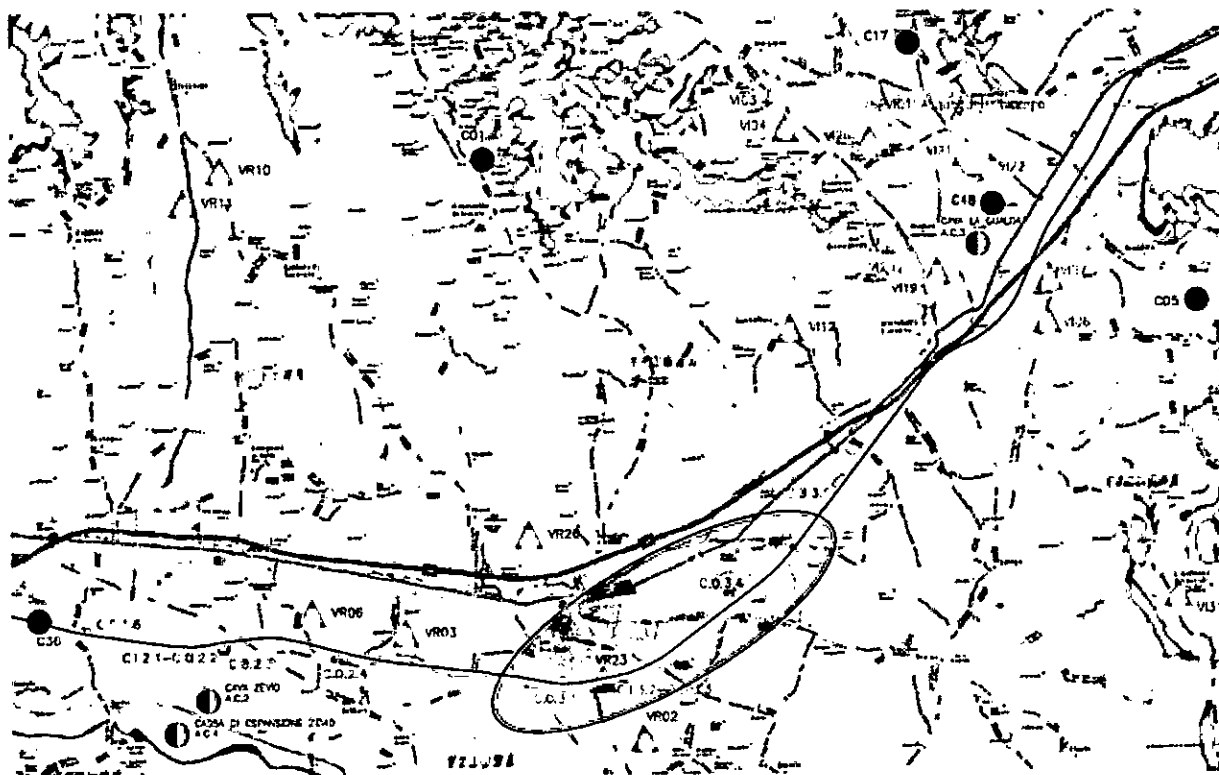


Figura 2 – Elaborato IN0D00D12A1CA0001001C : Planimetria di individuazione delle cave più prossime al cantiere (cerchi blu)

FABBISOGNO SULLA LINEA ed OPERE CONNESSE SODDISFATTO CON APPROVVIGIONAMENTO DA CAVE				
Terreno vegetale	0	0	0	0
Inerti pregiati per calcestruzzi (*)	417.004	122.796	360.440	900.241
Inerti pregiati per drenanti, stabilizzati, supercompattati e misti cementati, pali di ghiaia (*)	194.124	362.422	360.077	916.622
Rilevati (**)	280.937	1.022.159	1.083.895	2.386.991
TOTALE FABBISOGNO SODDISFATTO CON APPROVVIGIONAMENTO DA CAVA	892.065	1.507.337	1.804.412	4.203.854

(*) si ipotizza approvvigionamento da cava di Zevio destinata a Cassa di espansione e/o da Cave di mercato esistenti

(**) si ipotizza approvvigionamento da cava di Zevio destinata a Cassa di espansione e nuove cave di prestito di Zevio e La Gualda

Figura 3 – Elaborato IN0D01D12RGCA0001001D: Tabella dei fabbisogni di approvvigionamento da cava



1.1. Osservazione

Al fine di mitigare il rischio sopra esposto e quindi **DIMINUIRE L'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA** viene richiesto di prevedere nell'ambito della realizzazione della nuova linea AC/AV una **ulteriore pista di cantiere che consenta di bypassare il centro abitato di San Bonifacio** nella eventualità che le cave di estrazione previste in Comune di Zevio venissero meno ovvero subissero ritardi e fosse quindi necessario trasportare l'inerte da cave poste a Nord ovvero ad Est del centro abitato di San Bonifacio.

Nella fattispecie si osserva che tale pista di cantiere, funzionale come detto esclusivamente come **via di ingresso/uscita di riserva** per raggiungere la pista di cantiere già prevista nel progetto definitivo, potrebbe insistere all'interno del tracciato già previsto per il **completamento della S.P.38 – Strada Porcilana** in quanto questa appare essere la **soluzione più ragionevole** dato che:

- il completamento della S.P.38 – Strada Porcilana è, come noto, un intervento di prioritaria importanza per alleggerire il traffico che transita per il centro di San Bonifacio anche in vista dei futuri sviluppi previsti per l'area artigianale di Arcole;
- il completamento della S.P.38 – Strada Porcilana è già stato inserito nella variante urbanistica del Comune di San Bonifacio e pertanto avrebbe un facile iter autorizzativo;
- non è ragionevole sottoporre la cittadinanza ad un ulteriore cantiere successivo a quello dell'alta velocità dal momento in cui i due cantiere possono coesistere anche in riferimento ad una ottimizzazione dell'uso delle risorse pubbliche;
- è sufficiente eseguire i necessari espropri, i manufatti di attraversamento ed il cassonetto stradale fino al bynder compreso lasciando poi all'Ente Proprietario il completamento totale dell'infrastruttura (*risulta necessario completare la pista di cantiere fino almeno al bynder, alla stregua di quanto previsto per la pista di cantiere lungo-linea, per limitare le emissioni di polveri durante il transito dei mezzi*);

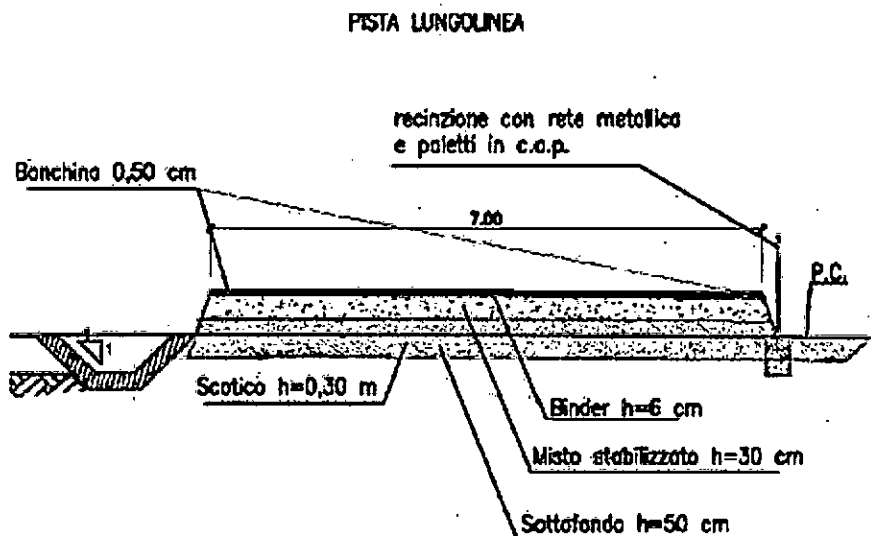


Figura 4 – Finitura prevista per la pista di cantiere lungo-linea che potrebbe essere la stessa per la nuova pista di accesso di by-pass

1.1. Rappresentazione grafica dell'osservazione

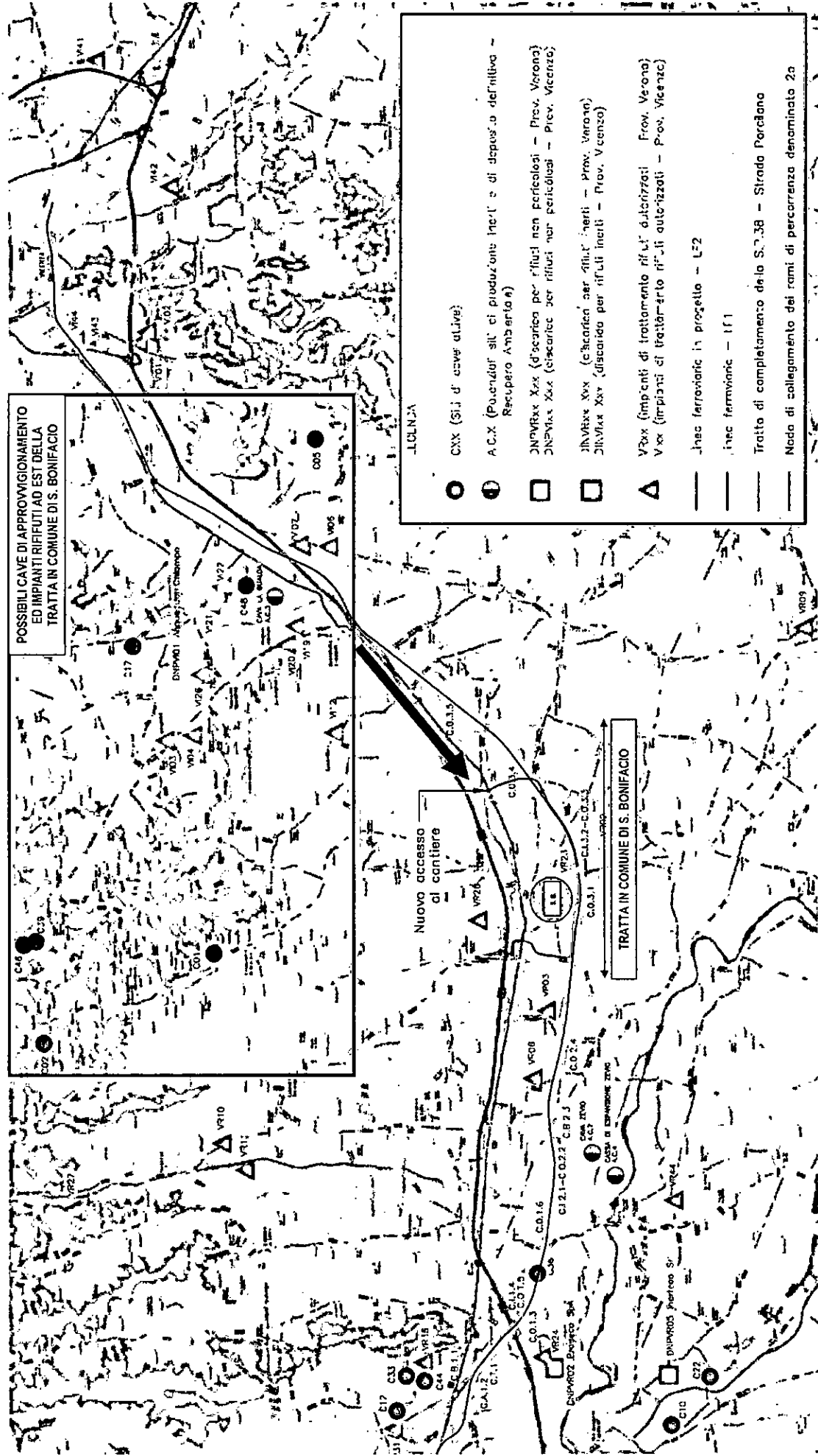


Figura 5 - Indicazione del nuovo accesso al cantiere che potrebbe essere realizzato mediante il completamento della S.P. 38 - Percellano





2. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.2 : CAVIDOTTO DUGALE - LOCARA

2.1. Criticità riscontrate

Il nuovo cavidotto elettrico "DUGALE – LOCARA" presenta un tracciato che interessa sia la viabilità esistente che una parte di zona agricola altrimenti non interessata dai lavori. Tale tracciato risulta poco ragionevole in quanto consuma territorio quanto questo può essere evitato.

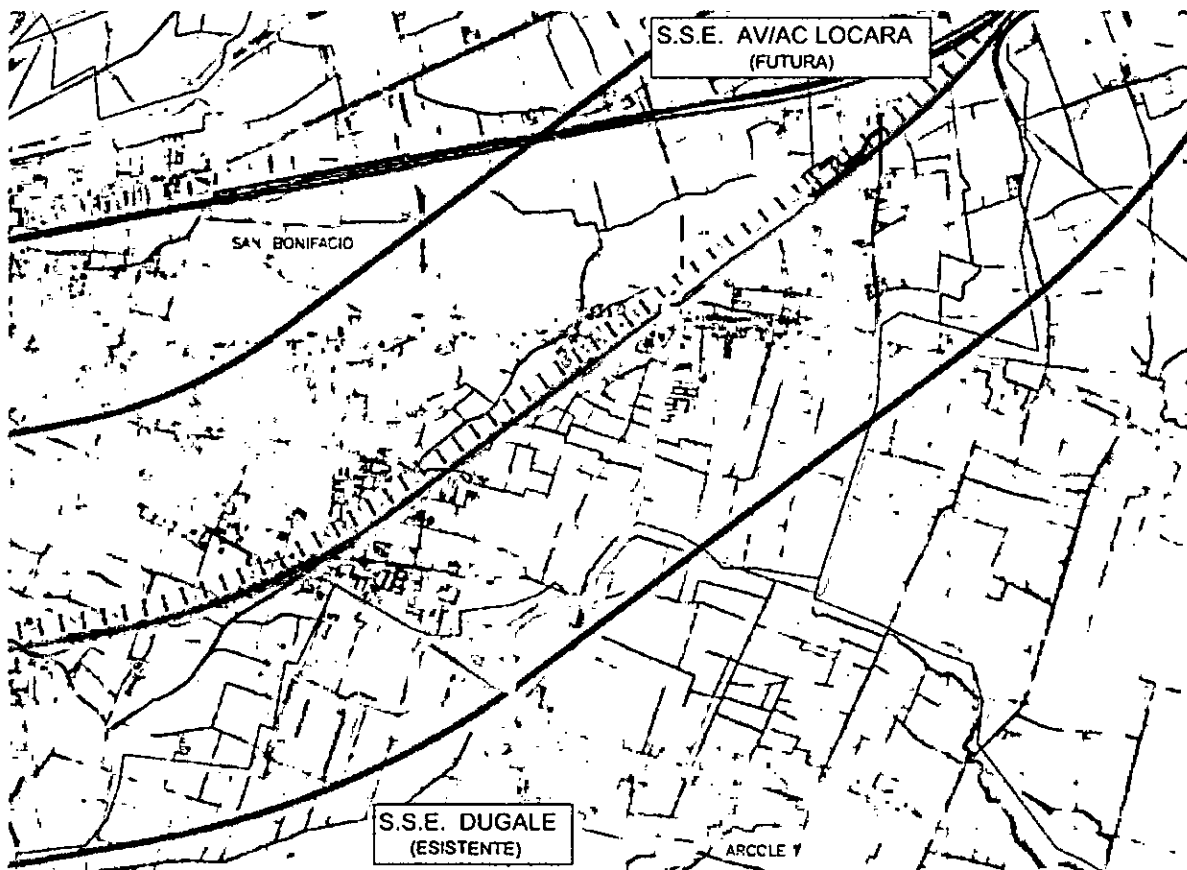


Figura 6 – Cavidotto DUGALE – LOCARA (in colore giallo)

2.2. Osservazione

Una soluzione a **MINORE IMPATTO AMBIENTALE** è quella di **posare tale cavidotto lungo il sedime del completamento della S.P.38 – Strada Porcilana** in affiancamento lungo il lato sud a partire dall'altezza della Stazione DUGALE fino alla nuova Stazione di Locara (da prevedersi in altra posizione come da osservazioni già presentate dal Comune di San Bonifacio).

Tale osservazione integra e suffraga la ragionevolezza di eseguire l'ulteriore pista di cantiere di cui alla SCHEDA 1 lungo il tracciato previsto per il completamento della S.P. 38 – Strada Porcilana.

2.3. Rappresentazione grafica

LUNGHEZZE	TRACCIATO CAVIDOTTO IN PROGETTO [Km]	TRACCIATO ALTERNATIVO CAVIDOTTO [Km]
Lunghezza totale	4,40	4,25
Lunghezza su viabilità esistente	2,10	1,20
Lunghezza su suolo privato	1,00	0,00
Lunghezza su S.P. 38 - Porciliana	0,00	2,30
Lunghezza su futura pista per manutenzione	0,75	0,75

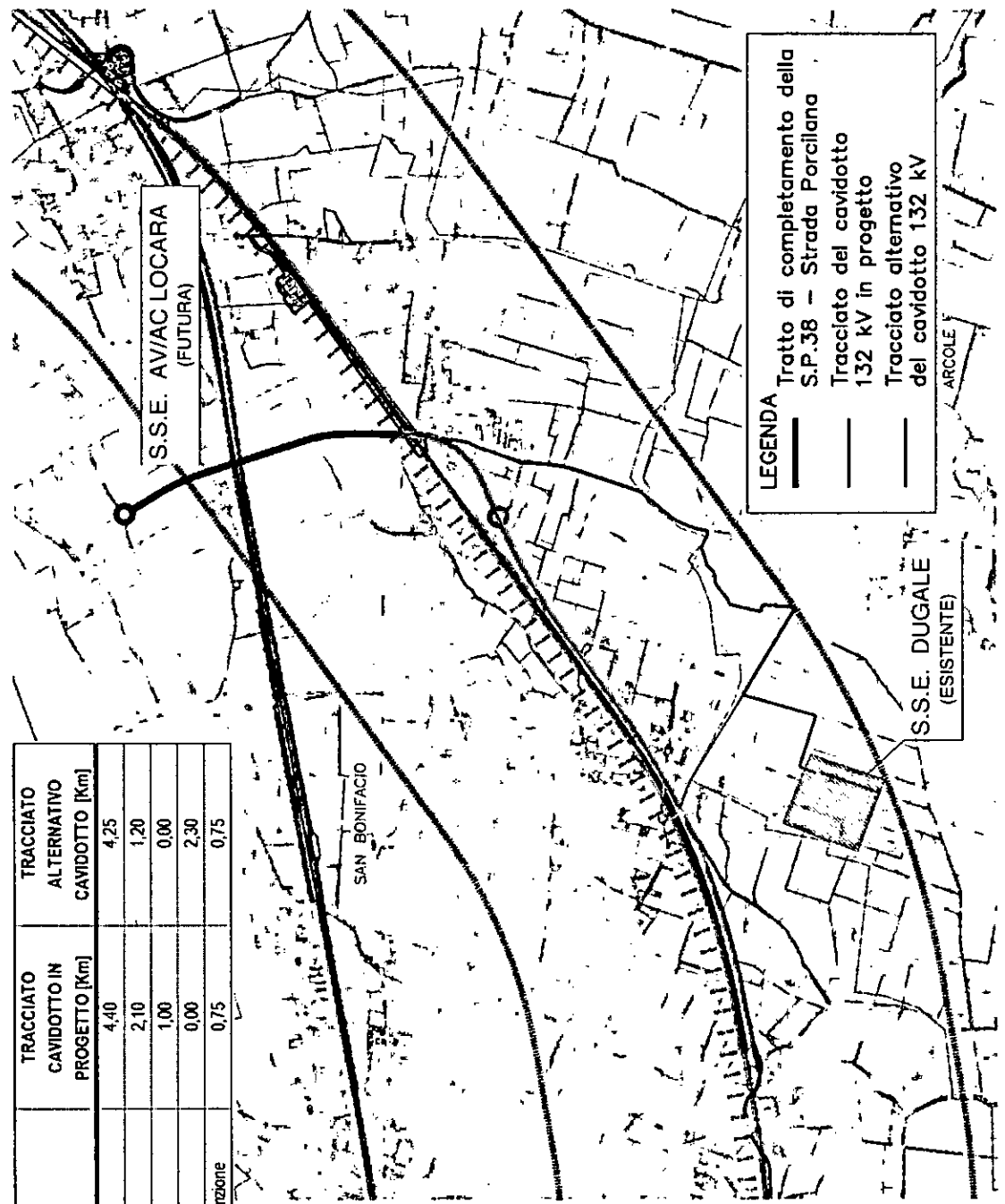


Figura 7 - Confronto tra soluzione di progetto e soluzione alternativa per il snobbio DUGALE - LOCARA (in adre gale)





3. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.3 : SIMULAZIONE IDRAULICA POST-OPERAM

3.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00DI2R1ID000X001C - RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA" si riporta testualmente come "in questa fase progettuale **non è stato improntato uno studio post operam ad hoc in quanto ci si attende una variazione non significativa dei risultati già esaminati per l'ante-operam: infatti il tracciato ferroviario, costituito non solo da rilevati ma anche da numerosi viadotti, può essere inteso come "permeabile", dato l'elevato numero di attraversamenti che sono stati predisposti per dare continuità ai corsi d'acqua principali e secondari e la presenza dei fornicelli di trasparenza disposti soprattutto nelle vicinanze di quelle zone con maggiore criticità dal punto di vista degli allagamenti ed inoltre in molti tratti risulta in affiancamento al rilevato ferroviario esistente. Per confermare quanto sopra riportato potrà essere effettuato uno studio completo ed approfondito relativo al post operam, con un modello bidimensionale di dettaglio ed una cartografia adeguata".**

Inoltre nelle tavole IN0D00DI2P4ID000X003A e IN0D00DI2P4ID000X004A vengono riportate le planimetrie delle aree di esondazione ante operam con il vecchio tracciato che passava per il centro di San Bonifacio.

3.2. Osservazioni

Tra la fine di ottobre e l'inizio di novembre 2010 il Veneto venne colpito da una violenta ondata di maltempo; tra le zone più colpite vi fu proprio il Comune di San Bonifacio in seguito all'esondazione dei Torrenti Alpone e Tramigna portando anche alla chiusura dell'autostrada A4.

Il ricordo ancora vivido di tale evento, unitamente alle planimetrie delle aree di esondazione allegate al Progetto Definitivo stesso, debbono esortare i progettisti ad avere la **massima attenzione in merito all'IMPATTO AMBIENTALE IN TERMINI DI PERICOLOSITÀ IDRAULICA DELL'OPERA DI PROGETTO.**

Ciò considerato, l'approccio del progetto definitivo secondo il quale "non è stato improntato uno studio post operam ad hoc in quanto ci si attende una variazione non significativa dei risultati già esaminati per l'ante-operam" **risulta non adeguato al caso ed all'opera in esame in quanto non chiarisce in modo inequivocabile l'effettivo impatto idraulico dell'intervento.** Nonostante quanto assunto dal progettista, appare inoltre poco attendibile l'affermazione secondo la quale tale impatto idraulico sarebbe "non significativo" quando l'intero tracciato (*fatti salvi gli attraversamenti obbligati in viadotto sul T. Alpone e sul centro abitato di Lobbia*) **taglia in rilevato tutte le arre ad elevata pericolosità idraulica** con attraversamenti idraulici che non sono stati previsti ad interasse di 300m come indicato nella relazione idraulica ma spesso ad interasse anche doppio.

Pertanto al fine di valutare l'effettivo impatto ambientale in termini di pericolosità idraulica dell'intervento di progetto si richiede di sottoporre all'Amministrazione Comunale di San Bonifacio una **SIMULAZIONE IDRAULICA BIDIMENSIONALE POST-OPERAM A FONDO FISSO E MOTO SIA PERMANENTE CHE VARIO con tempo di ritorno 10,100 e 300 anni avente come base un rilievo lidar del territorio oggetto di esondazione a maglia almeno 10mx10m, opportunamente tarata sull'evento alluvionale del 2010** che dimostri l'effettiva ed inequivocabile variazione non significativa dei risultati già esaminati per l'ante-operam dichiarata nel progetto definitivo.

Si richiede inoltre di aggiornare le tavole IN0D00DI2P4ID000X003A e IN0D00DI2P4ID000X004A con il tracciato del progetto definitivo.

3.1. Rappresentazione grafica

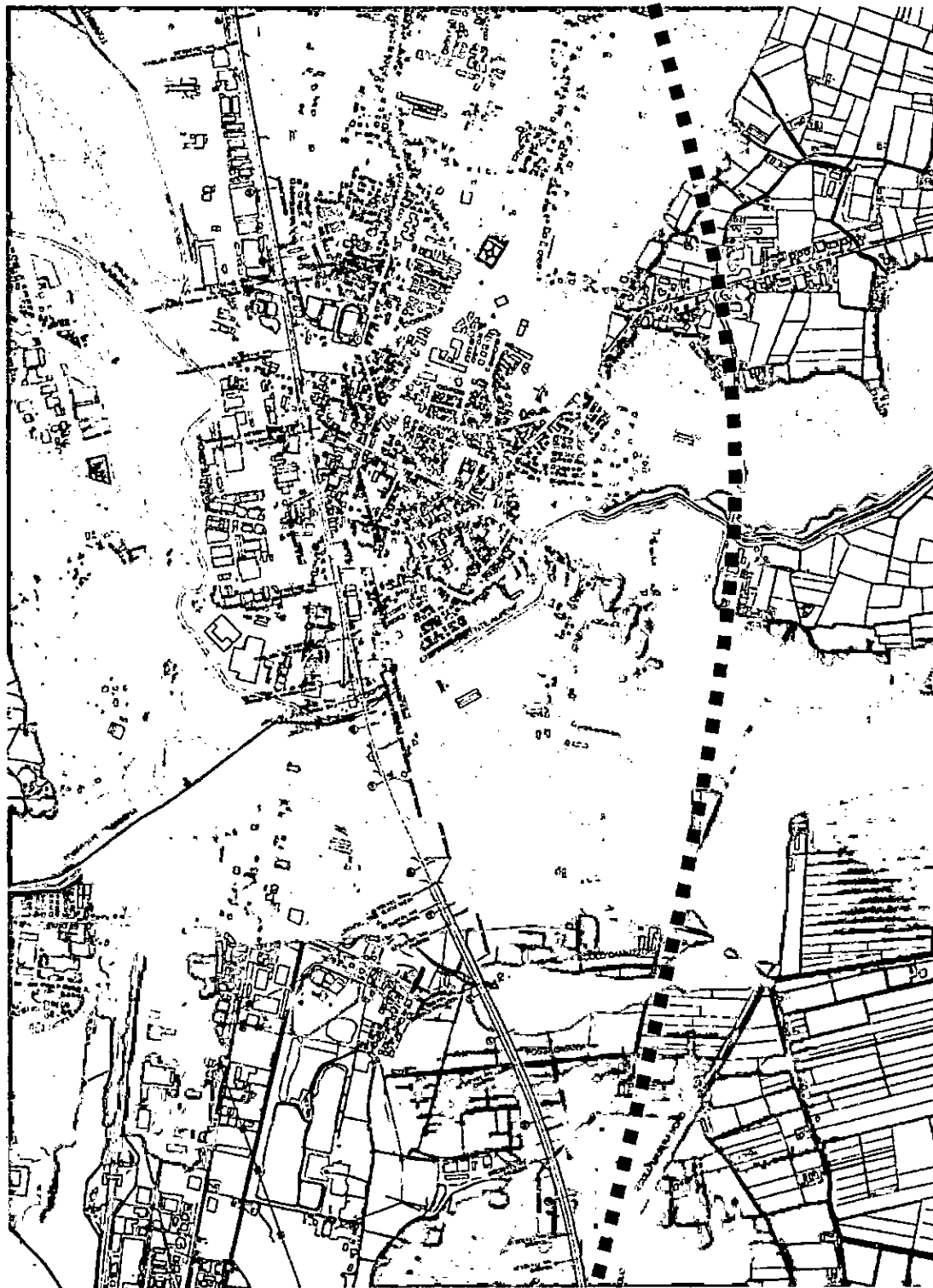


Figura 8 - Estratto della tavola IN000029/10000003A: Planimetrie aree di esondazione ante operam, Tav. 3 Di 4 con indicazione del tracciato di Progetto Definitivo





Figura 9 - Estratto della tavola I/000007/4/000000004 - Perimetria aree di erogazione arto operam. Tav. 3 Di 4 con indicazioni del tracciato di Progetto Definitivo



4. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.4: ATTRAVERSAMENTI AREE A RISCHIO IDRAULICO

4.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00DI2R1ID000X001C - RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA" al capitolo 5.3.5 vengono indicati i seguenti interventi di mitigazione del rischio nelle aree allagabili:

- 1) Realizzazione di viadotti per l'attraversamento delle aree con maggiore rischio di allagamento e dei corsi d'acqua principali;
- 2) Protezione dei rilevati ferroviari con opere anti-erosione;
- 3) Realizzazioni di fornici per mantenere la "trasparenza" dei rilevati ferroviari presenti all'interno di aree allagabili e consentire il naturale deflusso delle acque. In particolare al capitolo 6.1.4 nello specifico capitolo di "Mitigazione del rischio introdotto dalla presenza dei rilevati" viene indicato che per **impedire l'ostacolo al deflusso delle acque nelle zone a rischio di esondazione ed evitare la formazione di invasi con livelli idrici elevati che possono pregiudicare la stabilità dell'opera verranno previsti fornici di trasparenza, ogni 300 metri, che consentono il naturale scorrimento delle acque superficiali.**

Dall'analisi del progetto è emerso che, pur essendo quasi tutto il tracciato in area a rischio di esondazione, **all'atto pratico quanto indicato nella relazione idraulica non ha trovato riscontro nell'effettiva progettazione** in quanto:

- La maggior parte delle aree a rischio di esondazione è attraversata in rilevato disattendendo quanto richiamato al precedente punto 1) dell'elenco sopra riportato;

Nel tracciato di progetto sono previsti solamente due tratti in viadotto in corrispondenza degli attraversamenti obbligati: un viadotto di lunghezza pari a 1770 m è previsto per superare il torrente Alpone e la successiva rotatoria mentre un altro di lunghezza pari a 440 m è previsto per superare l'abitato di Lobbia su un totale di 9700 m di tracciato ricadente in Comune di San Bonifacio.

Tuttavia **gran parte del tracciato attraversa delle aree a rischio di esondazione con tiranti da 100 a 200 cm ed anche superiori a 200 cm secondo la perimetrazione dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige.**

4.2. Osservazioni

Secondo quanto sopra riportato ed anche in riferimento alla simulazione idraulica POST-OPERAM di cui alla precedente Scheda n. 3, si richiede di ottemperare a quanto dichiarato nella Relazione Idraulica del progetto definitivo e cioè di **realizzare dei viadotti per l'attraversamento delle aree con maggiore rischio di allagamento ed in particolare per le tratte comprese tra il Km 17+700 ed il km 20+250 e dal Km 25+300 al km 27+400 per un totale di 4650 m di ulteriori tratti in viadotto**, fatta salva la dimostrazione mediante simulazione idraulica post-operam che il rischio idraulico non viene peggiorato nelle altre tratte rimanenti.

In **alternativa** a tale soluzione, si richiede di avere evidenza che i tratti in rilevato abbiano **un numero di attraversamenti idraulici nella quantità e di dimensioni sufficienti** per dimostrare l'invarianza del rischio idraulico in base alla simulazione idraulica post-operam.



4.3. Rappresentazione grafica



Figura 10 - Estratto della tavola IM0000029-1000000004: Planimetrie aree di esonazione ante operam, TAV 3 Di 4 con indicazione dei principali tratti ove valutare l'eccezione in visuale del tracciato di Progetto Definitivo

LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
SUB TRATTA VERONA - VICENZA
1° SUB LOTTO VERONA - MONTEBELLO VICENTINO
Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Lecce, Chiesino, 443/2001)
SCHEDE DI OSSERVAZIONE



Figura 11 - Estratto della tavola (N0000724)D000004A: Pianta delle aree di estensione area opere, Tav. 3/D/4 con indicazione dei principali assi viari (esecuzione in bianco del progetto di Progetto Definitivo)





5. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.5: ADEGUAMENTO ATTRAVERSAMENTI IDRAULICI

5.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00DI2R1ID000X001C - RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA" al capitolo 5.3.5 vengono indicati i seguenti interventi di mitigazione del rischio nelle aree allagabili:

- 1) Realizzazione di viadotti per l'attraversamento delle aree con maggiore rischio di allagamento e dei corsi d'acqua principali;
- 2) Protezione dei rilevati ferroviari con opere anti-erosione;
- 3) Realizzazioni di fornici per mantenere la "trasparenza" dei rilevati ferroviari presenti all'interno di aree allagabili e consentire il naturale deflusso delle acque. In particolare al capitolo 6.1.4 nello specifico capitolo di "Mitigazione del rischio introdotto dalla presenza dei rilevati" viene indicato che per **impedire l'ostacolo al deflusso delle acque nelle zone a rischio di esondazione ed evitare la formazione di invasi con livelli idrici elevati che possono pregiudicare la stabilità dell'opera verranno previsti fornici di trasparenza, ogni 300 metri, che consentono il naturale scorrimento delle acque superficiali.**

Dall'analisi del progetto è emerso che, pur essendo quasi tutto il tracciato in area a rischio di esondazione, **all'atto pratico quanto indicato nella relazione idraulica non ha trovato riscontro nell'effettiva progettazione** in quanto:

- La quasi totalità delle fornici è stata posizionata ad interasse molto superiore a 300 disattendendo quanto richiamato al precedente punto 3) dell'elenco sopra riportato;

5.2. Osservazioni

Secondo quanto sopra riportato ed anche in riferimento alla simulazione idraulica POST-OPERAM di cui alla precedente Scheda n. 3, si richiede di ottemperare a quanto dichiarato nella Relazione Idraulica del progetto definitivo e cioè di **realizzare gli attraversamenti idraulici ad interasse massimo di 300m e comunque nella quantità e di dimensioni sufficienti** per dimostrare l'invarianza del rischio idraulico in base alla simulazione idraulica post-operam richiesta.



LINEA AVAC - PADOVA
 SUB TRATTA VERONA - VICENZA
 1° SUB LOTTO VERONA - MONTEBELLO VICENTINO
 Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (L. 415/2001)
 SCHEDE DI OSSERVAZIONE

Stazione	Coordinate UTM	Coordinate Geografiche	Altitudine (m)	Superficie (m ²)	Stato	Descrizione	Coordinate UTM	Coordinate Geografiche	Altitudine (m)	Superficie (m ²)	Stato	Descrizione
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												
39												
40												
41												
42												
43												
44												
45												
46												
47												
48												
49												
50												
51												
52												
53												
54												
55												
56												
57												
58												
59												
60												
61												
62												
63												
64												
65												
66												
67												
68												
69												
70												
71												
72												
73												
74												
75												
76												
77												
78												
79												
80												
81												
82												
83												
84												
85												
86												
87												
88												
89												
90												
91												
92												
93												
94												
95												
96												
97												
98												
99												
100												

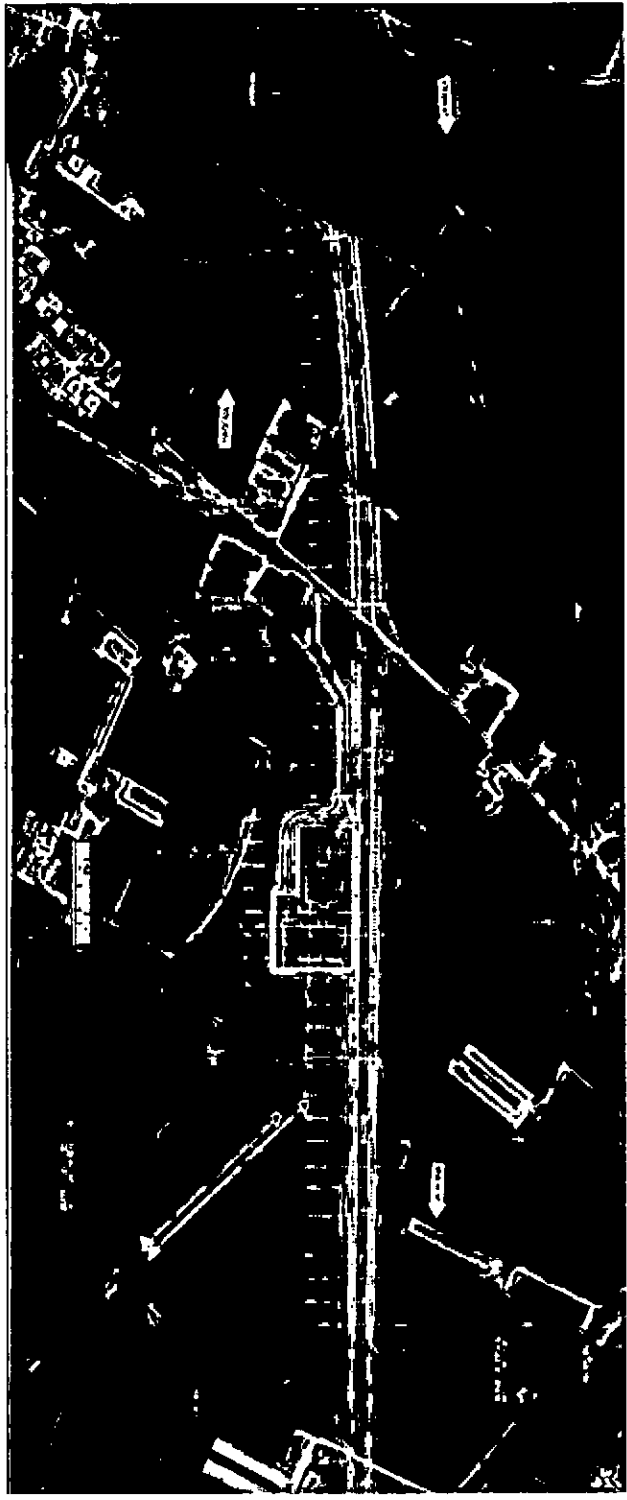
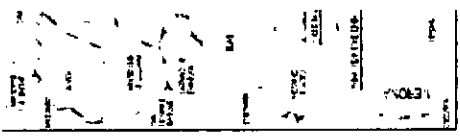
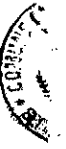


Figura 17 Individuazione dei tratti dove non sono presenti attraversamenti stradali uno ogni 300m

PROGETTO	RTM Bondi
DATA	19/02/2016
SCALE	1:500
PRODOTTORE	RTM Bondi
REDAZIONE	RTM Bondi
VERIFICA	RTM Bondi
APPROVAZIONE	RTM Bondi



6. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.6: MITIGAZIONE A VERDE PRESSO I VIADOTTI

6.1. Criticità riscontrate

Il progetto di mitigazione ambientale prevede che in corrispondenza dei viadotti Alpone e san Bonifacio venga realizzata una fascia di larghezza 25 ml su ogni lato sistemata a verde con filare arboreo con altezze delle piante che raggiungono i 18-20 m.

Si evidenzia che tale soluzione presenta alcune criticità in ordine alla sua reale efficacia mitigativa.

Innanzitutto non vi è la certezza che l'impianto vada a buon fine in quanto possono insorgere problemi di attecchimento delle piante.

Inoltre le piante previste hanno una altezza importante (18-20 m) e necessariamente devono passare alcuni anni prima di raggiungere la forma adulta tale conseguire gli obiettivi di mitigazione attesi.

In ultima analisi si ritiene che la mitigazione visiva non sia efficace.

Elaborati di progetto di riferimento:

IN0D00DI2P6IA0000010B_ Interventi opere a verde_Planimetria mitigazioni opere a verde – Tav. 10/14

IN0D00DI2P6IA0000011B_ Interventi opere a verde_Planimetria mitigazioni opere a verde – Tav. 11/14

IN0D00DI2W9IA0000003B_ Interventi opere a verde_Sezioni tipo 3/4)

IN0D00DI2W9IA0000004B_ Interventi opere a verde_Sezioni tipo 4/4)

6.2. Osservazione

Al fine di raggiungere l'obiettivo di mitigazione delle situazioni più critiche in cui l'infrastruttura ferroviaria interferisce in maniera significativa soprattutto con le zone residenziali, si richiede di progettare una soluzione più efficace che sia in grado fin da subito di ottenere quanto previsto e auspicato.

A solo scopo esemplificativo si suggerisce una soluzione a miglior impatto ambientale che preveda uno **spazio a verde più articolato in cui la fascia di 25 ml sia sistemata a verde con la formazione di dune e collinette, anche di altezze contenute, e piantumata con alberature più basse di quanto previsto in progetto**. Gli spazi possono essere arricchiti con specchi d'acqua corrente alimentati dal canale adiacente che, allo scopo, viene opportunamente deviato.

Tale soluzione è in grado, più di prima, di **garantire fin da subito una schermatura visiva della nuova infrastruttura e oltre che una migliore mitigazione acustica dei piani più bassi degli edifici**. Con gli spazi verdi così sagomati si ottiene anche una **più ampia superficie di assorbimento delle onde sonore che si propagano verso il basso** originate dalle vibrazioni indotte all'impalcato dal passaggio dei convogli ferroviari (velocità di percorrenza dell'AV/AC di circa 250 km/h).

Risulta evidente che **tale soluzione ha completa efficacia in abbinamento alle barriere antirumore già previste in progetto per i viadotti che necessariamente devono essere applicate con colorazioni opportunamente scelte attraverso apposito studio cromatico**.

Si chiede pertanto di garantire la piena attuazione di quanto richiesto e di quanto previsto in progetto.

Di seguito si illustra una delle possibili soluzioni che si richiede di attuare, messa a confronto con quanto previsto in progetto.



6.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione

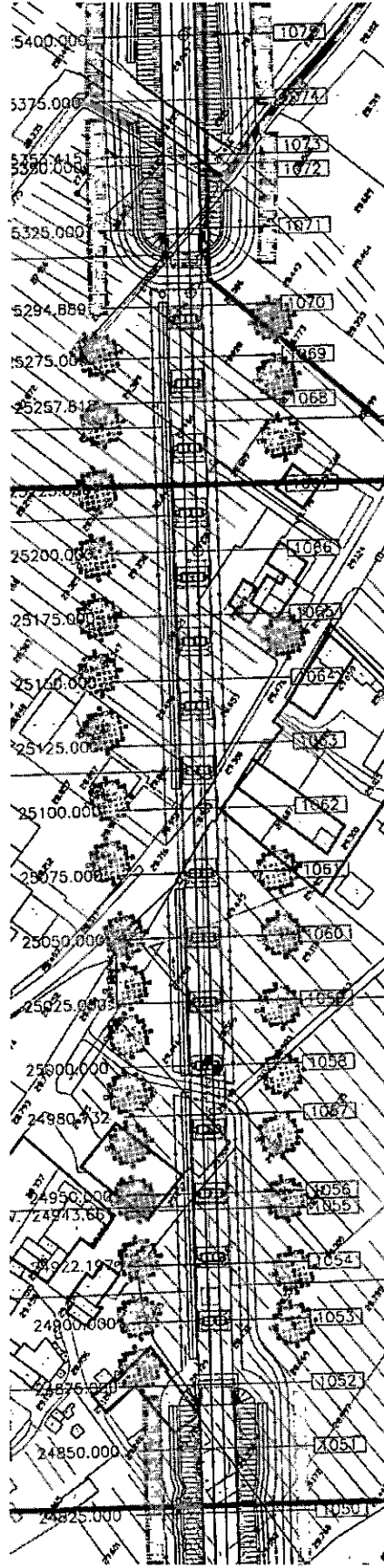


Figura 18 Progetto Definitivo: Mitigazione a verde prevista in progetto in corrispondenza del cavalcavia San Bonifacio a Lobbia _ Planimetria

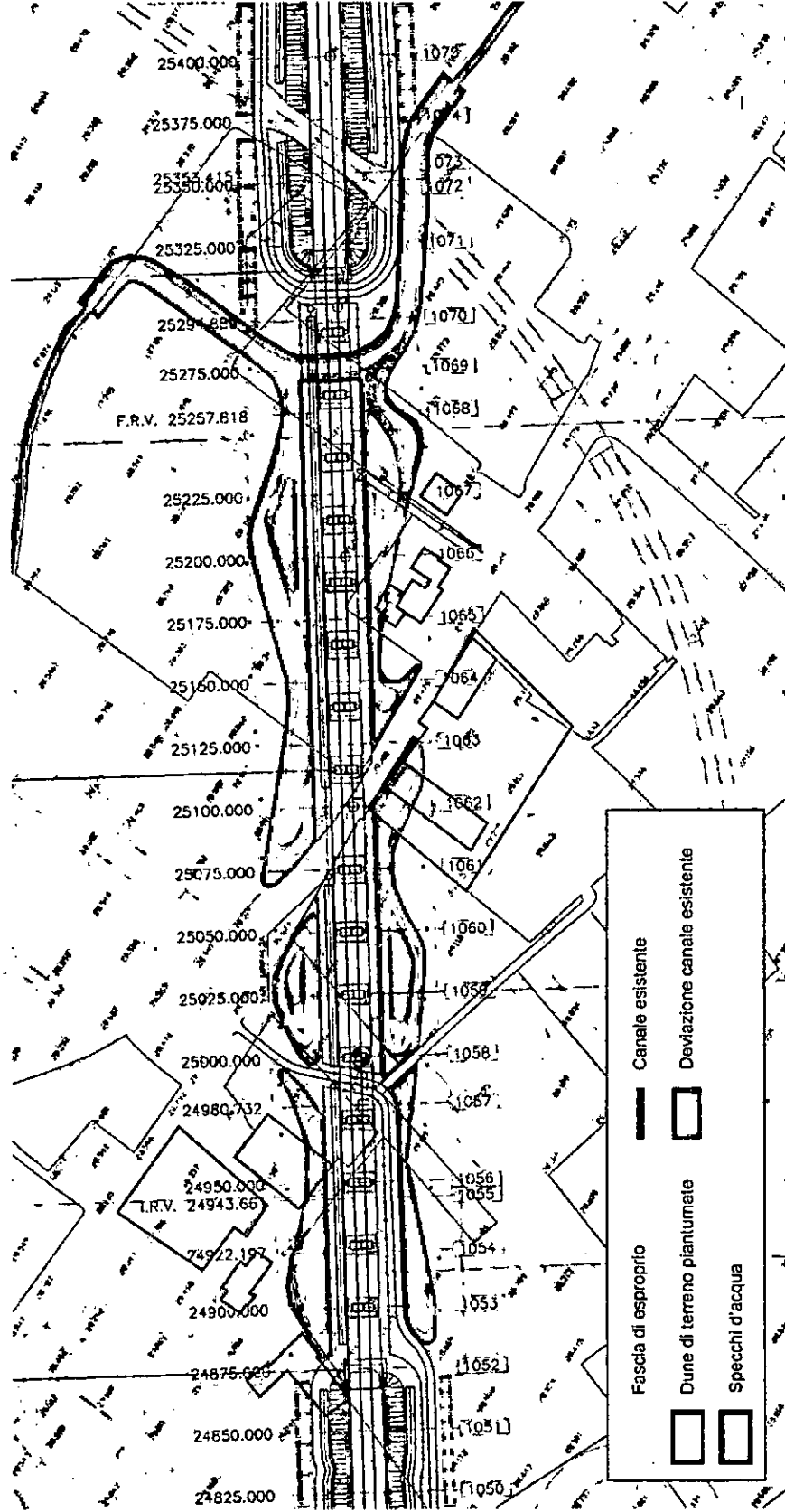


Figura 19 Esempio di mitigazione a verde che si richiede di attuare in corrispondenza dei viadotti (qui sopra viene rappresentato il viadotto San Bonifacio a Lobbia) _ Planimetria

COMITATO

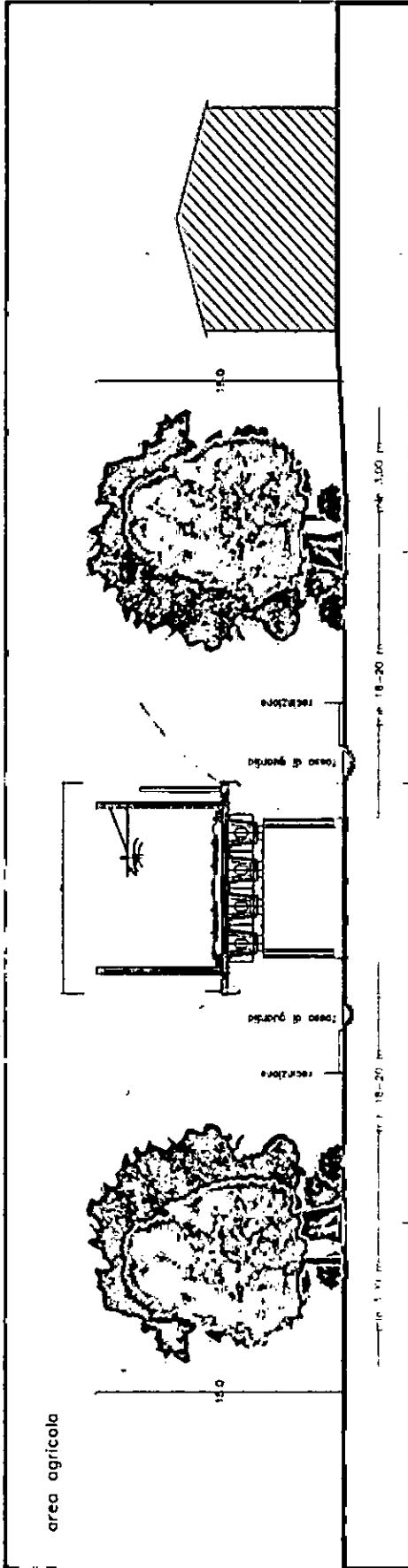


Figura 20 Progetto Definitivo: Mitigazione a verde prevista in progetto in corrispondenza del cavalcavia San Bonifacio a Lobbia _ Sezione trasversale

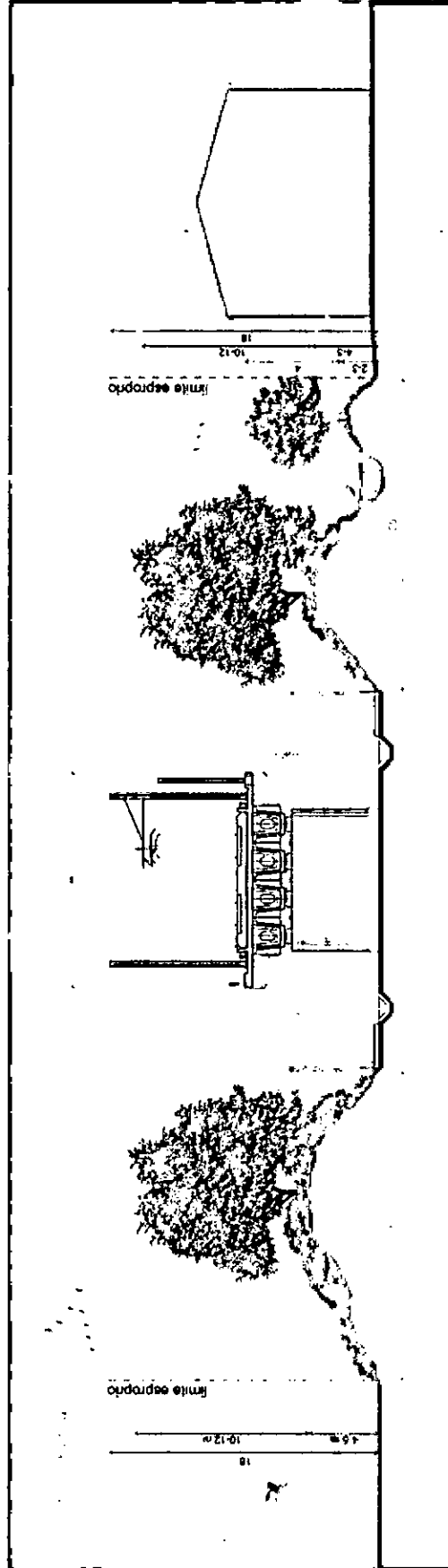


Figura 21 Esempio di mitigazione a verde che si richiede di attuare in corrispondenza dei viadotti (qui sopra viene rappresentato il viadotto San Bonifacio a Lobbia) _ Sezione trasversale



Figura 22 Esempio di mitigazione a verde che si richiede di attuare in corrispondenza dei viadotti (qui sopra viene rappresentato il viadotto San Bonifacio a Lobbia visto da nord)
Fotoinserimento ante operam (sopra) e post operam (sotto)





7. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.7: MITIGAZIONE A VERDE AL km 20+275

7.1. Criticità riscontrate

Il progetto definitivo prevede per la proprietà identificata con Fg. San Bonifacio 30, mapp. 104, 165, 171, 290, 292 una soluzione viaria e mitigativa che appare critica.

La proprietà viene coinvolta in modo importante dalle nuove opere: essa, infatti, viene interessata in maniera significativa dalla realizzazione del nuovo svincolo di interconnessione tra la strada Porcilana e via Masetti.

Nel dettaglio le nuove opere determinano il confinamento della proprietà come segue:

- A nord dalla nuova deviazione della Porcilana, nel tratto in corrispondenza del nuovo viadotto sul Torrente Alpone;
- A ovest dall'attuale via Masetti risagomata;
- A sud ed ad est dalla rampa di collegamento tra via Masetti e la nuova deviazione della Porcilana.

Attualmente il fabbricato presente dista dalla strada esistente circa 30 m. Con la configurazione di progetto la distanza della nuova viabilità in viadotto si riduce e viene aggiunta una rampa che cinge su due lati la proprietà.

Il progetto definitivo mitiga tale impatto con una sistemazione dell'area interclusa con macchia arbustiva.

Si evidenzia come la soluzione prospettata determina il **peggioramento delle condizioni di vivibilità dell'area** in quanto il nuovo svincolo sarà caratterizzato da transiti veicolari che lo impegnano con accelerazioni, decelerazioni, arresti e ripartenze tali da causare maggiori emissioni in atmosfera di polveri sottili oltreché maggiore inquinamento acustico. Alla luce di ciò si ritiene insufficiente la soluzione di mitigazione proposta.

Elaborati di progetto di riferimento:

IN0D00DI2DZIA0000001B_ *Interventi opere a verde_ Album dei tipologici*

IN0D00DI2BDAQ00000015A_ *Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 2/7*

IN0D00DI2P6IA00000009B_ *Interventi opere a verde_ Planimetria mitigazioni a verde – Tav. 9/14*

7.2. Osservazione

Si ritiene che la soluzione progettuale prospettata **penalizzi significativamente la proprietà modificando in modo marcato la percezione dello spazio circostante da parte dei residenti coinvolti**: da una situazione prevalentemente agricola si passa ad una situazione prettamente viaria. Si richiede di ricercare una diversa proposta di svincolo.

7.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione

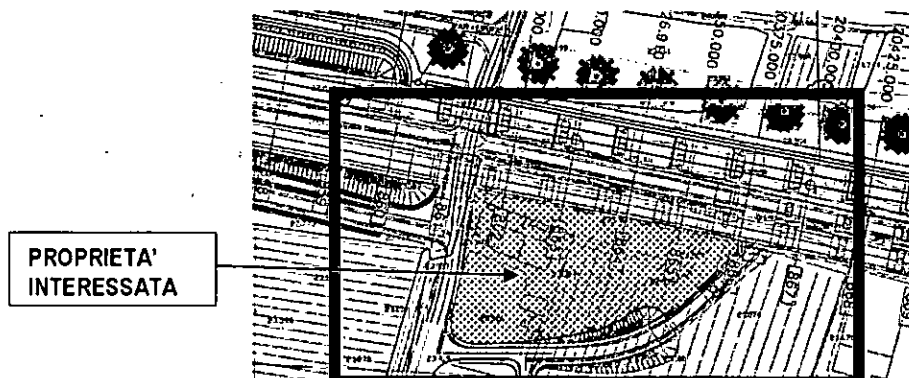


Figura 23 Progetto Definitivo; Estratto Tav. "IN0D00DI2P6IA00000009B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 9/14"



8. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.8 MITIGAZIONE A VERDE AL km 21+300

8.1. Criticità riscontrate

Il progetto definitivo interessa in maniera importante la proprietà posta al km 21+300 e identificata dal Fg *San Bonifacio 32*, Mapp. 165.

Nello stato di fatto la proprietà confina con la sede della strada Porcilana e il fabbricato esistente dista dal ciglio strada circa 10 ml. Le nuove opere modificano il tracciato della strada spostandola verso sud riducendo significativamente tale distanza (sugli elaborati si misurano 2,00 ml nel punto più stretto) e quindi riducendo il livello di sicurezza sia per la viabilità che per la proprietà.

Inoltre, non è prevista alcuna opera di mitigazione dell'impatto acustico, ambientale e visivo.

Elaborato di progetto di riferimento

IN0D00DI2BDAQ0000016A_ *Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 3/7*

IN0D00DI2P6IA00000160B_ *Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 10/14*

8.2. Osservazione

Si ritiene che la soluzione progettuale prospettata **penalizzi significativamente la proprietà, pertanto si richiede di prevedere altra soluzione progettuale.**

8.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione

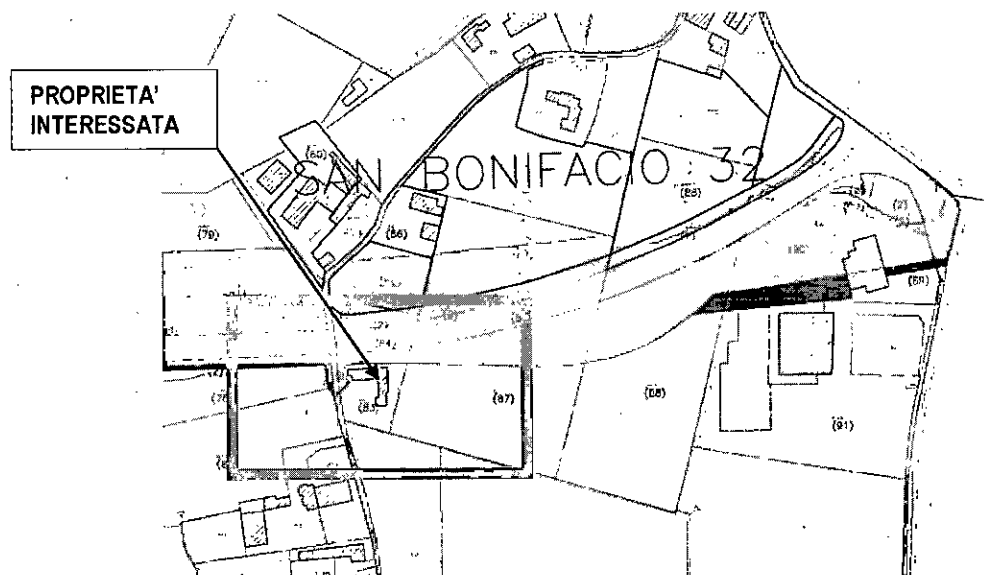


Figura 24 Progetto Definitivo: Estratto Tav "IN0D00DI2BDAQ0000016A_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 3/7"

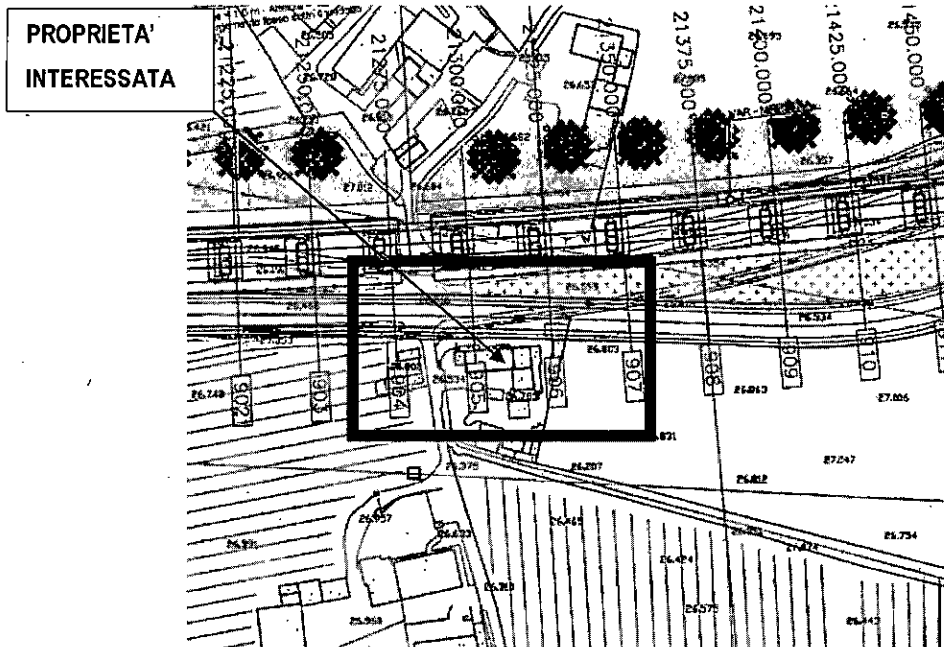


Figura 25 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00D12P6IA0000010B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde - Tav. 10/14"

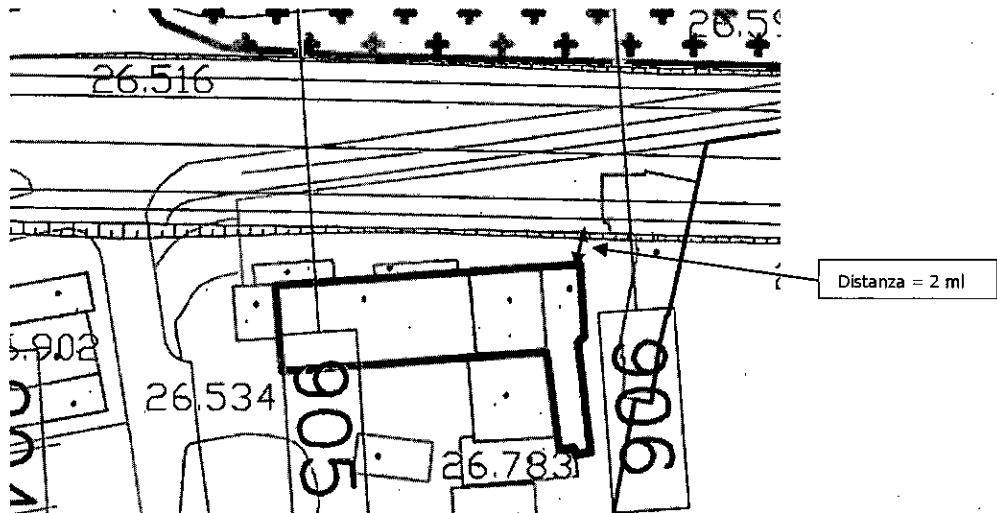


Figura 26 Progetto Definitivo: Dettaglio (Estratto Tav. "IN0D00D12P6IA0000010B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde - Tav. 10/14")

9. SCHEDE DI OSSERVAZIONE N.9: CRITICITA' SUGLI ESPROPRI

9.1. Criticità riscontrate

Si riscontra che all'interno della proprietà identificata con Fg. San Bonifacio 19, mapp. 137 insiste un fabbricato che risulta chiaramente incompatibile con le opere in progetto ma non è ricompreso nel Piano Particellare di Esproprio.

Elaborato di progetto di riferimento

IN0D00DI2BDAQ0000018A_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 5/7

IN0D00DI2P6IA0000010B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 10/14

9.2. Osservazione

Si chiede di chiarire cosa il progetto prevede per questa proprietà.

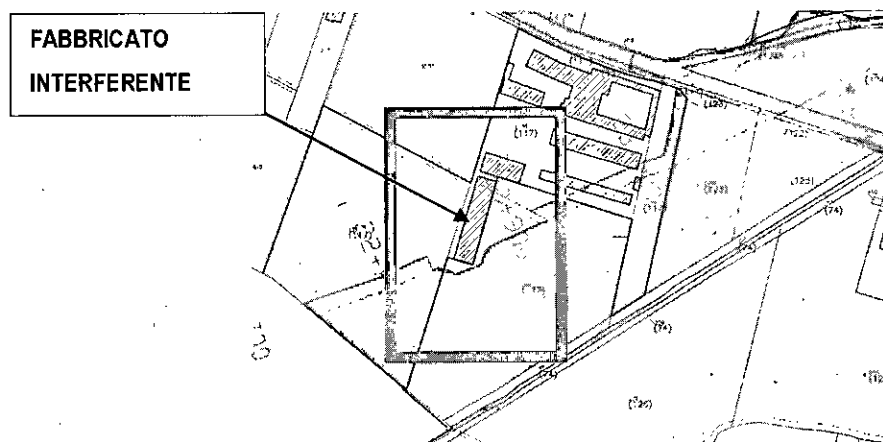


Figura 27 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00DI2BDAQ0000018A_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 5/7"

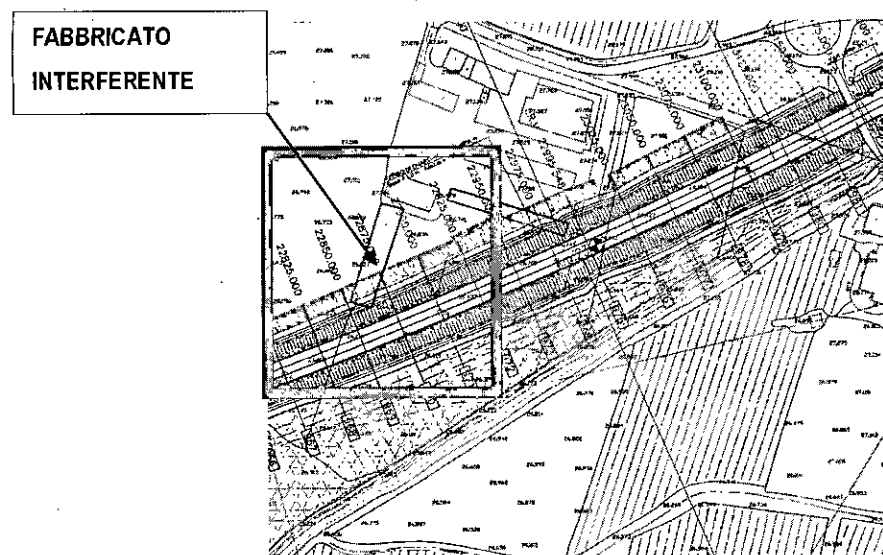


Figura 28 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00DI2P6IA0000010B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 10/14"



9.3. Criticità riscontrate

Si riscontra che all'interno della proprietà identificata con Fg. San Bonifacio 16, mapp. 767 sita lungo via Prova a Lobbia insiste un fabbricato che risulta chiaramente incompatibile con le opere in progetto ma non è compreso nel Piano Particellare di Esproprio.

Elaborato di progetto di riferimento

IN0D00D12BDAQ00000190_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 6/7

IN0D00D12P6IA0000011B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 11/14

9.4. Osservazione

Si chiede di chiarire cosa il progetto prevede per questa proprietà.

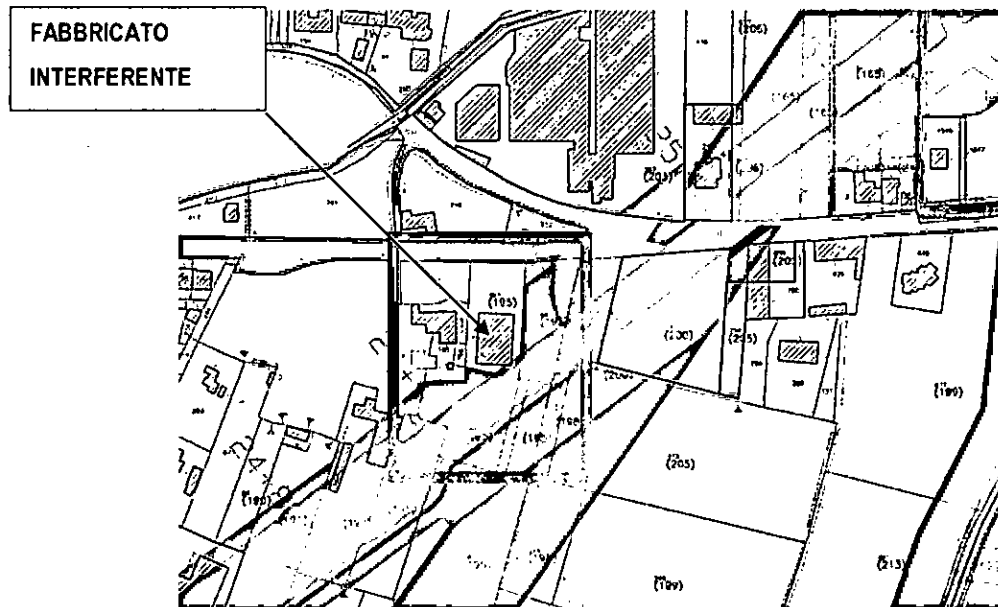


Figura 29 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00D12BDAQ00000190_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 6/7"

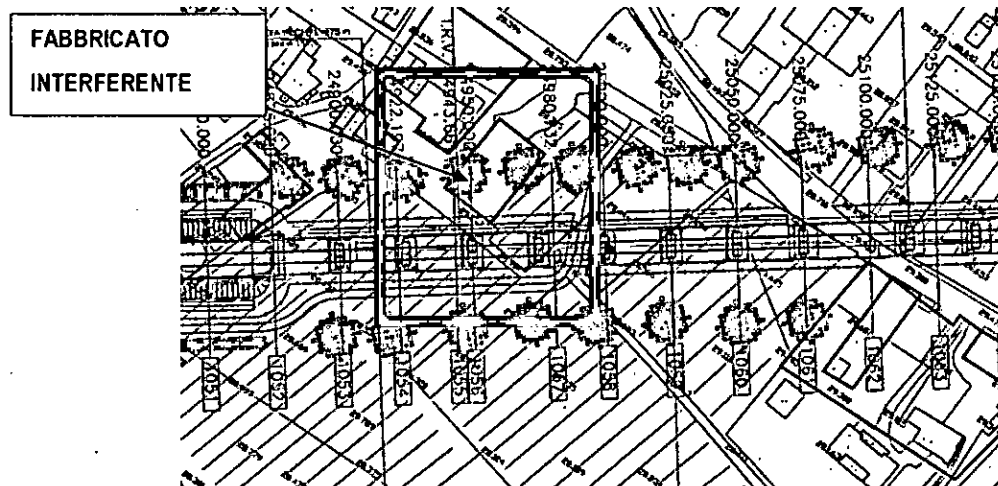


Figura 30 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00D12P6IA0000011B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 11/14"

9.5. Criticità riscontrate

Si riscontra che all'interno della proprietà identificata con Fg. San Bonifacio 16, mapp. 2 e 754 sita lungo via Prova a Lobbia insistono fabbricati che sono chiaramente incompatibili con le opere in progetto ma non sono compresi nel Piano Particellare di Esproprio.

Elaborato di progetto di riferimento

IN0D00D12BDAQ00000190_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 6/7

IN0D00D12P6IA0000011B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 11/14

9.6. Osservazione

Si chiede di chiarire cosa il progetto prevede per questa proprietà.

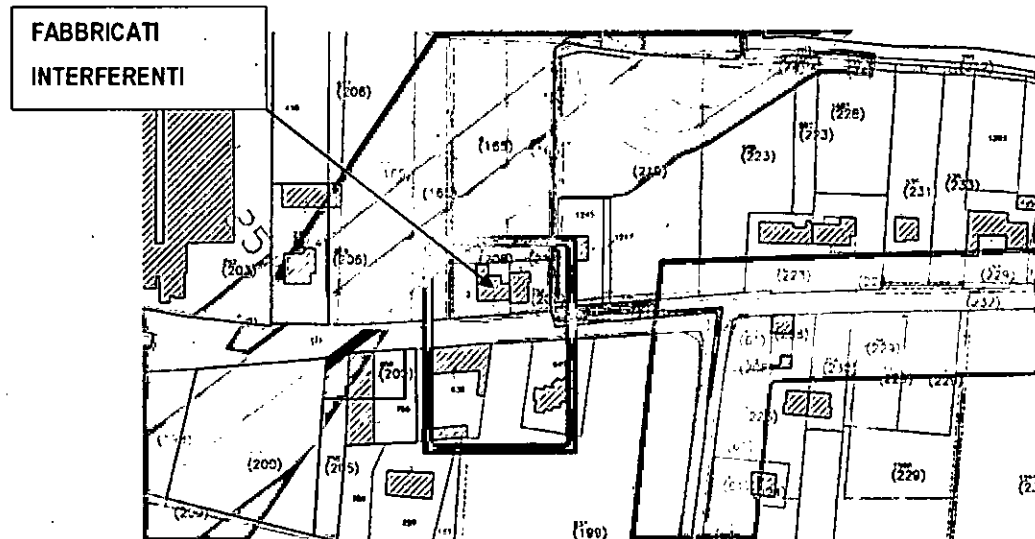


Figura 31 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00D12BDAQ00000190_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 6/7"

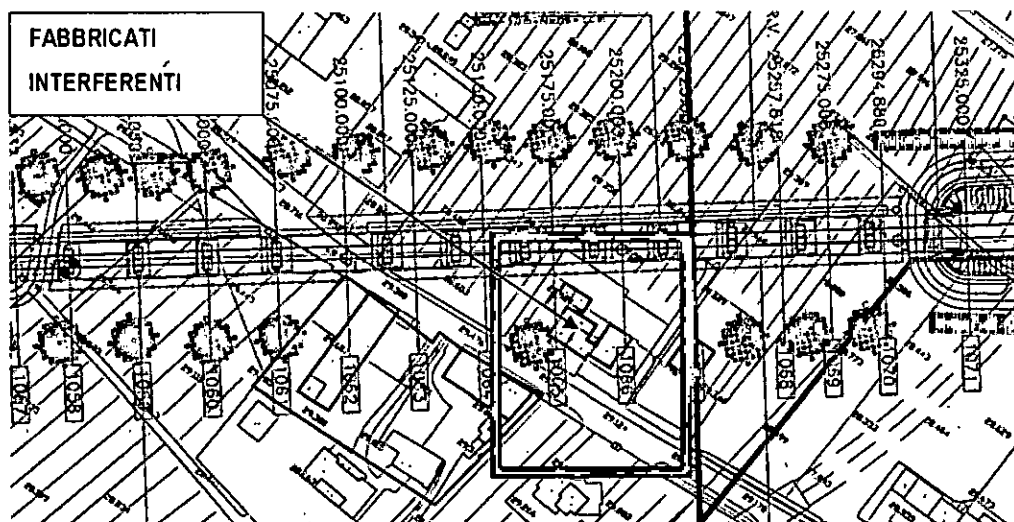


Figura 32 Progetto Definitivo: stratto Tav. "IN0D00D12P6IA0000011B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 11/14"

9.7. Criticità riscontrate

Si riscontra che all'interno della proprietà identificata con Fg. San Bonifacio 16, mapp. 658 e 755 sita lungo via Prova a Lobbia insistono fabbricati sono chiaramente incompatibili con le opere in progetto ma non sono compresi nel Piano Particellare di Esproprio. Viene solo prevista una servitù di passaggio.

Elaborato di progetto di riferimento

IN0D00D12BDAQ00000190_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 6/7

IN0D00D12P6IA0000011B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 11/14

9.8. Osservazione

Si chiede di chiarire cosa il progetto prevede per questa proprietà.

In questa sede si evidenzia che la realizzazione delle opere penalizzano significativamente l'edificio in quanto, determinando una consistente riduzione dello spazio ad esso circostante, ne riducono il valore paesaggistico in relazione al luogo.

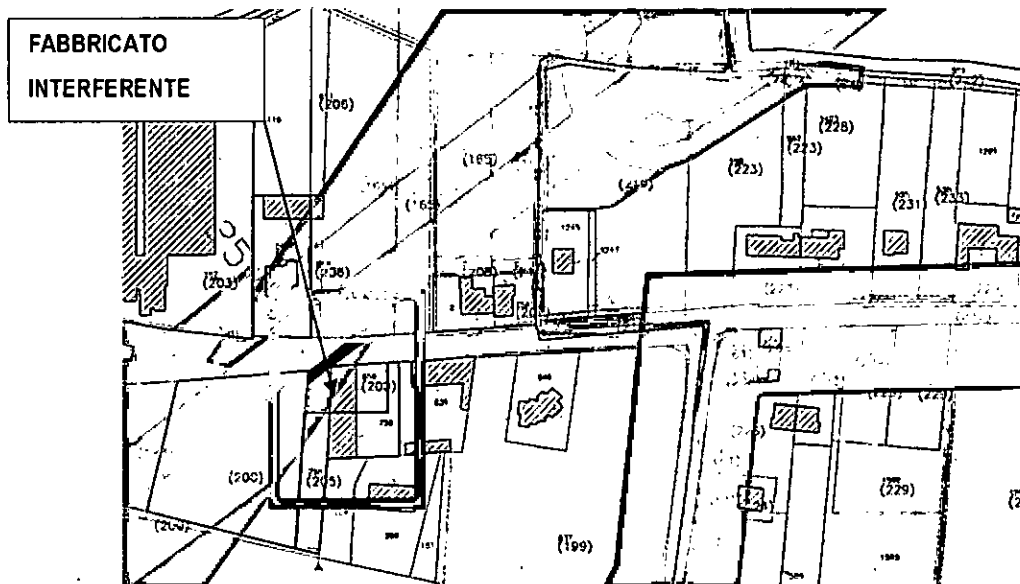


Figura 33 Progetto Definitivo; Estratto Tav. "IN0D00D12BDAQ00000190_ Piano particellare di esproprio_ Comune di San Bonifacio (VR) – Tav. 6/7"

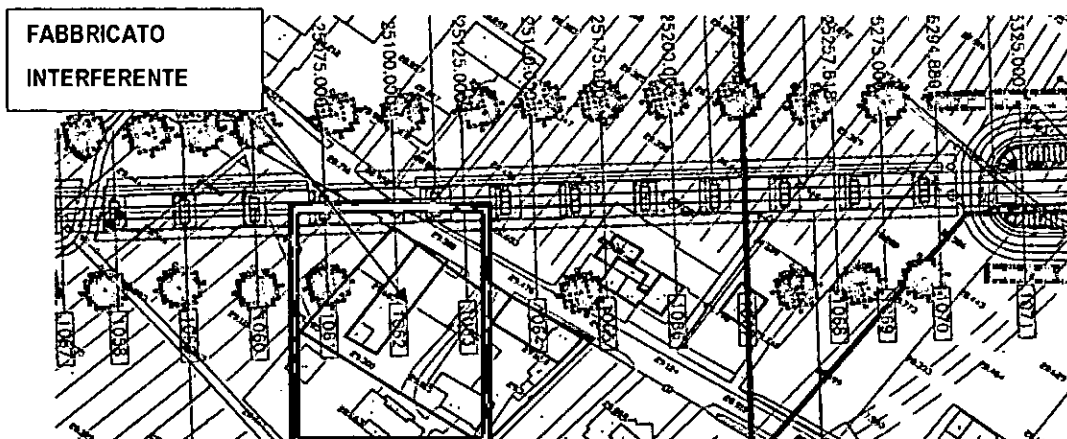


Figura 34 Progetto Definitivo; Estratto Tav. "IN0D00D12P6IA0000011B_ Interventi opere a verde_ Planimetri mitigazioni a verde – Tav. 11/14"

10. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.10: TARATURA DEL MODELLO ACUSTICO

10.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00DI2RGIM0006002C - RELAZIONE ACUSTICA" sono stati riportati i risultati dello **studio acustico previsionale di dettaglio** relativo alla linea A.V./A.C. Verona Padova – Lotto 1 da Verona Porta Vescovo a Montebello Vicentino, tratto compreso tra le progressive chilometriche 0+000 e 32+525 della linea AV.

Tali risultati sono stati ottenuti con l'ausilio del **modello di simulazione SoundPLAN** mediante il quale si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici generati dalla realizzazione del progetto in oggetto; si cita inoltre che gli algoritmi di calcolo scelti per valutare la propagazione dell'onda sonora emessa dall'infrastruttura ferroviaria fanno riferimento al **metodo Schall 03 - DIN 18005** secondo il programma di esercizio dello studio di fattibilità 2014 trasmesso con nota ITALFERR prot AND.VP.0023830.15.U del 19/03/2015 con due scenari distinti: Medio Periodo e Lungo Periodo. **Sulla scorta dei risultati ottenuti sono stati quindi dimensionati gli interventi di mitigazione acustica post mitigazione.**

Ciò premesso, si pone in evidenza come non è stata rinvenuta traccia nella relazione in merito alla **metodologia di taratura del modello matematico utilizzato.**

Tutti i modelli numerici richiedono una adeguata taratura prima di poter venire impiegati con ragionevole accuratezza, anzi tipicamente **l'accuratezza complessiva da essi ottenibile è generalmente definita in maggior misura dall'accuratezza dei dati di input e dei rilievi sperimentali di taratura** piuttosto che dagli intrinseci limiti di precisione connessi con la modellizzazione matematica semplificata del campo sonoro.

In assenza di tale taratura i risultati della simulazione acustica di cui al progetto definitivo non possono essere assunti come valori significativi in quanto non supportati da una ragionevole accuratezza del modello matematico di simulazione che solo un dettagliato processo di taratura può fornire.

10.2. Osservazioni

Si richiede di evidenziare in modo esplicito la **metodologia utilizzata per la taratura del modello SoundPlan** utilizzato. In particolare si richiede di dare dimostrazione che sia stata implementata una adeguata campagna di rilievi strumentali con lo scopo di disporre di rilievi acustici da impiegare per la validazione dei risultati del modello di calcolo. Lo scopo primario di tale attività è quello di fornire dati per la taratura dei modelli e non quello consentire direttamente il tracciamento della mappa del rumore sulla base dei soli rilievi sperimentali.

Si ritiene inoltre che la **diagnostica della rumorosità debba essere effettuata con un sistema ibrido** costituito da un lato da una modellazione numerica della propagazione del rumore dall'altro da una verifica e taratura del modello di calcolo mediante un congruo numero di rilievi strumentali "*intelligenti*", eseguiti cioè esplicitamente con lo scopo di raccogliere dati per la modellazione

In assenza di tale taratura viene richiesto di assegnare ai risultati del modello di calcolo una ragionevole precisione di +/- 2dB (circa 2-3% del limite normativo medio) andando quindi ad **integrare gli interventi di mitigazione acustica** per tutti i recettori che subiscono un impatto acustico fuori normativa, tenuto conto dell'incremento di accuratezza pari a 2 dB secondo le seguenti priorità

- Primariamente intervenire mediante l'integrazione delle barriere acustiche
- Solo secondariamente e se necessario intervenire con interventi diretti



LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
 SUB TRATTA VERONA - VICENZA
 1° SUB LOTTO VERONA - MONTEBELLO VICENTINO
 Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (L. n. 443/2001)
 SCHEDE DI OSSERVAZIONE

10.3. Rappresentazione grafica

	CODICE	USO	LIMITI NORMA dB		POST-MITIGAZIONE dB		SOGLIA RISPETTO LIMITE -2dB	
			DIURNO	NOTTURNO	DIURNO	NOTTURNO	DIURNO	NOTTURNO
1	023069-R1001	residenziale	55,0	55,0	54,5	54,5	6,8	0,5
2	023069-R1010	residenziale	55,0	55,0	57,2	53,5	7,8	1,5
3	023069-R1010	residenziale	55,0	55,0	57,2	53,5	7,8	1,5
4	023069-R1037	residenziale	55,0	55,0	56,6	53,2	8,4	1,6
5	023069-R1038	residenziale	57,0	57,0	53,6	50,1	8,4	1,9
6	023069-R1062	residenziale	53,8	53,8	52,9	52,6	10,9	1,2
7	023069-R1062	residenziale	53,8	53,8	53,1	53,1	10,5	0,7
8	023069-R1062	residenziale	53,8	53,8	53,4	53,5	10,4	0,3
9	023069-R1065	residenziale	53,8	53,8	53,4	53,4	10,4	0,3
10	023069-R1069	residenziale	57,0	57,0	57,2	57,2	11,2	0,8
11	023069-R1076,LS	residenziale	55,0	55,0	52,7	53,7	12,3	1,3
12	023069-R1070,LS	residenziale	55,0	55,0	54,2	54,2	11,6	0,8
13	023069-R1083,AV	residenziale	55,0	55,0	56,8	53,5	8,2	1,5
14	023069-R1083,AV	residenziale	55,0	55,0	57,2	54,1	7,8	0,9
15	023069-R1083,LS	residenziale	55,0	55,0	57,8	53,7	12,7	1,3
16	023069-R1083,LS	residenziale	55,0	55,0	58,3	54,1	11,7	0,9
17	023069-R1084,AV	residenziale	55,0	55,0	57,5	54,4	7,5	0,6
18	023069-R1084,AV	residenziale	55,0	55,0	57,9	55,0	7,1	0
19	023069-R1084,LS	residenziale	55,0	55,0	54,1	54,6	10,9	0,4
20	023069-R1084,LS	residenziale	55,0	55,0	54,6	55,0	10,4	0
21	023069-R1087	residenziale	55,0	55,0	54,8	55,2	10,2	-0,2
22	023069-R1087	residenziale	55,0	55,0	55,1	55,5	9,9	-0,5
23	023069-R1088	residenziale	55,0	55,0	54,1	53,6	10,9	1,4
24	023069-R1088	residenziale	55,0	55,0	54,9	54,6	10,1	0,4
25	023069-R1088	residenziale	55,0	55,0	55,1	55,1	10,1	-0,1
26	023069-R1088	residenziale	55,0	55,0	55,1	55,1	10,1	-0,1
27	023069-R1082	residenziale	57,0	57,0	57,8	57,8	13,5	0,3
28	023069-R1082	residenziale	57,0	57,0	57,8	57,8	13,5	0,3
29	023069-R1086	residenziale	55,0	55,0	54,5	53,4	10,6	1,4
30	023069-R1086	residenziale	55,0	55,0	55,2	54,2	9,5	0,8
31	023069-R1086	residenziale	55,0	55,0	56,7	54,4	9,3	0,6
32	023069-R1086	residenziale	55,0	55,0	55,3	54,3	9,7	0,7
33	023069-R1088	residenziale	55,0	55,0	53,2	53,5	11,8	1,5
34	023069-R1088	residenziale	55,0	55,0	54,4	54,7	10,6	0,8
35	023069-R1089	residenziale	55,0	55,0	53,7	53,4	11,3	1,6
36	023069-R1101	residenziale	55,0	55,0	54,9	54,0	10,1	1
37	023069-R1102	residenziale	55,0	55,0	54,1	53,3	10,9	1,7
38	023069-R1102	residenziale	55,0	55,0	54,9	53,6	10,1	1,4
39	023069-R1104	residenziale	55,0	55,0	55,7	54,4	9,3	0,6
40	023069-R1105	residenziale	55,0	55,0	53,6	53,1	11,4	1,9
41	023069-R1105	residenziale	55,0	55,0	55,3	54,7	9,7	1,3
42	023069-R1108	residenziale	55,0	55,0	54,6	54,1	10,4	1,8
43	023069-R1108	residenziale	55,0	55,0	54,7	53,5	10,3	1,9
44	023069-R1108	residenziale	55,0	55,0	54,7	53,5	10,3	1,9
45	023069-R1109	residenziale	55,0	55,0	55,2	54,3	9,4	0,7
46	023069-R1110	residenziale	55,0	55,0	55,7	54,4	9,3	0,6
47	023069-R1114	residenziale	55,0	55,0	54,6	53,3	10,4	1,7
48	023069-R1116	residenziale	55,0	55,0	55,4	54,0	9,6	1
49	023069-R1116	residenziale	55,0	55,0	55,0	54,0	10,0	1,6
50	023069-R1117	residenziale	55,0	55,0	55,6	54,0	9,4	1
51	023069-R1117	residenziale	55,0	55,0	53,7	53,7	10,0	1,3
52	023069-R1118	residenziale	55,0	55,0	56,0	54,5	9,0	0,5
53	023069-R1118	residenziale	55,0	55,0	54,9	53,8	10,1	1,2
54	023069-R1118	residenziale	55,0	55,0	55,9	54,7	9,1	0,3
55	023069-R1119	residenziale	55,0	55,0	54,8	53,9	10,2	1,1
56	023069-R1123	residenziale	55,0	55,0	55,8	54,7	9,2	0,3
57	023069-R1123	residenziale	55,0	55,0	54,3	53,2	10,5	1,8
58	023069-R1124	residenziale	55,0	55,0	54,4	53,1	10,6	1,9
59	023069-R1124	residenziale	55,0	55,0	54,2	53,1	10,8	1,9
60	023069-R1127	residenziale	55,0	55,0	54,7	53,5	10,4	1,5
61	023069-R1153	residenziale	55,0	55,0	52,6	52,0	10,6	0,1
62	023069-R1153	residenziale	55,0	55,0	52,6	52,0	10,6	0,1
63	023069-R2014	residenziale	60,0	60,0	58,9	58,9	12,6	1,1
64	023069-R2014	residenziale	62,0	62,0	54,2	52,0	7,8	1,5
65	023069-R2014	residenziale	62,0	62,0	54,7	51,0	7,3	1
66	023069-R2032	residenziale	65,0	65,0	55,4	51,7	6,6	0,3
67	023069-R2070	residenziale	65,0	65,0	58,0	54,3	7,0	0,7
68	023069-R2075	residenziale	65,0	65,0	54,4	53,3	10,6	1,7
69	023069-R2075	residenziale	65,0	65,0	52,9	52,9	12,1	1,7
69	023069-R2075	residenziale	65,0	65,0	53,5	54,0	11,5	1

Figura 35 - Elenco dei recipienti sensibili che subiscono un impatto fuori norma considerando una accuratezza del modello di 4r. 2dB

11. SCHEDE DI OSSERVAZIONE N.11: INSERIMENTO AMBIENTALE BARRIERE ANTIRUMORE

11.1. Criticità riscontrate

Analizzando gli elaborati relativi alla mitigazione acustica del progetto si riscontrano delle incongruenze che si chiede di chiarire.

Nell'elaborato "IN0D00D12RGIM0006002C_ Relazione acustica" vengono illustrate le caratteristiche delle barriere fonoassorbenti previste: "... Il tipologico è la barriera antirumore che RFI ha adottato come Standard sulla propria rete. Nello specifico tale barriera si compone di un basamento in calcestruzzo armato inclinato di 12° e di altezza pari a 2 m sul p.f.. Tale basamento è sormontato da una pannellatura leggera fonoassorbente in acciaio inox fino all'altezza di barriera indicata dal dimensionamento acustico....Su ciascun basamento è ancorata una struttura in acciaio costituita da un traliccio composto da un tubo in acciaio e due tondi calandrati a formare ciascuno un arco in un piano diagonale.

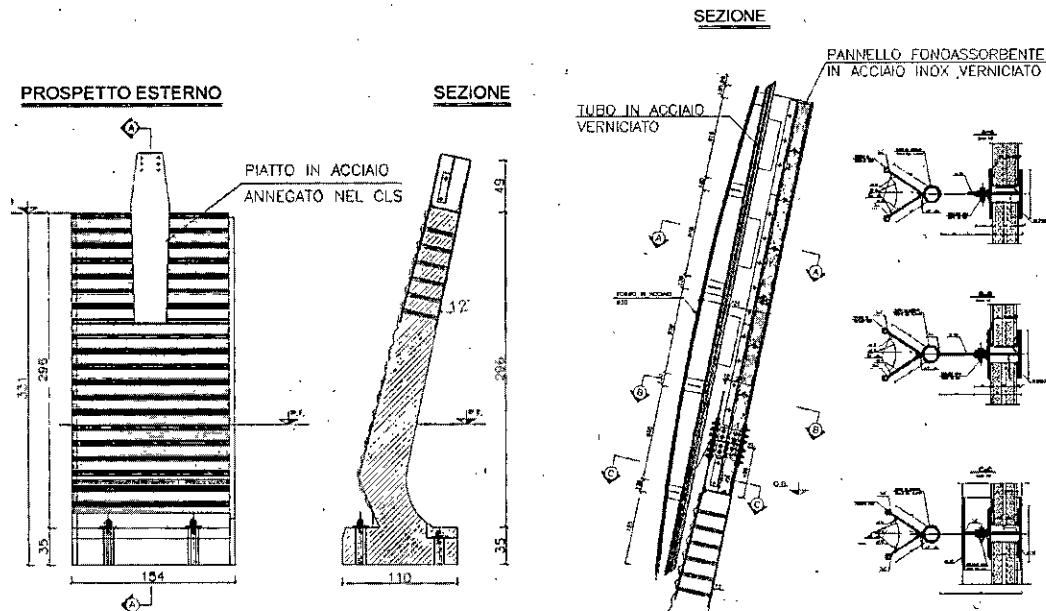
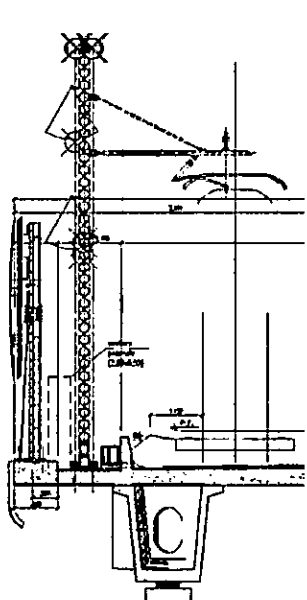


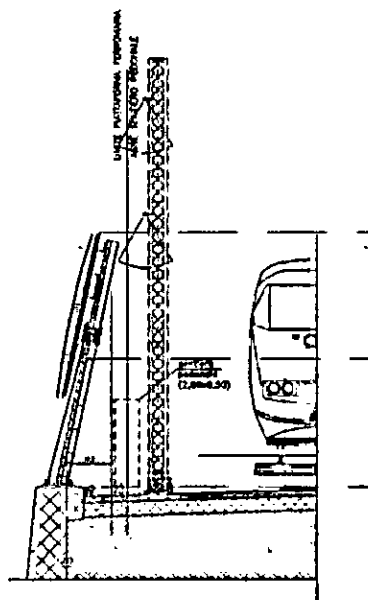
Figura 36 Progetto Definitivo: Illustrazione delle barriere antirumore citate nella relazione di progetto

La pannellatura leggera da realizzarsi sopra la parte in cls è costituita pannelli fonoassorbenti in acciaio inox.

Nello stesso documento però è riportato anche che "Nei tratti in viadotto o su muro le pannellature sono interamente in acciaio per limitare il peso sull'opera d'arte. Su viadotto per evitare l'interferenza con la TE la barriera si presenta verticale e le altezze in questo caso sono al massimo pari a quelle del tipo H4."



Barriera su viadotto



Barriera su muro

Figura 37 Progetto Definitivo; Illustrazione delle barriere antirumore citate nella relazione di progetto

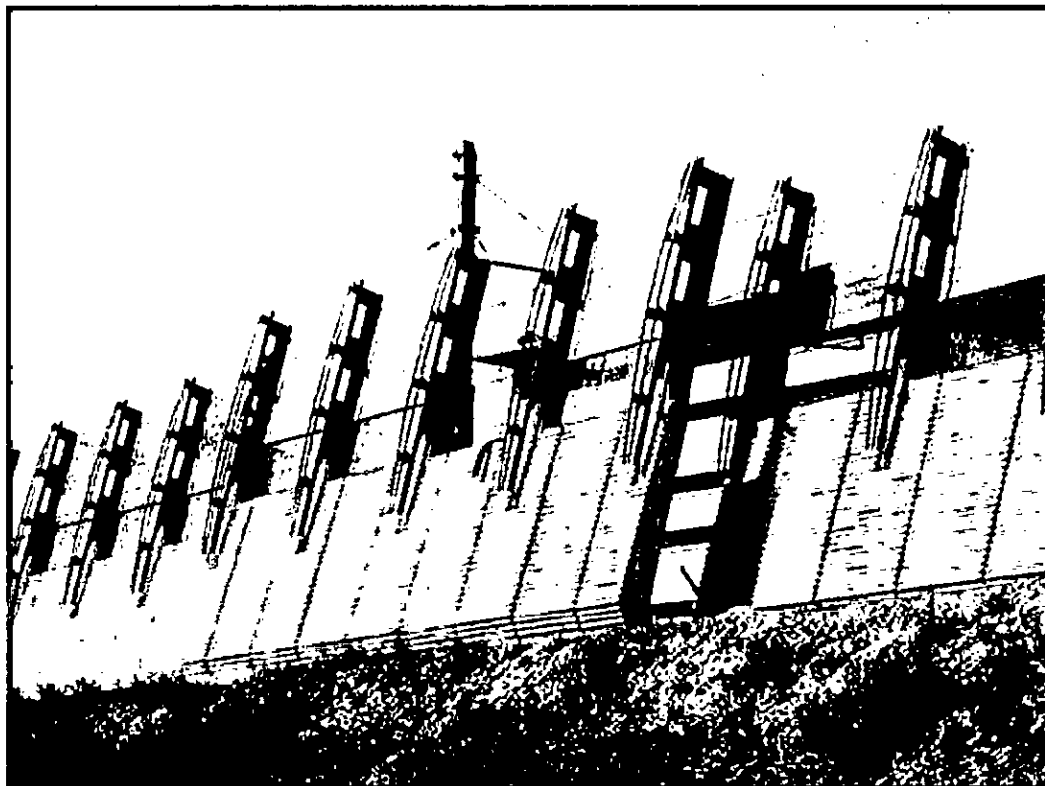


Figura 38 Immagine della tipologia di barriere antirumore descritte nella Relazione acustica

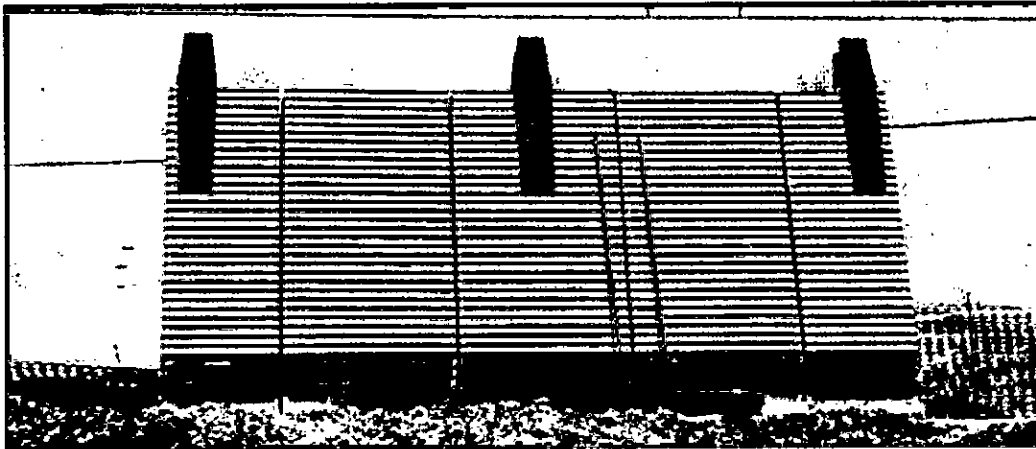


Figura 39 Immagine della tipologia di barriere antirumore descritte nella Relazione acustica

Confrontano quanto descritto in relazione e quanto illustrato negli elaborati grafici non risulta evidente quali siano le barriere antirumore che vengono impiegate sui rilevati ferroviari presenti nel Comune di San Bonifacio.

Si evidenzia inoltre che nell'elaborato "IN0D00DI2RGIM0007001C_ Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12/2005" viene presentato uno "Studio cromatico delle barriere antirumore" in cui si illustrano i principi ordinatori secondo i quali verranno determinati i cromatismi delle barriere antirumore pe l'inserimento ambientale dell'infrastruttura (di seguito si riportano gli esempi applicativi illustrati in relazione).

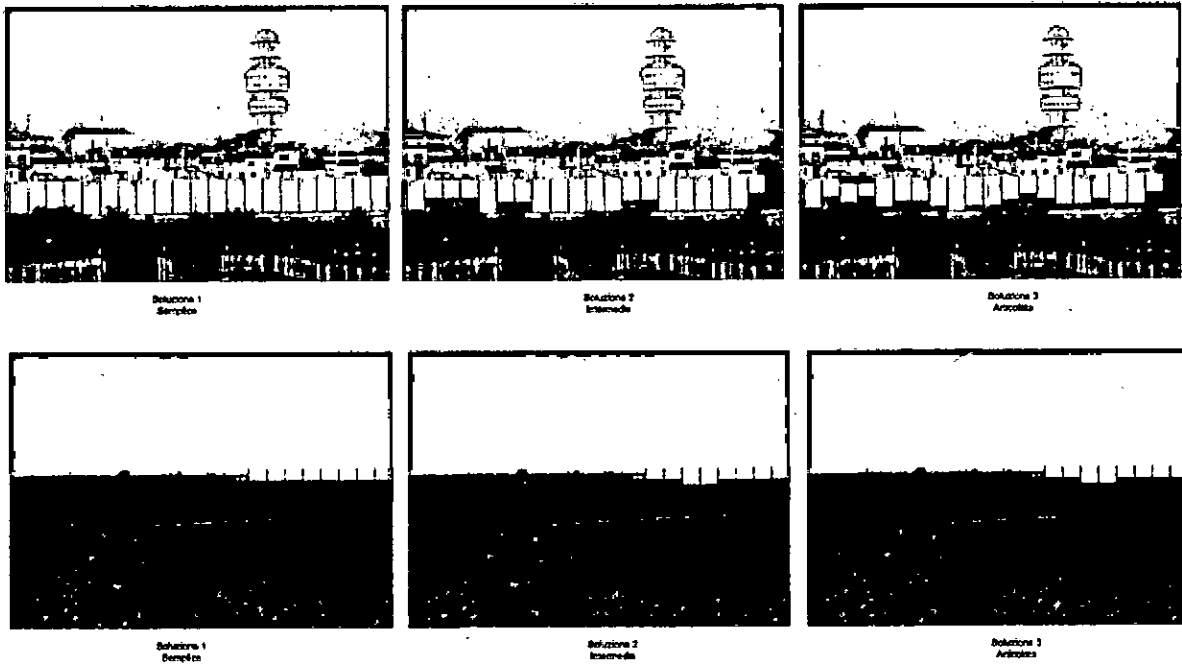


Figura 40 Progetto Definitivo; Estratto. "IN0D00DI2RGIM0007001C_ Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12/2005"

Studio cromatico delle barrere antirumore (esempi di applicazione)



Elaborati di progetto di riferimento:

IN0D00DI2RGIM0006002C_ Relazione acustica

IN0D00DI2RGIM0007001C_ Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12/2005

11.2. Osservazione

Alla luce di quanto riportato si richiede di **chiarire inequivocabilmente le tipologie di barriere antirumore che si prevede di impiegare** nel tratto ferroviario passante per il Comune di San Bonifacio sia in rilevato che in viadotto.

Si evidenzia inoltre l'assoluta importanza di mitigare cromaticamente l'infrastruttura ferroviaria e **pertanto si chiede di garantire la piena attuazione dello studio cromatico sviluppato in progetto.**

12. SCHEDE DI OSSERVAZIONE N.12: MITIGAZIONE ACUSTICA VIADOTTI

12.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00DI2RGIM0006002C - RELAZIONE ACUSTICA" sono stati riportati i risultati dello studio acustico previsionale di dettaglio relativo alla linea A.V.I.A.C. Verona Padova – Lotto 1 da Verona Porta Vescovo a Montebello Vicentino, tratto compreso tra le progressive chilometriche 0+000 e 32+525 della linea AV.

Tali risultati sono stati ottenuti con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN mediante il quale si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici generati dalla realizzazione del progetto in oggetto; si cita inoltre che gli algoritmi di calcolo scelti per valutare la propagazione dell'onda sonora emessa dall'infrastruttura ferroviaria fanno riferimento al metodo Schall 03 - DIN 18005 secondo il programma di esercizio dello studio di fattibilità 2014 trasmesso con nota ITALFERR prot AND.VP.0023830.15.U del 19/03/2015 con due scenari distinti: Medio Periodo e Lungo Periodo. Sulla scorta dei risultati ottenuti sono stati quindi dimensionati gli interventi di mitigazione acustica post - operam.

In corrispondenza dei viadotti, ed in particolare per il viadotto San Bonifacio di Lobbia, le simulazioni acustiche non tengono conto dell'effetto di amplificazione prodotto dal passaggio dei treni sotto il viadotto stesso: trascurando il fenomeno fisico in senso stretto è esperienza comune verificare come al disotto dei viadotti ferroviari il rumore prodotto dai treni venga notevolmente amplificato.

Per quanto riguarda l'abitato di Lobbia tale fenomeno è da valutare con particolare attenzione data la vicinanza del viadotto al centro abitato, osservato anche come la barriera acustica costituita dalle sole opere di mitigazione a verde appare evidentemente non sufficiente a contenere tale criticità osservata.



12.2. Osservazione

Si richiede di integrare le simulazioni acustiche in corrispondenza dei viadotti, ed in particolare per il viadotto di San Bonifacio di Lobbia, in modo tale che tengano conto degli effetti di amplificazione prodotti dal passaggio dei treni sotto il viadotto incrementando l'impatto acustico, a favore della sicurezza, di una franchigia di decibel motivata da effettive misure in campo eseguite su viadotti ferroviari esistenti lungo le linee di alta velocità.

A tal proposito si vuol sottolineare come la mitigazione a verde richiesta per il viadotto di Lobbia e descritta nella SCHEDA N.6 possa avere evidentemente un significativo contributo in termini di mitigazione acustica dell'effetto di amplificazione del rumore citato; questo a sottolineare come tale tipologia di mitigazione permette in MINORE IMPATTO AMBIENTALE sia in termini paesaggistici che in termini acustici.

12.3. Rappresentazione grafica

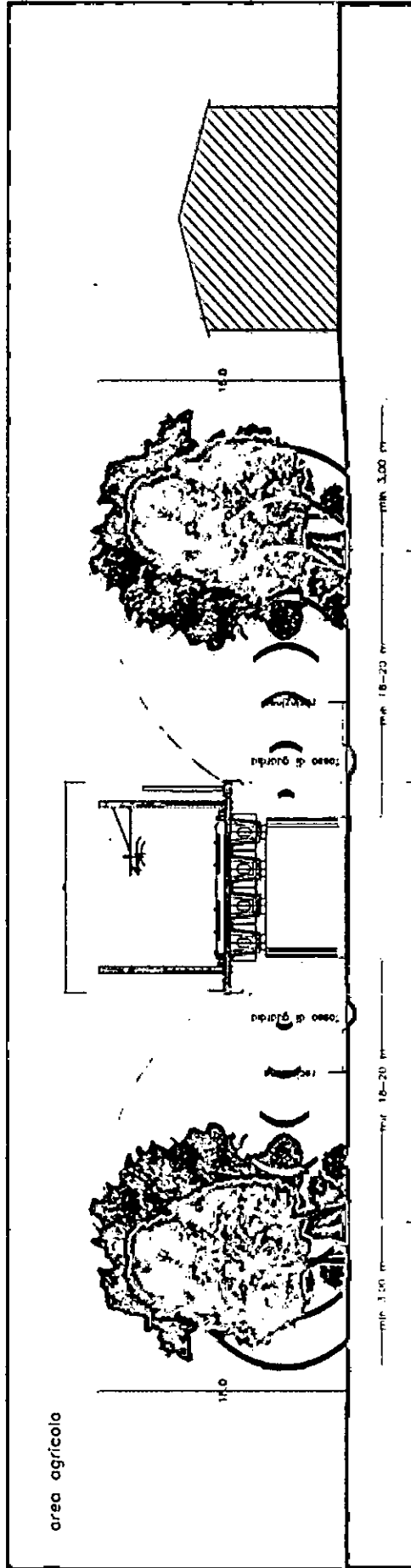


Figura 41 - Mitigazione a verde ed acustica prevista in progetto in corrispondenza del cavalcavia San Bonifacio a Lobbis: maggiore "trasparenza" acustica

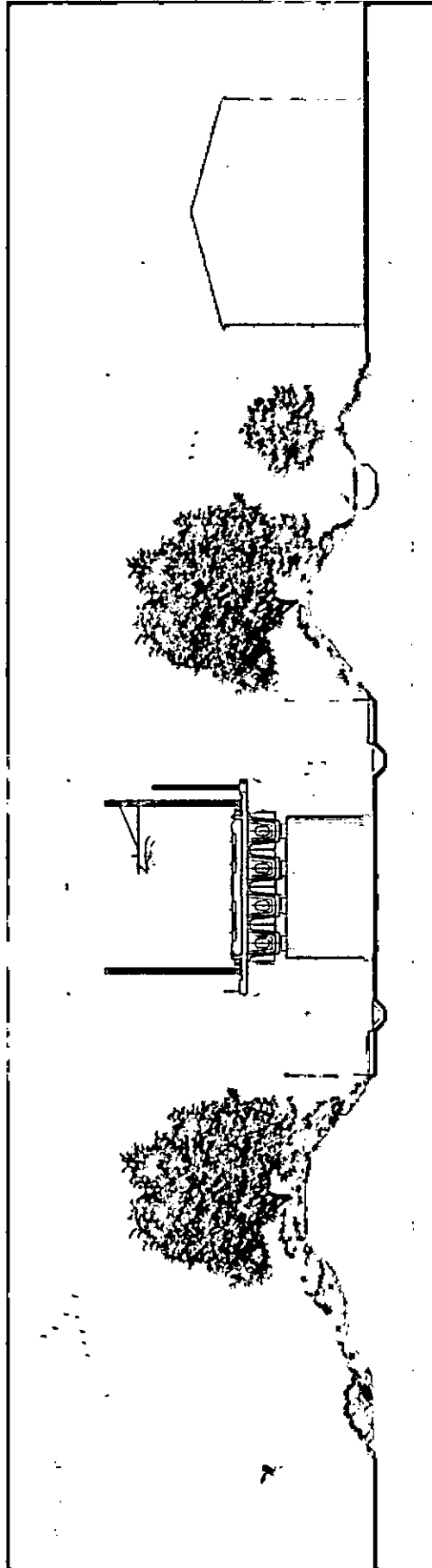


Figura 42 - Richiesta di mitigazione a verde ed acustica in corrispondenza del cavalcavia San Bonifacio a Lobbis: minore "trasparenza" acustica

13. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.13: INTERVENTI ACUSTICI DIRETTI

13.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00DI2RGIM0006004A - RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA INTERVENTI DIRETTI" vengono illustrati gli **interventi diretti di mitigazione acustica** previsti nell'ambito del progetto della linea A.V./A.C. Verona Padova – Lotto 1 da Verona Porta Vescovo a Montebello Vicentino, tratto compreso tra le progressive chilometriche 0+000 e 32+525 della linea AV.

In particolare nell'elaborato citato si riporta che gli interventi diretti consistono *nella "sostituzione degli infissi con nuovi infissi aventi caratteristiche adeguate di fonoisolamento"*, prevista per tutti quei recettori di tipo residenziale ove i limiti normativi di impatto acustico sono superati nonostante l'inserimento di barriere fonoisolanti, in modo da riportare i livelli acustici all'interno dei fabbricati entro i limiti previsti dalla normativa vigente.

Se da un lato la sostituzione degli infissi con altri a maggiore potere fonoisolante, ove necessario, è certamente un intervento doveroso, d'altro canto è noto come l'adozione di infissi antirumore, quindi maggiormente isolati, **modifichi le condizioni di confort abitativo degli alloggi insonorizzati** per i seguenti aspetti:

1. Dalla necessità di dover tenere per molto tempo l'infisso chiuso consegue che **non può essere garantita una corretta ventilazione dell'edificio** con relativi rischi di **formazione di condense e di muffe**;
2. Dato che il **potere fonoisolante dell'infisso può essere esercitato solo ad infisso chiuso** ne consegue che, soprattutto d'estate, tale **condizione è fortemente penalizzante** per gli abitanti di questo edificio, già penalizzati di per se stessi dal fatto di trovarsi in una zona ad elevato impatto acustico.

La criticità di cui al precedente punto 1) può essere eventualmente risolta mediante i sistemi di ventilazione, naturale (N) o forzata (F), previsti dal progetto definitivo mediante degli **aeratori sopra o sotto soglia, ammesso e non concesso che tali aeratori non vadano ad inficiare il potere fonoisolante dell'infisso**.

Risulta invece del tutto evidente come **la criticità di cui al precedente punto 2) non può certamente essere superata mediante la sola installazione degli aeratori** da soli non sufficienti, soprattutto in piena estate, a garantire delle condizioni di confort adeguate interne all'edificio.

13.2. Osservazioni

Si richiede innanzitutto di **chiarire dettagliatamente gli accorgimenti costruttivi** previsti per i sistemi di ventilazione sia naturale (N) che forzata (F) tali da garantire un potere fonoisolante almeno pari a quello dei nuovi infissi previsti, eventualmente trasmettendo le relativi schede tecniche.

In caso di assenza di tali accorgimenti, è evidente come l'inserimento del dispositivo di ventilazione (in particolare quello naturale) **va completamente ad inficiare il potere fonoisolante dell'infisso e pertanto risulta necessario valutare altri sistemi di ventilazione meccanica (ad esempio impianti di ventilazione meccanica forzata)**.

Si richiede inoltre per risolvere la criticità evidenziata nel precedente punto 2) non risolta dal progetto definitivo, di **dotare tutti gli edifici ove sono e saranno previsti degli interventi di diretti di sostituzione degli infissi di adeguati sistemi di climatizzazione estiva**.



LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
 SUB TRATTA VERONA - VICENZA
 1° SUB LOTTO VERONA - MONTEBELLO VICENTINO
 Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)
 SCHEDE DI OSSERVAZIONE

13.3. Rappresentazione grafica

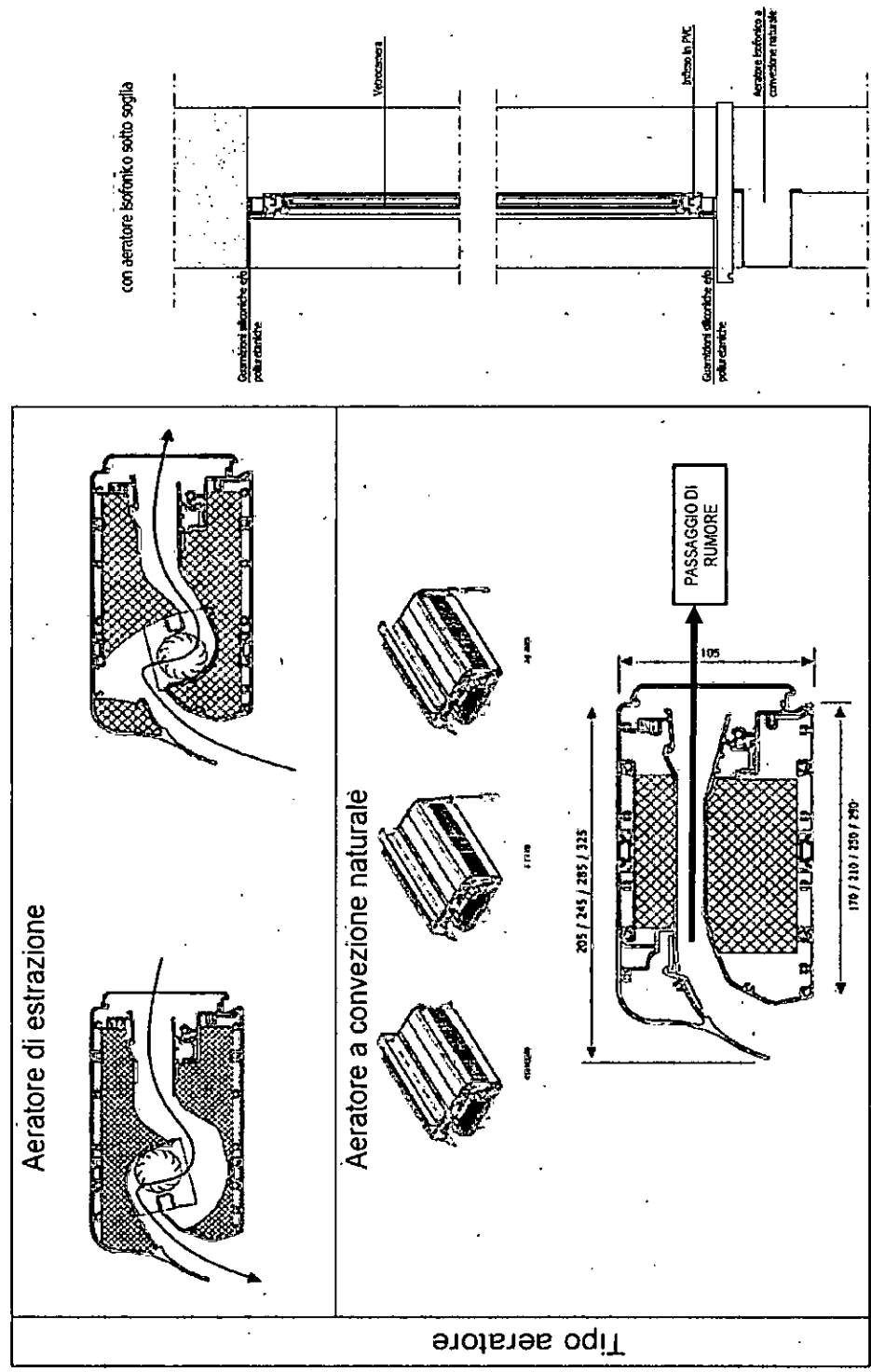


Figura 43 - Sistemi di ventilazione previsti da progetto obiettivo

14. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.14: EMISSIONI IN ATMOSFERA DURANTE IL CANTIERE

14.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00DI2RHIM0001001A - RELAZIONE SPECIALISTICA ATMOSFERA" viene riportato lo studio che riguarda la **potenziale variazione dello stato di qualità dell'aria determinato dalla realizzazione del tratto di linea ferroviaria AVIAC** compreso fra Verona e Padova, 1° Sublotto Verona - Montebello Vicentino Saranno, andando quindi ad analizzare gli impatti associati alle lavorazioni previste lungo la linea, sul fronte di avanzamento dei lavori e nei cantieri puntuali previsti.

Per ciascuna lavorazione (piste lungo la linea, fronte di avanzamento e cantiere puntuali) sono state considerate le seguenti **sorgenti di particolato** suddivisibili in due tipologie:

- Gas di scarico mezzi: per quanto riguarda le emissioni dai motori, si sono considerati i mezzi d'opera disponibili per ciascuna squadra di lavoro; è stato ipotizzato un certo grado medio di utilizzo nel tempo ed un fattore di contemporaneità riferito al loro funzionamento simultaneo; **a quelle dei mezzi in funzione sul fronte di lavoro sono state aggiunte le emissioni dei mezzi per l'approvvigionamento dei materiali;**
- Polvere sollevata nei movimenti terra e materiali: per il calcolo dei coefficienti di emissione delle polveri sollevate dalle attività costruttive e dalle attività di trasporto lungo le piste sono state utilizzate le relazioni suggerite dall'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente statunitense

In sintesi, i risultati portano alle seguenti conclusioni, come esplicitamente riportato nella relazione sopra citata. Per quanto riguarda le **concentrazioni medie giornaliere massime di PM10 si osservano in generale impatti significativi.** In particolare **per le attività relative alle lavorazioni in rilevato simulate** (luogo di simulazione Verona e Lonigo) **si osservano superamenti del limite giornaliero (pari a 50 µg/m³)** ben oltre l'asse ferroviario.

Anche per la le lavorazioni in viadotto si sono individuate delle aree potenzialmente critiche (limitatamente alla sola fase di costruzione) rappresentate da quelle a maggiore densità insediativa nelle quali la linea AVIAC è prevista con tipologia viadotto per effetto del più lento avanzamento dei lavori (**quindi in particolare per l'abitato di Lobbia**).

In conseguenza di ciò e tenendo anche conto delle indicazioni circa lo stato di qualità dell'aria oggi esistente, si sono previste una serie di **misure di mitigazione su tutta la linea ed in particolare nei tratti sopra evidenziati** finalizzate a non generare variazioni dello stato di qualità dell'aria significative.

Pur tenendo conto del carattere temporaneo delle emissioni e delle assunzioni cautelative adottate nelle simulazioni modellistiche, per quanto sopra riportato risulta molto importante che **vengano attentamente utilizzate tutte le misure per il contenimento delle emissioni** che consentono di ridurre significativamente i valori di concentrazione.

In tal senso gli interventi volti a limitare le emissioni di polveri possono essere distinti in:

- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività e dai motori dei mezzi di cantiere,
- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e per limitare il risollevarimento di polveri.

14.2. Osservazioni

Tenuto conto delle criticità richiamate al paragrafo precedente in merito alle emissioni in atmosfera durante il cantiere, si vuole osservare e porre quindi in evidenza come l'effettiva mitigazione dell'impatto ambientale sia possibile **esclusivamente attenendosi puntualmente e scrupolosamente a tutte le accortezze di seguito richiamate ed anche dichiarate nell'elaborato "IN0D00DI2RHIM0001001A - RELAZIONE SPECIALISTICA ATMOSFERA"**:

1. Attenersi ad un programma effettivo di **innaffiamento di almeno 2 volte al giorno** sull'area completa, il quale si stima possa ridurre le emissioni di polvere al 50%. L'intervento di bagnatura dovrà comunque essere effettuato tutte le volte che si verifica l'esigenza;
2. Dovranno essere previste lungo le piste delle cantiere delle **cunette di cunette per limitare la velocità dei veicoli sotto un limite di velocità di 20 km/h**, pari alla velocità con cui sono state fatte le simulazioni di emissione in atmosfera;
3. Si dovrà prevedere l'**anticipazione delle fasi di recupero a verde e inerbimento delle superfici non pavimentate** al fine di limitare il risollevarimento delle polveri nei giorni di vento;
4. Per quanto riguarda le aree di cantiere è importante che gli **impianti di betonaggio e di produzione dei fanghi siano dotati di tutti i sistemi destinati al controllo delle polveri e delle emissioni in atmosfera**;
5. Il **cemento dovrà essere stoccato in appositi silos** al fine di evitare la dispersione nell'ambiente delle polveri;
6. Allo scopo di ridurre il valore delle emissioni inquinanti si dovranno utilizzare per le **macchine di cantiere motori a ridotto volume di emissioni inquinanti** (ecologici) oltre che una loro puntuale ed accorta manutenzione;
7. Per la compattazione degli strati del rilevato si dovrà fare ricorso ad **abbondante bagnatura** con conseguente riduzione delle emissioni;
8. Per ciò che riguarda la viabilità al contorno dell'area di cantiere, si dovrà provvedere a **mantenere puliti i tratti viari interessati dal passaggio dei mezzi**;
9. In corrispondenza degli ingressi del cantiere dovranno essere previsti **impianti di lavaggio ruote**;
10. In analogia ai **parametri utilizzati per la stima delle emissioni in atmosfera** dovranno essere utilizzati mezzi di cantiere con consumi medi di carburante pari a 0,22 litri di gasolio per Cvh riferiti all'unità di potenza impiegata ed all'unità di tempo (assumendo una potenza media per ciascun mezzo d'opera pari a 120 CV si è pertanto stimato un consumo medio di carburante di circa 26.4 litri/h) tali anche da rispettare i valori riportati nella seguente tabella:

PARAMETRI	VALORE
Fattore di emissione camion 20 km/h [g/km]	e = 7
Numero di veicoli/ora nel periodo lavoro	V = 12
Numero ore lavorate nella giornata	h = 8
Emissione in g/s per km percorso	E _{motor} = 0,008

Tabella 19 – Emissione giornaliera [g/s per km] di polveri emessa dai motori.

11. Per il cantiere CO34 di San Bonifacio il quale generato un impatto significativo sul ricettore R8 dovranno essere previsti tutte le accortezze di cui ai punti precedenti e di cui alla tavola IN0D00DI2P8CA0001012B;



15. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.15: CONTENIMENTO VIBRAZIONI SU VIADOTTI

15.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato " *INOD00DI2RGIM0006005B - RELAZIONE STUDIO VIBRAZIONI* " viene riportato il rapporto contenente i risultati dello studio relativo all'impatto vibrazionale prodotto dalla realizzazione del progetto della linea A.V./A.C. Verona – Padova, tratto Verona Porta Vescovo – Montebello Vicentino indicando come in fase di esercizio **le cause di tali vibrazioni sono da ricondursi all'interazione del sistema veicolo/armamento/struttura di sostegno**. Nello stesso documento viene giustamente sottolineato come le vibrazioni siano in grado di determinare **effetti indesiderati sulla popolazione esposta e sugli edifici**. In particolare gli effetti sulle persone sono estesi all'intero corpo e possono essere ricondotti genericamente ad un aumento dello stress e con eventuale insorgenza o aggravamento di malattie ipertensive. Tale situazione risulta di **particolare attenzione per il viadotto "San Bonifacio" che attraversa la località di Lobbia** a distanze ravvicinate da molti edifici a destinazione residenziale.

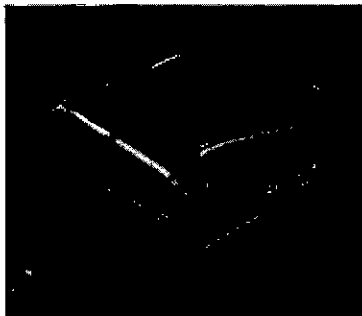


Figura 44 – Viadotto "San Bonifacio" in località Lobbia

Per mitigare l'effetto delle vibrazioni su viadotto nel progetto definitivo viene indicato come **unico intervento l'impiego di materassini resilienti** i quali possono ridurre i livelli vibrazionali per frequenze superiori ai 30 Hz. Si ritiene l'impiego dei soli materassini insufficiente per il caso in oggetto, tenuto anche conto questa soluzione potrebbe tendere ad incrementare le vibrazioni nel campo tra i 15 e i 30 Hz.

15.1. Osservazioni

Al fine di **valutare e migliorare l'impatto ambientale in termini di contenimento delle vibrazioni** viene richiesto per il viadotto "San Bonifacio" di Lobbia una **accurato studio vibrazionale diviso per frequenze proprie** oltre che aumentare i sistemi antivibrazionali prevedendo su tutti gli appoggi del viadotto degli **assorbitori dinamici di vibrazione (TMD - Tuned Mass Dampers)**.

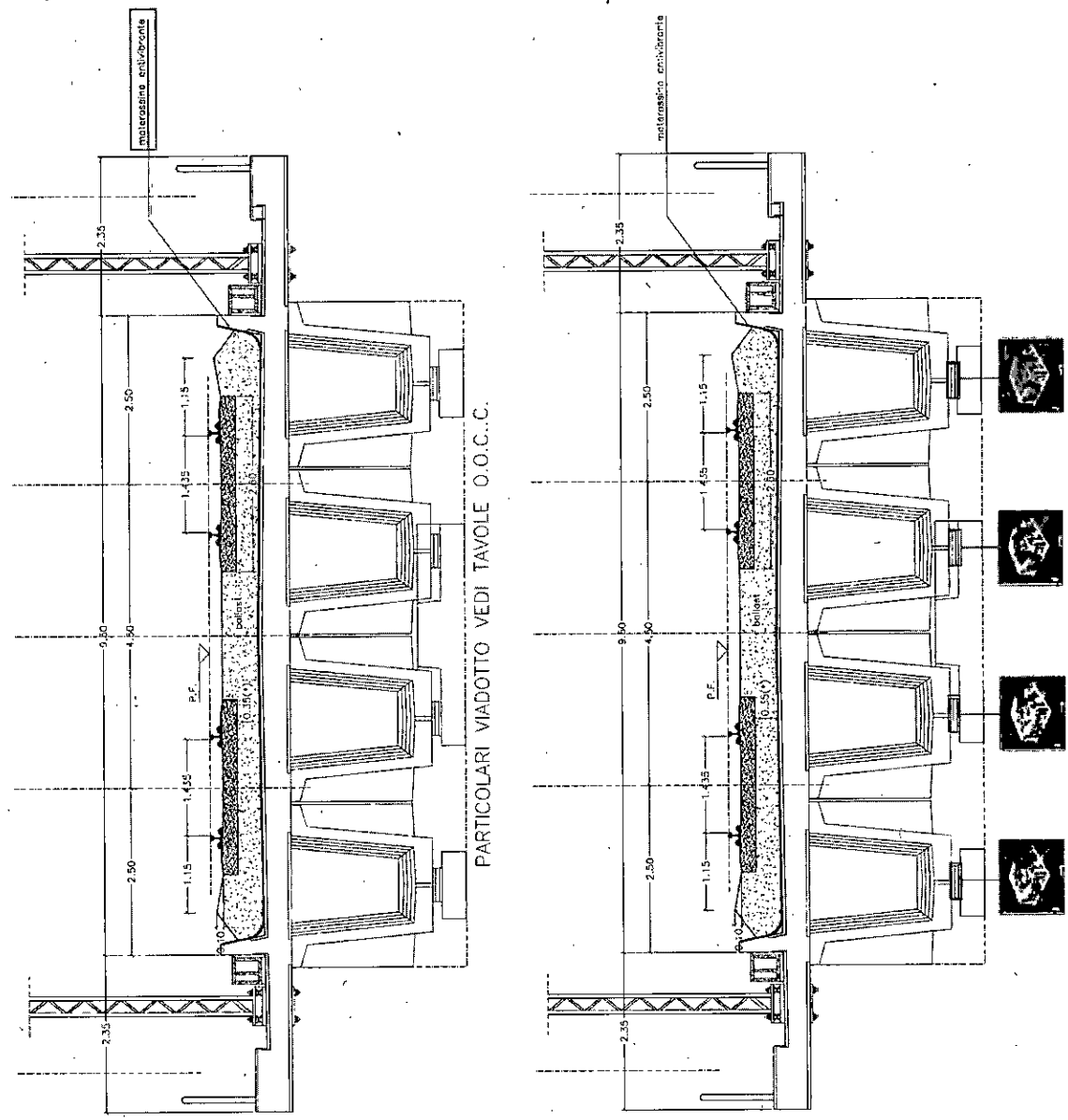


Gli smorzatori a massa risonante, comunemente conosciuti come **TMD** sono particolarmente adatti ad essere usati in strutture interessate da frequenze di disturbo tali da eccitare la frequenza propria della struttura. Tali dispositivi vengono quindi applicati a ponti, passerelle pedonali, coperture e gradinate di stadi, ciminiere, torri e grattacieli ecc. in modo da ridurre le oscillazioni strutturali imposte dal fenomeno di disturbo. I sistemi TMD sono costituiti da un sistema massa molla smorzatore che viene sintonizzato per entrare in risonanza alla frequenza di disturbo e quindi dissipare l'energia che così viene trasferita dalla struttura al TMD.



LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
SUB ITALIA VERONA - VICENZA
1° SUB LOTTO VERONA - MONTEBELLO VICENTINO
Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge. Chiarivivo 453/2001)
SCHEDE DI OSSERVAZIONE

15.2. Rappresentazione grafica





16. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.16: SIMULAZIONI VIBRAZIONI SU VIADOTTO

16.1. Criticità riscontrate

Nell'elaborato "IN0D00D12RGIM0006005B - RELAZIONE STUDIO VIBRAZIONI" viene riportato il rapporto contenente i risultati dello studio relativo all'impatto vibrazionale prodotto dalla realizzazione del progetto della linea A.V./A.C. Verona – Padova, tratto Verona Porta Vescovo – Montebello Vicentino. Nel documento citato si sottolinea come **gli aspetti che intervengono nel condizionare l'importanza del disturbo vibrazionale** negli edifici si possono riassumere in vari punti ed in particolare nel "comportamento corpo ferroviario: tipo e dimensioni della linea (tunnel, trincea, superficie, rilevato, viadotto)". Viene quindi riportato che all'interno del documento citato **verranno esaminati nel dettaglio i più importanti aspetti che influenzano il disturbo vibrazionale** e le modalità con cui sono stati considerati nell'elaborazione del modello previsionale.

Tuttavia, mentre vi sono delle analisi per la valutazione degli aspetti che intervengono nel condizionare l'importanza del disturbo vibrazionale negli edifici per quanto riguarda l'interazione ruota- rotaia, la velocità del treno, la trasmissione nel terreno, le caratteristiche degli edifici, **non è stata rilevata alcuna analisi vibrazionale per la valutazione di tali aspetti rispetto al comportamento del corpo ferroviario in viadotto.**

Nello stesso documento viene giustamente sottolineato come le vibrazioni siano in grado di determinare **effetti indesiderati sulla popolazione esposta** e sugli edifici. In particolare gli effetti sulle persone sono estesi all'intero corpo e possono essere ricondotti genericamente ad un aumento dello stress e con eventuale insorgenza o aggravamento di malattie ipertensive. Tale situazione risulta **di particolare attenzione per il viadotto "San Bonifacio" che attraversa la località di Lobbia** a distanze ravvicinate da molti edifici a destinazione residenziale.

16.2. Osservazioni

Al fine di **valutare e migliorare l'impatto ambientale in termini di contenimento delle vibrazioni** viene richiesto **per il viadotto "San Bonifacio" di Lobbia una accurato studio vibrazionale** alle velocità di 115 Km/h, 130 Km/h, 160 Km/h, 210 Km/h, 250 Km/h ad una distanza di riferimento indicativamente pari a 30 m dall'asse del viadotto per valutare nel dettaglio gli aspetti che intervengono a produrre disturbo vibrazionale negli edifici rispetto al comportamento del corpo ferroviario in viadotto.

Si richiede inoltre di **chiarire** se i dati di emissione omogeneizzati espressi in decibel (dB) riportati nella " *Tabella contenente i livelli vibrazionali stimati in assenza di intervento al primo e all'ultimo livello fuori terra* " riportata in calce all'elaborato "IN0D00D12RGIM0006005B - RELAZIONE STUDIO VIBRAZIONI", **per tutta la tratta nel Comune di San Bonifacio tengono anche conto dei livelli sonori post-operam** espressi sempre dB di cui alla relazione "IN0D01D12RHIM0006001B – Medio periodo: tabelle di output del modello di simulazione".

In caso negativo si chiede di aggiornare le simulazioni tenendo conto delle due sorgenti di rumore (vibrazioni e acustiche) ovvero spiegare le motivazioni tecniche tali per cui i disturbi vibrazionali sono stati alienati dai disturbi acustici.

In caso affermativo chiarire le modalità di implementazione delle due sorgenti di rumore.(vibrazioni e acustiche).



16.3. Rappresentazione grafica

DATI RICETTORI					LIMITI NORMA				SITUAZIONE POST OPERAM			
COMUNE	CODICE RICETTORE	DESTINAZIONE D'USO	PIANI TOTALI	PIANO	DIURNO	NOTTURNO	DIURNO	NOTTURNO	DIURNO	NOTTURNO	DIURNO	NOTTURNO
023069-R1003	residenziale	2	1	65,0	55,0	57,0	60,6	57,0	-	-	-	2,0
023069-R1003	residenziale	2	2	65,0	55,0	57,6	61,2	57,6	-	-	-	2,6
023069-R1004	residenziale	2	1	65,0	55,0	63,3	66,9	63,3	1,9	1,9	1,9	8,3
023069-R1004	residenziale	2	2	65,0	55,0	64,7	68,4	64,7	3,4	3,4	3,4	9,7
023069-R1005	residenziale	2	1	63,8	53,8	50,7	54,4	50,7	-	-	-	-
023069-R1005	residenziale	2	2	63,8	53,8	51,3	55,0	51,3	-	-	-	-
023069-R1006	residenziale	2	1	65,0	55,0	52,1	55,7	52,1	-	-	-	-
023069-R1006	residenziale	2	2	65,0	55,0	52,7	56,4	52,7	-	-	-	-
023069-R1007	residenziale	2	1	65,0	55,0	53,0	56,7	53,0	-	-	-	-
023069-R1007	residenziale	2	2	65,0	55,0	53,3	57,0	53,3	-	-	-	-

CODICE RICETTORE	PROGRESSIVA [km]	COMUNE	LINEA A.V./A.C.		LINEA STORICA	
			L. Piano Terra [dB]	L. ultimo piano [dB]	L. Piano Terra [dB]	L. ultimo piano [dB]
023007-R1006	14+765	Belfiore	72,8	76,2	-	-
023007-R2008	14+880	Belfiore	73,1	76,5	-	-
023007-R2010	15+115	Belfiore	68,8	75,6	-	-
023069-R1004	18+695	San Bonifacio	73,3	76,7	-	-
023069-R2034	23+165	San Bonifacio	75,0	81,8	-	-
023069-R2039	23+510	San Bonifacio	72,4	75,8	-	-
023069-R2042	23+750	San Bonifacio	72,3	75,7	-	-
023069-R2043	23+770	San Bonifacio	73,5	76,9	-	-
023069-R2041	23+785	San Bonifacio	70,7	77,5	-	-
023069-R2044	23+820	San Bonifacio	79,4	82,8	-	-
023069-R1036	23+870	San Bonifacio	73,4	76,8	-	-
023069-R2046	24+090	San Bonifacio	71,3	78,1	-	-
023069-R1037	24+715	San Bonifacio	76,5	79,9	-	-
023069-R1038	24+765	San Bonifacio	73,5	76,9	-	-
023069-R1075	25+635	San Bonifacio	74,4	77,8	-	-
023069-R1134	27+365	San Bonifacio	69,9	76,7	-	-

Figure 1 - Estratto dalle tabelle di output delle simulazioni vibrazionali ed acustiche ove non è chiaro se i due risultati sono stati tra loro integrati

17. SCHEDE DI OSSERVAZIONE N.17: INTERFEERENZE VIARIE AL km 20+000 (VIA MASETTI)

17.1. Criticità riscontrate

Nella riorganizzazione viaria in corrispondenza di via Masetti il progetto prevede di regolare il nodo di scambio tra le due infrastrutture mediante una intersezione a livelli sfalsati dove via Masetti si immette sulla SS Porcilana per entrambe le direzioni attraverso rampe di svincolo. Nell'elaborato "IN0D00DI2RHIN000X001A_ Interferenze viarie – IN00- Analisi sicurezza stradale" viene evidenziato come "L'attuale viabilità presenta le seguenti principali criticità: nelle immediate vicinanze del fiume Alpone è presente un'intersezione a raso con una viabilità trasversale." e si afferma come la proposta progettuale risolve la criticità. Testualmente, viene detto che "Tale nuova configurazione produrrà un innalzamento del livelli sia di sicurezza, sia di funzionalità per i seguenti motivi:

- Inserimento di uno svincolo a livelli sfalsati;
- Miglioramento delle pendenze longitudinale sul viadotto dell'Alpone.

Per tutti i motivi suesposti si può affermare che le opere di progetto sulla viabilità hanno portato un significativo aumento del livello di sicurezza rispetto alla situazione esistente ed al tempo stesso si ha una maggiore funzionalità dell'intero sistema viario."

A parere della scrivente si evidenzia come la soluzione adottata, invece, **non risolve la criticità e il livello di sicurezza stradale non sia migliorato in quanto rispetto allo stato attuale le modalità di immissione non sono cambiate**: i mezzi provenienti dalle rampe collegate a via Masetti partono da fermi per immettersi sulla SS Porcilana. Essendo la strada principale percorsa da veicoli che potenzialmente transitano a velocità sostenute si viene determinare una situazione di incrocio tra due componenti di traffico caratterizzate da velocità marcatamente diverse (partenza da fermo e transito a velocità sostenute) che riducono significativamente il livello di sicurezza della strada e dell'intersezione.

Per gli stessi motivi, inoltre, questa situazione comporta anche un aumento di emissioni inquinanti in atmosfera (PM10) determinato da arresti, ripartenze, rallentamenti e accelerazioni dei veicoli coinvolti.

Elaborati di progetto di riferimento:

IN0D00DI2RHIN000X001A_ Interferenze viarie – IN00- Analisi sicurezza stradale

IN0D00DI2P7IN4700001B_ Interferenze viarie – IN47- Deviazioni stradali SS Porcilana dal km 19+925 al km 20+546 – Planimetria di progetto

17.2. Osservazione

Nell'intersezione così come è progettata si ravvisa un elemento di pericolosità che necessariamente deve essere eliminato. Si richiede, quindi, una **riprogettazione dell'intersezione prevedendo corsie di accelerazione per entrambe le direzioni opportunamente dimensione secondo il DM 19/04/2006**. Con questa ipotesi progettuale l'immissione avverrà lungo le corsie di accelerazione secondo il principio di scambio tra flussi traffico: i flussi si intersecano tra di loro con angolo di incidenza ridotto e velocità di percorrenza comparabili tra di loro. Tale soluzione consente di migliorare significativamente l'intersezione in ordine alle seguenti tematiche:

- Aumento della sicurezza stradale;
- Riduzione delle emissioni in atmosfera;
- Ottimizzazione dell'efficienza veicolare della strada principale



17.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione

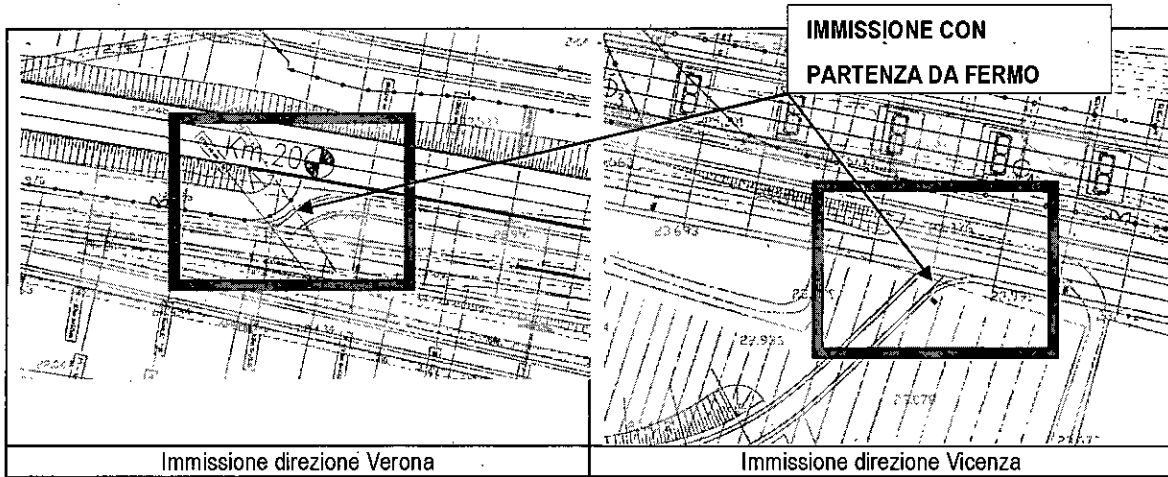


Figura 45 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00D12P7IN4700001B_ Interferenze viarie - IN47- Deviazioni stradali SS Porcilana dal km 19+925 al km 20+546 - Planimetria di progetto"

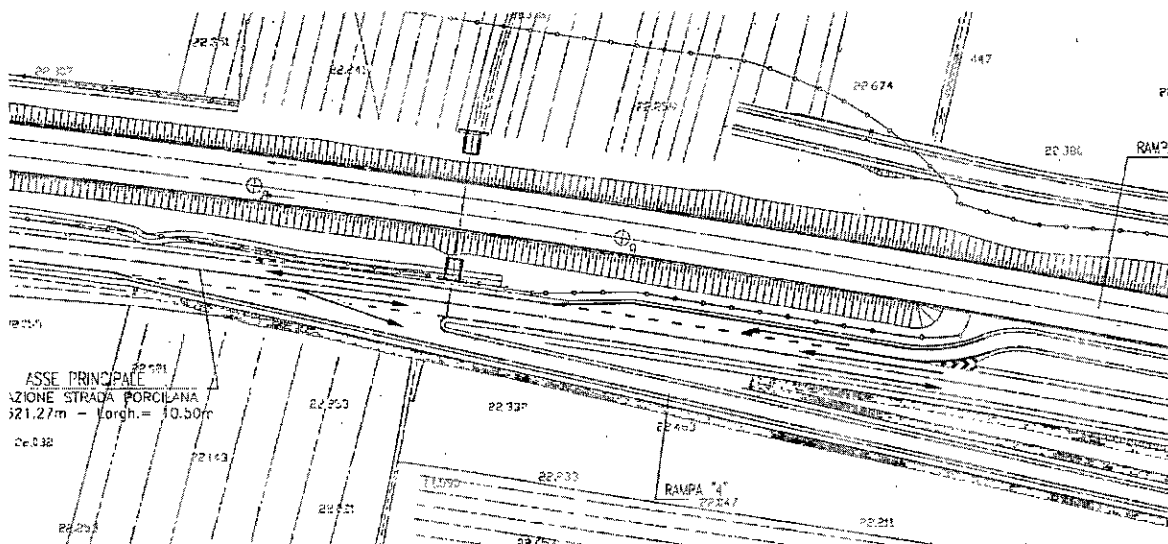


Figura 46 Soluzione di immissione con corsia di accelerazione richiesta (la figura illustra l'immissione in direzione Verona)



18. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.18: INTERFERENZE VIARIE AL km 18+850

18.1. Criticità riscontrate

In corrispondenza della rotatoria Grena (al km 18+850) allo stato di fatto esiste un accesso ad una proprietà posta lungo la Porcilana, ad est della rotatoria. Si evidenzia che il progetto di sistemazione del nodo non conferma questo accesso impedendo di fatto l'accessibilità alla proprietà

Elaborati di progetto di riferimento:

IN0D00DI2L6IF0001011D_ Infrastruttura – Planimetria e profilo di progetto Tav 11

18.2. Osservazione

Si richiede la riprogettare del nodo al fine di ricomprendere questo accesso.

18.3. Rappresentazione grafica dell'osservazione

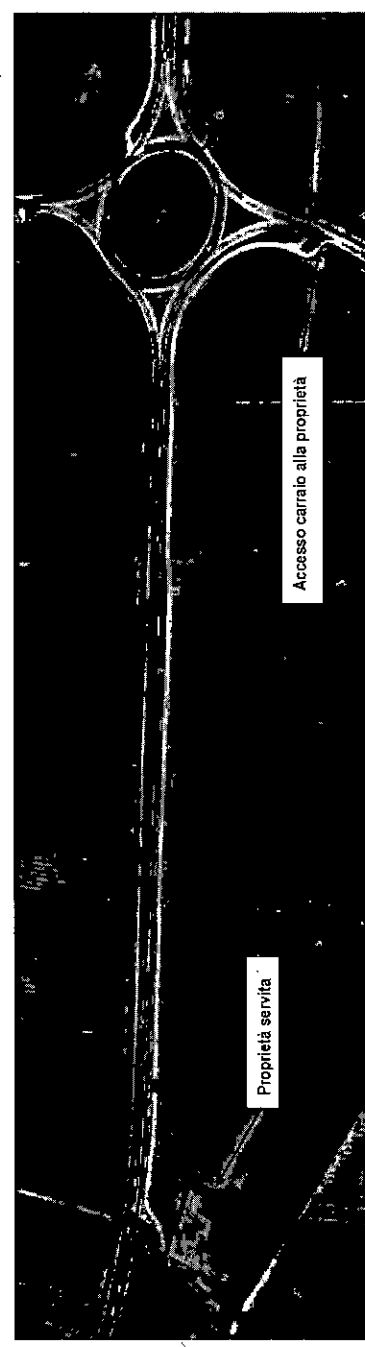


Figura 47 Immagine stato di fatto (fonte Google Earth)

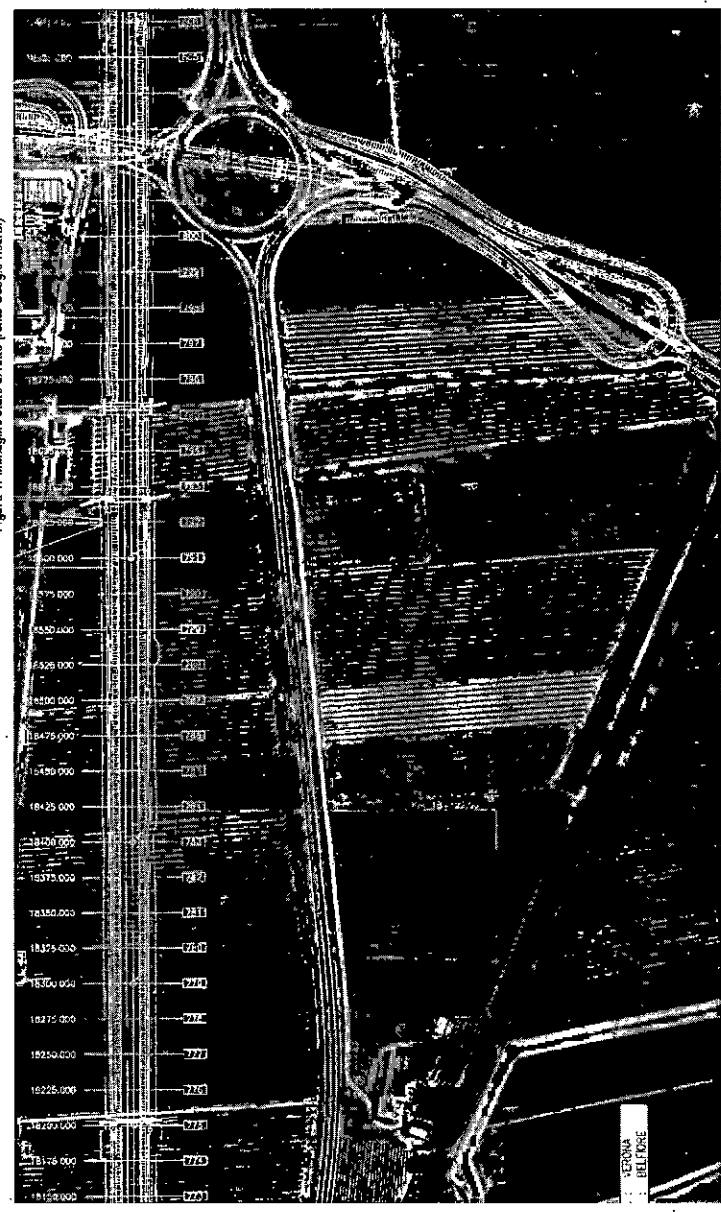
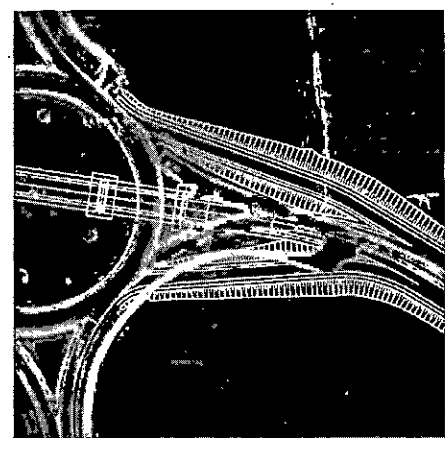


Figura 48 Progetto Definitivo: Estratto tav. "18010000216.F0001032C_Infrastruttura - Planimetria e profilo di progetto su ortofoto Tav 11"



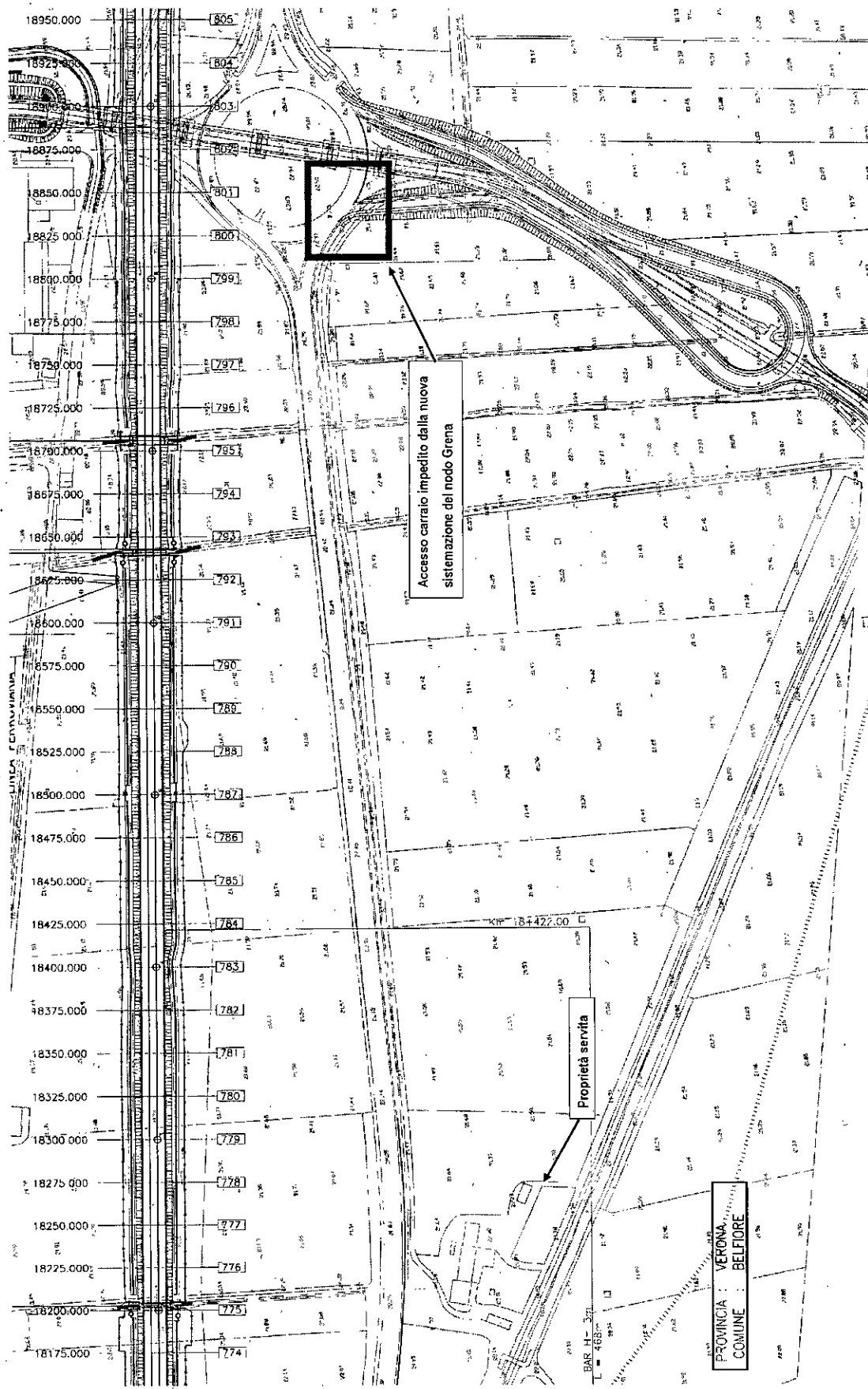


Figura 49 Progetto Definitivo, Estratto tav. "ING000072L6F0001011D_Infrastruttura - Planimetria e profilo di progetto Tav 11



19. SCHEDA DI OSSERVAZIONE N.19: INTERFERENZE VIARIE AL km 24+003

19.1. Criticità riscontrate

Al km 24+003 la nuova infrastruttura ferroviaria determina una interferenza con la viabilità locale. Il progetto prevede di risolvere tale interferenza facendo sottopassare la strada attraverso il sottovia SL05 secondo un nuovo tracciato viario. Questo nuovo tracciato è collocato più verso est rispetto all'attuale e si ricollega alla viabilità esistente mediante una serie di curve sia a nord che a sud. Il collegamento sud, che porta a insediamenti residenziali ed artigianali, è caratterizzato da una ampia curva che costituisce la viabilità principale su cui si immettono le due strade locali provenienti da sud.

Si ritiene che questa configurazione viaria non sia adeguata alle necessità per due motivi:

- Presenza di mezzi pesanti diretti all'attività artigianale/industriale;
- L'immissione delle altre strade locali avviene in curva.

Elaborati di progetto di riferimento:

IN0D00DI2BZSL21AX001A_ Sottovia – SL05 – Sottovia al km 24+003 – Planimetria di progetto

19.2. Osservazione

Si evidenzia la necessità di prevedere una diversa sistemazione della viabilità con una intersezione che consenta di ottenere una migliore accessibilità e una maggiore semplicità di manovre. Ciò consente di evitare difficoltose manovre per i mezzi in transito soprattutto per quelli pesanti riducendo significativamente l'impatto della nuova viabilità sulle condizioni ambientali.

Si richiede, pertanto, di prevedere la realizzazione di una intersezione a rotatoria a 4 vie, sicuramente soluzione più efficace per raggiungere gli obiettivi prefissi.



Rappresentazione grafica dell'osservazione

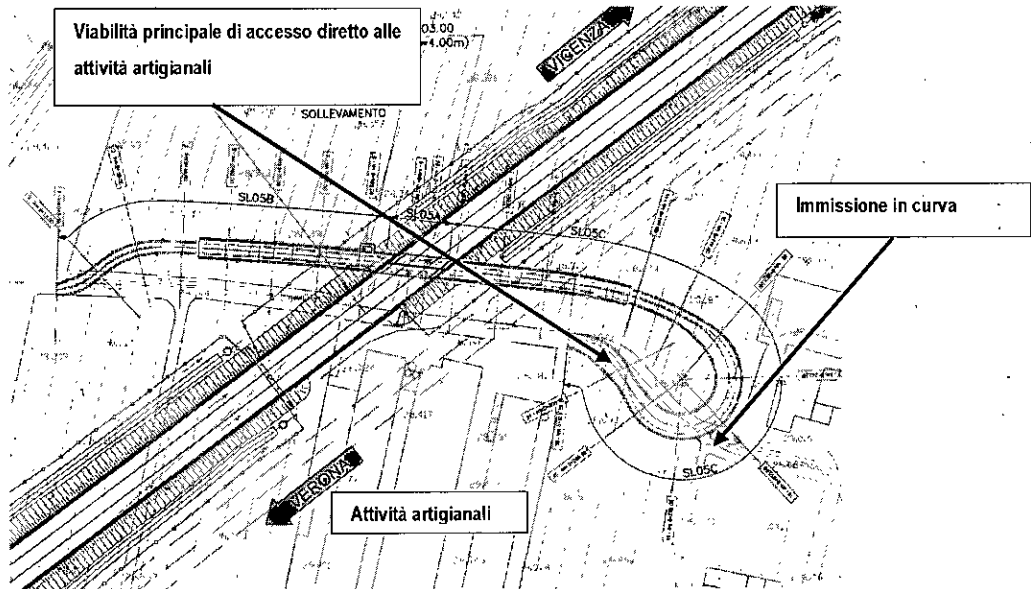


Figura 50 Progetto Definitivo: Estratto Tav. "IN0D00DIZBZSL21AX001A_Sottovia - SL05 - Sottovia al km 24+003 - Planimetria di progetto"

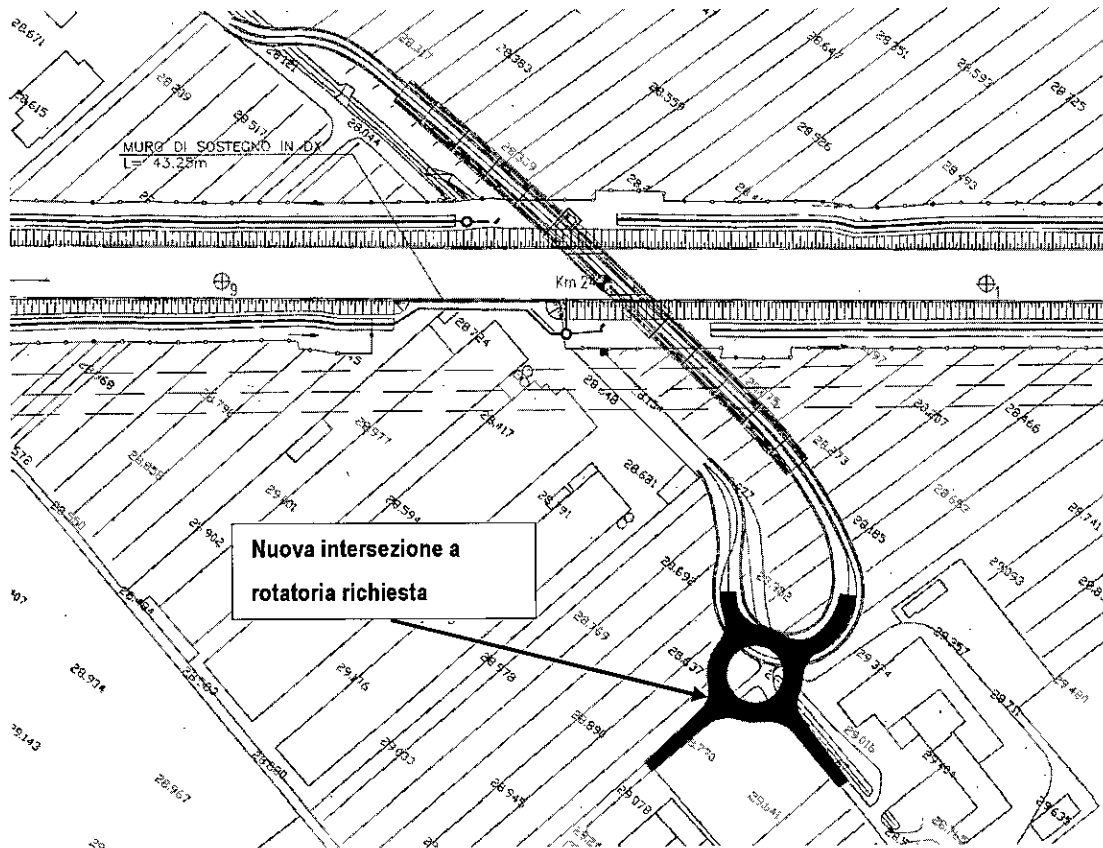


Figura 51 Sistemazione a rotatoria richiesta



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Sede: Piazza della Costituzione n. 4-San Bonifacio-(VR) C.A.P 37047

COD.FISC.:00220240238

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

AREA GESTIONE DEL TERRITORIO E TUTELA DELL'AMBIENTE
SERVIZIO URBANISTICA

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO ALLO STUDIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ VERONA-PADOVA. CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17.

◊ La presente proposta di deliberazione non comporterà alcun impegno di spesa o diminuzione di entrata

Spesa: Cap.	◊ competenza	◊ residuo anno	Importo Euro
-------------	--------------	----------------	--------------

Ai sensi dell'Articolo 49 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 che testualmente recita:

1. Su ogni proposta di deliberazione sottoposta alla Giunta ed al Consiglio che non sia mero atto di indirizzo deve essere richiesto il parere in ordine alla sola regolarità tecnica, del responsabile del servizio interessato e, qualora comporti riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente, del responsabile di ragioneria in ordine alla regolarità contabile. I pareri sono inseriti nella deliberazione.
2. Nel caso in cui l'Ente non abbia i responsabili dei servizi, il parere è espresso dal Segretario dell'Ente in relazione alle sue competenze.
3. I soggetti di cui al comma 1 rispondono in via amministrativa e contabile dei pareri espressi.
4. Ove la Giunta o il Consiglio non intendano conformarsi ai pareri di cui al presente articolo, devono darne adeguata motivazione nel testo della deliberazione.

Sulla proposta di deliberazione i sottoscritti esprimono il parere di cui ai seguenti prospetti:

Per quanto concerne la regolarità tecnica esprime il parere:

favorevole

contrario

Data **24 FEB. 2016**

Il Dirigente
Dr. Ing. Franco Volterra

Per quanto concerne la regolarità contabile esprime il parere:

favorevole

contrario

Data **24/2/2016**

Il Dirigente
dott.ssa Barbara Lavanda





COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue:

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
F.to CRISTINA ZORZANELLO

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to GABRIELLA ZAMPICININI

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali".

SI ATTESTA

Che la presente deliberazione:

è stata affissa all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi dal 29/02/2016 al giorno 15/03/2016 come prescritto dall'art 124, comma 1 del "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali".

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to MARIATERESA ZAGO

Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno _____
 decorsi 10 giorni dalla data di pubblicazione (art. 134, comma 3, del "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali").

Il Responsabile della Pubblicazione
MARIATERESA ZAGO

Copia conforme all'originale, in carta libera per uso amministrativo



Il Responsabile della Pubblicazione
29 FEB. 2016 Mariateresa Zago

Dell'adozione del presente provvedimento viene data comunicazione ai seguenti servizi:

AREA GESTIONE TERRITORIO e AMBIENTE, LLPP e SICUREZZA

SERVIZIO SEGRETERIA GENERALE, PROTOCOLLO AFFARI LEGALI e ORGANI ISTITUZIONALI



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

ORIGINALE

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Adunanza **Pubblica** di **PRIMA** Convocazione
NUMERO 1 DEL 11/01/2016

OGGETTO:

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO AL PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' VERONA-PADOVA. SUBTRATTA VERONA-VICENZA CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17 TRASMESSO DAL GENERAL CONTRACTOR CONSORZIO IRICAV-DUE CON NOTA N.435/15 DEL 10/11/2015 PERVENUTA AL PROTOCOLLO COMUNALE N.0033527/6.5 DEL 13/11/2015.

L'anno **duemilasedici** il giorno **undici** del mese di **gennaio** alle ore **20:30** nella sala consiliare convocato dal suo Presidente, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge, si è riunito il Consiglio Comunale presieduto dalla Signora Cristina Zorzanello. Partecipa illi Segretario Comunale Gabriella Zampicini.

Fatto l'appello risulta quanto segue

N.	Nominativo	A/P	N.	Nominativo	A/P
1	PROVOLI GIAMPAOLO	P	10	ZAFFAINA LUCA	P
2	ZORZANELLO CRISTINA	P	11	GASPARI GIULIANO	P
3	FIORIO LUCIANO	P	12	SOMMAGGIO BARBARA	P
4	RACCONTO PALMA	A	13	SIGNORATO ALESSANDRO	P
5	PIMAZZONI ADRIANO	P	14	PASETTO FEDERICO	P
6	VERONA ANTONIO CAMILLO CLAUDIO	P	15	FACCHIN ALBERTO	A
7	GOZZI GINO	P	16	ROSSI SIMONE	P
8	TEBALDI MARIA ROSA	P	17	FIROLLI ANNA	P
9	LUNARDI ANGELO GIORGIO	P			

Partecipano inoltre alla seduta i seguenti Assessori

STORARI GIANNI, TEMELLIN MARTA, MERLO FABIO, NOGARA MARIO, DE LUCA SIMONA

Constatato legale il numero dei presenti, il Presidente dichiara aperti i lavori del Consiglio ed invita a discutere sull'oggetto suindicato.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 1 DEL 11/01/2016

OGGETTO: OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO AL PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' VERONA-PADOVA. SUBTRATTA VERONA-VICENZA CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17 TRASMESSO DAL GENERAL CONTRACTOR CONSORZIO IRICAV-DUE CON NOTA N.435/15 DEL 10/11/2015 PERVENUTA AL PROTOCOLLO COMUNALE N.0033527/6.5 DEL 13/11/2015.

Il Consigliere Palma Racconto è assente giustificato.

In apertura della seduta il Presidente invita l'Assemblea ad osservare un minuto di silenzio a ricordo delle giovani mamme scomparse nel dare alla luce il loro bambino. Un tragico episodio è avvenuto anche qui a San Bonifacio.

Per la verifica delle votazioni che verranno effettuate nel corso della seduta, il Presidente nomina tre scrutatori nelle persone dei Consiglieri Antonio Verona, Giuliano Gaspari e Barbara Sommaggio.

L'intervento è riportato integralmente nel resoconto che sarà soggetto ad opportuna e separata pubblicazione.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- il progetto preliminare della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino Venezia (tratta Verona-Padova) è compreso tra quelli relativi alle opere individuate dal Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato con Deliberazione CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443/2001 "Legge Obiettivo";
- la "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale", confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011. L'intervento "Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV - Tratta AV/AC Verona Padova" è, altresì, inserito nel "X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012", approvato con delibera CIPE n. 136 del 21.12.2012;
- con delibera di Giunta Regionale Veneto n. 3735 del 05.12.2003 avente per oggetto "Legge n. 443 del 21.12.2001, delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001, D.Leg.vo n. 190 del 20.08.2002. Progetto linea ferroviaria Torino-Venezia. Tratta AV/AC Verona-Padova. Parere regionale ex art.3 D.Leg.vo n. 193/2002" è stato recepito il parere del Comune di San Bonifacio che "*..... pur essendo favorevole, in linea di principio, sia alla Legge Obiettivo che all'Alta Capacità, esprime parere contrario al tracciato proposto, che prevede l'attraversamento dell'abitato in affiancamento alla linea storica, accettando qualsiasi altra soluzione, a nord, a sud o l'interramento dell'attuale tracciato*";
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 21 del 10.09.2004 avente per oggetto "Parere in merito al Progetto Preliminare relativo alla linea ferroviaria AV/AC trasmesso dalla Italferr e approvato con delibera di Giunta Regionale n. 1744 del 18.06.2004" è stato espresso parere negativo al tracciato AV/AC attraverso il centro paese e in affiancamento alla linea storica;
- con Deliberazione n. 94 del 29.03.2006, pubblicata sulla G.U. Serie Generale n. 273 del 23.11.2006, il CIPE ha approvato, ai sensi dell'art.165 D.Lgs.163/2006, il Progetto Preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova relativamente alle tratte Verona - Montebello Vic.no e Grisignano di Zocco-Padova;



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

- la sopracitata Deliberazione del CIPE n. 94 del 29 marzo 2006 - G.U. n° 197 del 25.08.2006 di approvazione del Progetto Preliminare è completamente decaduta in data 07.11.2013 essendo infatti trascorsi i sette anni di vincolo preordinato all'esproprio nonché è decaduta la dichiarazione di pubblica utilità, previsti dalla normativa nazionale ex D.Leg.vo 12.04.2006 n. 163;
- l'Amministrazione Comunale di San Bonifacio con propria nota di prot. n. 28097 del 28.10.2014 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e al Ministero dell'Ambiente, Rete Ferroviaria Trasporti, Consorzio IRICAV-due e Amministrazione della Provincia di Verona ha richiesto un percorso di studio alternativo del tracciato ferroviario AV/AC, molto meno impattante della soluzione in centro paese;
- la Deliberazione del CIPE del 10.11.2014 Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n.443/2001) - Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio (CUPF81H9100000018). (Delibera n. 45/2014). (15A01741) - pubblicata sulla G.U. n. 57 del 10.03.2015, prevede, in particolare al punto 1.3 *"L'efficacia della presente delibera e' subordinata alla trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, del formale assenso del Presidente della Regione del Veneto ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera, ai sensi dell'art. 165, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006"*;
- con successiva di prot. 33789 del 19.12.2014 indirizzata al Presidente della Regione del Veneto, il Sindaco ha ribadito l'opportunità di uno studio alternativo al centro paese;
- tale indirizzo di studio è stato ulteriormente ribadito con lettera di prot. 34054 del 23.12.2014 indirizzata all'Amministrazione della Provincia di Verona;
- le principali motivazioni per le quali appare conveniente la scelta della soluzione a sud del Comune di San Bonifacio possono così identificarsi:
 1. a partire dal 2010 nella zona adiacente al previsto ponte sull'Alpone dell'originario progetto lungo la linea storica, si sono verificati diversi episodi d'inondazioni e esondazioni tanto da essere considerata zona a rischio idrogeologico, e pertanto non idonea al posizionamento di opere di collegamento intereuropeo;
 2. la Provincia di Verona ha realizzato il prolungamento della strada regionale "Porcilana" fino al collegamento con la strada provinciale 7, per cui ad oggi appare conveniente utilizzare lo stesso corridoio di trasporto già tracciato;
 3. il passaggio della linea AV/AC a Sud del paese consente un notevole beneficio in termini sociali, economici e paesaggistici-architettonici derivanti dalla drastica diminuzione dei fabbricati da abbattere, dalla collocazione distante dal complesso abbaziale di Villanova vincolato dai beni culturali, nonché dalla riduzione del numero di abitazioni soggette a rumori e vibrazioni;
 4. le operazioni di cantiere all'interno del centro urbano comporterebbero un notevole rallentamento dei trasporti lungo la linea storica, sia per la necessità di abbattere la Stazione ferroviaria di San Bonifacio, sia per l'attraversamento della linea nuova con la vecchia in prossimità della frazione di Locara e sia per il pericolo d'incidenti di cantiere derivanti dalla promiscuità tra le due linee ferroviarie;
- in data 22.01.2015 si è tenuto presso la Prefettura di Verona un incontro istituzionale durante il quale alla presenza del Prefetto e dei rappresentanti di R.F.I., del Consorzio IRICAV-DUE, della Regione Veneto, della Provincia di Verona e del Comune di San Bonifacio è stato illustrata la convenienza della scelta del tracciato AV/AC a sud del territorio sambonifacese;



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

- con Deliberazione della Giunta Regionale n. 154 del 10.02.2015 avente per oggetto "Progetto della linea ferroviaria AC/AV Torino-Venezia. Tratte Verona-Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco-Padova. Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio", è stato indicato che *"Tra i pareri pervenuti solo quello di San Bonifacio è stato totalmente negativo, chiedendo sostanzialmente di riprogettare l'opera su un diverso tracciato; a tale riguardo si rende noto, che nel corso di una riunione presso la Prefettura di Verona in data 22/01/2015, il contraente generale IRICAV-DUE ha dato la sua disponibilità a valutare detta modifica di tracciato proposta dal Comune di San Bonifacio. Nell'attesa che venga predisposta e valutata la progettazione di questa nuova ipotesi di tracciato limitatamente alle aree ricadenti nei Comuni di Belfiore, Lonigo e San Bonifacio, che anche la Regione considera preferibile alla soluzione progettuale del 2003, si ritiene comunque opportuno esprimere parere favorevole alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili e sulle aree interessate dal progetto già approvato con Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006, per evitare che nelle altre parti del tracciato le aree possano essere destinate ad altri fini per i motivi già citati."*
- in data 12.02.2015 la Provincia di Verona ha promosso un incontro di coordinamento con la Provincia di Vicenza, il Comune di Belfiore, il Comune di Lonigo e il Comune di San Bonifacio, durante il quale è stata presentata la proposta del tracciato a sud del paese di San Bonifacio e il raccordo ferroviario con i Comuni limitrofi;
- per il perseguimento di dette finalità il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto, R.F.I. Spa, la Provincia di Verona, la Provincia di Vicenza, il Comune di Belfiore, il Comune di Lonigo e il Comune di San Bonifacio hanno concordato sull'opportunità di sottoscrivere un apposito Protocollo di Intesa per precisare gli obiettivi che dovranno essere oggetto per la nuova soluzione di tracciato individuata e i rispettivi impegni in ordine alla predisposizione e alla approvazione del redigendo Progetto Definitivo del tracciato AV/AC;
- con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 7 del 06.02.2015 è stato dato indirizzo al Sindaco per l'assunzione di tutti i provvedimenti in merito al tracciato della linea ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità, in conformità all'attività finora svolta, ed è stato dato pieno mandato per ogni futura decisione al fine di spostare il tracciato proposto dalle Autorità competenti previsto in affiancamento alla linea storica nel centro del Paese;
- con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 20 del 29.04.2015 il Comune di San Bonifacio ha approvato il sopracitato Protocollo di Intesa e successivamente è stato sottoscritto digitalmente dal Sindaco di San Bonifacio;
- il General Contractor Consorzio IRICAV-due ha depositato al protocollo comunale n. 0033527/6.5 del 13.11.2015 copia del "Progetto Definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Verona-Padova - SUB Tratta Verona-Vicenza - 1° SUB LOTTO VERONA MONTEBELLO VICENTINO", CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17, propedeutica alla successiva Conferenza dei Servizi;
- in data 28.11.2015 la Società Italferr ha pubblicato sui quotidiani nazionali La Repubblica, Corriere della Sera ed. Veneto e sul proprio sito www.italferr.it l'Avviso di deposito del sopracitato Progetto Definitivo;
- con nota n. M INF.GABINETTO.REGISTRO UFFICIALE.U.0046366.15-12-2015 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti pervenuta al prot. comunale n. 0036969/2015 del 16.12.2015 è stato trasmesso il Protocollo di Intesa sottoscritto digitalmente da tutte le Amministrazioni interessate, e precisamente:
 - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (M.I.T.)
 - Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.)
 - Regione del Veneto
 - Provincia di Verona
 - Provincia di Vicenza
 - Comune di Belfiore



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

- Comune di San Bonifacio
- Comune di Lonigo

Tutto ciò premesso,

Visto l'art. 166 comma 3 del D.Leg.vo Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, nel merito dei progetti di grandi infrastrutture strategiche, che prevede "..... tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti. Nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento del progetto le pubbliche amministrazioni competenti e i gestori di opere interferenti possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa

Ritenuto necessario ed opportuno proporre le "Osservazioni" dell'Amministrazione del Comune di San Bonifacio nell'ambito del procedimento disciplinato dal sopracitato art. 166 comma 3 del D.Leg.vo n. 163/2006;

Dato atto che il Settore Tecnico del Comune di San Bonifacio ha predisposto le "Osservazioni" in questione, di cui al fascicolo "Allegato A" che forma parte integrante del presente provvedimento;

Visti i pareri favorevoli espressi ai sensi dell'articolo 49 del decreto legislativo 18 agosto 2000, allegati alla presente Deliberazione;

Il Presidente dichiara aperta la discussione. Gli interventi dei Consiglieri sono riportati integralmente nel resoconto che sarà soggetto ad opportuna e separata pubblicazione.

I Consiglieri Alessandro Signorato, Barbara Sommaggio ed Anna Firolli che nel corso della seduta hanno dichiarato di non partecipare alla discussione ed alla votazione, abbandonano la seduta alle ore 21:52. I Consiglieri presenti sono n.12 (Rossi, Pasetto, Zaffaina, Gaspari, Tebaldi, Lunardi, Gozzi, Verona, Pimazzoni, Fiorio, Zorzanello, Provoli), i Consiglieri assenti sono n.5 (Racconto, Facchin, Signorato, Sommaggio, Firolli).

Il Consigliere Federico Pasetto a modifica di quanto precedentemente dichiarato comunica che ascolterà il dibattito e le spiegazioni relative alle "Osservazioni" tuttavia non parteciperà al voto.

Dichiarata chiusa la discussione, il Presidente mette in votazione palese la proposta di Deliberazione, il cui risultato verificato dagli scrutatori è il seguente:

Consiglieri Presenti	n.12	
Consiglieri Votanti	n.10	(il Consigliere Federico Pasetto non partecipa alla votazione)
Consiglieri Astenuti	n.1	(Rossi)
Voti favorevoli	n.10	(Zaffaina, Gaspari, Tebaldi, Lunardi, Gozzi, Verona, Pimazzoni, Fiorio, Zorzanello, Provoli)
Voti contrari	nessuno	

Il Presidente proclama l'esito della votazione e dichiara approvata la deliberazione.

DELIBERA

I. la premessa forma parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 - Tel. 0456132611 - Fax 0456101401

2. di approvare le "Osservazioni" dell'Amministrazione del Comune di San Bonifacio, predisposte dal Settore Tecnico del Comune nell'ambito del procedimento di cui all'art. 166, comma 3, del D.Lgs n.163/2006 riguardante il "Progetto Definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Verona-Padova - SUB Tratta Verona-Vicenza - 1° SUB LOTTO VERONA MONTEBELLO VICENTINO", CUP J41E9100000009 - CIG 3320049F17;
3. di allegare le "Osservazioni" di cui al fascicolo "Allegato A", che forme parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
4. di trasmettere la presente deliberazione al Consorzio IRICAV-DUE al Ministero della Infrastrutture e Trasporti (M.I.T.), a Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. e a ITALFERR S.p.A;
5. di dichiarare il presente provvedimento urgente, e quindi immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 134, comma 4, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, con separata votazione, così come segue:

Consiglieri Presenti	n.12	
Consiglieri Votanti	n.9	(il Consigliere Federico Pasetto non partecipa alla votazione)
Consiglieri Astenuti	n.2	(Rossi, Fiorio)
Voti favorevoli	n.9	(Zaffaina, Gaspari, Tebaldi, Lunardi, Gozzi, Verona, Pimazzoni, Zorzanello, Provoli)
Voti contrari	nessuno	

Il Presidente proclama l'esito della votazione e dichiara immediatamente eseguibile la deliberazione.

La seduta viene tolta alle ore 23:05.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

OSSERVAZIONI

al Progetto Definitivo - 1° Lotto Funzionale




Verona – Bivio Vicenza

della Linea Ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità

Verona-Padova. Subtratta Verona – Vicenza

CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17

Allegato alla Deliberazione di Consiglio Comunale n. 1 del 11/01/2016

Gennaio 2016	 Il Sindaco Prof. Giampaolo Provoli
	 Il Segretario Generale Dott.ssa Gabriella Zampicinini
	 Il Dirigente dell'Area Tecnica Ing. Franco Volterra



COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

OSSERVAZIONI

al Progetto Definitivo - 1° Lotto Funzionale

Verona – Bivio Vicenza

della Linea Ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità

Verona-Padova. Subtratta Verona – Vicenza

CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17

Allegato alla Deliberazione di Consiglio Comunale n. 1 del 11/01/2016

Gennaio 2016	Il Sindaco f.to Prof. Giampaolo Provoli
	Il Segretario Generale f.to Dott.ssa Gabriella Zampicinini
	Il Dirigente dell'Area Tecnica f.to Ing. Franco Volterra

1) Premessa.

Le presenti osservazioni sono presentate dal Comune di San Bonifacio al fine di partecipare al procedimento amministrativo avviato per l'approvazione del progetto definitivo Linea A.V/A.C Verona-Padova - Sub tratta Verona-Vicenza – Lotto funzionale Verona - Montebello Vicentino

Si tratta di una collaborazione che oltre a rappresentare una fase partecipativa prevista dall'art. 166 del D. Lgs. n. 163/2006 vuole anche assumere una veste propositiva nell'ottica del principio di leale collaborazione tra enti pubblici che perseguono il pubblico interesse.

Il Comune di San Bonifacio, quale ente territoriale che persegue le finalità della propria collettività, intende sottoporre le seguenti osservazioni al fine di perseguire un miglioramento del tracciato, di attenuare e se possibile eliminare gli effetti negativi permanenti e temporanei derivanti dalla realizzazione della Linea A.V/A.C Verona-Padova e di ottenere misure compensative a favore della collettività che viene incisa dai lavori di realizzazione del progetto.

Il Comune di San Bonifacio, inoltre, quale ente istituzionalmente rappresentativo della propria collettività di cittadini, e nell'ottica di dare adempimento all'art. 42 della Costituzione, intende sottoporre anche alcune problematiche, di per sé apparentemente estranee alla sfera di attività del Comune, ma che possono essere condizionanti della procedura di espropriazione per pubblica utilità.

*** **

2) Considerazioni di carattere generale sul territorio comunale.

Al fine di inquadrare in modo più compiuto e puntuale le valutazioni ed osservazioni che si sottopongono all'Autorità procedente, si illustrano alcune brevi caratteristiche sul territorio comunale.

Il Comune di San Bonifacio è collocato nell'Alta Pianura Padana, ai piedi dei Monti Lessini, in posizione pressoché equidistante tra la città di Verona e la città di Vicenza.

Si estende per una superficie pari a 33,89 kmq e confina a nord-est col Comune di Gambellara, a est con il Comune di Lonigo, a sud con i Comuni di Arcole e Belfiore, a nord-ovest col Comune di Soave e a nord con il Comune di Monteforte d'Alpone.

La popolazione è pari a 21.197 abitanti residenti (dato ISTAT al 31.12.2014).

Il territorio è prevalentemente pianeggiante, con altitudine media di 31 m s.l.m. ed è caratterizzato a nord dallo sbocco della Val Tramigna e della Val d'Alpone, in cui confluiscono i rispettivi torrenti assieme al torrente Chiampo; da qui il torrente Alpone continua il suo corso più ricco d'acque verso la fertile pianura che si estende a sud fino all'Adige.

A est del territorio si stendono vaste piane sabbiose, intensamente coltivate in particolare a vigneto DOC, che giungono quasi alla zona collinare di Lonigo, mentre a occidente la pianura si abbassa in un lento declivio.

La struttura insediativa del capoluogo è racchiusa sia ad occidente che a nord dalla lunghissima ansa del torrente Alpone, mentre quasi tutte le frazioni sono disposte in modo lineare, da est a ovest, lungo la viabilità

provinciale, che da Lonigo si congiunge alla SR 11, e precisamente sono: Lobbia, Prova e Villanova. Le frazioni di Locara e Villabella, invece, si discostano da questo tracciato e si estendono la prima più a nord, la seconda più a sud.

Le frazioni di Prova e Villanova sono divenute ormai col tempo dei satelliti del capoluogo.

Tra il patrimonio storico-artistico e architettonico, del comune si annoverano l'Abbazia di Villanova, il più insigne monumento di San Bonifacio, la cui visione dalla vicina SR11 trasmette una magnifica espressione di architettura medievale, la Chiesa di Sant'Abbondio, antica pieve entro le mura del castello sul colle Motta, e le Ville Venete quali Villa Gritti, che proprio per la sua gradevolezza ha dato il nome alla frazione (Villabella), Villa Negri in località Perarolo, Villa Carlotti a Prova, uno dei più pregevoli esemplari del suo tempo, Villa Malfatti e Villa Ca' dell'Ora lungo la strada regionale e lo Zuccherificio lungo la SR11 a Villanova, quale testimonianza di archeologia industriale.

Sotto l'aspetto naturalistico-ambientale, sono meritevoli di essere menzionati, quali valenze ambientali del territorio, il tracciato fluviale dell'Alpone, segno naturale emergente e caratterizzante del territorio, e tutti i corsi d'acqua con la loro vegetazione ripariale, l'area della risorgiva a sud del territorio comunale, la zona degli specchi d'acqua nella frazione di Villabella a ridosso della ferrovia, utilizzati per la pesca sportiva, e il parco sul colle Motta a sud del capoluogo.

Sono presenti sul territorio servizi a rilevanza sovracomunale in primis l'Ospedale Civile G. Fracastoro di recente realizzazione, quale polo sanitario unico per il bacino d'utenza dell'est veronese, i numerosi istituti scolastici di livello superiore e professionali di vario indirizzo, il parco acquatico "Villabella" e l'area attrezzata per la pesca sportiva sempre in località Villabella nelle immediate vicinanze.

Il territorio del Comune di San Bonifacio, oltre al tracciato definitivo della linea AV/AC è al centro di una fitta rete infrastrutturale di scala europea, nazionale e regionale.

Il Comune di San Bonifacio è interessato dall'attraversamento di importanti vie di comunicazione con direzione est-ovest, costituite dall'autostrada A4 con relativo casello "Soave-San Bonifacio", collocato a poco meno di un chilometro dal centro del paese, dalla Strada Regionale 11 e dalla Strada Provinciale "Porcilana -SP38".

Su tali arterie convogliano a sud il traffico del Basso Veronese (Legnago, Cologna Veneta, etc.) e del Basso Padovano (Monselice, Este, Montagnana) e a nord le arterie viabilistiche delle vallate circostanti e, quindi, della Lessinia.

Inoltre il comune è attraversato dalla linea ferroviaria Milano-Venezia con l'importante stazione, quale punto di raccolta dei passeggeri e delle merci provenienti dalla zone limitrofe.

La presenza di un contesto infrastrutturale di tale portata ha riscontro anche sugli aspetti legati alla qualità dell'aria e dello stato dell'ambiente, oltre ad una cospicua incidenza di occupazione di suolo e relativa vincolistica.

Il territorio comunale è inoltre interessato da una serie di progettualità infrastrutturali di carattere provinciale tra cui la principale è costituita dal completamento del tracciato della SP Porcilana che attualmente collega Verona Est e termina in corrispondenza di San Bonifacio.

Il completamento di tale infrastruttura viabilistica è di grande importanza per il Comune di San Bonifacio

perché, attraverso il sistema di circonvallazione esterna dell'abitato, consentirebbe un'importante decongestione della viabilità locale.

La particolare posizione geografica del territorio comunale, la presenza, come precedentemente descritto, di due un'arteria autostradale (A4 Milano-Venezia e SR) e della S.R. 11, l'alto numero di abitanti, la presenza di alcune attività locali di notevoli dimensioni ed i relativi carichi di traffico, fanno sì che il territorio sia sottoposto a continue pressioni che incidono sulla qualità dell'aria.

I monitoraggi disponibili segnalano per alcuni inquinanti, come CO e NO2, livelli di concentrazione al di sopra dei limiti normativi, dovuti principalmente ai trasporti che usufruiscono della rete stradale, molto sviluppata sia all'interno dell'area industriale comunale che nelle immediate vicinanze ad essa.

Le maggiori criticità ambientali sono però di natura idrogeologica.

Il territorio di San Bonifacio è infatti caratterizzato dalla presenza di aree a periodico ristagno idrico e aree a pericolosità idraulica, tra cui si evidenziano: zone soggette ad allagamento (secondo il consorzio di Bonifica); zone a pericolosità idraulica (secondo il PAI Adige); aree esondabili e aree a periodico ristagno idrico (secondo il PTCP), zone soggette a deflusso difficoltoso (secondo Valutazione di Compatibilità Idraulica del PAT).

In particolare lungo la sponda sinistra del torrente Tramigna, nei pressi della confluenza con il torrente Alpone, la parte terminale del torrente è soggetta a significativi fenomeni di rigurgito da parte dell'Alpone.

Anche nel 2010 questa criticità si è manifestata in misura considerevole con esondazione del torrente nel paese e allagamento dello stesso dato che il livello idrico a Soave è salito fino a raggiungere le sommità dei muri di sponda e ha poi ceduto un muro in destra idraulica in centro a Soave.

Problematiche derivano anche dal ponte sulla S.R. 11 che costituisce ostacolo al naturale deflusso, nonostante il moto in piena sia estremamente lento. Proprio in corrispondenza del ponte sulla S.R. 11 in occasione dell'evento del maggio 2013 si è verificata la rottura dell'argine destro con allagamento di un'area di circa 1400 ha.

Inoltre, come nel Tramigna, anche il tratto terminale dell'Aldegà è soggetto a fenomeni di rigurgito, che si originano alla confluenza con il Chiampo, con frequenti esondazioni. Nella mattinata del primo novembre 2010 si è originata una rotta sull'argine sinistro dell'Aldegà che ha causato limitati danni, perché non ha interessato grossi centri abitati. Nel maggio del 2013 una nuova rotta arginale in destra ha provocato l'allagamento di circa 520 ha.

*** **

3) L'IMPATTO DEL PROGETTO A.V/A.C. SUL TERRITORIO COMUNALE.

Il progetto definitivo oggetto di osservazioni approfondisce le indicazioni del progetto preliminare approvato con delibera del CIPE n. 94 del 29 marzo 2006.

Tuttavia, per quanto concerne il Comune di San Bonifacio, il progetto costituisce variante sostanziale al progetto preliminare che prevedeva l'attraversamento a raso nel centro abitato.

L'origine della variante di tracciato, denominata di San Bonifacio, è basata su una nota di protocollo del

28.10.2014 proprio del Comune di San Bonifacio con la quale l'Amministrazione comunale stessa aveva segnalato, sia in sede istituzionale che alla Committente RFI ed al Consorzio Iricavdue, l'opportunità di poter rivedere il tracciato originario del Progetto Preliminare di cui alla Delibera CIPE del 2006, che prevedeva di nuovo l'affiancamento alla Linea Storica nell'ambito urbanizzato, spostandolo verso sud parallelamente al corridoio della strada provinciale Porcilana.

La preferenza del general contractor e degli enti pubblici coinvolti per l'alternativa, sancita con la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto, R.F.I. Spa, la Provincia di Verona, la Provincia di Vicenza, il Comune di Belfiore, il Comune di Lonigo e il Comune di San Bonifacio, si basa su valutazioni che riguardano il progetto approvato (TAV progetto CIPE 2006) e sul nuovo disegno (AC/AV variante sud) e possono così identificarsi:

1. a partire dal 2010 nella zona adiacente al previsto ponte sull'Alpone dell'originario progetto lungo la linea storica, si sono verificati diversi episodi d'inondazioni e esondazioni tanto da essere considerata zona a rischio idrogeologico, e pertanto non idonea al posizionamento di opere di collegamento intereuropeo;
2. la Provincia di Verona ha realizzato il prolungamento della strada regionale "Porcilana" fino al collegamento con la strada provinciale 7, per cui ad oggi appare conveniente utilizzare lo stesso corridoio di trasporto già tracciato;
3. il passaggio della linea AV/AC a Sud del paese consente un notevole beneficio in termini sociali, economici e paesaggistici-architettonici derivanti dalla drastica diminuzione dei fabbricati da abbattere, dalla collocazione distante dal complesso abbaziale di Villanova vincolato/dai beni culturali, nonché dalla riduzione del numero di abitazioni soggette a rumori e vibrazioni;
4. le operazioni di cantiere all'interno del centro urbano comporterebbero un notevole rallentamento dei trasporti lungo la linea storica, sia per la necessità di abbattere la Stazione ferroviaria di San Bonifacio, sia per l'attraversamento della linea nuova con la vecchia in prossimità della frazione di Locara e sia per il pericolo d'incidenti di cantiere derivanti dalla promiscuità tra le due linee ferroviarie;

Nel progetto definitivo, dal km 12+725 del tracciamento d'asse, è stata quindi inserita la Variante di San Bonifacio che 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 progetto definitivo, 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 Progetto Preliminare e si rapporta con la Strada Provinciale Porcilana esistente determinandone in più punti la deviazione.

All'altezza del km 29+482,31, il tracciato si ricollega alla linea progettuale di cui al progetto preliminare approvato.

Il tracciato AV/AC così definito interessa quindi l'intero territorio comunale, tagliandolo orizzontalmente e toccando tutte le frazioni del Comune di San Bonifacio.

*** **

Occorre innanzitutto richiamare alcune disposizioni legislative e regolamentari che interessano la fattispecie. L'art. 166, comma 1 del D. Lgs. n. 163/2006 stabilisce che il progetto definitivo delle infrastrutture sia 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. E' corredato inoltre dalla definizione delle eventuali opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale.

L'art. 169 – bis, comma 2 del D. Lgs. n. 163/2006 stabilisce che il progetto definitivo venga corredato, oltre che dalla relazione del progettista prevista dall'art. 166, comma 1, da una ulteriore relazione del progettista che attesti tra l'altro che il progetto definitivo rispetta le prescrizioni e tiene conto delle raccomandazioni impartite dal CIPE e non comporta varianti localizzative rilevanti.

La delibera CIPE n. 94/2006 (Primo programma delle opere strategiche - Linea AV/AC Milano-Verona) ha espresso una serie di raccomandazioni, che sostanziando l'esigenza di un maggior approfondimento dell'impatto ambientale dell'opera, prevedendo che per l'attuazione degli interventi preliminari si rendono necessarie, tra le altre, le seguenti prestazioni:

- esecuzione di indagini geognostiche ed idrogeologiche;
- redazione del progetto esecutivo degli interventi e del monitoraggio *ante operam*;
- acquisizione delle autorizzazioni e di quant'altro necessario per la cantierabilità delle opere e degli impianti connessi;
- acquisizione di aree interessate dagli interventi e dalle cantierizzazioni;
- sottoscrizione di accordi bonari con le proprietà delle aziende interferenti con le aree interessate all'intervento ferroviario;

Sempre in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali.

E' evidente, per il Comune di San Bonifacio, l'importanza di tale progettazione prevista per l'attuazione degli interventi preliminari atteso che il suo territorio viene inciso pesantemente dai lavori essendo presenti ben 3 cantieri per circa 130.000 mq oltre alle aree tecniche e di stoccaggio.

Per quanto riguarda la fase esecutiva in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo deve contenere le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale.

Rispetto a tale prescrizione il Comune di San Bonifacio intende chiedere, mediante un'osservazione, l'inserimento di meccanismi procedurali che gli consentano un costante collegamento con il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l'opera eserciteranno sia sull'ambiente che sulla collettività.

In base alle prescrizioni del CIPE in fase di sviluppo del progetto definitivo, si dovrà procedere ad una serie di misure negli edifici posti in prossimità di elettrodotti (di progetto) per verificare se le radiazioni non siano superiori a quelle di legge.

Nella documentazione del progetto definitivo non è chiaro se il controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto

negli edifici posti in prossimità dello stesso avverrà in fase di sviluppo del progetto definitivo o successivamente.

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

In base alle prescrizioni del CIPE le opere di mitigazione ambientale, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto *ante-operam/post-operam*.

Sempre in base a tali prescrizioni viene previsto dal CIPE che tutte le opere dovranno essere eseguite con standard qualitativo elevato, derivato dall'analisi di analoghi interventi già realizzati in ambito europeo.

Si chiede di prestare particolare attenzione allo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale.

In particolare per il ripristino dei terreni coltivati nelle tratte dei sottopassi anche ad uso agricolo e nelle trincee, si chiede che il progetto definitivo preveda la possibilità di un riutilizzo pubblico da parte della collettività.

In base alle prescrizioni del CIPE nel progetto definitivo dovrebbe essere approfondita l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei recettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, con particolare riguardo ai piani alti degli edifici, prevedendo delle simulazioni di approfondimento condotte con e senza mitigazioni, al fine di valutare l'efficacia delle stesse, ed i risultati dovranno essere riferiti a punti rappresentativi della posizione, anche in altezza, dei recettori.

Il CIPE ha anche imposto che le opere di mitigazione garantiscano almeno il rispetto dei limiti di rumore previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998 in corrispondenza di tutti i recettori e che eventuali ulteriori interventi mitigativi, rispetto a quanto indicato nel progetto preliminare, che risultassero necessari a seguito degli approfondimenti specifici per conseguire la conformità ai limiti di rumore, andranno definiti e dimensionati nel progetto definitivo approfondendo l'analisi del clima acustico generato dall'opera in corrispondenza dei ricettori.

Per un miglior inserimento paesaggistico dovrà essere valutata la possibilità di utilizzare, per la protezione acustica, elementi naturali in luogo dei pannelli fonoassorbenti con misure di mitigazione da verificare anche mediante la concertazione con gli enti locali interessati nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva.

SCHEDE DA 1 A 7
Strada "Porcilana EST"

La Porcilana EST è la strada prevista in affiancamento alla Linea AV/AC dal Km 21+700 fino al Km 25+361,96, dove sottopassa la linea stessa per arrivare a nord fino alla SR11.

Tale opera si identifica come una infrastruttura di notevole importanza strategica, inserita nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di San Bonifacio e soprattutto nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Verona.

L'importanza del completamento della SP Porcilana che parte da Verona EST e si interrompe "bruscamente" in corrispondenza di San Bonifacio è riportato anche nella "Relazione Generale" al Progetto Definitivo del GENERAL CONTRACTOR (rif. file codice IN0D01DI2RGMD0000A01C alla pagina 47), di cui se ne riporta uno stralcio:

Il completamento della Porcilana nasce come prolungamento verso est della Tangenziale sud di Verona (dal casello di Verona est) e si interrompe bruscamente in corrispondenza del centro abitato di San Bonifacio, costringendo i flussi viabilistici, leggeri e pesanti, a riversarsi nella viabilità cittadina, con le logiche conseguenze negative in termini di livelli di servizio, pericolosità, emissioni all'interno dell'abitato.

Il prolungamento della Porcilana, che così completa la circonvallazione sud di San Bonifacio, è, come detto, previsto dal PRG vigente e quindi il nuovo tracciato ferroviario deve poter rispettare la congruenza con tale previsione di PRG il che significa che:

- *i cantieri per la realizzazione della nuova linea devono tenere conto della difficoltà/impossibilità di muovere i mezzi pesanti usufruendo della rete viaria urbana esistente;*
- *la mobilità di cantiere, che resterà attiva per anni, richiede la realizzazione di piste asfaltate di notevole larghezza, lungo tutto il territorio comunale;*
- *in particolare la movimentazione delle terre di approvvigionamento e di risulta deve avvenire su percorsi esterni alla città;*

L'attraversamento nord-sud della esistente linea ferroviaria richiederà un percorso in nuova sede, con nuovo scavalco della linea VR-VI.

Questo collegamento potrà essere particolarmente importante anche per la viabilità di accesso al cantiere CO 3.4 al Km 25+700 considerato il fatto che le strade locali che dovrebbero garantirne la viabilità non sono adeguate al passaggio dei mezzi pesanti.

Del resto, senza la costruzione di questa nuova strada, l'entità del taglio ex-novo del territorio di San Bonifacio, previsto con il passaggio a SUD, è così dirompente da essere giustificato solo con la realizzazione dell'opera connessa (Porcilana EST).

Si fa inoltre presente che il Progetto Definitivo nel rispetto della viabilità esistente e di quella in corso di

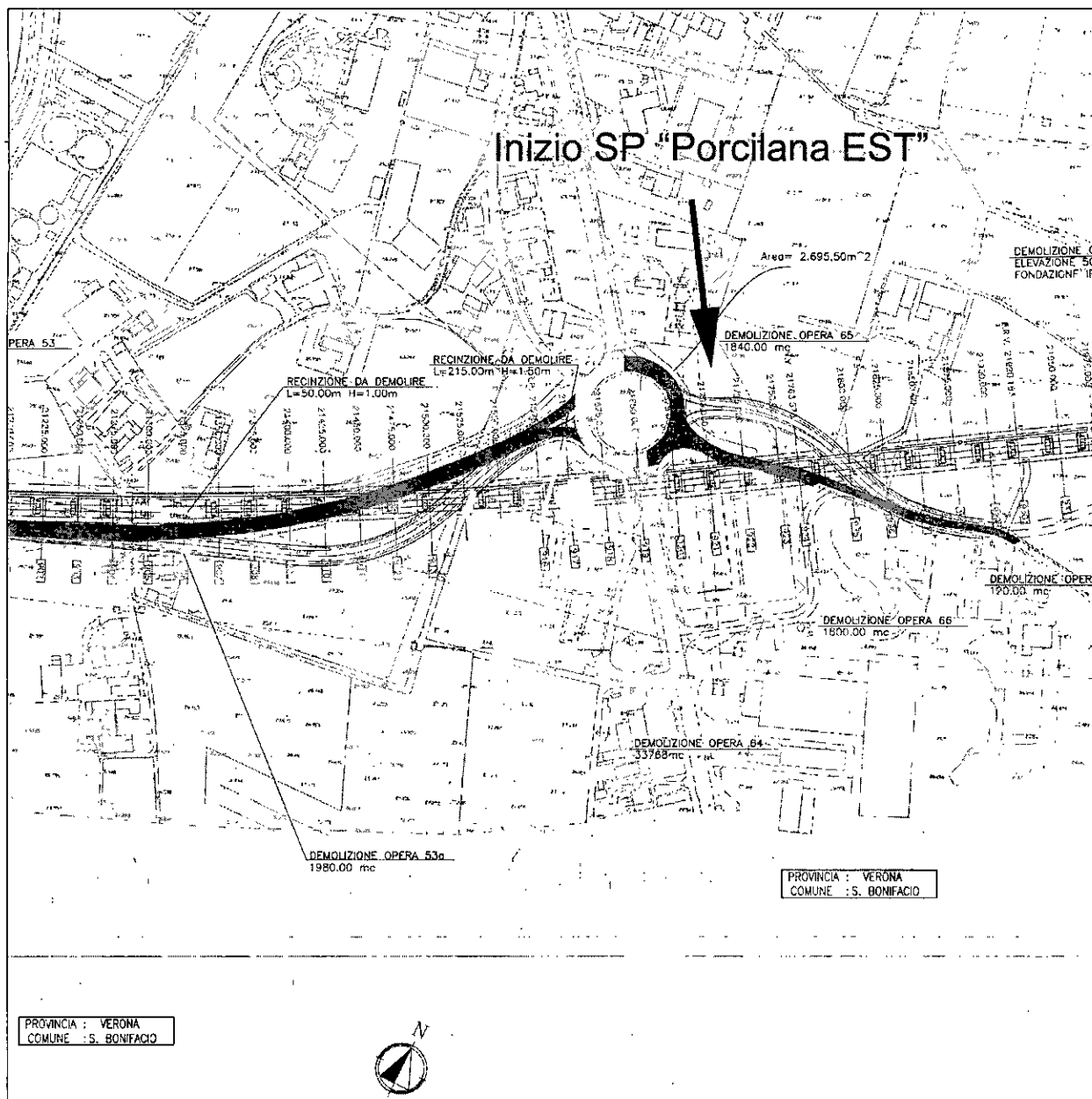
programmazione, prevede già la costruzione di gran parte delle infrastrutture necessarie al completamento della Porcilana EST: restano da prevedere alcuni chilometri di strada piana e un cavalcaferrovia nella Linea Storica così come riportato nella Relazione Generale Illustrativa precedentemente indicata.

Si chiede pertanto che la pista di cantiere dal Km 21+700, venga realizzata a sud della linea AV/AC fino al KM 25+361,96, dove si staccherà dalla linea stessa per portarsi a nord fino alla SR11 attraversando la Linea Storica con un nuovo cavalcaferrovia, come indicato nelle schede seguenti. Questa pista dovrà essere prevista con stabile sottofondo portante e con le stesse caratteristiche tipologiche e dimensionali dell'esistente SP Porcilana, in modo tale da costituire alla fine dell'opera, la SP Porcilana EST.

La presente richiesta è concordata con la Provincia di Verona che ha la competenza della Strada Provinciale Porcilana e con la quale è necessario condividere tutte le osservazioni formulate.

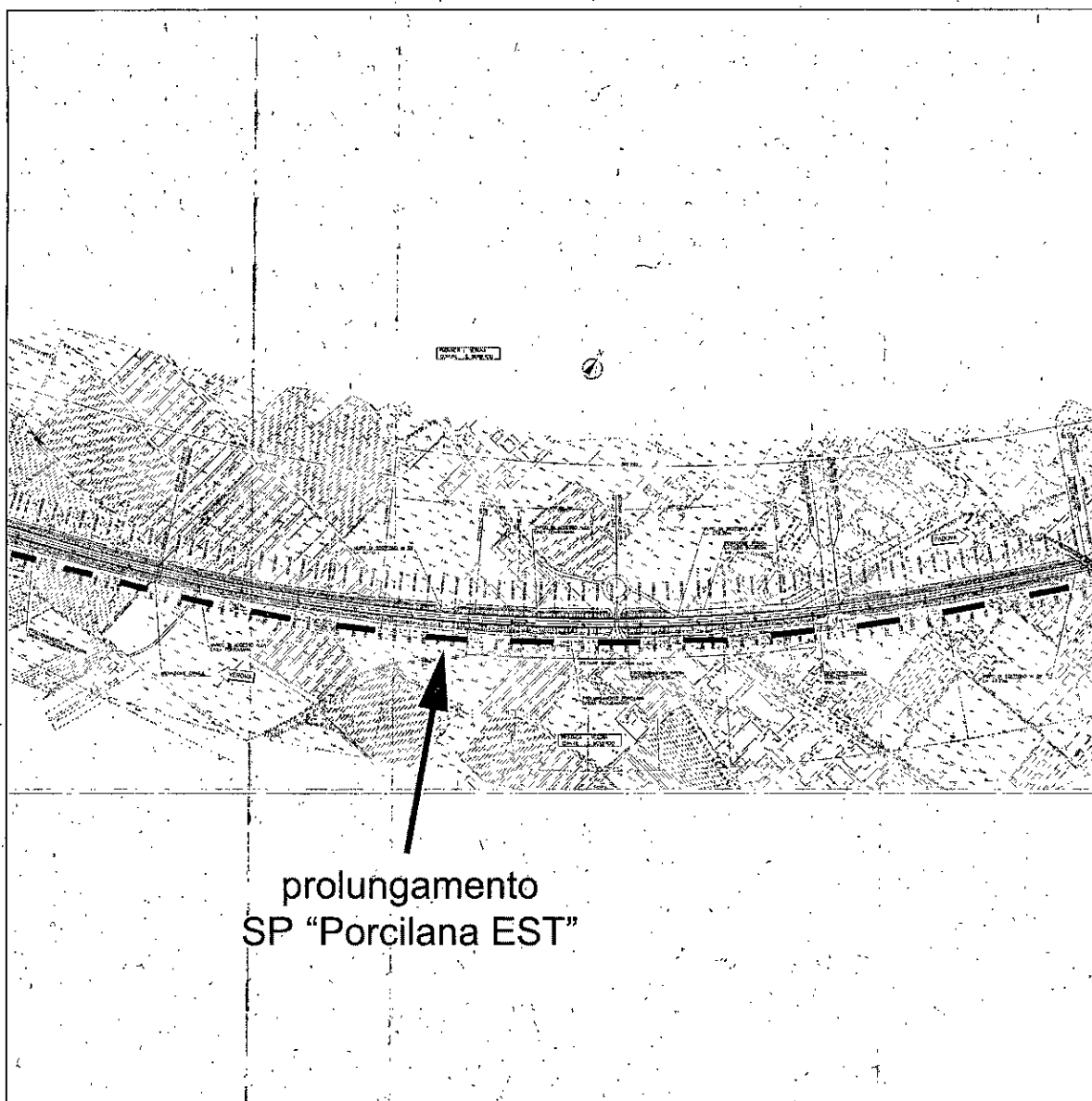
SCHEDA N. 1

(Km 21+525)



SCHEDA N. 3

(Km 22+075 - 24+000)



Criticità

Il tratto in rilevato della Linea AV/AC risulta particolarmente impattante sulla viabilità, inoltre la stessa non sembra funzionare nel mantenimento della viabilità esistente.

La soluzione richiesta è il ripristino del viadotto su Madonna Pellegrina inizialmente ipotizzato, pertanto dovranno essere riviste anche le piste di cantiere.

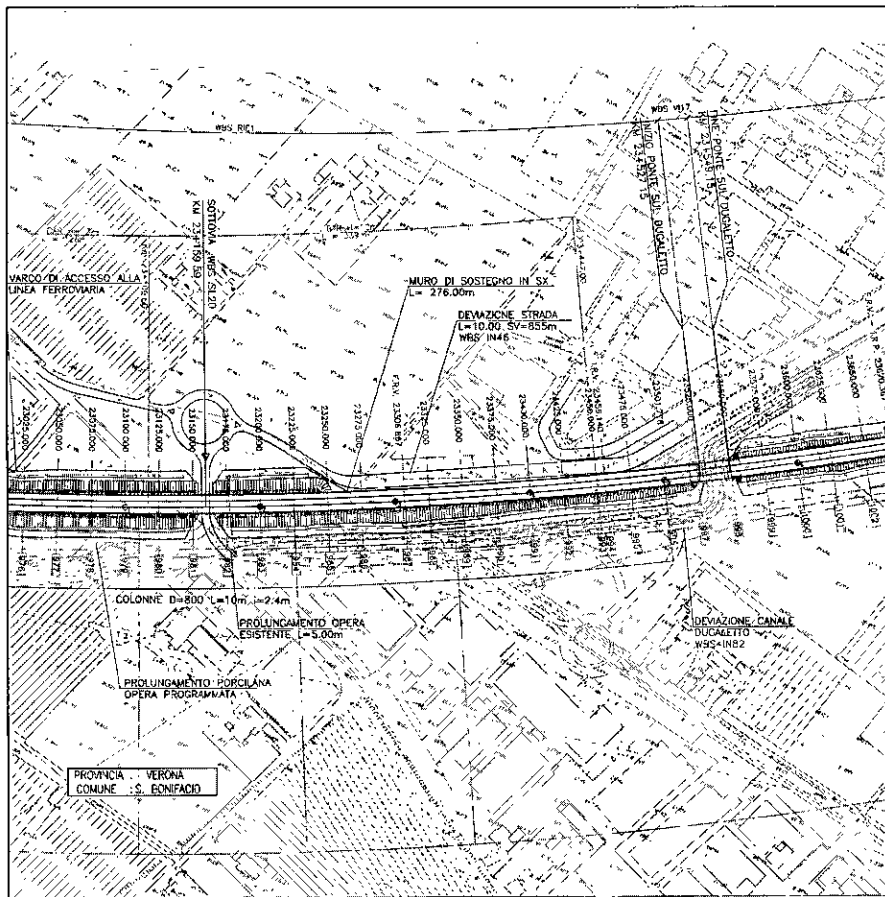
Proposte e soluzioni

La pista di cantiere deve essere a sud della Linea AV/AC e deve identificarsi con il prolungamento della SP Porcilana EST.

SCHEDA N. 4

(Km 23+000 – 23+500)

(soluzione indicata nel Progetto Definitivo)



Criticità

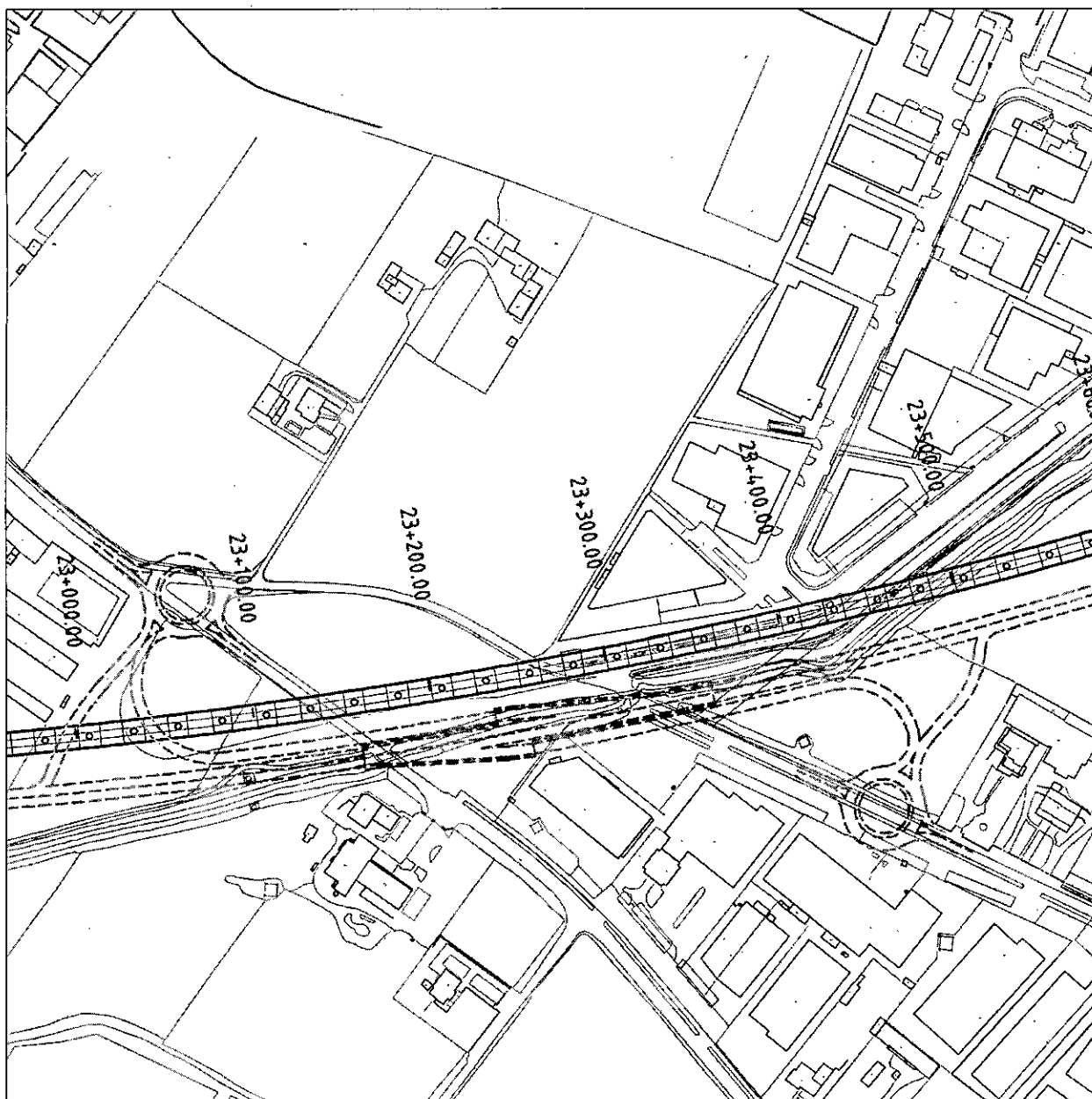
Al Km 23+159,59 è previsto un sottovia che permette il collegamento dei due borghi esistenti a nord e a sud della Linea AV/AC. Il manufatto previsto non consente l'attraversamento delle due strade necessarie per garantire gli svincoli della corsia nord della "Porcilana EST".

Inoltre, sempre a sud dello stesso chilometro, non sono chiari gli accorgimenti messi in atto per far coesistere il "dugaletto" con la Porcilana EST e i relativi svincoli della corsia nord.

Proposte e soluzioni

E' necessaria la previsione di una viabilità di collegamento fra la rotonda a nord e la corsia nord della Porcilana EST.

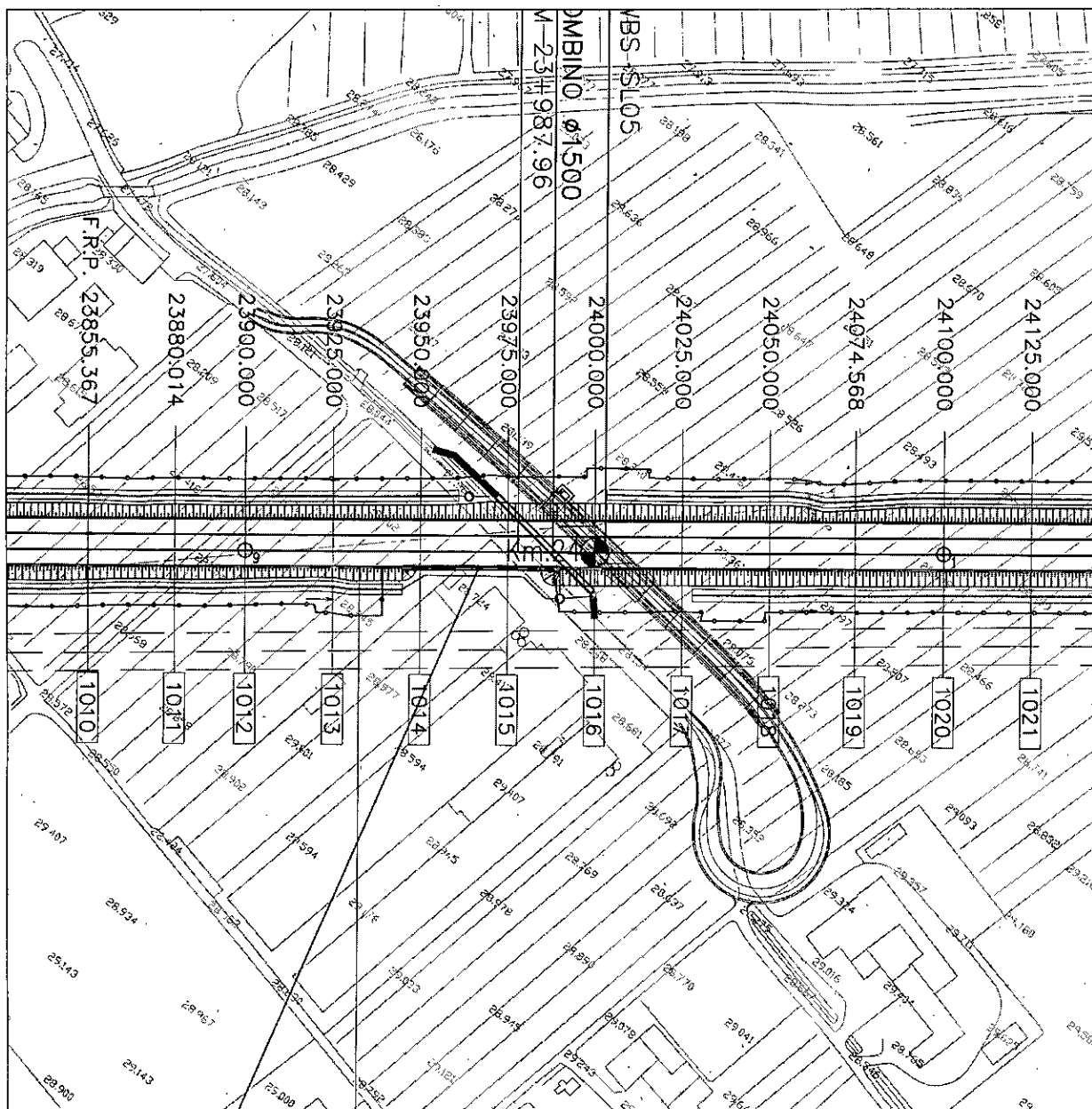
Potrà essere fatto riferimento alla soluzione proposta con linea verde tratteggiata, di seguito riportata, dove il viadotto ipotizzato si identifica come la soluzione idonea a tutte le problematiche.



(dettaglio della soluzione proposta in viadotto)

SCHEDA N. 5

(Km 23+975)



Criticità

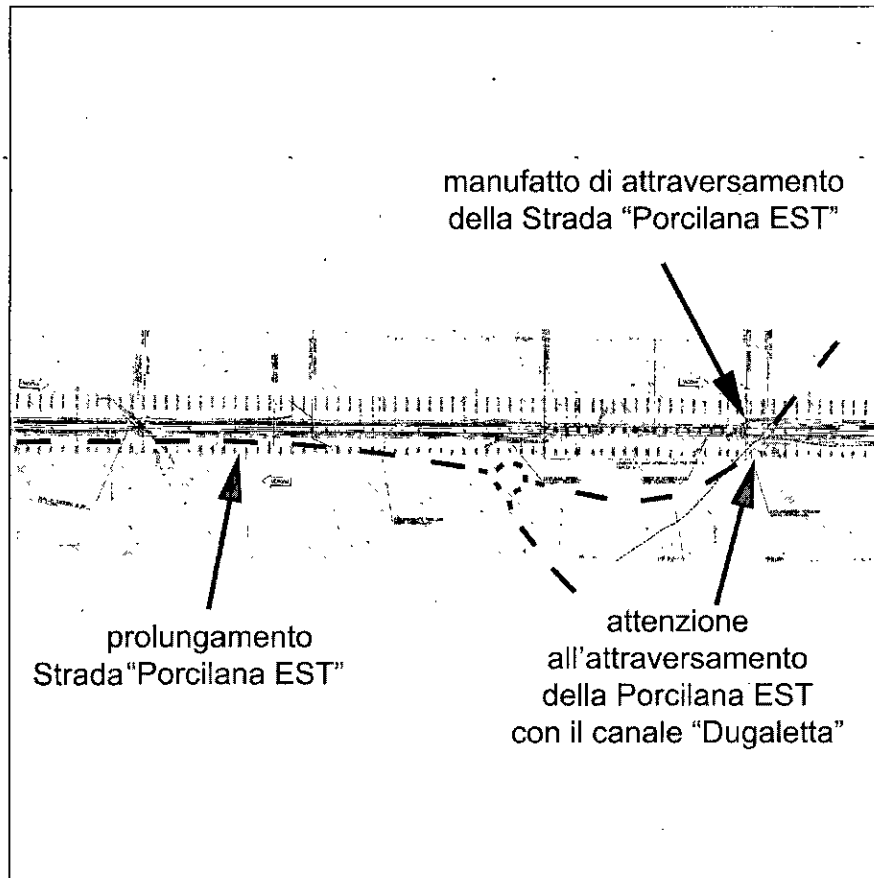
Il sottovia previsto al Km 24+003 (collegamento di Via Casotti con via Tombole) potrebbe non essere adeguato. Risulta particolarmente impattante e non adeguato.

Proposte e soluzioni

E' necessaria una riprogettazione e la ricerca di soluzioni più idonee.

SCHEDA N. 6

(Km 23+725 – 23+855)



Criticità

Circa la pista di cantiere valgono le stesse considerazioni delle schede precedenti. Inoltre:

- il manufatto di attraversamento al Km 25+361,96 ci risulta non essere adeguato;
- l'attraversamento della Porcilana EST con il canale "Dugaletta" potrebbe essere problematico in considerazione del fatto che la Porcilana EST attraversa Via Lobia in trincea o galleria artificiale.

Proposte e soluzioni

Valutare attentamente il posizionamento della rotatoria sulla SP Porcilana al fine di avere il minor consumo di territorio agricolo.

Occorre altresì fare attenzione a prevedere fin da subito il manufatto di attraversamento in sottopasso della Linea AV/AC al Km 25+361,96 con quote compatibili con l'andamento altimetrico della Porcilana EST che in corrispondenza dell'intersezione con la Via Lobia dovrà essere realizzata in trincea (o galleria artificiale).

Inoltre, la larghezza della Porcilana EST, nel sottopasso, dovrà prevedere la presenza di marciapiedi da entrambi i lati.

Il completamento della Porcilana nasce come prolungamento verso est della Tangenziale sud di Verona (dal casello di Verona est) e si interrompe bruscamente in corrispondenza del centro abitato di San Bonifacio, costringendo i flussi viabilistici, leggeri e pesanti, a riversarsi nella viabilità cittadina, con le logiche conseguenze negative in termini di livelli di servizio, pericolosità, emissioni all'interno dell'abitato.

Il prolungamento della Porcilana, che così completa la circonvallazione sud di San Bonifacio, è, come detto, previsto dal PRG vigente e quindi il nuovo tracciato ferroviario deve poter rispettare la congruenza con tale previsione di PRG il che significa che:

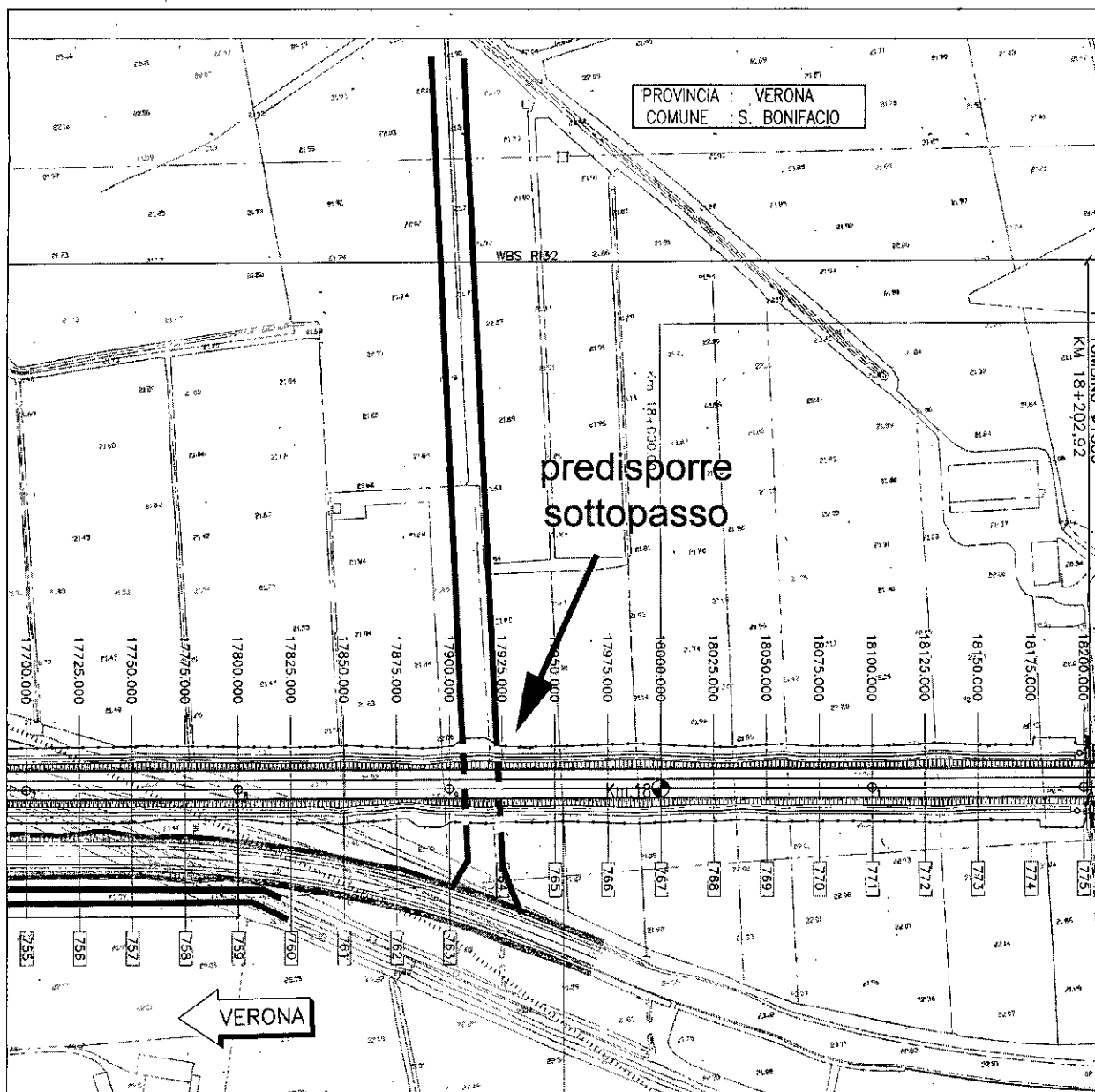
- i cantieri per la realizzazione della nuova linea devono tenere conto della difficoltà/impossibilità di muovere i mezzi pesanti usufruendo della rete viaria urbana esistente;*
- la mobilità di cantiere, che resterà attiva per anni, richiede la realizzazione di piste asfaltate di notevole larghezza, lungo tutto il territorio comunale;*
- in particolare la movimentazione delle terre di approvvigionamento e di risulta deve avvenire su percorsi esterni alla città;*
- l'attraversamento nord-sud della esistente linea ferroviaria richiederà un percorso in nuova sede, con nuovo scavalco della linea VR-VI.*

SCHEDE DA 8 A 28

Osservazioni su criticità puntuali di particolare rilevanza
per il forte impatto sul territorio comunale
(attraversamenti, svincoli, passaggi agricoli)

SCHEDA N. 8

(Km 17+900 e prossimi)



Criticità

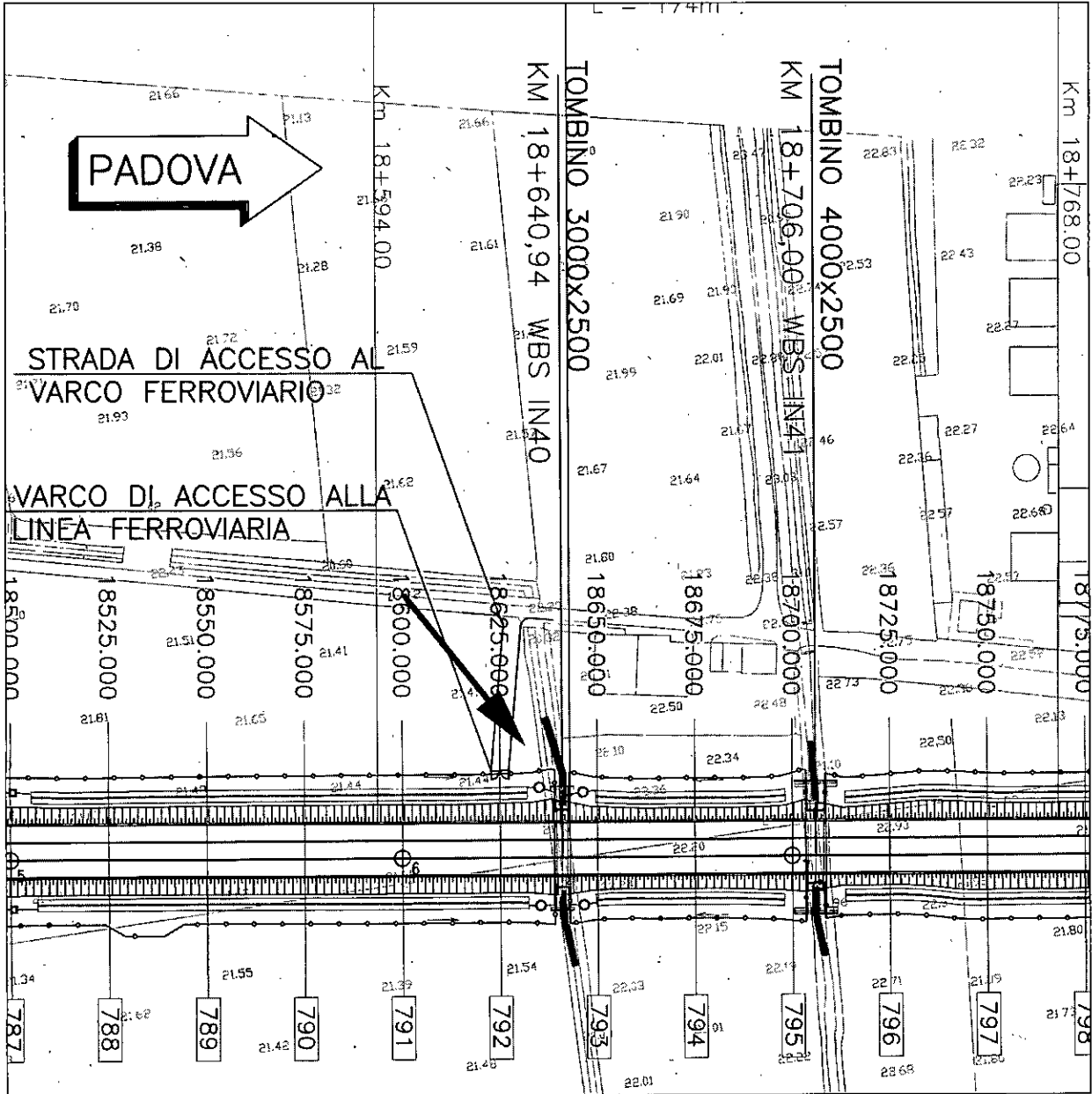
Al Km 17+915 la Linea AV/AC interferisce con la Strada di Progetto, e relativa Variante Urbanistica parziale n. 70 al P.R.G., approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 45 del 31.07.2015.

Proposte e soluzioni

In corrispondenza di tale intersezione deve essere garantito il sottopasso della linea ferroviaria. In alternativa potrà essere valutata una controstrada fino alla rotonda.

SCHEDA N. 9

(Km 18+640)



Criticità

Tombino di passaggio dei mezzi agricoli al Km 18+640,94. Le dimensioni sono troppo esigue.

Proposte e soluzioni

Occorre prevedere un ampliamento per favorire il passaggio dei mezzi agricoli.

SCHEDA N. 10
(Km 18+775 e prossimi)



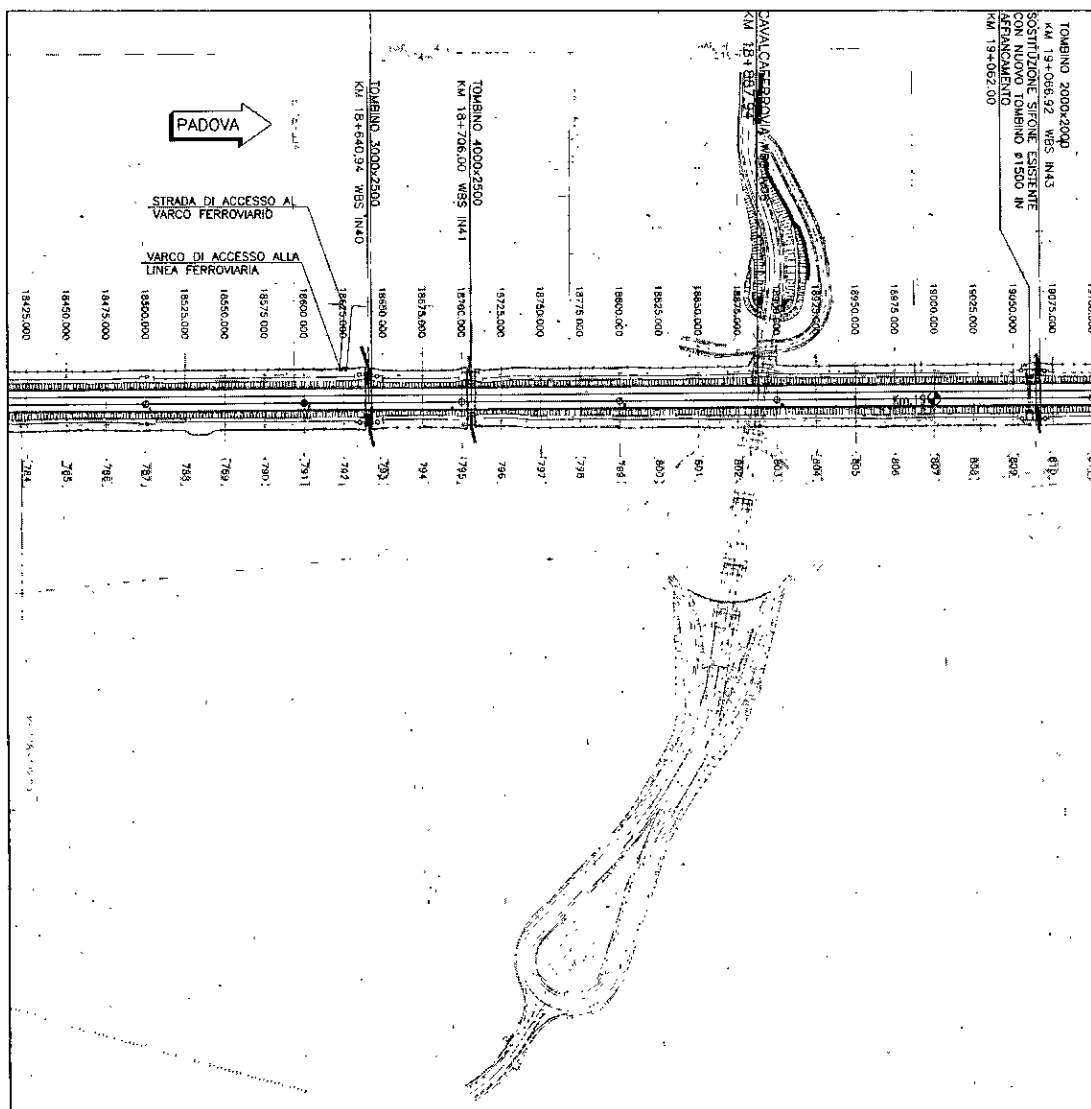
Criticità

A nord ovest del fabbricato industriale "Grena", intorno al Km 18+775 sono indicate due strade oggetto di esproprio (indicate con frecce rosse) per le quali non si comprendono le motivazioni di acquisizione.

Proposte e soluzioni

Verificare la progettazione ed eventualmente stralciare le medesime dal programma di esproprio.

SCHEDA N. 11
(Km 18+900 e prossimi)



Criticità

Dal Km 18+675 al Km 19+100 il sistema di smistamento viario appare assai complesso. La presenza di un cavalcavia nord-sud che sovrapporrebbe la Linea AV/AC costringe i veicoli a lunghi percorsi. L'utilizzo del suolo agricolo appare poi esagerato. Inoltre, le pendenze sembrano ostacolare i mezzi agricoli. Complessivamente il manufatto risulta particolarmente impattante, non funzionale e inutile al fine del mantenimento della viabilità esistente.

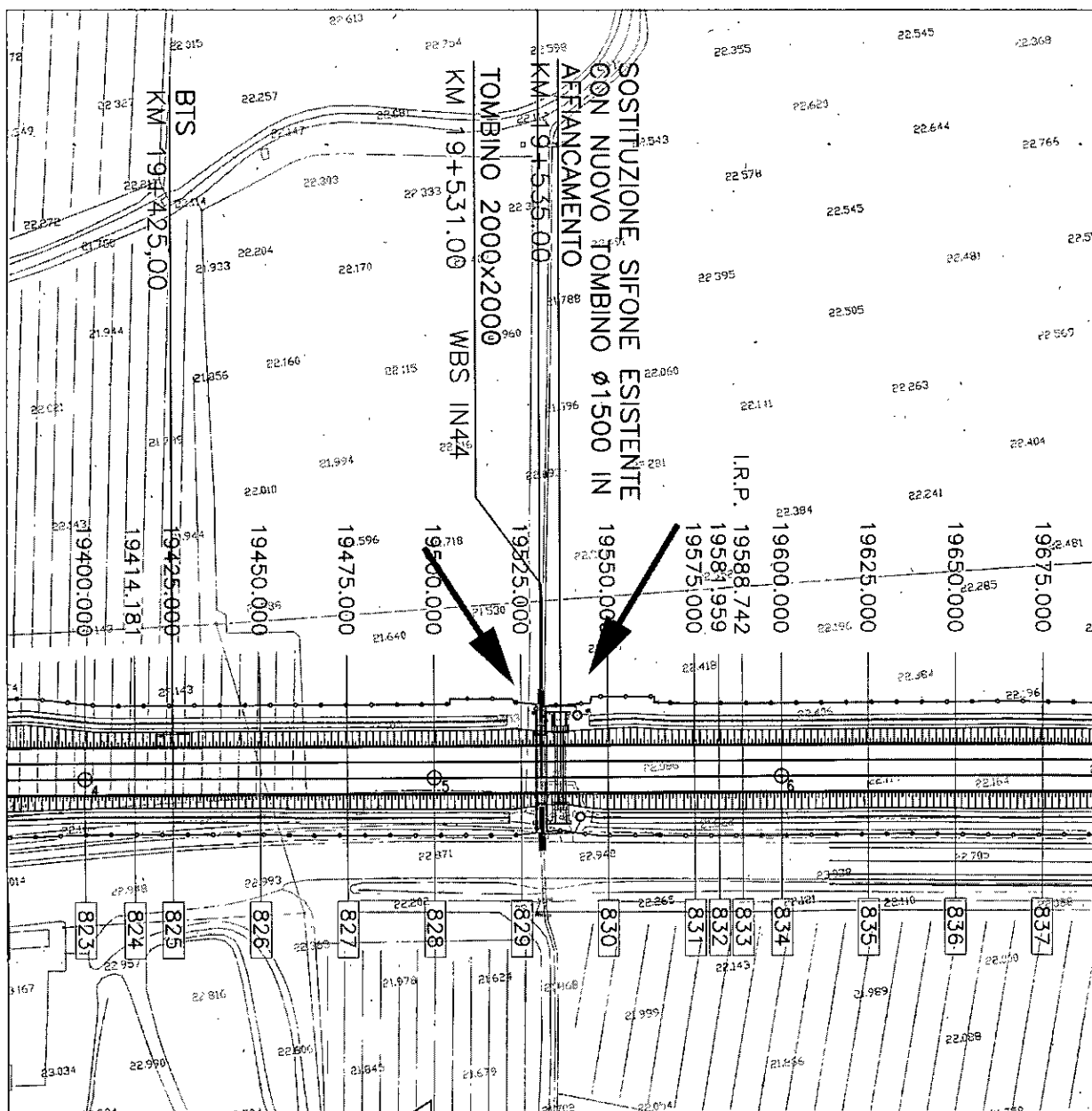
Proposte e soluzioni

Si propone di ristudiare il manufatto con una soluzione che privilegi la conservazione del sistema viario tuttora esistente, e preveda un abbassamento della rotonda, o un rialzo del sedime ferroviario, oppure una combinazione dei due casi (abbassamento rotonda e rialzo linea ferroviaria.)

Si evidenzia inoltre di porre particolare attenzione anche al sistema di deflusso e di smaltimento delle acque in presenza di piovosità eccezionali.

SCHEDA N. 12

(Km 19+535)



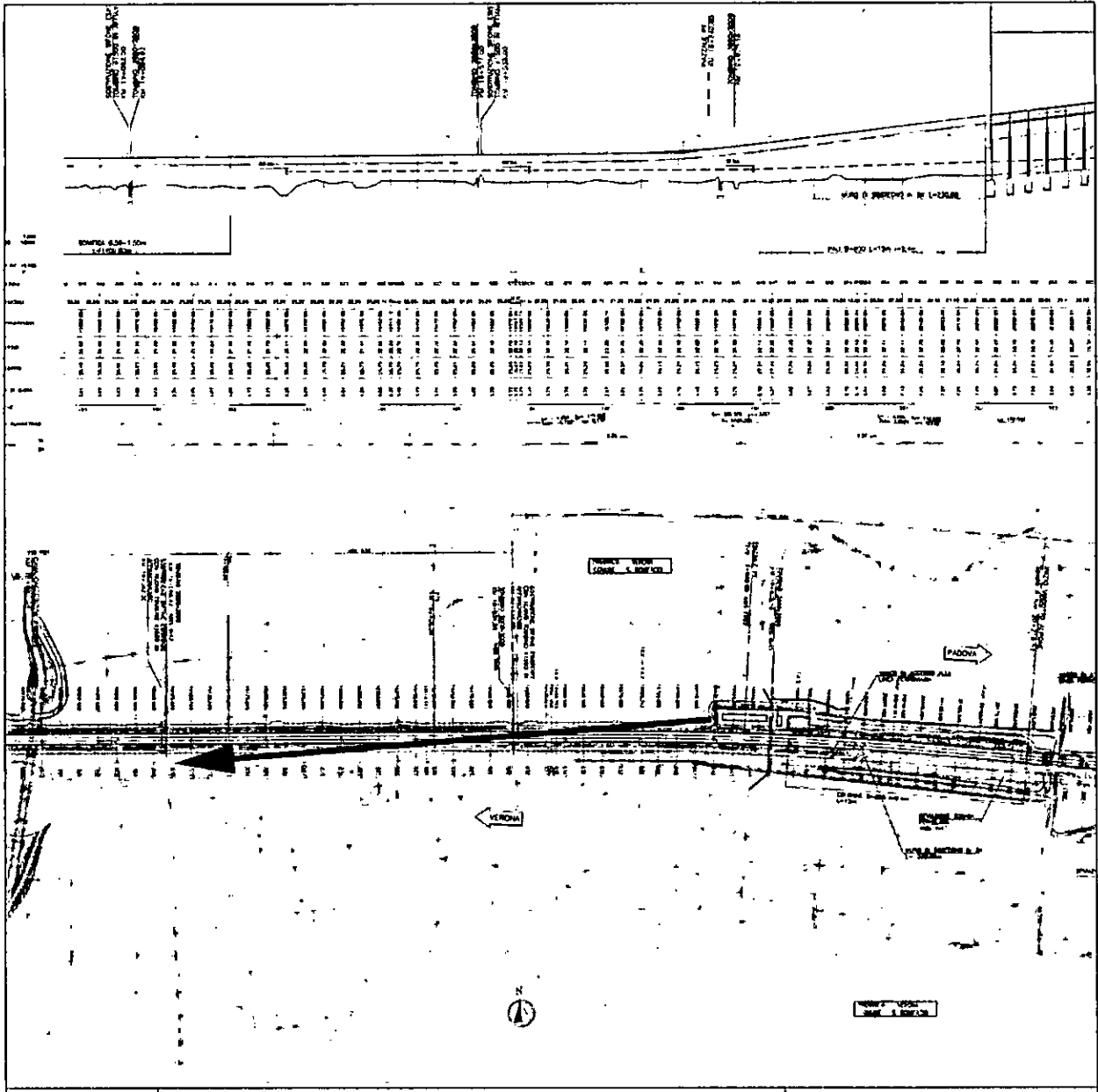
Criticità

In corrispondenza dei Km 19+531 e Km 19+535 sono presenti due tombini di ampiezza non adeguata al passaggio dei mezzi agricoli.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'ampliamento degli stessi.

SCHEDA N. 13
(Km 19+870)



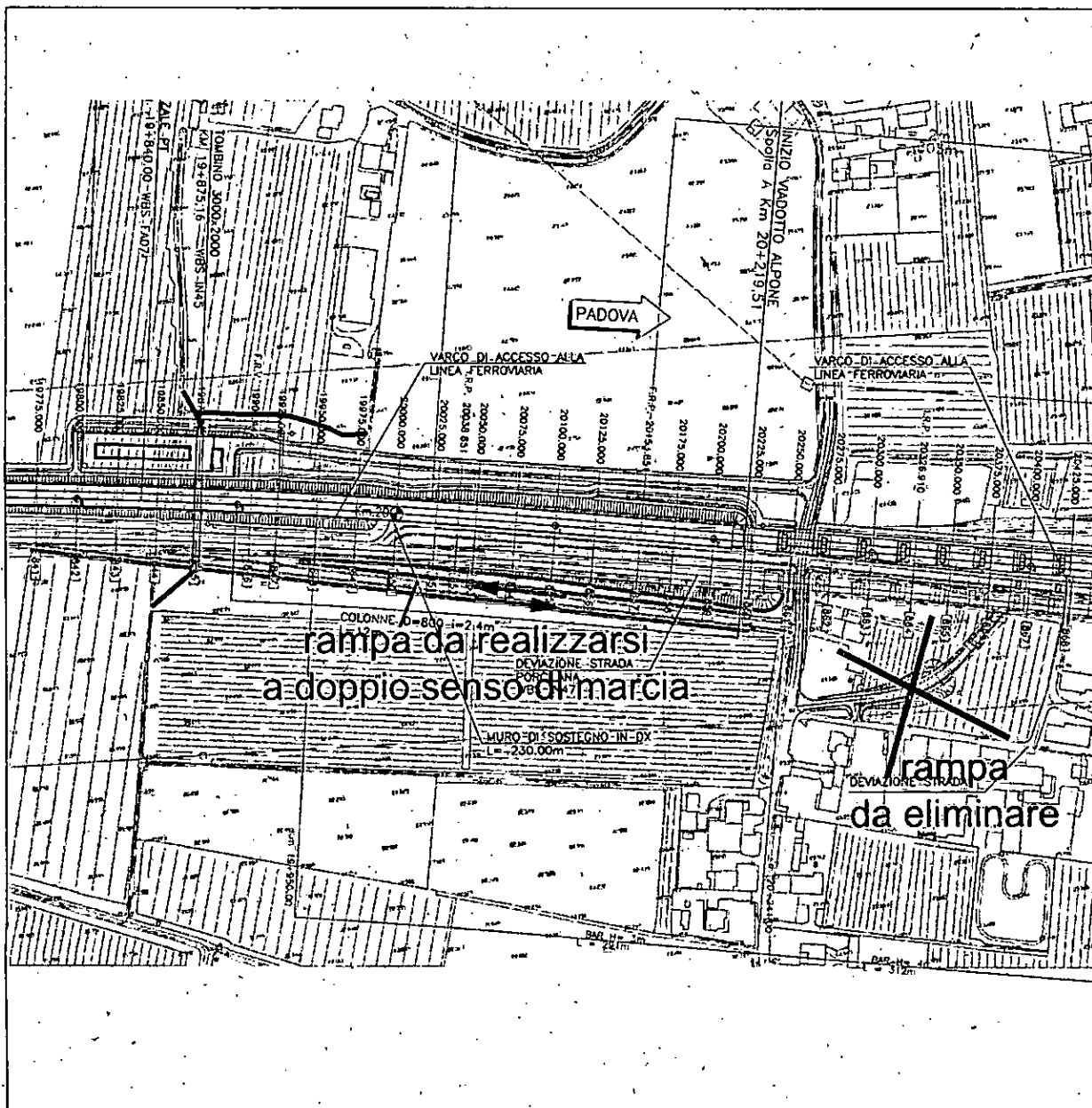
Criticità

La sottostazione prevista dal Km 19+800 al Km 19+900 occupa una superficie suolo agricolo che potrebbe essere risparmiato trasferendo la stessa in un relitto che si trova nelle vicinanze.

Proposte e soluzioni

Spostamento della stazione elettrica nella "lente" di terreno compresa tra la SP Porcilana EST e Linea AV/AC, con indicato nell'allegata mappa, oppure prima della rotatoria.

SCHEDA N. 14
(Km 19+850 - 20+400)



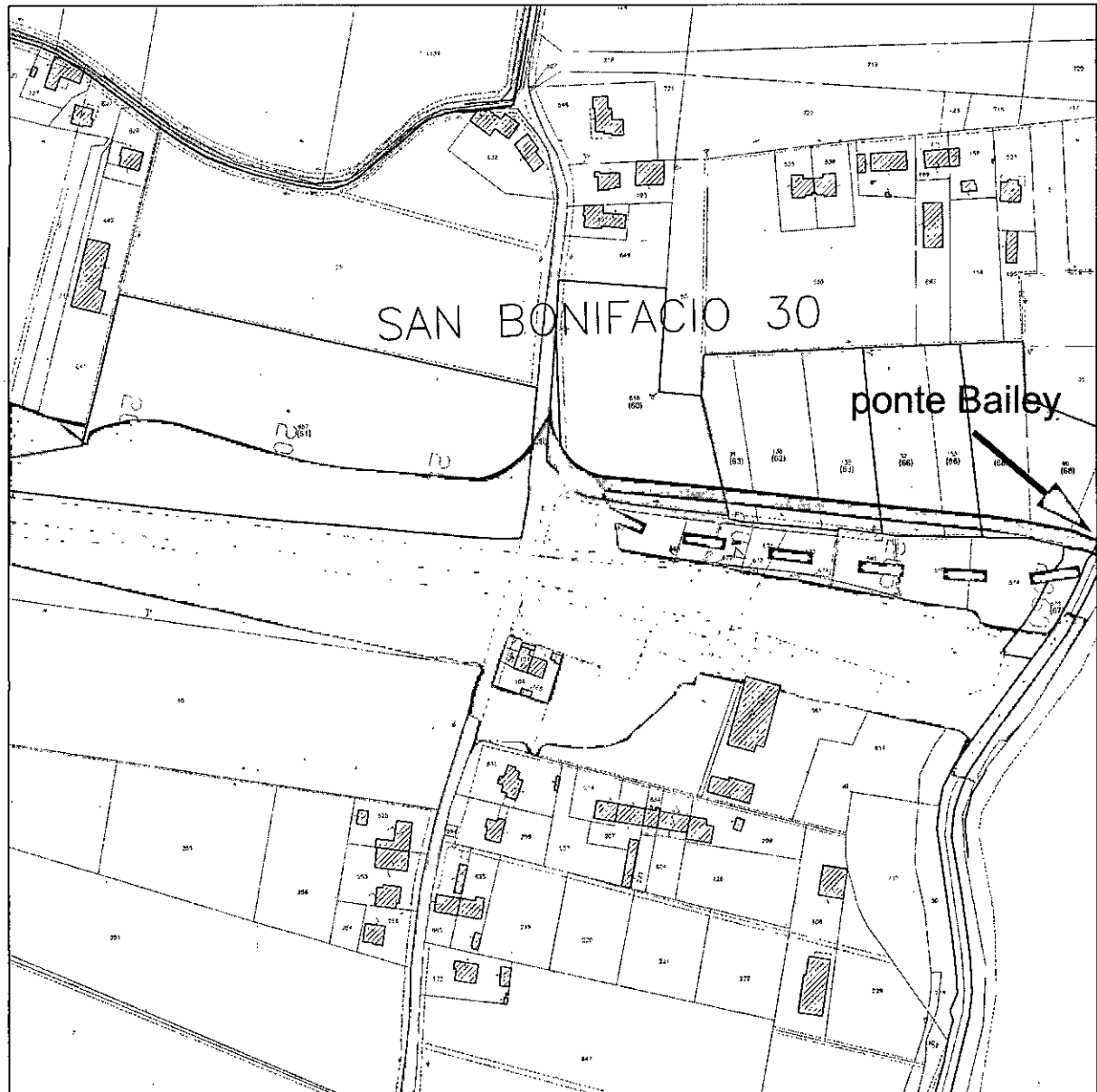
Criticità

La rampa di accesso per immettersi in SP Porcilana verso Vicenza appare molto corta ed impegna notevolmente i mezzi pesanti.

Proposte e soluzioni

Appare senz'altro preferibile un percorso più lungo e meno pendente, la cui soluzione è meglio illustrata in planimetria.

SCHEDA N. 15
(Km 20+275 – 20+750)



Criticità

Dal Km 20+275 è prevista una strada temporanea che attraversa il fiume Alpone con un ponte Bailey. La strada corre a nord della ferrovia tagliando numerosi vigneti.

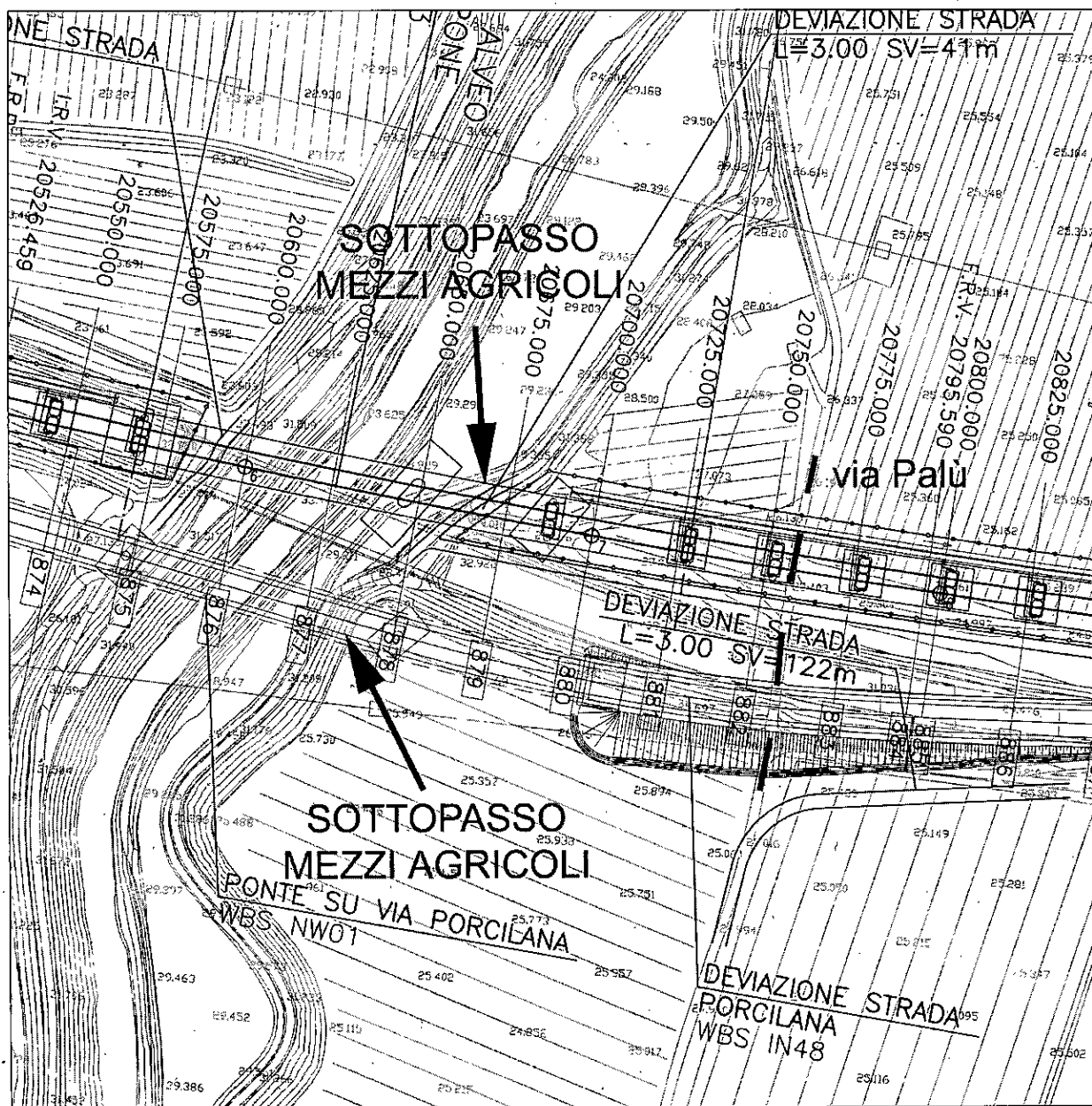
Proposte e soluzioni

Si chiede di:

- far passare la strada più a sud, come indicato nella mappa con linea tratteggiata rossa.
- collegare la sopracitata strada con la via Palù, sita sul lato est dell'Alpone, attraverso il ponte Bailey;
- rendere permanenti, anche dopo la fine dei lavori, sia la strada che il ponte.

SCHEDA N. 16

(Km 20+675)



Criticità

In corrispondenza del Km 20+675 i sottopassi della Linea AV/AC e della SP "Porcilana" non risultano idonei a garantire l'attraversamento dei mezzi agricoli (mietitrebbie). Inoltre, non viene ripristinato il sottopasso di Via Palù.

Proposte e soluzioni

E' necessario che i sottopassi sopra richiamati siano idonei a garantire l'attraversamento dei mezzi agricoli (mietitrebbie). E' necessario garantire la viabilità di Via Palù, come indicata con tratteggio rosso in mappa.

SCHEDA N. 17
(Km 21+000 e prossimi)

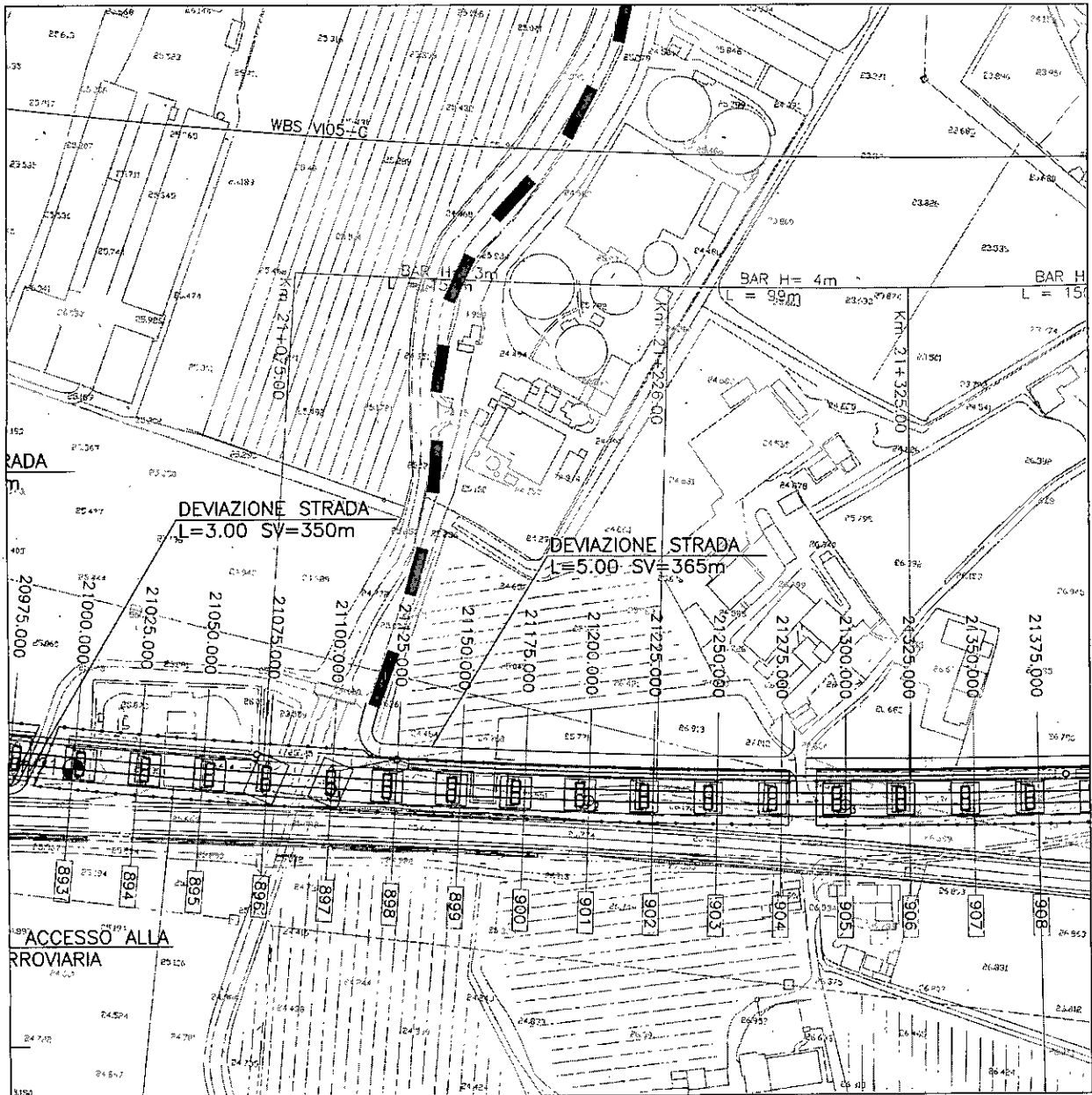
Criticità / Esistente

Il Cantiere Operativo CO 3.1 di Via Fossa Bassa è composto da due parti: una a NORD e l'altra a SUD della linea AV/AC.

Proposte e soluzioni

Si propone che l'appezzamento a NORD venga acquisito via definitiva e che alla fine dei lavori venga ceduto al Comune per un utilizzo di Pubblica Utilità.

SCHEDA N. 18
(Km 21+125)



Criticità / Esistente

La nuova controstrada a nord della linea AV/AC parte dal Km 21+275 (angolo di Domus Quietae), arriva a Via Palù in corrispondenza del Km 20+875.

Proposte e soluzioni

Si propone che al Km 21+125 si dirami una strada che in direzione NORD permetta di raggiungere l'abitato di Via Ciro Menotti, come individuata con tratteggio rosso nell'allegata mappa.

SCHEDA N. 19

(Km 22+400 e prossimi)

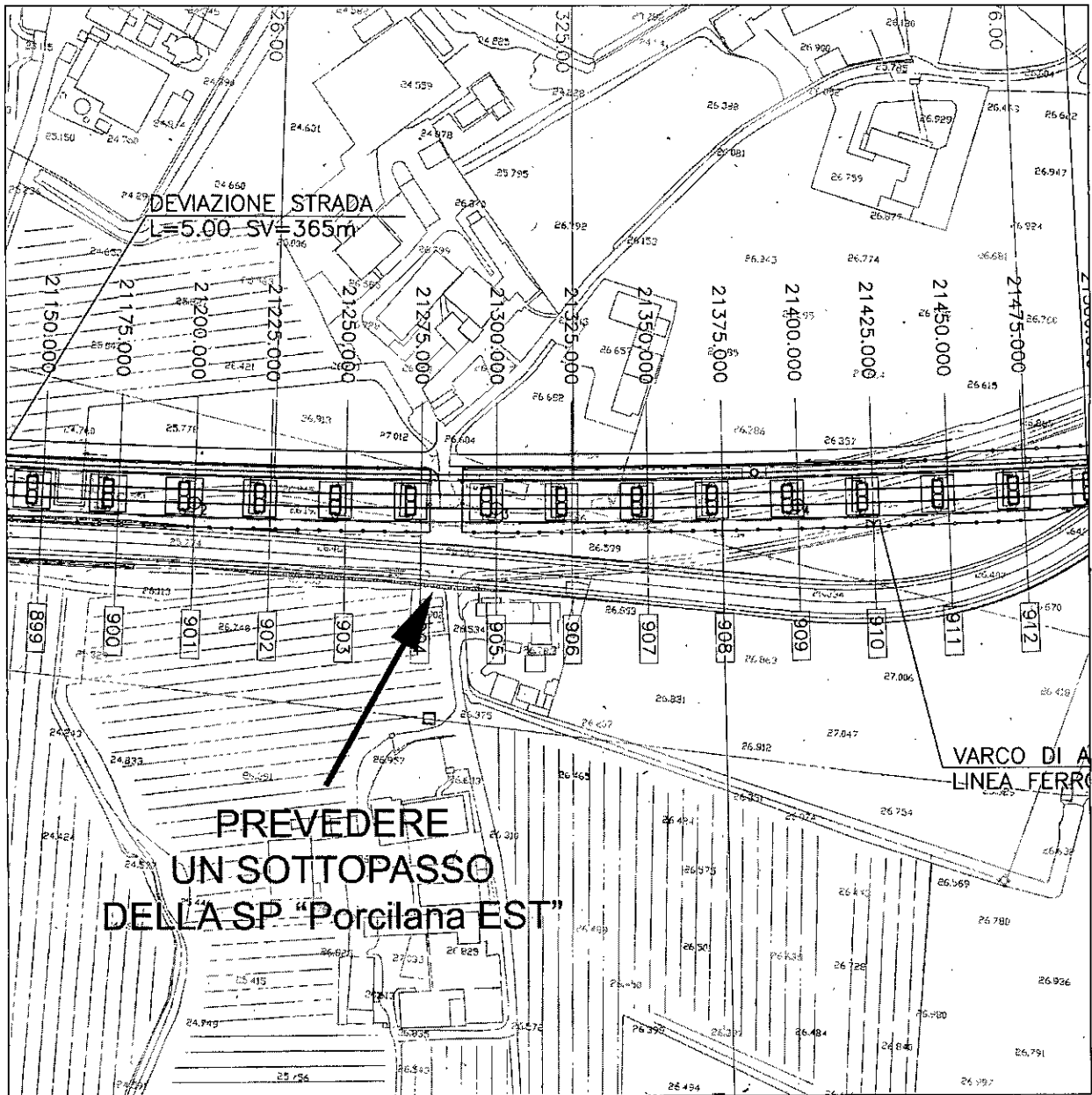
Criticità / Esistente

Al Km 22+400 sono previsti due cantieri CO 3.3 e CI 3.2:

Proposte e soluzioni

Si propone di spostare i cantieri in una nuova area da individuare con l'Amministrazione.

SCHEDA N. 20
(Km 21+275)



Criticità

Si osservi che al Km 21+275,50 esiste la possibilità di sotto passare la Linea AV/AC, mentre è impedito il sottopassaggio del SP "Porcilana".

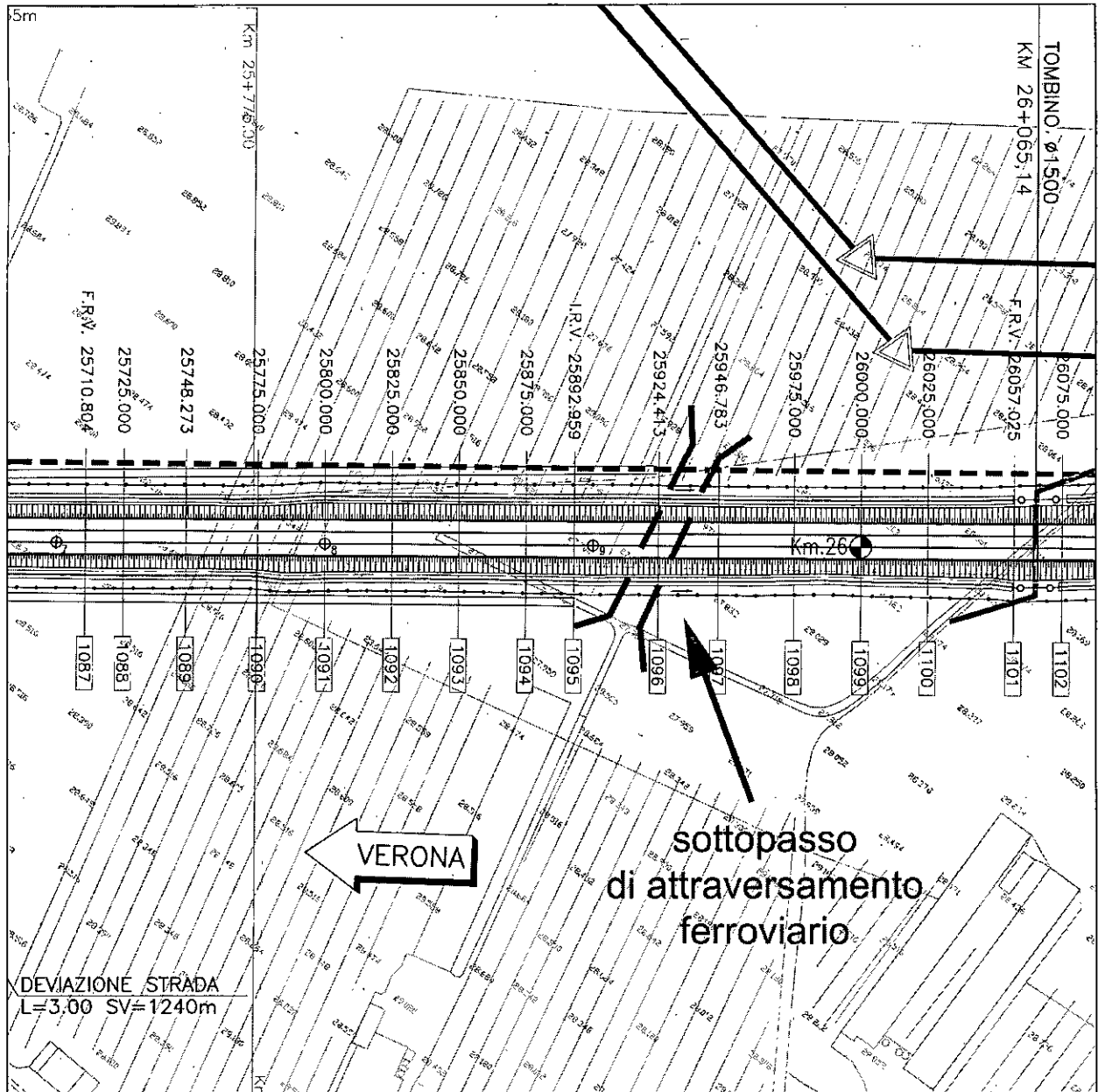
Proposte e soluzioni

Al fine di garantire il collegamento tra i due borghi posti rispettivamente a Nord della Linea AV/AC e a sud della SP "Porcilana" è necessaria la realizzazione di un sottopasso della SP "Porcilana".

In alternativa deve essere studiata una strada di uscita autonoma per il borgo a sud.

SCHEDA N. 21

(Km 25+930)



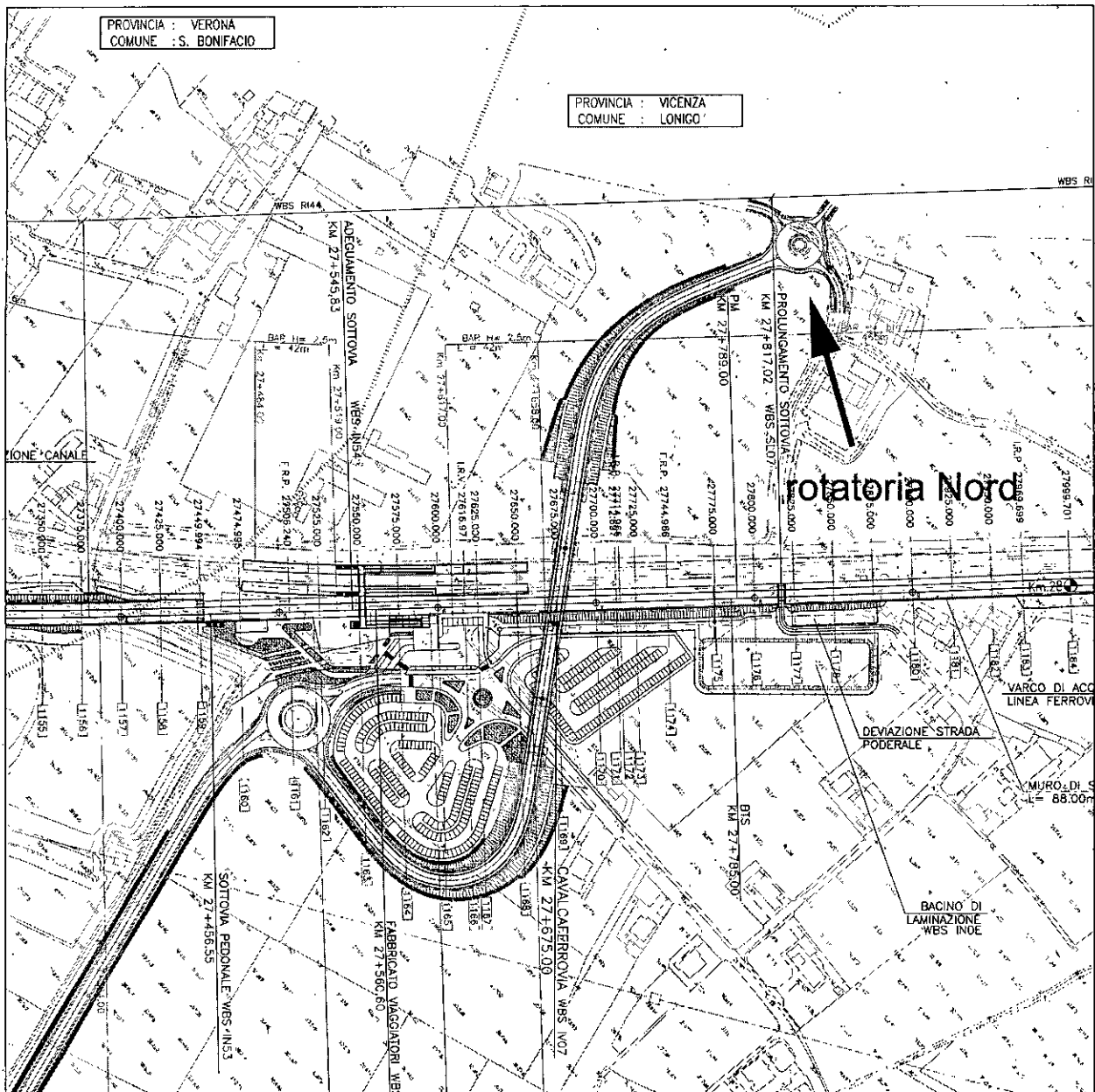
Criticità

Divisione del fondo agricolo e impossibilità di collegamento funzionale del fondo

Proposte e soluzioni

E' necessario che venga realizzato un sottopasso idoneo al collegamento e all'attraversamento dei mezzi agricoli (mietitrebbie).

SCHEDA N. 23
(Km 27+600 e prossimi)



Criticità

I manufatti e le infrastrutture sono nel Comune di Lonigo, a confine con la frazione di Locara di San Bonifacio, e le opere generano un impatto non indifferente con la stessa frazione di Locara.

La rotatoria Nord del cavalcaferrovia della Stazione di Lonigo non consente un'adeguata viabilità dei mezzi pesanti.

Proposte e soluzioni

E' necessario il raccordo con la programmata strada prevista nel territorio di Lonigo che collega la frazione di Madonna di Lonigo con la SR11.

SCHEDA N. 24

Viabilità

Criticità

La cantierizzazione interessa numerose strade comunali esistenti che, tuttavia, presentano uno stato di fatto inadeguato per il transito di mezzi pesanti.

Proposte e soluzioni

Le strade comunali che saranno utilizzate come viabilità di cantiere dovranno essere compatibili con il D.M. 05.11.2001. Qualora necessario dovranno essere ampliate le carreggiate fino a mt. 7,00 complessivi con successiva cessione al Comune dell'ampliamento, tali strade dovranno essere mantenute sempre in buone condizioni.

SCHEDA N. 25

Fase esecutiva dei lavori – mitigazioni

Criticità

Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell'opera.

La progettazione non sembra prendere adeguatamente in considerazione dei danni temporanea derivanti dal passaggio dei mezzi pesanti e dalle lavorazioni di cantiere su tutto il territorio comunale.

Proposte e soluzioni

- a) Il territorio del comune di San Bonifacio è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e SR11, ferrovia, strada provinciale Porcilana e altre strade di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengano imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia...) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;
- b) Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;
- c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento;
- d) Si richiede che le strade esistenti utilizzate per il trasporto vengano lateralmente piantumate e che prevedano uno spazio ciclo-pedonale.
- e) Si richiede che venga prescritto al general contractor di predisporre un cronoprogramma dei lavori al fine di predisporre ulteriori ed adeguate misure di contenimento dell'impatto ambientale e progettare piani per la viabilità alternativa inter ed intra-comunale.

SCHEDA N. 26

Recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazione

Criticità

Il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali. E' evidente, per il Comune di San Bonifacio, l'importanza di tale progettazione prevista per l'attuazione degli interventi preliminari atteso che il suo territorio viene inciso pesantemente dai lavori essendo presenti ben 3 cantieri per circa 130.000 mq oltre alle aree tecniche e di stoccaggio.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con il Comune di San Bonifacio per quanto riguarda i cantieri di competenza

SCHEDA N. 27

Criteria di stima in materia di determinazione delle indennità di esproprio

Criticità

La relazione generale del progetto non quantifica in modo puntuale i criteri di stima adottati in materia di determinazione delle indennità di esproprio, operando un mero rinvio alle norme di legge.

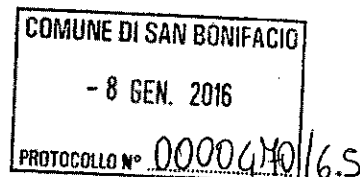
Proposte e soluzioni

In analogia a quanto previsto nella progettazione delle più recenti opere pubbliche (es. Linea AC/AV Milano – Venezia, Lotto funzionale Brescia – Verona) si richiede che vengano predefiniti dei criteri di stima dell'indennità espropriativa che, in funzione della distanza lineare dal nuovo tracciato ferroviario, garantiscano l'equità e l'omogeneità dell'indennità provvisoria di esproprio.

SCHEDA N. 28

Associazione di categoria Coldiretti

Sono pervenute le Osservazioni da parte dell'Associazione di categoria Coldiretti, di cui al protocollo comunale n. 0000470/6.5 del 08.01.2016 che vista la rilevanza pubblica, si ritiene di accogliere e riportare di seguito.



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 Italferr 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 Dirigente
Giuseppe Ruffini

Il Presidente
Stefano Valentini

*** **

5) MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E DI COMPENSAZIONE A FAVORE DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO.

L'opera pubblica in progetto comporterà nel Comune di San Bonifacio una modificazione del territorio e della vita dei cittadini sia di carattere permanente che di carattere temporaneo.

In considerazione dell'impatto sull'ambiente e delle criticità testé evidenziate, si ritiene di fondamentale importanza che vengano previste adeguate misure di mitigazione e di compensazione a favore dei cittadini del Comune di San Bonifacio.

È noto che l'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 ha modificato il Codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina riguardante le infrastrutture strategiche prevedendo espressamente che le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera.

In tal senso si ritiene prioritario mitigare maggiormente l'impatto ambientale zone abitate che risultano più prossime alla nuova linea AV/AC ed alle opere correlate.

In linea generale, è inoltre prioritario che il forte impatto della cantierizzazione sulla viabilità, da mitigarsi per tutta la durata dei lavori con adeguate barriere anti rumore e per il contenimento delle polveri, venga capitalizzato nella prospettiva di riqualificazione della rete stradale intra ed intercomunale.

Tanto premesso, il Comune di San Bonifacio richiede che vengano previsti due livelli di compensazione ambientale e sociale.

Da un lato, si richiede che vengano previste misure di mitigazione e compensazione per le specifiche criticità evidenziate nelle osservazioni di cui al punto precedente.

Dall'altro, proprio **in considerazione del complessivo impatto su tutta la comunità, si richiede che vengano predisposte opere di compensazione ambientale e sociale di interesse pubblico nella prospettiva di un ristoro collettivo dei danni diretti ed indiretti correlati dalla realizzazione dell'opera pubblica.**

In tale prospettiva, giova sottolineare lo sforzo compiuto da codesta Amministrazione per suggerire ed introdurre modifiche progettuali volte, non solo al contenimento dell'impatto ambientale e sociale, ma anche ad una maggior efficienza e razionalizzazione dei costi per la realizzazione delle opere e per la fase espropriativa.

Sul punto giova peraltro evidenziare che la variante introdotta con il progetto in esame consente, proprio in relazione ad i costi correlati alla fase espropriativa, un ingente risparmio di spesa che per la tratta comunale è stimato nella misura del 18%.

Si auspica che di tale impegno del Comune di San Bonifacio, volto al rispetto del principio costituzionale della leale collaborazione istituzionale tra pubbliche amministrazioni appartenenti ad un diverso livello di governo, si tenga debitamente conto in sede di valutazione delle seguenti richieste di misure compensative.

Opere di mitigazione e di compensazione

Il Comune di San Bonifacio ritiene di grande importanza contribuire alla mitigazione dell'impatto ambientale creando, laddove possibile, ulteriori cordoni ambientali tra la realizzanda linea AV/AC e l'abitato già esistente.

In tal senso, si ritiene che la popolazione di San Bonifacio, anche alla luce del consistente risparmio economico finanziario derivante dalla variante di progetto, venga adeguatamente ristorata dal danno ambientale arrecato dall'opera in progetto attraverso la realizzazione di un'opera di compensazione.

Tale opera pubblica dovrà rispondere all'obiettivo prioritario di ricucire il territorio comunale che, nella sua area di maggior vocazione agricola, verrà spaccato a metà.

Le priorità di tale intervento saranno individuate nell'approvando strumento urbanistico generale comunale e dovrà in ogni caso essere oggetto di accordo con l'amministrazione comunale.

Per i medesimi fini si chiede che venga realizzato il potenziamento dei collegamenti alle reti ciclopedonali anche extra-comunali esistenti (es. Green Way) lungo le sponde dei corsi d'acqua al fine di incentivare la valorizzazione turistico-ricettiva e ambientale dell'area.

E' inoltre di grande importanza che si provveda alla riqualificazione della rete viaria comunale interessata dagli itinerari di cantiere ed in particolare che vengano predisposte piste ciclabili e marciapiedi a servizio della comunità.

*** **

In linea con i più recenti orientamenti europei, la normativa italiana ha rivolto una nuova attenzione alla partecipazione delle piccole e medie imprese (PMI) agli appalti pubblici. L'art. 44 del citato decreto legge n. 201, oltre a modificare le disposizioni transitorie del D.L. 70/2011 relative alle varianti e alla conferenza di servizi (commi 3 e 4), ha previsto che la realizzazione delle grandi infrastrutture, comprese le infrastrutture strategiche, nonché delle connesse opere integrative o compensative, dovrà garantire modalità di coinvolgimento delle PMI (comma 7).

In tal senso, si richiede che nella realizzazione delle piccole opere collegate alla realizzanda linea AV/AC si adottino tutte le misure possibili volte a facilitare la partecipazione delle PMI locali alla fase di esecuzione dei lavori.

*** **

6) L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E LA MATERIA ESPROPRIATIVA.

L'Amministrazione Comunale intende prestare la propria collaborazione all'ente espropriante ed ai soggetti espropriati al fine di pervenire ad un componimento dei reciproci interessi in modo celere e possibilmente senza contenziosi.

Il riferimento che guida l'Amministrazione comunale è l'art. 42 della Costituzione a mente del quale la proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge e può essere espropriata per motivi d'interesse generale solo nei casi previsti dalla legge e salvo indennizzo.

Trattandosi di un sacrificio che il soggetto espropriato compie a favore della collettività l'indennizzo deve essere reale e consentire la ricostituzione della situazione patrimoniale e non patrimoniale che l'espropriato aveva prima dell'esproprio.

La collaborazione dell'Amministrazione Comunale può essere prestata soprattutto laddove il tracciato passi vicino agli immobili abitati o utilizzati e ciò renda necessario la loro demolizione o il loro abbandono.

In tal caso, l'Amministrazione comunale, si rende disponibile ad utilizzare gli strumenti giuridici ed urbanistici previsti dalla legge regionale del Veneto n. 11/2004.

Infatti con gli artt. 6, 7 36 e 37 della citata legge regionale n. 11/2004, e con l'art. 48. 1 bis della stessa legge che richiama l'art. 27, terzultimo comma della legge regionale n. 61/1985 sarà possibile per l'Amministrazione comunale raggiungere accordi pubblici – privati o di programma, ovvero utilizzare gli istituti della compensazione urbanistica e/o del credito edilizio per permettere ai proprietari di aree ed edifici oggetto di esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione dell'area oggetto di vincolo.

In presenza di determinati presupposti, peraltro, la procedura di approvazione di eventuali variazioni urbanistiche sarà assai semplificata atteso che l'art. 27 della legge regionale n. 61/1985 consente nel caso di esproprio di edificio la ricostruzione di egual volume in area adiacente.

Tuttavia, l'Amministrazione comunale, rappresentando la comunità locale, chiederà in tal caso delle misure compensative per il proprio territorio.

Si ritiene, inoltre, che la parte della relazione di tratta dedicata agli espropri, sia eccessivamente generica nell'indicare le modalità di individuazione dei criteri per determinare il giusto indennizzo.

Si consiglia all'ente espropriante di dare esecuzione alle prescrizioni del CIPE prevedendo nel progetto definitivo e con riferimento alle procedure di espropriazione e di indennizzo per le aree agricole la sottoscrizione di specifici accordi con le associazioni degli agricoltori dando adeguata risposta alle istanze di tutela delle singole realtà produttive.

Si osserva che tale procedura è stata svolta con successo anche nel caso della realizzazione del Passante di Mestre.

Si osserva, infine, che per quanto concerne i criteri di indennizzo, nella relazione generale di tratta si rinvia genericamente alle norme di legge.

Come evidenziato in sede di osservazioni puntuali, è necessario che il General Contractor provvede ad una predeterminazione di criteri di indennità espropriativa omogenea in funzione della distanza lineare dal nuovo tracciato ferroviario.

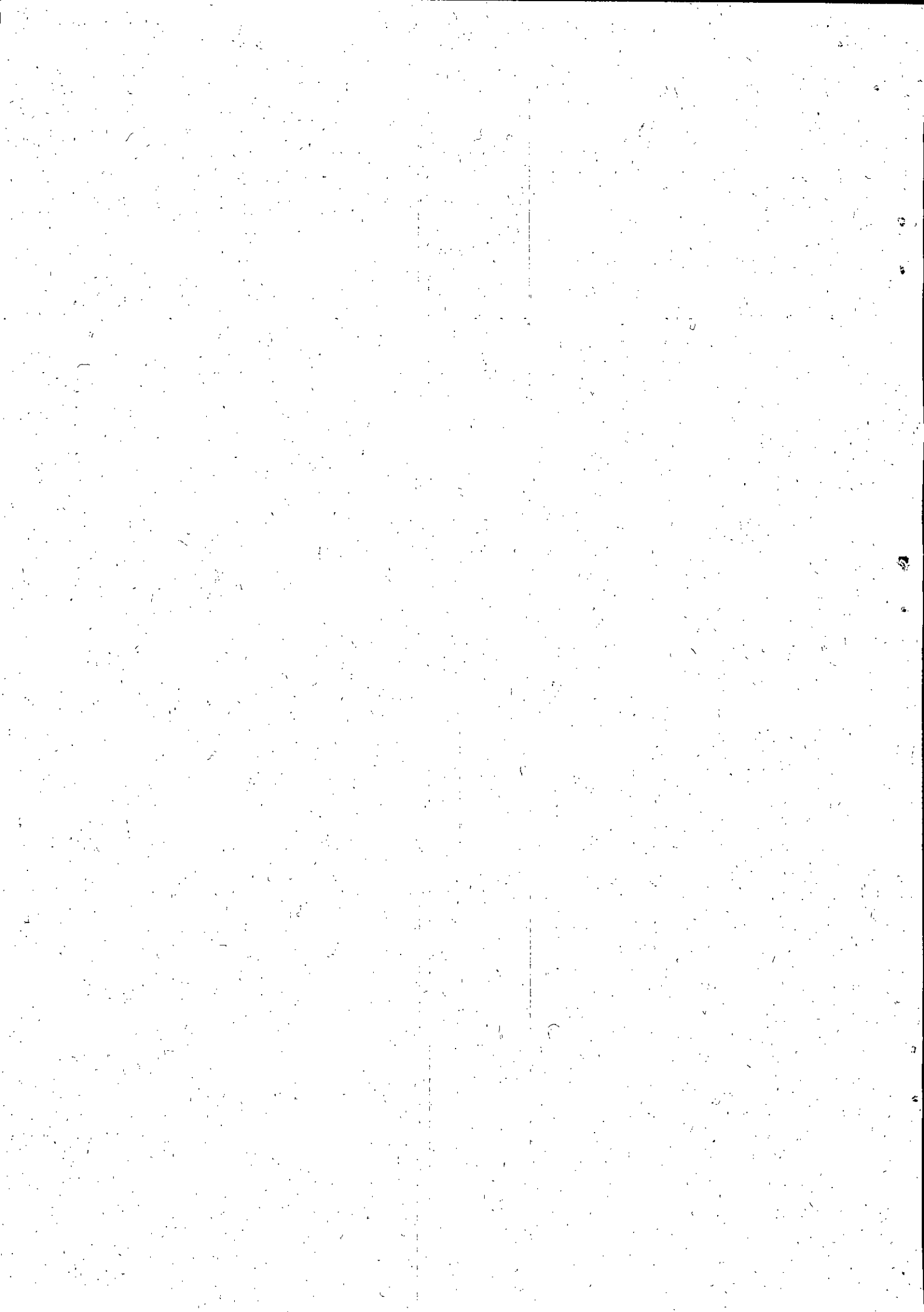
Senza voler entrare nel merito delle scelte dell'ente espropriante, infatti, il Comune di San

Bonifacio si limita a rilevare la grave insufficienza dei criteri di indennizzo previsti ex lege.

*** **

Per tutte le motivazioni sopra esposte si chiede che nel progetto definitivo vengano accolte le osservazioni presentate dal Comune di San Bonifacio

San Bonifacio, li 8 gennaio 2016





COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Sede: Piazza della Costituzione n. 4-San Bonifacio-(VR) C.A.P 37047

COD.FISC.:00220240238

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

AREA GESTIONE DEL TERRITORIO E TUTELA DELL'AMBIENTE SERVIZIO URBANISTICA

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO AL PROGETTO DEFINITIVO. 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ VERONA-PADOVA. SUBTRATTA VERONA-VICENZA CUP J41E910000009 - CIG 3320049F17 TRASMESSO DAL GENERAL CONTRACTOR CONSORZIO IRICAV-DUE CON NOTA N.435/15 DEL 10/11/2015 PERVENUTA AL PROTOCOLLO COMUNALE N.0033527/6.5 DEL 13/11/2015.

◇ La presente proposta di deliberazione non comporterà alcun impegno di spesa o diminuzione di entrata

Spesa: Cap.

◇ competenza ◇ residuo anno

Importo Euro

Ai sensi dell'Articolo 49 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 che testualmente recita:

1. Su ogni proposta di deliberazione sottoposta alla Giunta ed al Consiglio che non sia mero atto di indirizzo deve essere richiesto il parere in ordine alla sola regolarità tecnica, del responsabile del servizio interessato e, qualora comporti riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente, del responsabile di ragioneria in ordine alla regolarità contabile. I pareri sono inseriti nella deliberazione.
2. Nel caso in cui l'Ente non abbia i responsabili dei servizi, il parere è espresso dal Segretario dell'Ente in relazione alle sue competenze.
3. I soggetti di cui al comma 1 rispondono in via amministrativa e contabile dei pareri espressi.
4. Ove la Giunta o il Consiglio non intendano conformarsi ai pareri di cui al presente articolo, devono darne adeguata motivazione nel testo della deliberazione.

Sulla proposta di deliberazione i sottoscritti esprimono il parere di cui ai seguenti prospetti:

Per quanto concerne la regolarità tecnica esprime il parere:

favorevole
 contrario

Il Dirigente
Dr.Ing. Franco Volterra

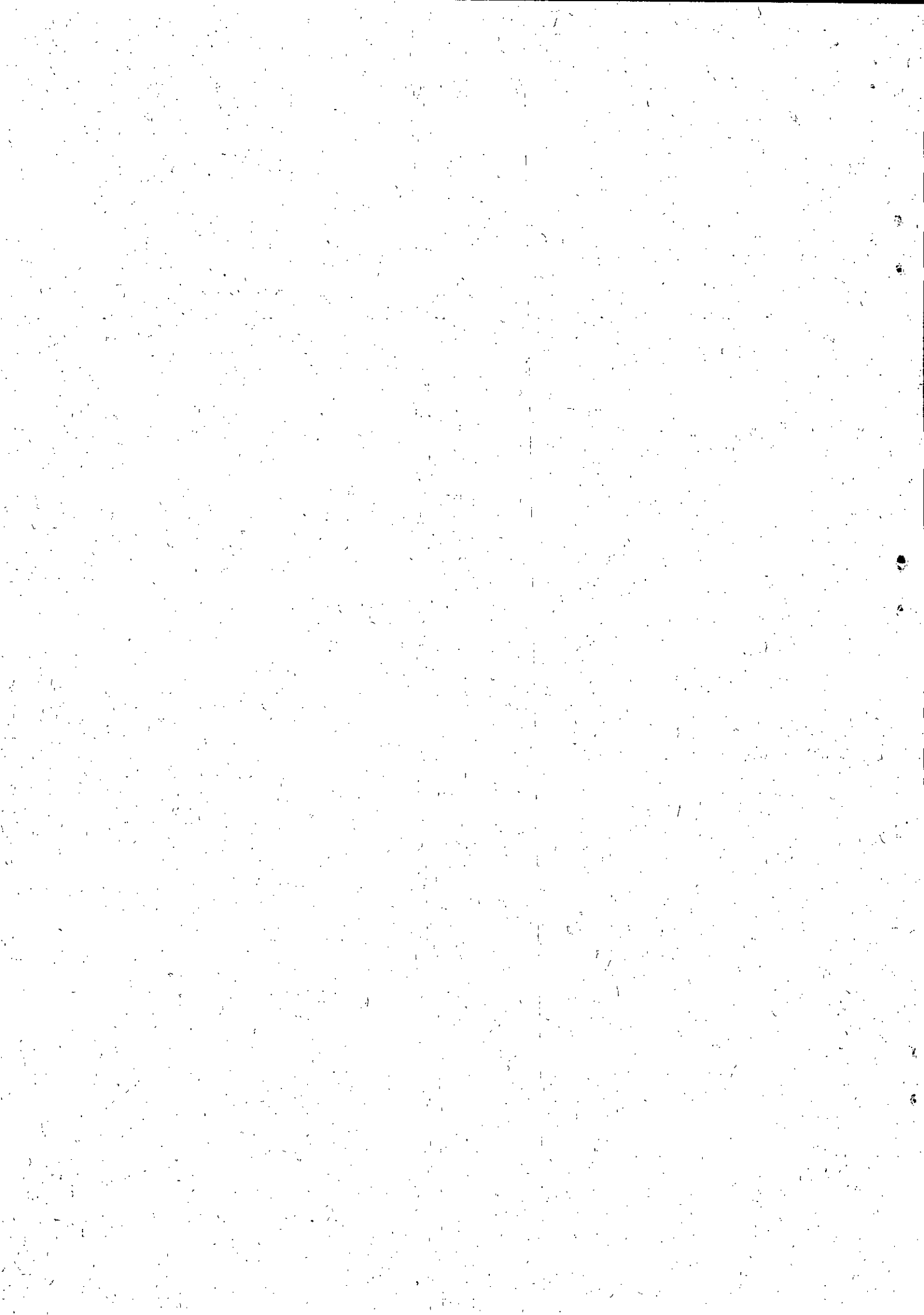
Data - 8 GEN 2016

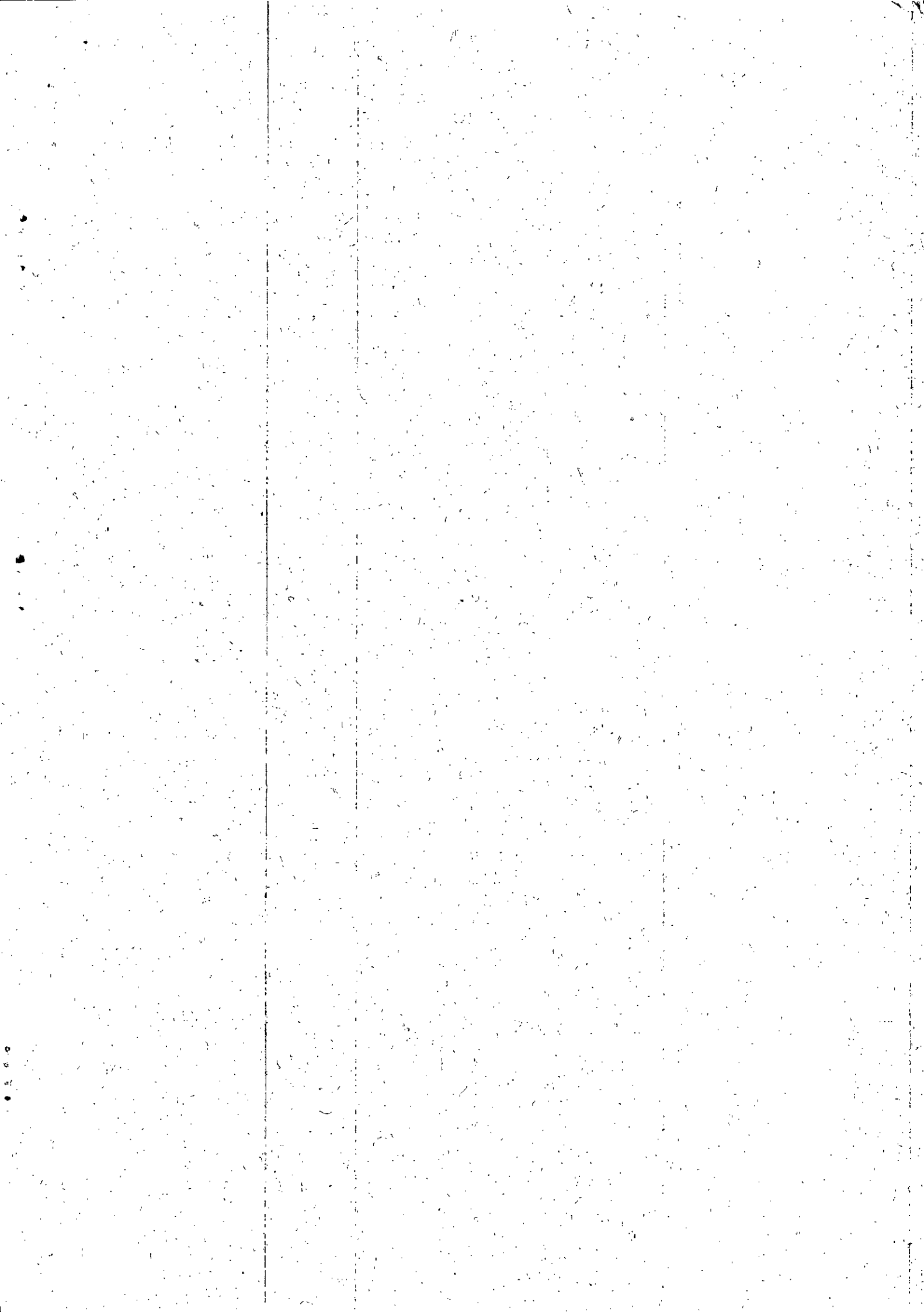
Per quanto concerne la regolarità contabile esprime il parere:

favorevole
 contrario

Il Dirigente
dot.ssa Barbara Lavanda

Data - 8 GEN 2016







COMUNE DI SAN BONIFACIO

Provincia di Verona

Codice Fiscale 00220240238

Piazza Costituzione, 4 – Tel. 0456132611 – Fax 0456101401

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue:

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
CRISTINA ZORZANELLO

IL SEGRETARIO COMUNALE
GABRIELLA ZAMPICININI

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali".

SI ATTESTA

Che la presente deliberazione:

è stata affissa all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi dal 12/01/2016 al giorno 27/01/2016 come prescritto dall'art 124, comma 1 del "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali".

Il Responsabile della Pubblicazione
MARIATERESA ZAGO

Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno 22/01/2016

decorsi 10 giorni dalla data di pubblicazione (art. 134, comma 3, del "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali").

Il Responsabile della Pubblicazione
MARIATERESA ZAGO

Dell'adozione del presente provvedimento viene data comunicazione ai seguenti servizi:

SERVIZIO SEGRETERIA GENERALE, PROTOCOLLO AFFARI LEGALI e ORGANI ISTITUZIONALI
AREA GESTIONE TERRITORIO e AMBIENTE, LLPP e SICUREZZA



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

TRASCRIZIONE DELLA DISCUSSIONE

Relativo alla deliberazione del
Consiglio Comunale n. 1 in data 11 gennaio 2016
Ad oggetto

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO AL PROGETTO DEFINITIVO. 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ VERONA-PADOVA. SUBTRATTA VERONA-VICENZA CUP J41E910000009 - CIG 3320049F17 TRASMESSO DAL GENERAL CONTRACTOR CONSORZIO IRICAV-DUE CON NOTA N.435/15 DEL 10/11/2015 PERVENUTA AL PROTOCOLLO COMUNALE N.0033527/6.5 DEL 13/11/2015.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
f.to Cristina Zorzanello

IL SEGRETARIO GENERALE
f.to Gabriella Zampicinini



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Il Segretario Generale procede all'appello.

PRESIDENTE

La seduta è valida.

Procediamo allora con l'Inno Nazionale.

Cominciamo con l'Inno d'Italia.

PRESIDENTE

Prima di iniziare con il Consiglio Comunale vorrei fare un minuto di silenzio, purtroppo credo che tutta l'Italia sia stata colpita dai recenti fatti che hanno portato purtroppo la morte di alcune giovani mamme e nel nostro territorio nello specifico anche una persona è scomparsa nel nostro ospedale, il compagno è un cittadino di San Bonifacio, per cui vorrei che tutta la comunità esprimesse il proprio cordoglio per questa scomparsa.

Il Consiglio Comunale osserva un minuto di silenzio.

PRESIDENTE

Grazie.

Chiedo prima di passare al primo e unico punto dell'ordine del giorno, la disponibilità a alcuni consiglieri come scrutatori a Antonio Verona, Giuliano Gaspari e al Cons. Somaggio, grazie.

PUNTO N. 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SAN BONIFACIO AL PROGETTO DEFINITIVO. 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA DELLA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ VERONA-PADOVA. SUBTRATTA VERONA-VICENZA CUP J41E910000009 - CIG 3320049F17 TRASMESSO DAL GENERAL CONTRACTOR CONSORZIO IRICAV-DUE CON NOTA N.435/15 DEL 10/11/2015 PERVENUTA AL PROTOCOLLO COMUNALE N.0033527/6.5 DEL 13/11/2015.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

PRESIDENTE

Prima di passare ha parola al Sindaco che andrà a spiegare quelle che sono le osservazioni che ha predisposto il Comune di San Bonifacio insieme all'Ufficio tecnico per cui anche con l'utilizzo di slide, proprio per andare a verificare quello che è stato il lavoro, volevo anche specificare la motivazione della data che abbiamo scelto. Sostanzialmente oggi era praticamente uno degli ultimi giorni in cui il Comune di San Bonifacio poteva presentare le proprie osservazioni, l'amministrazione ha ritenuto di dover sfruttare tutto il tempo che gli era stato concesso, proprio per andare a studiare nello specifico quelle che potevano essere delle variazioni migliorative nel territorio. In effetti il termine perentorio di 60 giorni è quello relativo all'amministrazione, alle pubbliche amministrazioni relativamente però alla data del 13 novembre, per cui 60 giorni ormai erano in scadenza, proprio per questo ho ritenuto di convocare il Consiglio Comunale d'urgenza per stasera.

Rimane invece invariata la data per i privati che è quella collegata invece ai 60 giorni dopo l'avviso di deposito e la società Italfer aveva pubblicato nella Repubblica e ne Il Corriere della Sera in data 28 novembre, questa è la motivazione per cui siamo arrivati oggi.

Vedo già una mano alzata, però vorrei... Vedo tante mani alzate, vorrei però partire con le osservazioni sinceramente perché la motivazione...

CONS. PASETTO

Non è detto Signor Presidente che staremo a sentire le motivazioni per cui vorrei fare l'intervento prima, altrimenti sulle osservazioni non ho nulla da dire.

PRESIDENTE

Chiedete la parola tutti?

CONS. PASETTO

Questo sarà il mio intervento e mi rivolgo al Sindaco perché mi ha visto negli anni quando c'era la presentazione di delibere dove il giorno dopo erano in scadenza, vedermi sempre contrapposto perché le vedo sempre più che il deliberato di approvare, per me è di prendere atto perché stasera ma come in altre serate dove una mannaia cadeva, chissà perché inspiegabilmente sempre il giorno



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

dopo, qualsiasi tipo di osservazione credo non potrebbe trovare accoglimento stasera, per cui stasera assisteremo a un'elencazione di un lavoro fatto dall'Ufficio tecnico con il coordinamento del Sindaco, di altri, ma per quanto riguarda eventuali osservazioni credo non vi sarebbe il tempo per poterle inserire se domani è la data ultima e da quanto ho visto essendo stato protocollato il 13 novembre domani o è il termine perentorio domani o non lo è *tertium non datur* direbbero, per cui il ragionamento è semplice.

Tra le altre non so se sia stata un'intempestiva decisione, so che alle 20,45 in sala civica Barbarani ci sarà l'incontro dei vari comitati, questo per dire non tanto che il progetto e le osservazioni non siano corrette, infatti ho detto: non parteciperò all'esposizione delle motivazioni, ma perché credo corretto che dei cittadini che giustamente esprimono le loro impressioni, i loro pareri visto che stasera alle 20,45 là parlano, andare stasera a approvare mi sembrava francamente uno schiaffo, nei loro confronti, a prescindere della decisione di rimanere su quel trattato o di cambiare idea, è proprio una questione che non ritengo per quanto mi riguarda corretta. Ma in secondo punto perché se stasera o la minoranza perché ne ha i numeri la approva per il semplice motivo che ha già visto tutte le osservazioni, le ha viste, le ha digerite, le condivide, è giusto che la maggioranza le approvi e ovviamente prosegua nel proprio percorso, però torno a dire: venire stasera, quando il termine è domani francamente la trovo una forzatura, la trovo una forzatura stasera e l'ho sempre trovata una forzatura e credo che il Sindaco me ne sia testimone delle mie battaglie quando succedeva questo e poi dico un'ulteriore cosa: se stasera ci troviamo a fare questo ragionamento, credo che avremo potuto trovarci una settimana fa o tre giorni fa per cui sono disponibile a riconvocarlo domani sera, non è per me... l'ho sempre detto in più occasioni, non è un motivo dilatorio, riconvochiamo pure il Consiglio Comunale domani sera dopo che abbiamo giustamente dato voce a chi stasera in sala civica Barbarani avrà ovviamente la propria opinione giusta o sbagliata ma è giusto che la esprima e poi trovo strano questo doppio termine, perché? Dovremo come pubblica amministrazione entro stasera approvare le osservazioni, quando i privati che ovviamente interessati al tracciato, hanno il termine il 27, allora dico: siccome parte di queste osservazioni sono state condivise con quelli in parte interessati perché al di là poi di dire: no non vogliamo il tracciato lì ma se quel tracciato lì cade in quella posizione, si cerca ognuno di avere il minore danno possibile da quel tracciato, per cui entro il 27 tutti i proprietari presumo che presenteranno le loro osservazioni.

Allora voglio dire: che senso ha dover presentare seppure perentorio e tutto quanto, ma viva Dio siamo sempre all'interno o siamo delle macchine per cui nessuno può comprendere che ci



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

spostiamo di 3 giorni perché credo che queste osservazioni vanno di pari passo con le osservazioni che presentano i singoli privati per poter vedere il progetto nella sua complessità, perché credo che nel momento in cui i tecnici prenderanno in mano, se le prenderanno in mano le osservazioni, faranno una sommatoria tra quanto ha rilevato l'amministrazione come ovviamente interesse generale e le osservazioni dei singoli privati che ovviamente sono andati con la lente a focalizzarsi con la loro proprietà, per cui questa urgenza che per carità, per noi sono sempre termini perentori, per le pubbliche amministrazioni come per i tribunali abbiamo sempre termini ordinari, francamente sono anche stufo di questo sistema.

Abbiamo dei politici, li conosciamo, perché altrimenti siamo sempre gli ultimi della carrozza, quando è ora di elezioni vengono qua, fortunatamente o sfortunatamente non faccio parte di nessun partito politico, credo che all'interno di questa sala di soggetti politici ce ne sono, chiamate i vostri referenti, sentiamoci perché torno a dire: non è la questione di spostare o di dire no alla Tav, perché credo che in Val Susa abbiano già fatto la loro parte, bisogna essere più realisti del re, però credo che se ci troviamo, giustamente come è stato sottolineato a avere sfruttato tutti i 60 giorni per portare quelle che l'amministrazione ritiene le migliori osservazioni, via Dio non credo che 5 giorni o una settimana cambi il mondo, questo è il ragionamento, per cui invito il Sindaco, invito la maggioranza a spostare il Consiglio Comunale a domani sera, da la massima disponibilità a essere qua anche domani sera non c'è nessun problema, ma almeno quelli che stasera si trovano in Sala Civica Barbarani almeno di dargli l'onore di avere sentito cosa ne penso di questo tracciato, al di là che lo sappiamo perfettamente che se il tracciato è a sud, sicuramente troveremo i soggetti che sono contrari al tracciato sud, se lo portiamo in centro troveremo le persone che contestano in tracciato al centro e su questo è pacifico, lo sappiamo perfettamente, il tracciato non lo vorrebbe nessuno, però almeno sentire cosa vogliono esprimere.

Per cui invito, lo ridico, lo spostamento del Consiglio Comunale a domani sera a dopodomani sera quando lo riterrete, diversamente non parteciperò né alla discussione, né al voto!

CONS. SIGNORATO

Condivido in pieno quello che ha detto il Cons. Pasetto anche io vorrei capire come mai è stato convocato stasera un Consiglio Comunale così d'urgenza quando tutti sapevamo che stasera c'era questo incontro pubblico che ha una certa importanza, dove anche lei mi sembra Sindaco aveva ricevuto l'invito, si poteva tranquillamente convocare il Consiglio Comunale anche domani e i



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

cittadini, i comitati civici dei quartieri avevano richiesto la sua presenza, invece lei ha convocato il Consiglio Comunale stasera, quindi non ascoltando la cittadinanza perché tutti bene o male lo sapevamo che stasera c'era quell'incontro pubblico lì.

Dopo avere preso la folle decisione di avere spostato il tracciato a sud perché spingere prima spingendo e poi ottenendo in Consiglio Comunale ovviamente la deliberazione non si sono neanche ascoltati i cittadini prima e non vengono ascoltati i cittadini neanche stasera, perlomeno chiedo anche io come ha chiesto il Cons. Pasetto di spostare il Consiglio Comunale a domani sera in maniera prima di andare a ascoltare l'incontro pubblico e domani magari possiamo anche parlarne delle osservazioni, dico subito che anche io non parteciperò alla discussione sulle osservazioni e non parteciperò al voto, prima perlomeno prima si poteva andare a questo incontro pubblico, prima e poi in Consiglio Comunale, lei invece ha fatto tutto il contrario e questo per San Bonifacio e frazioni, soprattutto anche le frazioni non è assolutamente un bene!

CONS. SOMMAGGIO

Voglio ricordare che ho già avuto modo di intervenire su questo argomento il 29 aprile dello scorso anno quando fu chiesto al Consiglio Comunale di approvare il protocollo d'intesa, prima però di riferire la posizione della Liga Veneta Repubblica vorrei fare presente al Sindaco e a tutti i colleghi consiglieri, che questo enorme tema per San Bonifacio che è la Tav non è stato trattato da questa amministrazione con la cura e l'importanza che avrebbe richiesto, intendo riferirmi alle prestazioni uffici in questo Consiglio Comunale del tracciato definitivo, del suo dettaglio, dei punti di criticità che sono emersi dall'analisi delle tavole di progetto. Invece devo constatare che questo lavoro è stato fatto dall'Utc come si evince dall'allegato, ma senza che nessun organo istituzionale di questo comune, il Consiglio Comunale, ma neanche la Cuc e la Commissione edilizia siano state informate e coinvolte in queste osservazioni, adesso ci viene chiesto di votare quanto hanno già scritto i tecnici comunali, senza sapere sulla base di quali ragionamenti hanno ritenuto di fare quelle osservazioni, chi li abbia indirizzati o consigliati, il Sindaco, la Giunta, l'Assessore, la maggioranza se vi sono state osservazioni fatte dai cittadini sambonifacesi che vogliono ricordarlo noi siamo qui a rappresentare. Se i tecnici dell'IRICAV prima di fare questo progetto definitivo si sono confrontati con il nostro Utc, se vi sono stati contatti e informazioni come sarebbe stato il caso, se le soluzioni di questi sollevati da 27 schede redatte dall'Ing. Volterra che ha sottoscritto il documento, sono effettivamente le uniche possibili e le migliori. Infine quale futuro possono avere queste



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

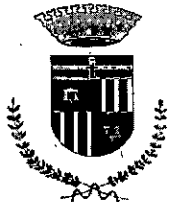
Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

osservazioni nell'ambito dello stesso progetto definitivo. In pratica noi consiglieri siamo chiamati qui stasera con urgenza a approvare importantissime modifiche, proposte da un funzionario comunale senza conoscere né i dettagli né che ci siano state spiegate, ovviamente la mia vuole essere una critica alla competenza dell'Ing. Volterra, però non posso dimenticare che fu sempre lui a dare anche il suo benestare, parere favorevole ai precedenti tracciati quello a nord nel 1996 che ho votato io stessa e quello al centro nel 2001, mentre invece la Tav è purtroppo un grave problema per il nostro comune che obbligava a tutt'altro confronto e discussione tra di noi, non capisco infatti la questione di questa urgenza quando ci sono ancora 16 giorni, fino al 27 di questo mese per presentare le osservazioni.

La pubblicazione formale del progetto riportata sul sito del comune, la società ITALFERR ha pubblicato il 28 novembre 2015 la notizia del progetto definitivo e vi si legge "chiunque può presentare le osservazioni entro 60 giorni dalla data della pubblicazione del presente avviso, i 60 giorni scadono il 27 gennaio prossimo, perciò vi ripeto: perché questa urgenza? Oggi sarebbe stato opportuno e doveroso che l'Ing. Volterra ci illustrasse ufficialmente il tracciato del progetto definitivo e le criticità individuate unitamente alle osservazioni presentate dai cittadini di San Bonifacio in modo che ognuno di noi avesse chiara e precisa la situazione e fosse così conscio della gravità di questo voto. Da parte mia invece ritengo di avere già espresso il punto di vista del mio partito la Liga Veneta Repubblica nell'intervento nel 29 aprile scorso quando ho fatto presente che non c'è mai stato detto per quale ragione il tracciato a nord che era stato proposto nel 1996 e tutt'ora inserito nell'attuale Prg approvato dalla Regione venne in seguito cassato, che si sono fondate le chiacchiere al bar secondo cui tale decisione sarebbe stata conseguenza nella contrarietà del Comune di Soave che neanche veniva toccato da quel tracciato, lei Signor Sindaco avrebbe dovuto approfondire la questione e riprendere in mano tutto il progetto fino a riporre quel tracciato. Invece ha preferito la soluzione a sud creando nuovi problemi a proprietari che saranno espropriati dei terreni, ma quello che è peggio permettendo la costruzione di una muraglia alta decine di metri che richiederà il nostro paese a un ring e comporterà ogni possibilità di eventuale sfogo. Per tutto questo la mia dichiarazione di voto resta uguale a quella del 29 aprile. Il Sindaco e la maggioranza avete deciso che il tracciato a sud è il migliore per San Bonifacio, allora siccome non sono assolutamente d'accordo non parteciperò al voto e uscirò dall'aula.

CONS. FIROLI



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Chiederei al Consiglio Comunale di votare prima le osservazioni protocollate dal Movimento Cinque Stelle per verificare la legittimità o meno del procedimento perché se sono accettate non c'è ragione di discutere le osservazioni, ci sono infatti delle violazioni rispetto alla procedura, il comune deve esprimersi sul fatto che la procedura non è stata fatta correttamente, rammento anche che se i consiglieri votano a favore delle osservazioni, si rendono corresponsabili ma anche l'astensione rende corresponsabili.

Le nostre osservazioni sulla Tav hanno deciso di dividerle in piccoli punti, sarò breve non è molto lungo, perché sicuramente dato che è arrivato stasera, non tutti hanno avuto il tempo di leggerla e così anche i cittadini ascoltano i nostri punti.

L'osservazione N. 1: la legislazione vigente e specificamente le direttive comunitarie sull'impatto ambientale, il codice appalti, nonché i trattati dell'Unione Europea obbligano all'analisi preventiva degli impatti ambientali di specifici progetti, il progetto presentato come definitivo non risponde ai criteri e alla definizione che ne dà l'Art. 166 e all'allegato 21 del Codice degli appalti. Come sappiamo la variante di San Bonifacio è diversa dal progetto preliminare approvato, è una variante che ai sensi delle direttive comunitarie, del codice ambiente, del codice appalti va assoggettata a valutazione di impatto ambientale (Via) preventivamente e questo non è stato fatto. La procedura fissata dalle norme prescrive: 1) la pubblicazione dello studio di impatto ambientale con avviso pubblico su due quotidiani (Sia); 2) l'inizio della Via con 30 giorni per le osservazioni che vanno trasmesse al Ministero dell'Ambiente; 3) il parere della Commissione Via della Regione va trasmesso alla Commissione Via speciale del Ministero dell'Ambiente e è solo tale Commissione Via del Ministero dell'Ambiente che approva con prescrizioni o bocchia la Via. Sempre questa Via che non è stata fatta per questo tracciato. Questa procedura consente ai cittadini di partecipare al procedimento e in tal modo rispetta il principio di partecipazione che è un principio del trattato di Lisbona della convenzione di Arus recepita nelle direttive e nell'ordinamento giuridico italiano. La procedura preventiva di Via è posta a rispetto del principio di prevenzione, di precauzione presenti nei trattati Ue e nella legislazione di settore italiana.

Solo dopo il giudizio di compatibilità ambientale che è preventivo, fatto prima, può essere messa in calendario del Cipe l'approvazione del progetto, per chi ci ascolta da casa e chi è qui vicino il Cipe è il Comitato interministeriale per la programmazione economica, ci appropriamo di varie terminologie. Saltare queste 3 fasi vuole dire non rispettare i principi di prevenzione, precauzione e partecipazione, cioè non rispettare la legge, ci sono delle procedure di legge da seguire non si



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

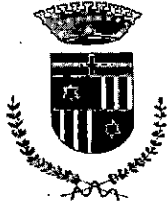
saltano. Interesseremo gli organismi competenti nella valutazione di questa procedura che lede i diritti costituzionali dei cittadini. Osservazione N. 2, ulteriori e vincolanti norme si impongono in contemporanea alla valutazione degli impatti, riguardano l'uso delle terre e rocce da scavo, manca infatti il piano di utilizzo delle rocce da scavo come prescritto dal Decreto ministeriale 61/12 e modificato dal decreto ministeriale 69/13.

Osservazione N. 3, la domanda cui il Sindaco dovrebbe dare la risposta è la seguente: un progetto definitivo senza Via sul quale si chiedono osservazioni razionalmente sconta la positività del giudizio di compatibilità ambientale da parte della Commissione Via speciale del Ministero dell'Ambiente, il Sindaco ha ricevuto rassicurazioni preventive sull'esito positivo dell'istruttoria del progetto? In caso di risposta affermativa il Sindaco dovrebbe rendere pubblica l'identità del soggetto che ha garantito l'esito positivo preventivamente all'analisi degli impatti e a prescindere dalla partecipazione del pubblico al procedimento, come previsto da norme interne dei trattati comunitari, trattato dell'Unione Europea e trattato per il funzionamento dell'Unione Europea. Il fatto che si procede partendo dalla dichiarazione di pubblica utilità per fare espropri, significa che il progetto ha avuto la compatibilità ambientale positiva, oppure o non sa come si fa, dico in generale, uno magari non sa come si fa a fare una cosa, un procedimento non lo conosce, se devo partire per esempio per entrare in un edificio dal primo piano o dall'ultimo piano, oppure qualcuno mi ha già detto di partire dalla fine, dell'ultimo piano perché il primo è a posto.

Se è così ricordiamoci che il progetto non è definitivo, la partita non è chiusa, tutt'altro a meno che qualcuno anche per il pubblico abbia dato delle assicurazioni al Sindaco che la Via non modificherà nulla, la Via non è stata fatta nel tracciato a sud, perciò non si sa teoricamente qual è l'esito, vorremmo sapere se qualcuno lo sa. Il Sindaco dovrebbe comunicare ai cittadini chi ha dato le assicurazioni, perché questo è di competenza solo del Ministero dell'ambiente, vorrei che votassimo questo perché non parteciperò alle osservazioni e non parteciperò al voto sulle osservazioni, se è possibile grazie.

PRESIDENTE

Grazie Cons. Firolli, devo dire che il testo però è diverso rispetto a quello che ci ha presentato... voglio dire diverso dalla lettera che ha voluto consegnare ai consiglieri, per cui magari... c'è qualcun altro che deve fare qualche osservazione prima di lasciare la parola al Sindaco?



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

CONS. ROSSI

Niente, rispetto le posizioni dei miei colleghi consiglieri di minoranza, però prima di formulare il mio pensiero personale volevo un attimo capire infatti le risposte ai quesiti, la risposta del Sindaco ai quesiti che si ponevano i miei colleghi di minoranza, tutto qua.

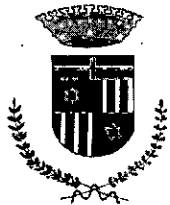
SINDACO

Non so se riuscirò a fare e dare risposte in ordine a tutti i quesiti dei colleghi consiglieri e quindi magari se poi avete bisogno di qualche altra...

Il 13 novembre è stato depositato al protocollo del Comune di San Bonifacio il progetto definitivo del tracciato Tav, tratta praticamente Verona – Padova. Nel deposito il 13 avvenuto da parte del Consorzio Iricav, mi pare in nome e per conto del Ministero delle infrastrutture, mi rivolgo all'Ing. Volterra che se poi deve delucidare anche lui... il Ministero delle infrastrutture è praticamente il Ministero competente per quanto riguarda la definizione del tracciato. La legge dice proprio il Decreto che ha fatto riferimento il Cons. Firolli, dice che abbiamo tempo 60 giorni perentori, quindi Cons. Somaggio abbiamo 60 giorni di tempo, perentori, 13 novembre – 12 gennaio, cioè domani.

Tutto poi il ragionamento fatto dal Cons. Firolli mi trova alquanto perplesso perché non so se ha chiara la procedura di approvazione di questo progetto, le spiedo, perché non siamo ancora in fase di Via per un semplice motivo che il progettista, in questo caso il consorzio, ha due canali da dover rispettare: il Ministero degli interni per quanto riguarda il tracciato, la Via per quanto riguarda invece la valutazione ambientale legata al Ministero degli interni, questi due ministeri vanno in parallelo, hanno due procedure distinte e si ritrovano poi come diceva lei preventivamente prima dell'analisi del Cipe ma non è che il Ministero dell'ambiente aspetta il Ministero delle infrastrutture o il Ministero delle infrastrutture aspetta il Ministero dell'ambiente, sono due procedimenti diversi e così ci appropriamo tutti come dice lei delle conoscenze dei percorsi, anche il nostro Pat ha due procedimenti, ha il procedimento di approvazione concordato con la Provincia che è competente per l'urbanistica e poi abbiamo un'altra procedura che è la Vas che viene valutata da un'altra apposita Commissione, quando i due percorsi saranno terminati ci sarà la Conferenza dei servizi decisoria di approvazione.

Come diceva lei la Via è quindi una procedura diversa e non è che devo aspettare la Via prima quella dell'Ministero dell'ambiente, mi sono spiegato? Seconda considerazione quando ci ritroveremo per fare ulteriori osservazioni? Quando il Ministero sarà depositato al Ministero



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

dell'ambiente, alla Regione Veneto il progetto per la valutazione Via, quindi stiamo e siamo in attesa che il consorzio depositi ulteriore documentazione parte già inserita in questa ma ben fornita di ulteriori specifici studi legati all'impatto aria, acqua, fragilità di terreno, rischio idrogeologico, impatto idraulico ante e post, valutazione acustica etc., che sarà evidentemente di competenza del Ministero dell'ambiente, ma prima deve essere depositato in Regione Veneto e lì faremo, spero, ulteriori osservazioni di carattere ambientale, di carattere di impatto sull'ambiente e sulle mitigazioni o sulle valutazioni che sono state fatte dai progettisti quando avremo modo di valutarle completamente, quindi dissento da quello che è il suo pensiero che io stasera non dovrei, che ha proposto lei è il suo pensiero perché ha legge non è come ha detto lei.

PRESIDENTE

Scusate, scusate, lei fa parte del pubblico lei non è ammesso al dibattito, lei può semplicemente ascoltare, per favore, ci lasci lavorare! Innanzitutto non ci si esprime in questi termini all'interno di questo Consiglio Comunale finché ci sono io, per cui ripeto, lo potrà pubblicare domani se è errato, adesso sta in silenzio, prego.

SINDACO

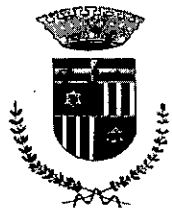
Vorrei chiedere al Signor Nottegar, noto attivista No Tav se ha intenzione di boicottare la serata, oppure visto che questo è un Consiglio Comunale non avrebbe diritto di parola, allora lei potrà fare tutto quello che vuole dopo, ma non durante il dibattito in aula, ha capito? Bene!

PRESIDENTE

Però andiamo avanti grazie.

SINDACO

Dicevo siamo in attesa tra qualche tempo del deposito della documentazione del progetto in Regione Veneto da cui scatteranno i 30 giorni, anche lì poi perentori per le osservazioni di carattere ambientale, questo è. Allora io chiedo ai consiglieri di minoranza di valutare attentamente questo concetto e li invito a riflettere dicendo: abbiamo fatto una serie di riunioni anche con quelli che sono gli espropriati, anche con le associazioni di categoria, ho scritto una lettera ancora 10 giorni fa, no 7 giorni fa invitando i capigruppo a presentare osservazioni sul progetto, proprio perché abbiamo



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

la scadenza perentoria di oggi, credo che questo sia un elemento a tutela del Comune di San Bonifacio, a tutela del nostro paese, a tutela di quello che può provocare il passaggio a sud e il fatto che sia perentorio non me la sento sicuramente e sarebbe una mancanza forte di responsabilità, non andare a approvare delle osservazioni che dissento. Cons. Signorato non sono solo frutto della maggioranza, sono certamente frutto del lavoro anche della maggioranza ma sono state anche valutate attraverso le associazioni di categoria, per esempio all'interno del pacchetto "delibera" ci sono i Coldiretti che esprimono alcune valutazioni, dopo una serie di incontri fatti con le loro rappresentanze. Non ultimo visto che non è stato molto semplice, quando per esempio il Cons. Sommaggio dice che non c'è stato il coinvolgimento della gente, credo che il Comune di San Bonifacio è stato l'unico, questa amministrazione è stata l'unica a spedire ben 300 lettere prima di Natale, l'ha fatto solo il Comune di San Bonifacio mi pare della tratta, abbiamo scritto 300 lettere a tutti gli interessati che sono oggetto di esproprio e abbiamo fatto una riunione il 7 gennaio proprio perché altri tempi utili non ce ne erano, per ascoltare le osservazioni che le persone avevano da fare, abbiamo portato in quell'assemblea il progettista, il Consorzio Iricav, un esperto di espropri, un Avvocato consulente del comune, abbiamo portato un esponente della ditta del consorzio che procederà agli espropri, abbiamo presentato alla gente la persona fisica che in nome e per conto della società andrà a trattare con i singoli espropriandi quanto sarà il valore e la congruenza.

Abbiamo portato a queste persone anche una modalità di come verranno fatti gli espropri e conseguentemente sono state date, il più possibile informazioni a tutti perché possiamo tutelare il nostro territorio. Il Cons. Signorato si straccia le vesti perché non ho ancora capito se la Lega Nord è favorevole al passaggio in centro, perché questo è quello che non ho ancora capito perché nel corso di questi 20 anni, nel corso delle passate amministrazioni che mi trovavano in minoranza mentre lei è stato in maggioranza dal 2003, sembra che a San Bonifacio la Tav abbia dormito e il problema praticamente che ci ritroviamo oggi che è sicuramente la patata bollente, il cerino in mano se lo ritrova questa amministrazione ma non è frutto di questa amministrazione è frutto dell'inerzia delle amministrazioni passate, è frutto dell'inerzia di amministrazioni passate che hanno lasciato perente il ricorso al Tar fatto dall'amministrazione Polo e questo è il motivo per cui non mi è più possibile riprendere il tracciato a nord, perché è stato lasciato perente il ricorso su quel tracciato, perente significa che non ha più efficacia, morto, carta straccia, da chi è stato lasciato perente? Non dalla mia amministrazione, ma forse da un'amministrazione vicina a lei Signorato! Forse da un'amministrazione che non era a mia guida!



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Secondo aspetto la sua amministrazione o quello che il suo partito appoggiava insieme a Forza Italia era per il tracciato in galleria in centro, che ha avuto così forza che nel 2003 dal tempo nel passaggio, da San Bonifacio in Provincia, già della galleria non si parlava più e quindi il progetto che era stato depositato nel 2003, della galleria non c'è nessuna traccia e è impossibile realizzarlo. Quindi credo che questa possibilità del passaggio in galleria in centro, sia anche questa perente come il ricorso al Tar purtroppo. Allora come si diceva già da un anno a questa parte, il problema che abbiamo cercato di affrontare, l'alternativa possibile è al centro, a raso, con quello che succede ampiamente dibattuto in Consiglio Comunale, è solo il tracciato a sud che non è che mi piaccia, non è che sono entusiasta del passaggio a sud ma certamente alla prova numerica, alla prova della valutazione di quante incidenze negative avrebbe il tracciato a sud, a mio avviso con qualche altro, portando addirittura secondo me a un notevole ridimensionamento della vita di San Bonifacio in termini commerciali, in termini di vita quotidiana, perché i cantieri, solo la cantieristica che sto continuamente rivedendo e vedendo anche nel tracciato, per esempio questa mattina nell'incontro in Provincia con gli altri sindaci: San Martino, Caldiero, Belfiore che l'hanno dal 2003 subito portato a sud in affiancamento alla Porcilana in piena campagna come qualcuno dice in affiancamento alla Porcilana, questo ha voluto San Martino, Caldiero e Belfiore e quindi l'unica possibilità alternativa era una variante in San Bonifacio che continuasse lungo la Porcilana, questo è!

Allora io credo e chiedo ai signori consiglieri questo: è vero che avremo la possibilità di fare altre osservazioni anche in Provincia mi è stato detto finché non andremo alla Conferenza dei Servizi possiamo fare altre osservazioni al tracciato, certamente, ma io non posso proprio per non incorrere per caso a motivazioni legali che possono stralciarle, fare delle osservazioni che se avrete la pazienza di vedere, sono altamente impattanti e vanno a migliorare il passaggio a sud e conseguentemente non possiamo a mio avviso, esimerci dall'approvare queste osservazioni nei tempi perentori 13 novembre - 12 gennaio, perentori, almeno questi! Poi possiamo benissimo farne qualche altra, possiamo benissimo sostenerne qualche altra se magari dall'incontro di stasera venissero o emergessero altre osservazioni di miglioramento per quanto riguarda l'inserimento del tracciato, sul progetto depositato, sul progetto definitivo depositato che vede evidentemente il passaggio in affiancamento in Porcilana. Allora sono dispiaciuto che i comitati non mi abbiano invitato, perché non mi hanno invitato, mi hanno invitato la sera del 7 gennaio, qualcuno mi ha invitato, mi ha detto: Sindaco dopo un intervento pubblico, lo sa che noi ci troviamo lunedì? Peccato che avevo già mandato richiesta al Presidente del Consiglio Comunale di avviare



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Código Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

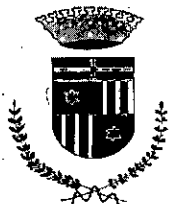
P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

velocemente le pratiche perché secondo il mio modesto avviso ma se avrete la pazienza di vedere anche mi pare con il contributo dell'Ufficio tecnico con cui le abbiamo elaborate, alcune ipotesi progettuali di progetto a sud non ci vedono d'accordo, perché altamente impattanti e conseguentemente è evidente che se sono altamente impattanti chiediamo una forte modifica, un ripensamento progettuale, una migliore soluzione tecnica.

Questo è l'obiettivo di stasera, anche a sostegno delle categorie che si stanno dando da fare proprio per migliorare l'impatto del passaggio nel progetto definitivo. Ripeto, nessuna volontà di non farne più anzi, ma certo non possiamo non approvare stasera, entro il termine perentorio per non pensare poi di venirci qualcuno, magari qualcuno del consorzio a dire: non avete rispettato i termini giuridici, quindi le vostre osservazioni sono carta straccia, questo non vogliamo correre questo rischio.

Vogliamo fare invece sì le osservazioni entro il termine perentorio perché questo che vedete hanno carattere migliorativo a difesa dell'ambiente, a difesa delle soluzioni di rischio idrogeologico, a difesa della viabilità di San Bonifacio e conseguentemente credo che sia fortemente importante che stasera andiamo a approvare, la chiamiamo prima tranche? La chiamiamo prima valutazione? Benissimo, ma certo sono fondamentali.

Poi se dai comitati ci saranno delle osservazioni, ma le osservazioni come dice la legge, la legge dice: le osservazioni che devi fare al tracciato, in questo caso non devono avere cambiamento di tracciato, non devono avere aumenti di spesa, questi sono i vincoli che ci dice proprio il decreto che lei ha citato prima. Allora è evidente che se dai comitati, i due comitati che si contrappongono agli altri comitati che sono invece contrari al passaggio a sud, ci sono delle valutazioni e osservazioni di cambiamento del tracciato, è chiaro che queste difficilmente sono prese in considerazione, se invece ci sono le osservazioni positive le faremo proprie, faremo una Commissione urbanistica che le esaminerà, le porteremo in Consiglio Comunale, entro magari il 28, perché Cons. Somaggio il 28 purtroppo è la scadenza dei privati, perché scadenza dei privati? Credo che siamo stati anche qui, ringrazio l'Ufficio tecnico per l'attenzione, uno dei pochi comuni che ha osservato la pubblicazione dell'avvenuto deposito il 28 novembre sui quotidiani Repubblica e Corriere della Sera, nella riunione che abbiamo fatto di lunedì, ho detto al consorzio che noi siamo di Verona e la tiratura maggiore del giornale da noi non è la Repubblica o il Corriere della Sera, ma è l'Arena e quindi se fossero stati seri o meglio se fossero stati più attenti avrebbero pubblicato la notizia anche sul quotidiano l'Arena, fortunatamente l'Ufficio tecnico ha prestato attenzione e subito sul sito è



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

apparsa l'informazione che i privati hanno tempo fino al 27 gennaio e abbiamo proposto ma questa è la risposta che abbiamo dato al Cons. Firolli l'altra volta, era legata alla serie di informazioni che abbiamo messo sul sito.

Chiudo brevemente, non vorrei entrare stasera nella diatriba tracciato nord, tracciato sud, tracciato centro perché non è più il tempo purtroppo, il tempo è osservazioni sul progetto depositato il 13 novembre, che prevede il passaggio in affiancamento alla Porcilana, su quello dobbiamo fare le osservazioni, potrà poi la Via modificare? Potrà la Via modificare il tracciato? Potrà la Via mettere delle prescrizioni tali non so risponderle Firolli, il Cipe può fare qualsiasi cosa, il Cipe è l'autorità massima che va a approvare il progetto, quindi può farlo. Ho chiesto però a un tecnico se in tutta Italia c'è stata da parte del Cipe un cambiamento per quanto riguarda i tracciati sulla Tav in Italia, la risposta è stata: no. Allora lei cosa farebbe? Lascio passare i termini e non faccio osservazioni quando in Italia il Cipe non ha mai variato il tracciato dell'alta velocità nelle altre parti? Sinceramente come senso di responsabilità non rischio.

PRESIDENTE

Allora non vorrei che diventasse un dibattito, però lascio una risposta.

CONS. FIROLLI

Vorrei ripartire brevemente con due considerazioni un esempio molto semplice così anche i cittadini capiscono un po' come funziona il discorso nel senso che senno' sembra quasi un discorso... sono felice che ci sono cittadini intelligenti...

PRESIDENTE

Lascio fare l'intervento.

CONS. FIROLLI

Un esempio quando i cittadini chiedono l'autorizzazione per qualcosa, per costruire, si chiede un dossier completo con tutti i pezzi giustificativi, tutte le autorizzazioni, tutto quello che serve per qualsiasi cosa, se mancano i documenti il dossier si manda indietro, non è accettato giustamente, perché dovrebbe essere accettato questo progetto, cosiddetto definitivo da parte dell'amministrazione quando manca una cosa fondamentale che è la Via, la Via è stata fatta? Sì per



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

in tracciato in centro, se andassimo adesso al Cipe sarebbe quello il tracciato approvato perché la Via non è stata fatta precedentemente in Via preventiva sul tracciato a sud, sono l'ultima arrivata, sono molto ignorante ma mi sto informando, sto imparando caro Consigliere e ho delle ottime persone che mi consigliano perché non sono una che è bastanta a sé stessa, chiaro? Bene, allora la procedura... tanto per ricordare insieme perché magari mi sbaglio io, posso anche sbagliarmi, mi sembra che il primo sia la committente Iricav che riguardo a un progetto definitivo x effettua uno studio di impatto ambientale la Sia, bene, c'è il parere della Regione, della Commissione di valutazione ambientale regionale sul progetto, poi il Ministero dell'ambiente effettua una valutazione di impatto ambientale, la Via, c'è la Via, il progetto con la Via viene depositato presso gli enti interessati che hanno 2 giorni di tempo per le osservazioni, dopo 45 giorni...

SINDACO

Sì ma mi sa dire chi deve presentare il progetto e in quale momento?

CONS. FIROLI

È il Ministero dell'ambiente che deve presentarlo, la Via non è...

SINDACO

Faremo un'osservazione della Via quando sarà presentato il progetto, dal Consorzio...

CONS. FIROLI

Queste osservazioni non possono essere fatte quando non esiste una valutazione di impatto ambientale che definisca qual è il progetto perché non è definitivo e adesso all'ora attuale, i cittadini espropriandi o quelli che sono presenti non sanno ancora se saranno espropriati o no perché non è definitivo, non lo è non può dire che è definitivo! Questa procedura con le osservazioni fatte adesso prima della Via, non è legale.

SINDACO

Visto che lei insiste e non ha, giustamente dice non crede a quello che dice il Sindaco, chiedo all'Ing. Volterra un chiarimento in termini di procedura così capiamo un attimo.

La differenza in tra i due procedimenti.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

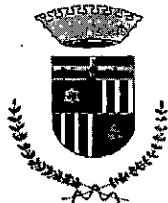
Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

ING. VOLTERRA

Posso anche confermare quello che ha detto il Sindaco, non comprendo questa discrasia tra il procedimento come lo intende lei consigliere e come in realtà lo costituisce la legge, un progetto diventa definitivo nel momento in cui l'organo competente lo approva e questo avviene anche come ha fatto l'esempio lei per un'autorizzazione, l'autorizzazione è a posto quando è stata firmata, autorizzata, quando tutte le carte sono a posto, il progetto definitivo si sta quindi formando adesso e sarà approvato se il Cipe lo approverà quando deciderà di approvarlo, quello è il momento in cui diventa definitivo, quando il Cipe lo approva, adesso è in formazione e in formazione segue le due strade come ha detto il Sindaco, Ministero delle infrastrutture per quanto riguarda la costruzione della parte più tecnica, strutturale e poi della parte ambientale per quanto riguarda invece il Ministero dell'ambiente, vanno in parallelo, questo lo dice la legge, lei ha citato l'Art. 166 però il Consiglio Comunale deve andare anche un po' più avanti, mi sembra sia il 186 o il 286 che richiamano i casi in cui il progetto definitivo differisce dal preliminare, perché altrimenti se fosse uguale il preliminare non avrebbe neanche più senso dire: facciamo il presente, facciamo il definitivo, quindi qui c'è stata una variazione, una parte del preliminare è stata cambiata, deve seguire la sua strada, gli articoli che vengono richiamati successivamente, dicono che quando c'è una modifica al preliminare, deve essere fatta una verifica di ottemperanza che congloba le variazioni che sono state fatte in sede di cambiamento, ma per chiudere il discorso l'approvazione definitiva che farà il Cipe se la farà il Cipe, se deciderà di farla, come ci auguriamo se ci stiamo battendo la farà con le carte in mano e dirà: questa è la Conferenza dei Servizi ogni ente si è espresso dicendo la sua infrastrutture, Enel, gas, tutto quello che c'è, l'ambiente cosa dice, dice la Via, va bene, non va bene, speriamo vada bene, quando tutte e due sono a posto il Cipe dice: adesso approvo, ma se non c'è la fase partecipativa il Cipe non può approvare.

Inoltre diciamo che l'approvazione del progetto definitivo, porta conseguentemente la dichiarazione di pubblica utilità e è solo quello il momento in cui viene apposto il vincolo preordinato all'esproprio, in questo momento non ci sono ancora espropri, c'è un avviso ai proprietari che dice: guardate che quell'area è interessata al tracciato, fate le vostre osservazioni e è stata una grande vittoria secondo me della normativa italiana nel 2001 quando ha fatto un po' pulizia di tutte le norme sugli espropri che faceva una confusione tremenda, qui hanno detto: cittadino tu hai diritto di partecipare al procedimento, ti diamo tutto il tempo di partecipare, quello che sta avvenendo adesso,



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

il cittadino è invitato a partecipare al procedimento, se il procedimento sarà completo, se l'infrastruttura andrà bene, Conferenza dei servizi, se la Via andrà bene allora il Cipe approverà.

PRESIDENTE

Ringrazio l'Ing. Volterra per le precisazioni, prego Cons. Signorato.

CONS. SIGNORATO

Volevo rispondere al Sindaco sull'intervento che ha fatto prima, vedo che è sempre abituato il Sindaco a tirare in ballo, guardare, cosa era stato fatto 10/15 anni fa, deve prendersi le sue responsabilità, voi avete portato avanti questo tracciato che non è voluto praticamente quasi da nessuno, questo tracciato, andrà a rovinare tante famiglie, andrà a rovinare tanti territori, sarà devastante dal punto di vista ambientale questo tracciato, Sindaco e quindi non può continuare a dire: voi cosa avete fatto? Perché mi sembrava che anche lei Sindaco aveva delle idee diverse in passato riguardo al tracciato della Tav, quindi è inutile dire cosa diceva la Lega cosa facevano le amministrazioni precedenti se volevano fare una cosa o l'altra anche lei aveva delle idee diverse, quindi si prenda questa responsabilità e soprattutto siccome questa, a mio avviso il tracciato a sud è una cazzata, si prenda questa responsabilità perlomeno di andare a ascoltare i cittadini all'incontro pubblico di stasera e dopo eventualmente andremo a discutere sulle osservazioni.

PRESIDENTE

Il Sindaco risponde al Cons. Signorato.

SINDACO

Vorrei leggere una considerazione fatta da una forza politica e poi svelerò chi è.

“L'approvazione di questa fase progettuale alla quale si riferiscono in particolare i corridoi di passaggio della superlinea del costo *** progetto venisse approvato sarebbero ben poche le possibilità di intervenire, al fine di variare il tracciato e per quanto riguarda il Comune di San Bonifacio in Provincia di Verona si verrebbe a accostare alla linea storica in entrata al paese, in corrispondenza della cantina sociale; transitando in affiancamento alla stessa linea per tutto il centro del paese, fino a giungere alla frazione di Locara, dove per esigenze geometriche dovrebbe essere



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

modificato il raggio di curvatura nei pressi della frazione, andando a interessare pesantemente alcune abitazioni e alcuni capannoni e avvicinarsi ulteriormente al centro abitato.

Molte aziende e di imprenditori in passato avevano contestato il passaggio della linea della posizione proposta al progetto, segnalando gravissimi danni alle strutture, il disagio causato dalle vibrazioni sui macchinari e sul benessere dei lavoratori, nonché il rilevante effetto svalutativo sugli immobili situati sulle zone limitrofe alla ferrovia. Altri danni potrebbero derivare con l'approvazione del progetto per la realizzazione della tratta Verona – Padova riguardando la non conformità del Piano regolatore generale fino a oggi applicato, provocando un danno economico immediato agli abitanti che hanno acquistato casa nei quartieri interessati dal passaggio, quartieri Ambrosini, Villanova, Via Trento, Praissola, Locara, per il quale il valore del proprio immobile verrebbe fortemente svalutato. Il Comune di San Bonifacio sarebbe di fatto l'unico centro urbano attraversato in superficie dalla linea alta velocità, alta capacità esponendo quasi 19 mila cittadini a un'ipotesi di forte inquinamento acustico e vibrazionale, i cittadini del Comune di San Bonifacio i quali hanno costituito il comitato per la salute e l'ambiente di San Bonifacio, c'ero anche io qua, sono fortemente preoccupati per le conseguenze che potrebbero derivare dal dover convivere con treni che sfrecciano a 250 km/h a pochi metri dalle case e dalle aziende, non ché per l'abbandono e il conseguente degrado di una parte del paese che potrebbe subire danni con riferimento all'economia, alla tranquillità e della vivibilità.

I progettisti di Italferr nel passato avevano studiato soluzioni alternative tra quelle , quelle del 1996 che ricordava prima il Consigliere etc.” questo è un intervento fatto a nome per conto della Lega Nord di Francesca Martini giovedì 24 luglio 2003.

Allora la domanda è...

CONS. SIGNORATO

Sindaco ha appena confermato quello che le ho detto prima io, continua a andare, a guardare cose del passato, ho detto, stiamo discutendo di una cosa... di una cosa che avete votato voi come maggioranza e voi per cercare di venirne fuori da questo pantano andate sempre a guardare cosa hanno fatto gli altri 15 anni fa, 20 fa...

PRESIDENTE



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Stava replicando..., scusi consigliere Signorato ha già detto la sua opinione... e il Sindaco stava rispondendo... Scusate siamo in fase di replica, c'erano ancora i consiglieri Pasetto e Somaggio a cui è concessa una replica rispetto alle considerazioni del Sindaco.

CONS. PASETTO

A modifica di quello che ho detto prima ascolterò l'intervento per il rispetto nei confronti del Sindaco, ribadisco che non parteciperò al voto perché comprendo le sue preoccupazioni da Sindaco perché su quella sedia è seduto lei, però torno a dire come in tutte le altre occasioni, nelle precedenti amministrazioni lei me ne è presente, nel momento in cui si porta una delibera alla quale per ovvie ragioni non posso fare alcuna modifica, ma devo solo prenderne atto, se devo prenderne atto, ne prendano atto altri ma non il sottoscritto, per cui sentirò le spiegazioni che darà l'Ing. Volterra ma non parteciperò al voto.

CONS. PIMAZZONI

Non volevo in questo momento fare l'intervento e non lo faccio politico, relativo a questo perché anche io ho fretta di portare a conoscenza le osservazioni che stiamo presentando come amministrazione, ci terrei che le minoranze, le opposizioni fossero presenti perlomeno all'illustrazione, così magari dopo parleranno con le informazioni sufficienti e necessarie, dopo magari diremo qualcosa, dirò qualcosa in un'analisi attenta per quanto riguarda il progetto Tav e la storia della Tav.

A completamento dell'intervento che avevo fatto il 29 aprile scorso, quando con una serie di documentazione e ho invitato tutti a verificare, a contraddirmi sui dati che citavo, stasera ne avrò degli altri molto importanti da dire che dirò in un secondo momento, la tigre si cavalca ma attenti che può graffiare!

PRESIDENTE

Direi che adesso possiamo andare avanti, invito ancora i consiglieri di minoranza a restare presenti, noi con senso di responsabilità continuiamo nel nostro percorso, per cui inviterei il Sindaco o l'Ingegnere a iniziare la presentazione delle osservazioni che avete avuto modo tutti di verificare... l'Ing. Volterra presenterà tutto il percorso e andrà poi a soffermarsi sulle osservazioni per cui su quello che l'Ufficio tecnico ha predisposto per andare a migliorare determinati punti. Prego.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

ING. VOLTERRA

Un richiamo a quellò che è già stato pubblicato sul sito, abbiamo aggiunto oltre a queste ortofoto anche gli spazi di occupazione previsti dagli espropri, dalle occupazioni temporanee di cantiere e dagli elettrodotti, faccio una carrellata sul percorso, dopo magari possiamo vedere tutte le osservazioni come sono state descritte.

Qui l'inizio è la parte ancora proveniente da Belfiore, le intersezioni si vede con il percorso giallo, dove segno quella manina qui c'è tutta una parte in rilevato, la larghezza di occupazione complessiva è intorno ai 40 metri, la distanza tra una sezione e l'altra come ho detto altre volte è 25 metri e può servire come parametro di riferimento per capire un po' le distanze tra manufatti e tra elementi di interesse.

Andando verso est questo primo incrocio importante in corrispondenza del Grena cui è stata fatta un'osservazione magari dopo ci torniamo velocemente, quindi passo velocemente, questo è il Grena è molto complessa, ci abbiamo riflettuto tante volte sopra ma ci sembra opportuno che venga rivisto, perché viene fatta l'alta velocità che è in sopraelevazione di circa 4 metri e viene fatto un cavalcavia di attraversamento quindi andiamo a altezze un po' esagerate, siamo intorno 10/12 metri, percorsi articolati perché proviene per esempio da Lonigo per andare verso nord, fare un percorso piuttosto tortuoso.

Abbiamo parlato con l'Associazione dei coltivatori Coldiretti e ha lamentato proprio il fatto che mezzi pesanti devono spostarsi e muoversi nella propria azienda, diventa difficoltoso.

SINDACO

Presidente, se posso, pensare di potere tollerare un cavalcavia ferroviaria di queste dimensioni credo che sia non un buon progetto, nel senso che questo viene fatto come cavalcavia e poi, per dare una possibilità di percorrere questa rotatoria di Grena, viene inventato questo mezzo nodo che è un fagiolone strano, che va solo a consumare terreno, a modificare la viabilità esistente della Porcilana e quindi credo che ci siano delle soluzioni che sono quelle di alzare semplicemente questo tratto di ferrovia, per fare sì che la strada possa correre regolarmente sotto. Quindi la nostra osservazione è una delle osservazioni principali di cui ci teniamo, è assolutamente la non accettabilità di una soluzione di questo tipo come struttura.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

ING. VOLTERRA

Qui c'è la prosecuzione, distributore ex Soave, siamo in affiancamento alla Porcilana sempre, vado poi...

SINDACO

Come notate ci sono questi due affarini, questi due affarini praticamente rappresentano dei canali di scolo di passaggio nel rilevato ferroviario. Sono previste delle tombature, vado a memoria, questo mi pare da 1.500 e questo di 2.000, cioè viene sotto il rilevato della Tav creato un varco per permettere lo scolo delle acque. Tutti questi terreni, che sono stati anche esondati recentemente, devono essere liberati dalle acque molto facilmente.

Riteniamo che questi due "pozzettoni" siano insufficienti, quindi prevediamo l'allargamento di questo e addirittura questo che sia trasformato in carrabile dal punto di vista dei mezzi agricoli, cioè che ci sia possibilità di passarci questo qua e quindi venga portato addirittura di 4 metri per 4 come scatolato.

ING. VOLTERRA

Vi segnalo la presenza di questa infrastruttura, che è un elemento di impianto elettrico, di trasformazione, che hanno necessità le Ferrovie di dislocare a distanze definite per i controlli di tensione. Tra le osservazioni - anticipo - abbiamo chiesto, se possibile, che questo manufatto, questo ingombro venga spostato in area più conveniente, tipo in questa lente qua, che sembra diventare inutilizzata.

SINDACO

Anche qua l'osservazione tende a prendere questa struttura, Ingegnere, se va un attimo avanti, questa struttura come notate ha una strada propria in Via Masetti, che è questa che sto tentando di segnalare, è una strada di servizio. Riteniamo inutile compromettere altro terreno agricolo in questa zona e soprattutto la presenza di questa stazione a servizio della Tav in questa posizione, consumando ulteriore terreno. Chiediamo fortemente che venga messa in un terreno residuale, come proposta potrebbe essere questa... non vorrei accecare il nostro Ingegnere! Portarla per esempio in questa zona, in maniera tale che questo terreno, che già in qualche modo è compromesso, possa essere riconvertito utilmente per l'opera stessa.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

ING. VOLTERRA

Qui siamo in prossimità poi dell'incrocio Masetti, problema ben conosciuto di collegamento tra le due zone.

SINDACO

Tra il forte impatto sul territorio certamente, la Tav in questo caso ci offre un minimo di positività: risolviamo, se questo sarà il progetto, in maniera positiva il passaggio di Via Masetti rispetto alla Porcilana attuale. È un nodo importante per San Bonifacio e certamente tra i più insicuri, perché abbiamo un semaforo che blocca i tir in discesa del cavalcavia sull'Alpone e questo fa sì che, per esempio, in inverno ci sono alcuni tir che quando frenano perdono il controllo e il carico - è successo già 3 volte quest'anno, pensate - si pone per traverso, creando veramente dei pericoli notevoli.

Il fatto che la Tav e la Porcilana debbano superare l'Alpone dopo, in questa zona qua, e lo vedremo dopo, ci permette di riuscire a passare la Via Masetti sotto le campate praticamente della Tav e della Porcilana stessa. Sono necessarie queste strade, che sono le strade di accesso praticamente alla Porcilana, praticamente per l'entrata o l'uscita dalla Porcilana stessa. Siamo piuttosto contrari, perplessi, per non dire altro, a questo manufatto, perché questo manufatto rappresenta una strada che dovrebbe appunto portare in Porcilana direttamente, ma non possiamo pensare che per portare i mezzi sulla linea della Porcilana, che va da Verona verso la rotonda di Danese per capirci, facciamo un manufatto di questo tipo. Credo che ci siano delle soluzioni meno impattanti su cui lavorare, anche perché questa struttura metterebbe una morsa intorno a questo isolato e quindi questo non sarebbe corretto e ci sarebbe anche lo spreco di questo vigneto, quindi credo che possiamo risolvere la cosa senza fare questo tipo di danno.

ING. VOLTERRA

Attraversamento dell'Alpone, abbiamo fatto un'osservazione riguardo alla possibilità di inserire un collegamento immediatamente a nord del ponte sull'Alpone e dell'Alta velocità, attraverso - dopo si vedrà meglio nell'osservazione - un passaggio più radente possibile in affiancamento alla linea Alta velocità, magari con l'inserimento di un ponte di tipo bailey, che sono molto spartani, un po' assomiglia alla passerella sull'Alpone. Possono essere realizzati anche gradevoli, ma sono ponti che



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

erano nati per opere militari, ma possono essere realizzati anche architettonicamente molto gradevoli.

Passo alla slide successiva, che magari si vede meglio per quanto riguarda i collegamenti. Qui c'è un nodo interessante, c'è una parte che rimane in viadotto dell'Alta velocità e qui la Porcilana, invece, che va in rilevato. Ci sono dei collegamenti da garantire, uno è la strada sub-arginale che rimarrebbe in affiancamento appunto all'Alpone, dopo la Via Palù che aveva avuto problemi anche negli anni passati riguardo a un sottopasso, realizzato con una tipologia che si chiama "tubo fracasso", che però non è stata una buona riuscita, perché le mietitrebbie hanno sempre trovato difficoltà, non credo che possono proprio passare, c'è stato un collegamento. Per cui l'osservazione riguarderà comunque garantire un collegamento decente di questa strada per i mezzi agricoli.

Mi sposto un po' a destra, questo è il distributore che verrà attraversato in pieno, quindi questo dovrà proprio essere rimosso.

SINDACO

Un attimo, Ingegnere, solo per anche rendere edotti i Consiglieri. Su questi terreni sono previsti i cantieri che ci sono a San Bonifacio, sono dei seminativi, sono cantieri come notate che la Tav utilizzerà e hanno una durata che va dai 60 agli 80 mesi. Notate la tempistica: ricordo un anno fa, quando parlavamo di quanto dovevano durare i cantieri, in centro sarebbero previsti praticamente per circa 96 e oltre mesi!

Qui in queste due zone verranno sostanzialmente stoccate le varie parti del viadotto di costruzione e saranno praticamente a contatto diretto con delle contro-strade alla Porcilana, quindi non ci sarà traffico che entra sostanzialmente in paese. Questo è un aspetto positivo, l'aspetto negativo è che dovremo stare con il fucile puntato che non ci siano polveri o altro che si vanno a alzare. È evidente che però, in questa zona, i venti generalmente soffiano diciamo da nord verso sud e di conseguenza non interesserebbero l'abitato sopra.

ING. VOLTERRA

Qui siamo in prossimità dell'incrocio con il Famila, Via Fontanelle, con la Sp7. Segnalo - qui dove ho indicato con la manina - la necessità di garantire un collegamento tra i due borghi nord e sud, compatibile anche con la Porcilana. Attualmente la Porcilana è interrotta sul lato nord, ma ha un collegamento diretto da sud, e questo appare ancora molto pericoloso, quindi è un nodo da



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

sistemare senz'altro, magari con una strada parallela alla Porcilana, che porta in rotatoria, oppure un percorso alternativo nella parte sottostante, negli spazi che si possono trovare.

SINDACO

Qui vorrei mettere in evidenza che, nelle prime ipotesi di circa un anno fa della variante, la strada Tav era un po', qualche metro sopra, veniva in questa zona, adesso è stata portata sostanzialmente a occupare metà dell'attuale Porcilana esistente e metà terreno, risparmiando evidentemente questo borgo, che aveva sollevato numerose perplessità per l'avvicinamento della struttura, ma come notate qui la distanza, perché le case sono queste, questa è praticamente la casa del custode, altre case sono qua, questo spazio è abbastanza, è stato migliorato, è stato ampliato. Per fare un raffronto, da qua e qua ci sono più di 25 metri, cioè da una campata all'altra è di circa 25 metri, quindi diciamo da qua a qua ci sono circa 60 metri e quindi le case sono state allontanate.

È evidente che però questo tipo di spostamento ha creato qualche problema su questa casa, ma soprattutto per imboccare la rotatoria in maniera utile per sfruttare la campata si è andati a interessare anche l'opera missionaria, che probabilmente verrà in qualche modo anche questa valutata, se espropriata o meno.

ING. VOLTERRA

Qui siamo in corrispondenza dell'incrocio con la Sp 7, la Porcilana viene deviata. Ci sarebbe l'interruzione, la parte tratteggiata che segno qui con la manina sarebbe la prosecuzione della Porcilana, secondo il Piano territoriale provinciale approvato e che anche il nostro Pat recepisce, siamo appunto coordinati. Correrrebbe qui in affiancamento con la linea alta velocità, in corrispondenza dove c'è questa manina le campate finiscono e riprende il rilevato. La differenza tra cui conviene una campata o un rilevato siamo sempre intorno ai 5 o 6 metri di altezza.

SINDACO

Vorrei fare un piccolo commento. Noi abbiamo su questa fascia che vedrete, nel Piano territoriale provinciale, la vecchia ipotesi della Porcilana, quindi tutti questi terreni erano già in qualche modo vincolati sul nostro Piano regolatore dalla Porcilana, quindi la Tav va a inserirsi esattamente in affiancamento anche all'ipotesi progettuale che da sempre è sul Piano regolatore, ma la richiesta che fa la Provincia e che noi sosteniamo fortemente è che la strada di cantiere della Tav diventi la



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Porcilana, quindi si possa costruire una doppia struttura sia la Tav che naturalmente la Porcilana, in maniera tale che si faccia un intervento solo sul territorio, si comprometta purtroppo il terreno necessario, ma almeno una volta sola, e si crei un'opera ormai indispensabile per San Bonifacio e i comuni vicini.

Qui mi allargo un po', se permette, Presidente. Sapete che questa rotatoria, che porta al vecchio ospedale, è transitata da più di 19 mila veicoli giornalieri. Dico un altro dato: stiamo valutando con l'Ufficio tecnico, con la Commissione ambiente, con il Presidente Fiorio della Commissione ambiente, il fatto che questa strada è credo responsabile fondamentale dell'aumento delle polveri sottili in San Bonifacio, noi abbiamo una centralina di rilevamento che è in Via Fiume, che quest'anno ha superato 77 volte i limiti del Pm10, 77 volte quando la Legge dice 10, e lo fa non in giorni in cui praticamente era natale o era festa per esempio o sotto le festività, ma dei giorni naturalmente lavorativi, in cui transito di automobili, transito di veicoli, di pullman, ma - diciamola tutta - anche di camion che continuano a imperversare, anche se c'è divieto, ma evidentemente se devono andare da qualche parte pure devono passare, ma dico anche di più: sapete tutti che in Comune di Arcole è previsto un aumento della logistica della Lidl, che servirà circa 70 articolati giorno e di conseguenza l'incremento del traffico di tir per questa strada è notevole. Non possiamo permetterlo per quanto riguarda il centro a San Bonifacio, quindi dovremo fortemente chiedere la circonvallazione est di San Bonifacio, sostenuta anche dalla Provincia.

ING. VOLTERRA

Prosecuzione, quindi siamo in aperta campagna, continua il rilevato, direzione Madonna Pellegrina, punto importante di attraversamento. Notiamo qui un restringimento, è stata fatta una scelta, una proposta, da parte almeno di Iricav, di fare un muro di contenimento per salvare il capannone e dopo questa zona è una zona tutta quanta da studiare, perché queste rotatorie ci lasciano un po' perplessi, c'è un'osservazione puntuale che dice "potrebbe essere valutata la presenza di un viadotto, in modo che gli attraversamenti siano più facili" e magari dopo in dettaglio, quando viene illustrata, vediamo meglio.

SINDACO

Sì brevemente, qui siamo nell'incrocio tra la strada che porta a Gazzolo e Via Madonna Pellegrina per capirci, quindi praticamente come notate finora non sono state compromesse case o abitazioni,



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

certamente qualcuna si avvicina, ma a parte l'Opera missionaria e la falegnameria Sama, che ricordo che fin dall'inizio è quella che viene compromessa, centrata in pieno, di fronte per capirsi all'Iper Famila insomma, al nuovo Iper Famila, e l'altra che ho saltato prima che è il distributore di benzina Bussinello, che come vedevate prima è stato centrato, però la cosa è limitata. Mando avanti, grazie Ingegnere.

ING. VOLTERRA

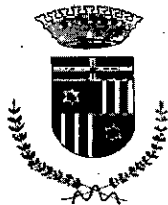
Questo segno tratteggiato un po' strano è la deviazione della Dugaletta, riguardo a movimenti fluviali, percorsi idrici. Salto direttamente nell'altro...

SINDACO

Sì, qui solo per dire - ma si vede anche dall'altra mi pare - che un altro punto critico, di cui chiediamo una valutazione più precisa, è questa scelta di fare, per permettere di servire questi tre capannoni avicoli, perché vedete questa strada viene interrotta dalla Tav, questa struttura che ci lascia un po' perplessi perché è un sottopasso, o meglio è un interrato che va a avere come unico scopo il servizio dei capannoni, che certamente è fondamentale, ma forse può essere fatto in maniera diversa e quindi chiederemo una progettazione più puntuale e migliorativa.

Qui ci avviciniamo forse al nodo più delicato. Questo capannone è un capannone che viene a essere interessato interamente, poi c'è anche qui un vecchio rudere, attualmente non abitato, e questo è l'attraversamento della strada Prova - Lobbia, questa è la strada della Selva. Quindi vedete che il quartiere di Prova non viene minimamente interessato dalla Tav, viene invece interessata la località Mazzoni e praticamente questo, se qualcuno conosce San Bonifacio, è il rudere - lo chiamo così perché questo è - dell'ex Quaglie Novarin, proprietà Artoni, che da anni si cerca di capire che tipo di fine farà.

Qui la Tav non si avvicina in maniera certamente impattante a delle abitazioni, sono questa, questa e questa; non sono abitazioni che necessitano di abbattimento, ma certamente la vicinanza con la Tav c'è tutta. Per quanto riguarda queste abitazioni, noi abbiamo scritto nella parte generale delle osservazioni che dovranno essere fortemente valutate dal punto di vista della sostenibilità delle vibrazioni, dei rumori e ci riserveremo di fare, come dicevo prima nell'intervento, anche in sede di valutazione dell'impatto ambientale delle valutazioni più puntuali e più tecniche, proprio riguardo a questo, per capire primo che tipo di indennizzo devono avere queste case, perché è certo che



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

dovranno essere indennizzate per quanto riguarda questo, diciamo per subire questo tipo di tracciato. Andiamo avanti.

ING. VOLTERRA

La Porcilana qui, l'indicazione è quella del Pat secondo il percorso tratteggiato. In questo punto verrà realizzata o dovrà essere prevista una canna di attraversamento, oppure in alternativa un'ipotesi potrebbe essere quella di prolungare il viadotto, in modo da creare già il foro sottostante per il passaggio.

SINDACO

Aggiungo che l'Amministrazione fa una forte osservazione dicendo: se notate, vedete queste piccole lineette, rappresentano proprio il tracciato della Porcilana sul Piano regolatore nostro, sul Piano territoriale provinciale, che va a sbucare in statale; noi riteniamo che questa parte di Porcilana debba essere realizzata e essere un'opera connessa fortemente alla Tav, perché? Perché per portare e lavorare in questa strada, nel tratto di Tav interessata, non possiamo permetterci di utilizzare delle strade di paese, cioè la viabilità ordinaria, ma visto che saranno dei tir pesanti, riteniamo che la Tav debba farsi una propria strada di cantiere, che poi deve diventare evidentemente la Porcilana, ma è un'opera fortemente connessa alla realizzazione dell'opera. Quindi riteniamo che sia necessario sbucare direttamente in statale, perché i mezzi pesanti proprio non vadano a interessare le strade comunali e la viabilità dentro i quartieri, ma ci sia questa strada privilegiata solo per la cantieristica pesante.

Sempre qua, non ci convince la soluzione adottata per risolvere i problemi di questo capannone avicolo, notate questo capannone avicolo: attualmente viene servito da questa unica strada, che il rilevato della Tav viene a interrompere. Allora i progettisti suggeriscono questo disegno, a noi sembra che si può fare meglio sicuramente e vediamo se riesco... ecco, praticamente realizzano una contro-strada al rilevato e gli fanno fare questo percorso. Mi pare un'opera decisamente e, visto che il rilevato è sui circa 3 metri e 50, 4 metri, credo che con un semplice abbassamento della sede si possa realizzare uno scatolare, non so se 4 per 4, 5 per 5, quello che sarà, in maniera tale che il capannone possa essere servito dalla sua attuale strada, che è anche un'abitazione privata che è in questa zona. Quindi, senza un sottopassaggio propriamente detto, ma semplicemente forse con un leggero abbassamento, possa essere garantita il normale accesso.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Stiamo arrivando a Locara.

ING. VOLTERRA

Questa è un'altra stazione di elettrificazione, serve alla ferrovia a distanze programmate, però noi insistiamo sul fatto che, se possibile uno spostamento, sarebbe meglio farlo, visto che hanno scelto una zona con un vigneto di produzione di tipo pregato, quindi cercare magari altre zone più o meno impattanti, tipo tra la vecchia ferrovia e la linea alta velocità, in questa zona di tipo seminativo o incolto meno pregiato, o addirittura in vicinanza del cimitero di Locara, per evitare questo.

SINDACO

Sottolineo che non vediamo l'utilità di realizzare questa zona, che sono appunto le centrali di elettrificazione della linea, che hanno necessità di avere anche queste una strada a uso esclusivo e privato, in questa zona che è una zona importante per Locara dal punto di vista agricolo e in particolare perché questa strada non ha senso si avvicini a questa casa, proprio non ha senso! Riteniamo che già la presenza del cimitero, che fa un vincolo di quasi 200 metri con la nuova normativa, possa avere già compromesso in termini di vincolo tra la vecchia ferrovia e il vincolo sanitario del cimitero, possa trovare collocazione una zona certamente meno impattante dal punto di vista agronomico e anche naturalmente paesaggistico.

Facciamo vedere l'ultima parte, perché siamo fuori da San Bonifacio, questo è il confine di San Bonifacio, se qualcuno ricorda la strada delle pietre cosiddetta, qui c'è una discarica di marmi della ditta Conterno, che è questa, ma questo è già territorio di Lonigo. Riconoscete tutti questa stazione, detta "stazione di Lonigo", in realtà esattamente è molto più vicina a Locara, questo è l'abitato di Locara. Se qualcuno vede, questo è il sottopassaggio ferroviario attuale. Viene realizzata questa nuova struttura, perché la Tav investe completamente la vecchia stazione e quindi è necessario rifarla. Come opere connesse la realizzazione di una serie di parcheggi, ben 300 posti auto, che sono sicuramente utili per Lonigo, ma certamente altrettanto per Lobbia e Locara dal punto di vista di avere una stazione efficiente e in grado di accogliere i pendolari che qui vanno a... questa è la realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario, che viene messo e portato in questa rotatoria, ma questo è Comune di Lonigo.

PRESIDENTE



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Bene, abbiamo terminato se non erro con la spiegazione... vuole aggiungere?... bene, allora abbiamo terminato con le osservazioni, chiedo la cortesia di aumentare le luci, grazie. Ricordo che alcuni Consiglieri di minoranza si sono assentati, come avevano detto sono usciti, per cui sono rimasti solo il Cons. Pasetto e il Cons. Rossi. Lascio la parola ai Consiglieri, se vogliono aggiungere o dare il loro parere.

CONS. PIMAZZONI

Grazie Presidente. Certo che è un po' deludente, ma non tanto per noi, l'assenza della minoranza, in ogni occasione che c'è qualcosa... Pasetto c'è e il Cons. Rossi anche, ma gli altri partiti, cioè gli esponenti di partiti politici nazionali 5 Stelle e Lega Nord non sono presenti, si assentano puntualmente ogni volta che c'è qualcosa di importante e si dimenticano che questa è la sede dove si decide, cioè si fa le proposte, si rappresenta dei cittadini. Quando ci si siede in questa sala, si ha in mano la possibilità di incidere e cambiare qualcosa e delle scelte che si fanno si deve sempre rispondere nel tempo.

Quindi noi facciamo la scelta, abbiamo proposto il tracciato a sud, abbiamo portato avanti tutto il nostro percorso per arrivare a un progetto della Tav a sud, su questo andremo avanti e ne risponderemo in futuro, però abbiamo fatto questo con convinzione e con conoscenza di tutto quello che è stato fatto in questi anni.

Noi governiamo San Bonifacio da appena un anno, un anno e mezzo, non con grandi esperienze personali di tutti, però abbiamo capito che se si vuole incidere su un progetto, su un'opera strategica, da soli contro il mondo non si va. Bisogna mettersi in rete con i comuni interessati, perché solo se tutti i comuni interessati hanno un'idea, un'opinione, le Province interessate e la Regione, forse c'è la possibilità di fare qualcosa. Noi ci siamo riusciti, chi c'era prima di noi molto probabilmente pensava di essere bravo, di potere comandare dappertutto, qualche altro nonostante dicesse "io governo San Bonifacio, Provincia, Regione e Stato", ma molto probabilmente non riusciva a fare dialogare tra di loro, oppure dicevano cose nelle assemblee, però gli atti portavano a situazioni diverse.

Potrei leggere una serie di documenti che abbiamo trovato in questi anni, a partire dal 1996, quando... allora il primo progetto a dire la verità era del 1991/92, però cos'è successo? È successo che tutti i comuni in rete, da Verona etc., si erano opposti al progetto e in quel momento sostenevano il discorso no Tav, cioè di fatto era che non volevano la Tav. Ricordo 1992, un anno



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

anche particolare per la politica in Italia, no? E si diceva "ma a cosa serve fare la Tav? Passeranno due o tre treni al giorno, potenziamo la rete esistente": "potenziamo", non "raddoppiamo"! Quindi "sistemiamo le rotaie, lucidiamole e facciamo passare qualche treno", quindi quei due o tre treni al giorno veloci che passavano potevano passare sui binari esistenti. Era un momento politico particolare, molto probabilmente anche non pensavano che il cosiddetto corridoio 5, che è quello della Tav praticamente, da Lione a Kiev andasse avanti, non lo pensavano assolutamente.

Cosa succede? Nel 1996 Iricav 2 o quello che è ripresenta il progetto del tratto Verona - Venezia, Torino - Venezia insomma e prendono in considerazione questo, dicono "Verona vuole la fermata, San Martino Buon Albergo non possiamo sventrarlo, quindi spanciamo a sud, diciamo siamo a sud di San Martino Buon Albergo, ad un certo punto rientriamo all'altezza di Caldiero e andiamo a nord, praticamente lungo l'autostrada A4". In quel momento cosa succede? Succede che i comuni esprimono parere sfavorevole, i comuni che esprimono parere sfavorevole sono Caldiero, Colognola ai Colli, Soave, Monteforte d'Alpone e Gambellara. Il Ministro dell'Ambiente non esprime alcun parere. La soluzione è scartata in considerazione del forte impatto paesaggistico sugli edifici civili e industriali, oltre che sulle infrastrutture esistenti, in particolare in riferimento a: attraversamento di aree vincolate ai sensi della Legge 85, con riferimento ai territori di San Martino, Lavagno, Soave e San Bonifacio, e possibile viadotto in prossimità del Borgo di Soave.

Se i Consiglieri fossero presenti in aula o se ricordassero anche quello che hanno fatto, che hanno assistito, perché questi sono tutti atti ufficiali che ho trovato nella storia del Comune di San Bonifacio, nel '96 qualche consigliere che ha parlato prima - Liga Veneta - era in maggioranza! Questi sono atti che c'erano.

In definitiva il progetto a nord, quindi in affiancamento della A4, viene bocciato perché non ha il parere positivo e definitivo della Regione Veneto, visto che i Comuni a est e a ovest di San Bonifacio, Caldiero, Colognola ai Colli, Soave, Monteforte d'Alpone e Gambellara avevano espresso parere negativo. Quindi siamo arrivati a questo punto, quindi il Comune di San Bonifacio, nonostante fosse il più grande, è il più grande, il più maggiormente interessato in termini di dimensioni e di chilometri di attraversamento sulla linea alta velocità diciamo, non ha saputo fare gruppo e mediare il consenso con gli altri comuni: questa è storia!

Quindi San Bonifacio è rimasto da solo, quindi si arriva praticamente, nel frattempo arrivano tutte quante le direttive, viene bocciato, nel frattempo è interessata anche Vicenza alla Tav e dice "anch'io voglio la Tav", prima non lo diceva, perché quando Vicenza diceva no alla Tav, addirittura



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

c'è stato un momento nel '92 che qualcuno ha detto "a questo punto, visto che Vicenza non è interessata, Verona è qui, Padova è qui, facciamola passare a sud, ma molto a sud", quindi noi San Bonifacio non saremmo stati toccati e ad un certo punto Vicenza dice "voglio entrare". Quindi nel 2001 c'è già un nuovo progetto, che sostanzialmente è quello approvato dal Cipe, quello che c'è, quindi le amministrazioni che sono succedute dal 2001 al 2006 qui a San Bonifacio sono quelle che potevano fare veramente qualcosa in quel momento per cambiare.

Allora vediamo cos'è stato fatto dall'Amministrazione nel 2001/2004 e dico il nome del Sindaco non per attacco personale, per un fatto politico e per fare mente locale che tutti capiamo, perché non è la persona del Sindaco, è l'Amministrazione che lo fa, quindi quella Amministrazione guidata dal Sindaco Antonio Casu nel periodo 2001/2004, chiamato dalla Regione a esprimere un parere della linea alta velocità e alta capacità del nostro Comune, esprime un parere positivo al passaggio in centro, ma interrato, allora diventa interessante andare a capire e leggere qual è stata la relazione dell'intervento praticamente dell'alta velocità e della linea storica di San Bonifacio, riportato da Iricav 2 esattamente a pagina 20 su 169 pagine del report "relazione del quadro di riferimento generale", devo leggerlo perché l'ho letto 3 volte per cercare, perché mi sembrava impossibile, perché io normalmente, quando chiedo una cosa a qualcuno, chiedo per offrirgli la possibilità di darmi una risposta positiva. Quando ho compiuto 18 anni, non ho chiesto la Porsche al mio papà, perché non me la avrebbe mai acquistata! Gli ho chiesto un'utilitaria.

Allora "la soluzione di interrimento della linea alta velocità e della linea storica: lo studio relativo alla soluzione dell'interrimento è condotto in fase istruttoria dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per l'approvazione del progetto presentato il 09 giugno 2003, con riferimento alle osservazioni richieste e alle varianti avanzate dalla Regione Veneto", quindi ha fatto questa richiesta, cioè "chiediamo l'interrimento". "In corrispondenza dell'attraversamento nel centro abitato di San Bonifacio, viene richiesto di valutare, per quanto tecnicamente possibile, l'alternativa di un interrimento della linea alta capacità e della linea storica, ovvero l'abbassamento della livellata del tracciato, prevedendo in tale caso opportuni sistemi di mitigazione ambientale" e qui domanda. "La soluzione prevede la realizzazione di due gallerie artificiali affiancate, una per il passaggio della linea lenta con relativa fermata, l'altra per il passaggio dell'alta velocità alta capacità. Le due gallerie artificiali, inclusi i tratti di parapioggia atti a impedire l'ingresso delle acque meteoriche in galleria, presentano uno sviluppo di circa 3 chilometri", quindi queste dovevano andare dopo l'intersezione dell'Alpone e quindi da Villanova diciamo giù per i 3



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

chilometri, quindi arrivare, ritornare in superficie al chilometro 23, quindi tra Prova e Lobbia, di preciso più o meno ai Mazzoni, questa era la previsione.

“La realizzazione comporta per il corpo principale il raggiungimento della profondità di 10 metri rispetto al piano campagna”, quindi sotto di 10 metri. “La realizzazione della galleria pone tre ordini di problemi: il primo di carattere strutturale, legato all’ingombro dell’opera, il secondo dovuto alla possibile interferenza con la falda acquifera - siamo a San Bonifacio - e il terzo causato dall’interferenza delle opere con la viabilità; l’impianto strutturale è composto da 2 distinte gallerie, ognuna dotata di un setto centrale che separa i due binari”, lo ripeto perché diventa bello dopo! “Considerando nelle fasi costruttive la presenza marginale dell’area ferroviaria, gli edifici residenziali e industriali - quindi glielo hanno detto “guardate che avete le case e anche le industrie” - le gallerie potranno essere realizzate mediante infissione di paratie, getto di solettone a copertura” e così via. “In corrispondenza della fermata devono essere fatti i camini per l’estrazione del fumo.”

In conclusione... no, lascia stare il costo, il costo è minimo (parole pronunciate in dialetto!) “In merito all’interferenza con la falda freatica, diventano particolarmente importanti gli interventi di impermeabilizzazione e le opere per lo smaltimento delle eventuali acque di infiltrazione” quindi il primo problema. “Riguardo all’interferenza con la viabilità, si rende necessario prolungare il sottopassaggio di Via Ambrosini, dismettere e ripristinare soltanto al termine dei lavori il cavalcavia di Villanova”, quindi demolire il cavalcavia di Villanova e rifarlo alla fine dei lavori: questo era quello che si diceva. “Prevedere una variante provvisoria per il cavalca-ferrovia di circonvallazione - quello dello stadio -; la viabilità, il tessuto edilizio e i principali circuiti dei centri dei poli funzionali risultano divisi da due parti distanti, producendo per un periodo di diversi anni una condizione di scarsa funzionalità urbana e di grande difficoltà e disagio per gli abitanti e per le attività insediative. Per la viabilità non potrà essere garantito l’esercizio durante l’intera durata dei cantieri” cioè sta parlando dell’isolamento da Villanova a San Bonifacio e da Monteforte a San Bonifacio. “Le strutture da prevedere di maggiore ingombro comportano l’occupazione esterna dell’area rispetto a maggiori interferenze. La soluzione dell’interramento viene scartata”.

E viene scartata anche perché tra le opere da demolire e gli edifici da demolire c’era anche una fabbrichetta: la Ferroli! Questi prevedevano di demolire la Ferroli, i quali gli hanno detto “guardate che quella era una condizione necessaria, ne deriva un maggiore impatto sul territorio, che comporta ulteriori demolizioni di fabbricati civili e industriali, tra i quali lo stabilimento della Ferroli, in contrasto con le prescrizioni del documento di indirizzo del tavolo istituzionale”, quindi il



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

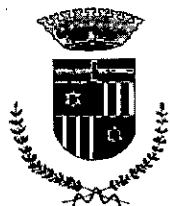
P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

documento di indirizzo del tavolo istituzionale diceva "le fabbriche non le tocchiamo, perlomeno le fabbriche importanti, se è una falegnameria di 4 possiamo andarla a vedere, ma questi no". Quindi viene scartato l'interramento, queste sono le motivazioni e questi continuano con la linea centrale, la linea a raso.

Poi abbiamo una sentenza del Tar nel 2007. Portate pazienza, ma è giusto dirle, perché in questi mesi ho letto tante di quelle cose sui giornali, dopo ho letto delle altre cose e allora anche per il pubblico, anche per chi ci segue da casa è giusto. Naturalmente di tutto quello che dico troverete copia scritta e documentazione, perché non mi piace, quindi vado un po' lento, perché quando si fanno delle citazioni, è meglio essere precisi, perché sono sempre in agguato. La sentenza del Tar del 24 ottobre 2007, alla quale si è rivolta l'Amministrazione Polo, nel tentativo di fare riportare la linea a nord, perché c'è stato questo passaggio, indicava che l'interramento richiesto era stato valutato da Rfi pari al costo di 420 milioni di Euro, quindi una cifra che non giustificava nessun motivo. Motivi economici e tecnici hanno indotto Rfi a scartare questa soluzione, quindi l'interramento che chiedeva l'Amministrazione di Forza Italia diciamo.

Possiamo anche dire, però, che Rfi ha avuto gioco facile nello scartare una soluzione che era semplicemente una proposta unilaterale da parte dell'Amministrazione di San Bonifacio, ripeto: mancava sempre la rete tra i vari comuni. Se l'Amministrazione di allora credeva veramente all'interramento, forse per la risoluzione del problema non doveva fare altro che ottenere un protocollo d'intesa, così come ha fatto questa Amministrazione, tra Regione, Rfi e Ministro e solo allora si poteva cercare di risolvere il problema, perché se i 3 sono già d'accordo, uno non va a smentire l'altro! Non essendoci stato nessun impegno da parte di chi doveva costruire e pagare, era normale che dicessero "va beh, ti abbiamo fatto, controlla e vedi". Rfi di certo non si è spaventata del pericolo che qualcuno si incatenava alle rotaie, come aveva promesso di fare, nel caso del passaggio dal centro.

Successivamente a questa Amministrazione, tra il 2004 e il 2009, abbiamo avuto l'Amministrazione del Sindaco Dott. Silvano Polo, il quale ancora ha incaricato uno studio legale di portare avanti il ricorso al Cipe, quindi uno studio contro Rfi, Cipe, Regione Veneto, Ministro delle infrastrutture, Capogruppo dell'opposizione, Ministri dei trasporti, dell'ambiente, dei beni culturali, per l'annullamento di quella famosa delibera del Cipe, delibera di approvazione del progetto. Il Tar, come dicevo prima, l'ha rigettato. Sempre Polo ha fatto ricorso al Tar.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Durante la stessa Amministrazione Polo lui ha ottenuto, e tutti lo ricordiamo chi ha seguito, una commissione tecnica - la cosiddetta io la chiamo "Commissione Zolet" e dopo arriviamo al perché - per valutare 4 ipotesi di tracciato, quindi era già deliberato che doveva essere in centro a raso, però giustamente uno dice "faccio anche delle valutazioni". Ha fatto questa Commissione e il compito che aveva questa Commissione era di valutare il tracciato a nord, il tracciato in centro a raso, il tracciato in centro sotterraneo e a sud in parallelo alla Porcilana; ecco che è la prima volta che dico "Porcilana". Dico Porcilana e dico la Tav passaggio a sud e affiancamento della Porcilana, quindi tutti quelli che in questi anni hanno parlato di Porcilana devono sapere che da lì in poi era una ferita sul territorio, così come lo è, e gli espropriati dei terreni della Porcilana saranno espropriati anche per la Tav, con una differenza che la Tav può essere utilizzata, è un'opera, un'infrastruttura importante, Legge obiettivo e tutto, quindi gli espropri si possono fare, verranno fatti e spero in modo ottimale per tutti; se invece la Porcilana la dovessimo fare noi e la Provincia, abbiamo visto, Sindaco, le difficoltà che abbiamo avuto per Via Nogarole, parlando di 10 metri di terra, e tutti buoni dopo. Andiamo avanti.

Tornando alla Commissione, i 3 tecnici nominati c'è l'Ing. Lucio Zolet, e ecco perché ho detto "Zolet"; è il primo cognome, commissario straordinario per le opere strategiche nel Friuli, Trentino Alto Adige e Veneto, l'Ing. Giuseppe Fasiol per la Regione Veneto, il Geom. Mirco Verzini per il Comune di San Bonifacio. Vengono fatti 6 incontri, si valutano 12 elementi limitanti, esprimendo un valore da 0 a 3; risultato: a nord il valore va tra 8 e 14, al centro a raso va tra 23 e 27, in centro in sotterraneo tra 17 e 21, a sud in parallelo alla Porcilana tra 20 e 22. È un lavoro che molto probabilmente avrà dei limiti per carità, però è un lavoro che qualcuno ha fatto. Indica a nord la soluzione meno impattante per San Bonifacio e tutti l'abbiamo sempre detto, non mi dicono niente di nuovo; in centro a raso è quella di gran lunga peggiore da 23 a 27, la soluzione in centro in sotterraneo e quella a sud in parallelo alla Porcilana quasi analoghe. Parliamo di impatto, quindi avrà qualche difetto, però hanno fatto questo.

Alla fine nella relazione del 31 gennaio 2005 si arriva alla seguente conclusione e qui è divertente, dopo si capisce. "È sulla direttrice centrale che bisogna trovare il giusto equilibrio per il Comune..." però la relazione viene firmata solo da Zolet, che è Rfi praticamente, e Fasiol per la Regione, mentre il rappresentante del Comune di San Bonifacio Geom. Mirco Verzini, il 17 gennaio del 2005, produce una sua relazione - sono tutti documenti agli atti - molto precisa, tecnica e secondo me anche ben strutturata, in cui afferma la preferenza per la soluzione al nord e la nullità



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

delle giustificazioni addotte dai comuni limitrofi, lui dice (parole pronunciate in dialetto) va beh difende le sue. Il rappresentante del Comune Mirco Verzini mette in rilievo il fatto che nella relazione finale non si sia riportato ciò che verbalmente era stato affermato dai tecnici durante i lavori della Commissione stessa: in nessun caso mai la Tav potrà attraversare San Bonifacio in affiancamento a raso attraverso il centro abitato. Siamo nel 2005.

Per la precisazione si riporta la parte finale della relazione del Geometra, ve la leggo: “ripristino del tracciato a nord del paese per effettivo minore impatto ambientale e per la legalità dell’iter amministrativo e degli atti ufficiali, eventuale proposta di interrimento in galleria artificiale della linea alta velocità e della linea storica, valutazione positiva sul possibile tracciato a sud, migliorabile e utilizzabile galleria artificiale in corrispondenza dell’ospedale - va beh, si va a mettere in protezione quello -, presa in considerazione dello spostamento a sud anche della linea storica a completamento della Porcilana - quindi si parlava anche qui -, dichiarazione di assoluta improponibilità dell’attraversamento nel centro urbano a raso, in affiancamento della linea storica”, quindi questo l’ha scritto un commissario, un esperto.

Durante l’Amministrazione Polo tra l’altro si è tornati anche in Consiglio Comunale ad un certo punto, perché è arrivato anche il discorso della Sitave. Nell’occasione del dibattito della Sitave, negli interventi si è parlato anche di Tav e cito un intervento: “se la Regione ha deciso che il nostro Comune deve essere attraversato da due infrastrutture, l’alta velocità e la tangenziale, auspica che tali opere siano realizzate a sud del territorio nello stesso corridoio”. Cito il nome del Consigliere Vasco Carradore, Capogruppo di San Bonifacio. Siamo al 05 settembre 2008 e questo dico perché la stampa locale ha dato molto risalto a questo ex Consigliere, ex Presidente di Commissione urbanistica, in questi mesi e magari non si è preoccupata di sentire gli attuali cosa pensano, però questa dichiarazione è qua, è la delibera 29 del 05 settembre 2008. Ripeto “se la Regione ha deciso che il nostro Comune deve essere attraversato da due grandi infrastrutture, alta velocità e tangenziale, auspica che tali opere siano realizzate a sud del territorio nello stesso corridoio”. Poi ci sono altre cose, ma questo ci tenevo a dirlo, perché dopo continuano altrimenti a mettere in competizione con, visto che dovrebbe essere lo stesso partito mio.

L’Amministrazione Polo viene sostituita poi da Casu. Ricordiamo che in data 13 dicembre la causa al Consiglio di Stato, intentata da Polo, è andata perente, perché non frattempo non si era fatto niente. Dell’Amministrazione Casu dal 2009 al 2013 non si trovano tracce di attività importanti nel tentativo di trovare accordi con i comuni, proprio abbiamo avuto il silenzio, abbiamo già visto



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

l'altra volta... si va beh, nulla avevano fatto. Infatti, con il protocollo d'intesa che noi abbiamo fatto, il Sindaco ha fatto in questa Amministrazione, siamo riusciti a produrre un progetto definitivo con una variante sostanziale, una variante sud, perché stiamo lavorando sul progetto approvato nel 2006, con la variante San Bonifacio, quindi non viene toccato né prima né dopo niente, si fa questa variante. Ecco che qualche esperto o pseudo esperto doveva dire.

Potrei anche citare delle considerazioni sulla Via, perché c'è già una Via sul progetto a raso di San Bonifacio: Due righe le leggo tranquille, perché questa è la Via del progetto di San Bonifacio e, se ci fosse la Cons. Firolli, magari gliela avrei fatta vedere per bene. "Tra i casi segnalati, il superamento più significativo è quello che riguarda l'ospedale di San Bonifacio, collocato a notevole distanza dalla linea ferroviaria (oltre 400 metri) - quindi l'ospedale nuovo rispetto alla linea tradizionale sono più di 400 metri - collocato in contesto urbano; in questo caso la mitigazione prevista di barriere di 4 metri di altezza, lungo la linea alta capacità e linea storica, assicura una notevole riduzione dei livelli acustici immessi, consentendo il rispetto dei limiti di norma diurni; il limite notturno, particolarmente restrittivo, richiederebbe per essere rispettato l'adozione delle protezioni del tipo ecotunnel. Nel caso in esame, data la diretta prossimità di due zone residenziali, il proponente ritiene troppo intrusivo un intervento di questa natura - quindi gli ecotunnel - che potrà comunque essere adottato nei successivi sviluppi progettuali, qualora l'assetto previsto non sia pienamente soddisfacente", quindi vuol dire "te la facciamo in centro, mettiamo le barriere di 4 metri, sappiamo già che non risolveranno il problema, servirà forse l'ecotunnel, però ve lo mettiamo dopo che avete fatto magari qualche anno di protesta" e così via. Però tra la linea e l'ospedale ci sono anche tante altre abitazioni, quindi se si sente bene l'ospedale e le abitazioni prima, magari facciamo per procurare pazienti all'ospedale e così via!

Abbiamo visto che di anni le precedenti nostre amministrazioni se ne sono fatti tanti (Casu 4 più 4, Polo gli ultimi 5 anni) e non sono mai riuscite a mettersi d'accordo, non vorrei citare Nietzsche e neanche lo cito, perché la brutta coscienza per questa Amministrazione... non diciamo che non lo facciamo! Questi addetti ai lavori, ex addetti ai lavori delle precedenti amministrazioni, quindi commissioni e tutto quanto, si stanno dando molto da fare per cavalcare la protesta, vediamo e ne abbiamo citati. Obiettivo di questi è, secondo me, semplicemente intorbidire le acque per paura che la gente veda, attraverso acque trasparenti, quello che è stata la loro inerzia, o quanto non sono riusciti a fare. L'opposizione fa, è giusto che faccia la propria parte. Quanti si vedono avvicinati da un problema, che fino a un anno fa era di altri, quindi protesta e è giusto, ci sta, cioè gli agricoltori, i



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

residenti è giusto che protestino, noi dobbiamo tutelarli il più possibile. Non ci sta invece che questi ultimi realmente danneggiati, quindi i contadini e tutto, siano strumentalizzati dai veri responsabili di questa situazione, chi era che poteva fare e tutelare e tutto quanto.

San Bonifacio ha corso, secondo me, un grande rischio, noi siamo riusciti a fare secondo me una cosa importante e fondamentale, perché ormai la Tav, l'alta velocità, è inutile fare tanto le crociate contro la Tav, la Tav si è deciso e si fa, noi siamo qua e dobbiamo prendere e cercare di creare meno danni possibili per i sambonifacesi. Ricordiamo che è sempre legittima la protesta di quanti si vedono danneggiati, se fosse a raso in centro io penso che il teatro centrale non basterebbe per l'assemblea, dovremmo andare al Pala Ferroli se non allo stadio, perché le persone sono molto interessate di più.

Adesso chiudo, voglio anche lanciare un messaggio positivo e futuro per cercare di recuperare il più possibile e progettare il futuro. Sarebbe importante che questa Amministrazione, come ha già dimostrato di sapere fare bene, si facesse promotrice per un protocollo d'intesa, con tutti i comuni interessati, per chiedere la trasformazione della linea storica in metropolitana di superficie, in modo tale da garantire collegamenti rapidi con le Città di Verona e Vicenza e anche con il lago. Il ruolo di San Bonifacio è già stato anche messo in luce in assemblea l'anno scorso di Confindustria e tutto, tra Verona e Vicenza, nelle aree di città metropolitane può essere il fulcro di questo. Io penso che tutti i comuni, dovremmo preparare un ordine del giorno per cercare di portare tutti i comuni sull'asse della vecchia ferrovia, in modo in futuro avere questa metropolitana. Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE

Ringrazio il Cons. Pimazzoni, anche per l'excursus storico e spero che siano un po' chiari a tutti anche i vari passaggi che ci sono stati.

CONS. LUNARDI

Nell'intervento prima è spiegato bene il percorso dell'Ing. Volterra e del Sindaco, senz'altro sono positivi i miglioramenti che abbiamo visto e chiediamo, cioè principalmente quel fagiolino della zona del Grena, il passaggio degli scarichi al Palù, la zona particolarmente delicata tra Lobbia e Mazzoni, lì è un punto proprio cruciale, e i due spostamenti dei due cantieri, che proprio arrecavano secondo me, veramente era un punto un po' delicato.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

Quello che mi interessava sottolineare, che prima il Sindaco l'ha detto, è che davanti al nuovo ospedale - non al vecchio ospedale - passano circa 19.000 auto al giorno e circa 4 o 5 mila di notte. Ora se, chiaramente andando avanti l'alta velocità, in fianco andrà avanti la Porcilana, automaticamente il taglio o lo spazio o il percorso delle auto in centro molto probabilmente resterà solo per i residenti, quindi molto probabilmente quel traffico, oltre che pesante etc., non ci sarà più. Quello che magari mi interessava, che però non siamo arrivati nel punto finale della statale, siccome sono un ambientalista, un verde, uno che ci tiene alle piste ciclabili, era che quando passeremo con la Porcilana, che è chiaro che va oltre al discorso dell'alta velocità, che prosegue e va a finire alla stazione di Locara come abbiamo visto, ma quando arriveremo a quel punto ci sarà il punto delicato anche di guardare il passaggio e il sovrappasso della statale 11, della Porcilana.

PRESIDENTE

Qualcun altro deve fare un intervento? Altrimenti direi che possiamo passare al voto sulle osservazioni. Il Cons. Rossi rimane in sala, il Cons. Pasetto non partecipa al voto, per cui siamo in 11 a votare.

Chi è favorevole? Chi è contrario? Chi si astiene?

Esito della votazione: favorevoli 10, astenuti 1.

La deliberazione viene approvata. Abbiamo l'immediata eseguibilità.

Chi è favorevole? Chi è contrario? Chi si astiene?

Esito della votazione: favorevoli 9, astenuti 2.

Io ringrazio tutti per la partecipazione, auguro una buona notte.

La seduta è tolta.



COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

Codice Fiscale 00220240238 TEL. 045/6132611 - FAX 045/6101401

P.ZZA COSTITUZIONE 4 - 37047 SAN BONIFACIO

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Responsabile della Pubblicazione

A t t e s t a

Che copia del presente resoconto è stato affisso all'Albo Pretorio in data 14/01/2016 e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi e cioè fino al 29/01/2016.

Dalla Residenza Comunale, li 14/01/2016

Il Responsabile della Pubblicazione

f.to Mariateresa Zago