

Riferimento: 2016/LIT/0468

Trasmessa via posta certificata

Spett.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni
ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
pec: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

REGIONE VENETO – DIPARTIMENTO AMBIENTE
Settore Valutazione Impatto Ambientale
Palazzo Linetti
Calle Priuli Cannaregio 99
30121 VENEZIA
pec: dip.ambiente@pec.regione.veneto.it

e p.c.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA
Direzione Investimenti
Direzione Programma Investimenti Rete AV/AC
Team progetti linea AV/AC tratta VR-PD
Piazza della Croce Rossa 1
00161 ROMA
pec: segreteriaacda@pec.rfi.it

CONSORZIO IRICAV DUE
Via F. Tovaglieri 413
00155 – ROMA
pec: iricavdue@pec.it

REGIONE VENETO
Area Infrastrutture
Dipartimento Riforma Settore Trasporti
Via Cesco Baseggio 5
30174 MESTRE – VENEZIA
pec.: trasporti@pec.regione.veneto.it

PROVINCIA DI VICENZA
Contrà Gazzolle 1
36100 VICENZA
pec.: provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

2 marzo 2016

Oggetto: Osservazioni al progetto definitivo della linea AV/AC Verona - Padova, sub tratta Verona – Vicenza, 1° lotto funzionale Verona- bivio Vicenza – Procedura di V.I.A. – Osservazioni ai sensi dell’art. 183, comma 4, D. Lgs. 163/2006 s.m.i..

Confindustria Vicenza ha tra i suoi principali scopi statutari la promozione dello sviluppo delle imprese nella loro dimensione culturale, economica e produttiva (art. 2, comma 1, dello Statuto), finalità perseguite innanzi tutto attraverso la rappresentanza del sistema imprenditoriale vicentino nei rapporti con le istituzioni (art. 2, comma 2, lett. a), per promuovere con queste e con altri soggetti pubblici e privati forme di collaborazione atte a consentire il conseguimento di obiettivi di progresso della comunità, del territorio e dell’economia provinciale (art. 2, comma 2, lett. b).

In questa logica, Confindustria Vicenza ha da sempre sostenuto l’ammodernamento del sistema infrastrutturale del Paese - e, nello specifico, di quello a supporto del territorio e dell’economia del Veneto e della Provincia di Vicenza - individuando nella realizzazione della linea AV/AC lungo l’asse Torino-Trieste, concepita quale sostanziale quadruplicamento in affiancamento a quest’ultima, una delle priorità infrastrutturali da perseguire per il miglioramento quantitativo e qualitativo del servizio ferroviario, sia passeggeri, sia merci.

Coerentemente con questa posizione, Confindustria Vicenza ha svolto un ruolo attivo nell’assunzione, da parte della Camera di Commercio di Vicenza, dell’iniziativa che ha portato alla redazione nel 2012 di uno studio di prefattibilità dell’attraversamento del territorio della Città di Vicenza con la linea AV/AC.

Detto studio, ulteriormente affinato nella prima metà del 2014, è stato posto alla base del Protocollo d’Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI – Rete Ferroviaria Italiana Spa, Regione del Veneto, Comune di Vicenza e la stessa CCIAA, sottoscritto a Roma il 29 luglio 2014, in attuazione del quale ITALFERR Spa ha predisposto lo Studio di fattibilità ultimato nel novembre 2014.

L’approvazione di quest’ultimo, seppur con prescrizioni e/o osservazioni, da parte della Regione Veneto e del Comune di Vicenza, ha costituito il presupposto per la redazione del progetto definitivo a cura del contraente generale Consorzio IRICAV DUE, che relativamente al 1° lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, con nota del 1° febbraio 2016 ha formalizzato l’istanza per l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi degli artt. 167, comma 5, e 183 del D. Lgs. 163/2006.

A seguito della pubblicazione su alcuni giornali quotidiani dell’avviso con il quale Rete Ferroviaria Italiana Spa ha comunicato l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, nonché della pubblicazione sul sito internet del Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare degli elaborati costituenti il progetto definitivo della citata infrastruttura, Confindustria Vicenza intende formalizzare anche alle Autorità in indirizzo la propria condivisione delle osservazioni già prodotte da numerose imprese associate nell’ambito del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità e dalle stesse riproposte anche nel parallelo procedimento di valutazione dell’impatto ambientale dell’opera in oggetto.

Con tali osservazioni sono state segnalate e vengono qui ribadite le criticità che l’esecuzione delle opere e/o l’asservimento delle aree così come desumibili dagli elaborati costituenti il progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Vicenza potrebbero provocare sui siti produttivi di numerose imprese industriali, con pesante compromissione della funzionalità e, in taluni casi, della stessa sopravvivenza operativa nei luoghi ove da tempo sono insediate.

Va da sé, infatti, che il pieno e convinto sostegno alla realizzazione dell'importante infrastruttura ferroviaria deve coniugarsi con la necessità di individuare soluzioni progettuali in grado di escludere e, nel caso peggiore, minimizzare gli impatti nei confronti di un tessuto produttivo che rappresenta uno dei punti di eccellenza della realtà veneta e vicentina in particolare, che ha consentito e tutt'ora consente livelli occupazionali e reddituali, qualità della vita e coesione sociale con pochi eguali nel panorama nazionale.

Del resto, è nello stesso interesse del Soggetto aggiudicatore e dei restanti Enti/Autorità coinvolti nel processo approvativo del progetto in discussione escludere e, ove non altrimenti possibile, ridurre al minimo gli impatti sulle attività economico-imprenditoriali interferite, atteso che gli oneri espropriativi che ne deriverebbero dovrebbero tener conto non solo del valore dei beni compromessi e/o ablati e/o asserviti, ma anche del costo di tutti gli interventi necessari a consentire con diversa organizzazione spaziale e/o funzionale l'attività produttiva interferita (cfr. Cassazione civile, Sez. I, 18/03/2015, n. 5442, Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, 10/01/2012 - Ricorso n.32521/05 - Di Marco c. Italia).

Richiamando e facendo proprie le argomentazioni prodotte nelle singole osservazioni trasmesse o in corso di trasmissione dalle diverse imprese aderenti a Confindustria Vicenza, se ne riassumono di seguito gli elementi principali, distribuiti secondo la progressione da ovest verso est della linea AV/AC nel territorio vicentino.

Lonigo

Nel territorio del comune in rubrica la progettata linea AV/AC interferisce con gli insediamenti produttivi dalla progressiva km 29+675 alla progressiva km 31+025 (nella parte terminale già all'interno del comune di Montebello Vicentino).

Lungo il fronte sud della linea storica MI-VE e del progettato "quadruplicamento" funzionale alla linea AV/AC sono insediate, tra le altre, le imprese nostre associate ECOGLASS Srl e SAINT GOBAIN VETRI Spa - la prima anche in qualità di conduttrice dell'immobile catastalmente intestato nell'elenco ditte del piano particellare di esproprio ad UNICREDIT LEASING Spa - nonché la SIPE Spa e la FIAMM COMPONENTI ACCESSORI - F.C.A. Spa.

Tutte le citate imprese lamentano la compromissione di importanti superfici scoperte, attualmente adibite a stoccaggio di materiale a cielo aperto, nonché alla movimentazione dei veicoli per l'alimentazione degli impianti di produzione e/o i locali di deposito.

Inoltre, le ipotizzate superfici vincolate a futura sede ferroviaria ed ai contigui interventi di riqualificazione ambientale interferiscono con alcuni impianti tecnologici (vasche per la depurazione e per l'alimentazione delle linee di produzione; cabine del gas e dell'energia elettrica), indispensabili per l'attività aziendale e che non possono essere interessati da sospensioni/interruzioni di funzionamento.

Per quanto, in particolare, attiene alle imprese **ECOGLASS Srl** e **SAINTE GOBAIN VETRI Spa**, operando nel settore della produzione/lavorazione del vetro, con impianti fusori alimentati a gas metano distribuito dalla apposita cabina e svolgimento dell'attività a ciclo continuo, non possono tollerare interruzioni significative dell'alimentazione.

Nel caso della **FIAMM - F.C.A. Spa**, invece, il progetto definitivo della linea AV/AC Verona - bivio Vicenza prevede addirittura "in demolizione" parti del fabbricato aziendale, che attualmente ospitano linee di produzione delocalizzabili solo interrompendone l'operatività, con pesantissimi costi economici ed ancor più gravi ripercussioni nei rapporti commerciali con la clientela internazionale.

Atteso che tutte le summenzionate imprese collocate a sud della linea AV/AC sono interessate dalla fascia atta ad ospitare gli "interventi di riqualificazione ambientale", appare imprescindibile lo stralcio integrale di tale previsione di progetto.

Per quanto possibile, inoltre, si auspica che possa essere eliminata, o almeno significativamente ridotta (ad esempio modificando la soluzione di sostegno della massicciata ferroviaria) anche la fascia atta ad ospitare la nuova sede ferroviaria.

Lungo il fronte nord della linea storica MI-VE e del progettato "quadruplicamento" funzionale alla linea AV/AC, tra la progressiva km 30+075 e la progressiva km 30+400, si "affaccia" l'insediamento produttivo della **ZACH SYSTEM Spa, del Gruppo ZAMBON COMPANY Spa.**

Esso viene interessato non già dalle opere ferroviarie, che si sviluppano a sud della linea storica, bensì da un ampio asservimento coattivo per la realizzazione di nuove reti di servizio pubblico del gas metano e dell'energia elettrica.

Tali future reti finiranno per interferire sia con i sottoservizi ed i connessi, alquanto delicati e sofisticati, impianti tecnologici di proprietà ed in uso esclusivo della ZACH SYSTEM Spa, sia con i piani di sicurezza aziendali, di particolare importanza e criticità in considerazione della natura e tipologia dell'attività produttiva svolta nel settore chimico-farmaceutico.

Anche per la descritta situazione, pertanto, appare indispensabile individuare una diversa collocazione delle nuove infrastrutture a rete per il gas metano e per l'energia elettrica, posizionandole all'esterno del sito aziendale ZACH SYSTEM Spa.

Montebello Vicentino

Nel territorio del comune in rubrica, a parte l'estremità est **dell'insediamento FIAMM COMPONENTI ACCESSORI – F.C.A. Spa**, del quale si è cennato in precedenza, si segnala la pesantissima interferenza che il progetto definitivo della linea AV/AC - soprattutto "in abbinamento" con l'ipotesi in esso riportata di futuro sviluppo del tracciato del SI.TA.VE. (Sistema Tangenziali Venete) – avrebbe sul sito di proprietà di **BOTTEGA VENETA Spa.**

La sede della citata azienda - collocata nella Villa "da Porto – Schloeder" e nel relativo, recente, ampliamento edilizio, inseriti in un parco oggetto di tutela paesaggistica ai sensi della Parte III^a del D. Lgs. 42/2004 (Codice dei Beni culturali e del Paesaggio) – viene interessata dall'espropriazione e/o dall'occupazione temporanea di consistente parte dell'area di pertinenza a nord dei corpi di fabbrica, attualmente adibita agli accessi al sito aziendale, a parcheggio delle vetture dei dipendenti, nonché alla viabilità interna e nel cui sottosuolo è posizionato il pozzo geotermico per il riscaldamento ed il raffrescamento dell'intero insediamento produttivo e di rappresentanza.

Già le richiamate interferenze costituiscono un *vulnus* insopportabile per le caratteristiche dell'insediamento aziendale, della sua funzionalità e delle qualità ambientali ed architettoniche nelle quali BOTTEGA VENETA intende essere indissolubilmente identificata.

Se possibile, ancor più esiziale risulta la previsione, in affiancamento a sud rispetto al tracciato AV/AC, dell'infrastruttura stradale di progetto identificata con l'acronimo SI.TA.VE., della quale viene indicato un "fantomatico", quanto assolutamente intollerabile, passaggio in galleria "sotto" una parte dell'edificio produttivo di BOTTEGA VENETA.

Come già emerso in occasione del sopralluogo tenutosi sabato 23 gennaio 2016 anche presso la sede aziendale, con la presenza dell'assessore della Regione Veneto De Berti, del Presidente del Consiglio regionale Ciambetti, del Presidente della Provincia di Vicenza

Variati, nonché di alcuni dei Sindaci dei Comuni interessati dal tracciato della linea AV/AC (tra i quali anche il Sindaco di Montebello Vicentino), la soluzione delle pesantissime criticità sopra riassunte potrà essere assicurata modificando il tracciato della AV/AC, traslandolo a nord della linea storica MI-VE, nonché addossando il tracciato del futuro Si.Ta.Ve. al limite sud dell'attuale sedime della autostrada A4.

Di questa soluzione progettuale, BOTTEGA VENETA ha messo a disposizione del Comune di Montebello uno studio di fattibilità, che l'Ente locale ha condiviso e fatto proprio con delibera della Giunta comunale 16 febbraio 2016, n. 8.

In estrema sintesi, la proposta comporta:

1. una lieve traslazione verso nord del tracciato della linea AV/AC nell'intervallo compreso tra Contrà Ronchi e l'intersezione dello stesso tracciato con l'autostrada A4;
 2. il riposizionamento del tracciato del SI.TA.VE., non più collocato in affiancamento lato sud della linea AV/AC, bensì sviluppato in affiancamento lato sud all'autostrada A4 a partire dall'area della futura Stazione ferroviaria di Montebello Vicentino fino in prossimità dell'intersezione tra la linea AV/AC e la stessa autostrada A4.
- A partire dalla citata intersezione il tracciato del SI.TA.VE. si mantiene, dapprima in stretto affiancamento, successivamente abbandonandolo, a nord della linea AV/AC.

La proposta progettuale dianzi sintetizzata persegue l'obiettivo, meglio illustrato nella Relazione che ne costituisce uno degli elaborati, di rendere coerenti le ipotesi di tracciato della linea AV/AC e del SI.TA.VE., inevitabilmente tra loro interconnesse, assicurando il miglior conseguimento:

- a) dell'armonizzazione di entrambe le previsioni infrastrutturali con le previsioni urbanistiche riguardanti il territorio di Montebello Vicentino;
- b) della riduzione dei relitti territoriali conseguenti al passaggio di una pluralità di infrastrutture lineari non confinate in un unico corridoio spaziale;
- c) della tutela del nucleo rurale di Contrà Ronchi;
- d) della salvaguardia dell'attuale conformazione del rio Acquetta, in prossimità della futura Stazione ferroviaria di Montebello Vicentino;
- e) della salvaguardia dell'area costituita dalla Villa Da Porto e dal relativo parco, soggetta a vincolo paesaggistico (Legge 1497/1939, ora Parte Terza del D. Lgs. 42/2004) in virtù di provvedimento ministeriale datato 16.07.1949;
- f) della salvaguardia dell'integrità e della funzionalità del pozzo geotermico a servizio degli impianti di climatizzazione e refrigerazione dell'insediamento produttivo;
- g) della riduzione dei costi di realizzazione dell'infrastruttura stradale SI.TA.VE. (per alcune opere di interconnessione tra questa e la linea AV/AC ipotizzati nel quadro economico di quest'ultima) in ragione della minore lunghezza del relativo tracciato rispetto a quanto indicato nel progetto definitivo della linea AV/AC, oltre che della eliminazione di alcune opere d'arte previste da quest'ultimo per "gestire" le interferenze tra le due infrastrutture (gallerie, viadotti, deviazione corso d'acqua, ecc.).

In considerazione del rilievo "centrale" che nella proposta progettuale sopra descritta assume il riposizionamento del tracciato del SI.TA.VE. - per buona parte del tratto ivi considerato collocato in affiancamento lato sud dell'autostrada A4 per creare con quest'ultima un unico corridoio infrastrutturale - risulta essenziale che detta proposta - oltre ad essere esaminata ed auspicabilmente accolta nell'ambito del procedimento di valutazione d'impatto ambientale del progetto definitivo della linea AV/AC Verona - Padova, sub tratta Verona - Vicenza, 1° lotto funzionale Verona- bivio Vicenza - sia fatta oggetto di specifica valutazione anche nell'ambito del procedimento finalizzato all'approvazione del Progetto preliminare del "Nuovo Sistema della Tangenziali Venete Verona-Vicenza-Padova".

Atteso che quest'ultimo ha registrato il parere positivo, con prescrizioni, della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale (parere 473 del 28 luglio 2010), trasmesso l'11 ottobre 2010 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza che il CIPE abbia ancora deliberato l'approvazione di competenza ex art. 165, comma 5, del D. Lgs. 163/2006 s.m.i., si chiede che la Regione Veneto – Direzione Infrastrutture di trasporto, in qualità di soggetto proponente il progetto dell' "infrastruttura strategica" convenzionalmente denominata SI.TA.VE. e di futuro soggetto concedente della medesima, si attivi affinché il relativo iter approvativo abbia ad oggetto, per il tratto compreso tra la futura Stazione ferroviaria di Montebello Vicentino e l'intersezione con l'autostrada A4, la variante progettuale descritta negli elaborati trasmessi dal Comune di Montebello Vicentino con nota prot. n. 1825, del 17 febbraio 2016.

Brendola

Nel territorio del Comune di Brendola le criticità riscontrate da imprese aderenti a Confindustria Vicenza (risulta aver firmato un'osservazione "collettiva" la **ARISTON CAVI Spa**) riguardano l'area produttiva localizzata lungo Via Einaudi, dalla progressiva km 37+300 alla progressiva km 38+300.

Nella predetta area, infatti, il piano particellare di esproprio prevede l'espropriazione e l'occupazione temporanea sia di superfici finalizzate ad area ferroviaria, sia di superfici destinate ad opere di riqualificazione ambientale.

Entrambe si sovrappongono alle superfici esterne di pertinenza delle singole aziende ivi localizzate, compromettendo funzioni essenziali quali lo stoccaggio a cielo aperto e la movimentazione dei veicoli industriali per il carico e scarico dei materiali in lavorazione e dei prodotti finiti.

Va da sé che l'inibizione, anche solo parziale, di tali funzioni provocherebbe pesantissimi ripercussioni sull'attività produttiva, e in taluni casi, addirittura il suo radicale arresto.

Appare, pertanto, necessario dar concreta attuazione a quanto emerso durante il già richiamato sopralluogo dello scorso 23 gennaio, che per quanto attiene alla situazione dell'area produttiva di Via Einaudi prevede la soppressione della fascia vincolata ad interventi di mitigazione ambientale ed il mantenimento di quella adibita a nuova sede ferroviaria comunque all'esterno delle attuali recinzioni che delimitano i singoli insediamenti produttivi rispetto alla ferrovia.

Montecchio Maggiore

Riguardo al territorio del comune in rubrica, ci sono state segnalate interferenze da parte delle aziende associate **CMG Srl - TECNOMECC Srl** (tra le progressive km 39+140 e km 39+180) e **VF GLOBAL SERVICE Srl** (tra le progressive km 40+950 e km 41+070).

Si tratta di aree edificabili, con destinazione produttiva, nelle quali le menzionate aziende hanno in progetto la realizzazione di impianti tecnologici nel primo caso, di ampliamenti edilizi nel secondo, che verrebbero compromessi dalle previsioni del progetto AV/AC e delle opere complementari rappresentate anche nel piano particellare di esproprio.

Si auspica, pertanto, l'adozione delle opportune modifiche (ad es. soppressione della fascia di mitigazione ambientale, rilocalizzazione del bacino di laminazione in corrispondenza dell'area di proprietà VF GLOBAL SERVICE Srl).

Ricade nel territorio di Montecchio Maggiore anche l'infrastruttura di progetto (nuovo cavalcaferrovia progressiva km 40+365), la cui estremità sud e le opere stradali di raccordo con la Sp 34 "Melaro" interferiscono con il sito produttivo della VILLA DEGLI OLMI SAN MATTEO TENUTA ALTAVILLA Spa, ubicato in comune di Altavilla e del quale, pertanto, si fa cenno nel paragrafo successivo.

Altavilla

Come detto, provenendo da ovest, la prima criticità segnalata da un'impresa aderente a Confindustria Vicenza è quella che riguarda **VILLA DEGLI OLMI SAN MATTEO TENUTA ALTAVILLA Spa**, la cui area scoperta, in parte adibita a parcheggio ed area di manovra dei veicoli industriali, in parte adibita a vigneto, viene interferita dal terminale sud del cavalcaferrovia di raccordo tra la SP 34 ed il territorio urbano di Montecchio Maggiore, posto a nord del sedime ferroviario.

A tale interferenza si associa quella delle opere viarie connesse al predetto cavalcaferrovia, nonché la previsione di una contro-strada localizzata a sud della SP 34, opere tutte proiettate all'interno delle aree di proprietà di VILLA DEGLI OLMI Spa.

Anche in questo caso si richiama quanto emerso in occasione del citato sopralluogo svoltosi il 23 gennaio scorso, che in relazione all'insediamento industriale ora in esame prevede la rotazione verso sud ovest del cavalcaferrovia, in modo da far sì che anche le opere di connessione tra l'opera d'arte e la SP 34 si sviluppino al di fuori della proprietà VILLA DEGLI OLMI Spa, garantendone in tal modo la funzionalità e la possibilità di un futuro ampliamento insediativo.

Quanto alla contro-strada rispetto alla SP 34, qualora non dovesse trovare accoglimento la richiesta aziendale di eliminarne la previsione in corrispondenza dell'insediamento produttivo, appare imprescindibile accogliere almeno la richiesta subordinata di uno stretto affiancamento tra il sedime della SP 34 e quello della relativa contro-strada, raccordandola con l'opera di svincolo appena realizzata a cura e spese di VILLA DEGLI OLMI Spa.

In ogni caso, appare del tutto condivisibile la richiesta che le opere di mitigazione acustica (barriere fonoassorbenti) vengano realizzate con materiali e caratteristiche atte a consentire la percezione dell'ambiente esterno all'area ferroviaria, sia nell'interesse aziendale, sia per la piena fruizione pubblica del pregiato paesaggio circostante.

Proseguendo verso est, ulteriori criticità sono state segnalate - ed opportunamente fatte oggetto di specifiche osservazioni presentate dalle aziende interessate - dalla **SAFAS GROUP Spa** e dalla **CORA' DOMENICO & FIGLI Spa**.

La prima (progressive da km 40+775 a km 41+050) viene interferita da previsioni espropriative e da fasce di rispetto che coinvolgono sia aree scoperte, adibite a stoccaggio e a transito/manovra dei veicoli industriali, sia strutture edificate.

Per la delicatezza delle funzioni coinvolte, appare essenziale sopprimere la fascia di esproprio con finalità di riqualificazione ambientale, così come limitare - ove non ne sia possibile l'integrale eliminazione - la fascia destinata ad area ferroviaria.

Va, altresì, chiarità la previsione, contenuta nel piano particellare di esproprio, di una servitù di elettrodotto, che potrebbe comportare pesanti condizionamenti operativi.

Analoghe considerazioni si ripropongono anche riguardo alla **CORA' DOMENICO & FIGLI Spa**, il cui insediamento si sviluppa immediatamente ad est di quello SAFAS GROUP Spa (progressive da km 41+050 a km 41+650).



Una specificità dell'osservazione formulata dalla CORA' DOMENICO & FIGLI Spa riguarda la sopravvivenza del raccordo ferroviario esistente tra in sito produttivo e la linea MI-VE, che verrebbe compromesso dall'attuazione delle opere di progetto e che invece l'azienda intende a breve riattivare.

La problematica delle cave di prestito

In aggiunta alle criticità evidenziate nei precedenti paragrafi con riferimento a ciascuno dei comuni interessati dal tracciato della linea AV-AC per il tratto funzionale oggetto di progettazione, si riportano di seguito alcune considerazioni in ordine alle cave di prestito previste dal citato progetto definitivo.

Si tratta di tre cave, una (seppur articolata in due aree separate) in località La Gualda, nei Comuni di Montecchio Maggiore e Montebello Vicentino (Provincia di Vicenza) e due in Comune di Zevio.

Oltre alla funzione di approvvigionamento di materiale inerte (totale mc. 5.050.000), il progetto definitivo localizza nelle citate cave di prestito anche il deposito di materiale di scavo non reimpiegabile nell'opera (totale mc. 2.167.000) ed una cassa di espansione a servizio del fiume Adige (cassa c.d. Zevio 2).

Confrontando questi dati con il bilancio complessivo dei materiali e degli approvvigionamenti di inerti necessari per la realizzazione dell'opera (nell'apposita Relazione progettuale l'approvvigionamento complessivo di materiale inerte viene stimata in 6.017.308 mc., mentre il materiale da scavo non riutilizzabile e non classificabile come rifiuto viene quantificato in 2.171.188 mc) emerge la marginalità del ruolo che il progetto definitivo dell'opera attribuisce alle sei cave di mercato (tutte ubicate in provincia di Verona) e, per differenza, il ruolo preponderante assegnato sia per l'approvvigionamento, sia per il deposito del materiale da scavo non riutilizzato, alle sopra citate cave di prestito.

Tale scelta progettuale appare di per sè assolutamente discutibile, risultando in palese contrasto con gli indirizzi di pianificazione e di gestione del territorio, che tanto a livello statale, quanto a livello regionale, mirano a limitarne il consumo, concentrandone per quanto possibile l'utilizzo non agricolo negli ambiti già caratterizzati da attività di trasformazione urbanistica e/o produttiva legittimamente autorizzate.

Del resto, la complessiva disponibilità delle cave di sabbia e ghiaia autorizzate e attive nelle provincie di Verona (n. 32) e Vicenza (n. 21) è di gran lunga esorbitante rispetto alle necessità di approvvigionamento legate alla realizzazione dell'opera ferroviaria in discussione; disponibilità ulteriormente e significativamente accresciuta e destinata ancora ad aumentare in virtù dei conferimenti del materiale scavato nei cantieri aperti (e di prossimo avvio) per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta e dei bacini di laminazione delle piene dei corsi d'acqua (Caldogno, Trissino, Montebello, ecc.).

Oltre che per le descritte ragioni di carattere generale, la contrarietà alle previste cave di prestito è, altresì, giustificata da specifiche disposizioni ostative riguardanti la loro puntuale localizzazione.

Quanto alle due aree costituenti la **cava La Gualda**, le stesse ricadono nel contesto della Villa Gualda, che Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza (PTCP) classifica tra le Ville Venete di Particolare interesse provinciale.

Nei relativi contesti, per l'art. 46 delle NTA del PTCP sancisce l'espresso divieto di apertura di cave a cielo aperto.

Quanto alle **cave Zevio 2 e Zevio 4**, entrambe ricadono nel Piano d'Area Quadrante Europa (PAQE), che all'art. 50 delle NTA vieta l'apertura di nuove cave di materiali del gruppo A, tra gli altri, negli ambiti di interesse paesaggistico-ambientale (lo sono entrambe le aree oggetto delle citate cave di prestito) e negli ambiti prioritari per la protezione del suolo (lo è l'area oggetto della cava Zevio 4).

Né trova coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale e/o di settore la funzione di cassa di espansione che il progetto definitivo in esame attribuisce alla cava Zevio 4.

Infatti, sia il già citato PAQE, sia Piano di assetto idrogeologico (P.A.I.) predisposto dall'Autorità di Bacino nazionale dell'Adige non prevedono alcuna cassa di espansione cui possa essere ricondotta l'opera di difesa idraulica ipotizzata nel progetto definitivo in discussione.

Né di una simile ipotesi infrastrutturale si fa menzione nel Piano delle azioni e degli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 3, lett. g), dell'OPCM 3906/2010 e oggetto della presa d'atto con DGR Veneto n. 1643 dell'11 ottobre 2011.

Da quanto sopra esposto, relativamente alla problematica costituita dalle cave di prestito contemplate nel progetto definitivo della linea AV/AC Verona - Padova, sub tratta Verona – Vicenza, 1° lotto funzionale Verona- bivio Vicenza, discende la **richiesta di stralciarne radicalmente la previsione, facendo in modo che il materiale inerte necessario alla realizzazione dell'opera venga esclusivamente reperito nelle cave di mercato esistenti ed attive nelle Province di Verona e Vicenza.**

Ciò anche in ragione del fatto che, da un lato alcune di esse dispongono e ulteriormente disporranno di ingenti volumi di sabbie e ghiaie provenienti dagli scavi dei cantieri della SPV e dei bacini di laminazione, dall'altro sono autorizzate a ricevere materiale di scavo per la ricomposizione morfologica dei siti, potendo così soddisfare anche la concorrente esigenza di conferimento dei materiali non reimpiegabili nel cantiere per la realizzazione dell'opera ferroviaria in progetto.

* * *

Si confida nell'attenta valutazione di quanto sopra esposto - che per la prima parte rappresenta una sintesi delle osservazioni presentate dalle imprese aderenti a Confindustria Vicenza, per quanto alla stessa attualmente noto, e per la parte relativa alle cave di prestito il pensiero degli operatori del settore estrattivo – e nel relativo accoglimento.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
(Daniele Valeri)

