

buonasera,

il relazione al PROGETTO PRELIMINARE "NODO AC/AV DI VERONA - INGRESSO OVEST",
sono ad inoltrare in allegato:

- dichiarazione degli interessati alle osservazioni CERIANI VITTORIO, CERIANI ROBERTO E CERIANI ANDREA
- RELAZIONE TECNICA
- OSSERVAZIONI GIURIDICHE

Cordiali saluti,

Andrea Ceriani

Spett.le
**Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare**
Roma

PEC DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.Minambiente.it

I Sottoscritti

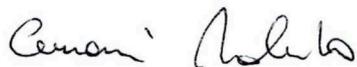
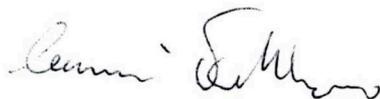
- **Vittorio Ceriani**, nato a _____ il _____ e residente a _____, Via _____ ;
- **Roberto Ceriani**, nato a _____ il _____ e residente a _____, Via _____ ;
- **Andrea Ceriani**, nato a _____ il _____ e residente a _____, Via _____ ;

proprietari, in quote tra loro distinte, degli **immobili siti in Comune di Verona**, Via Carnia, così catastalmente censiti:

- al CF del medesimo Comune, Fg. 259, mm. nn. 304-sub 14, 304-sub 12, 304-sub 17, 304-sub 18, 304-sub 11, 304-sub 13, 304-sub 19, 304-sub 20;
- al CT del medesimo Comune, Fg. 259, mm. nn. 78, 89, 183, 186, 187, 206, 209, 210, 211, 261, 280, 282, 283, 286, 216, 217, 297, 299, 301, 303, 223, 224 e 225.

Intendono portare alla Vostra attenzione le seguenti osservazioni, contenute nei due file allegati, al progetto preliminare "NODO AC/AV DI VERONA – INGRESSO OVEST" nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, della quale è stato dato avviso al pubblico in data 18 ottobre 2016.

Con Osservanza



Studio di Consulenza Tecnica
- DOTT. MASSIMO GRONICH -
Urbanista
Via S. Pietro Incarnario, 6 - 37121 VERONA
Telefono 045/8005444 - Fax 045/8038580

Laureato in Scienze Geo-Topo Cartografiche, Estimative, Territoriali, Edilizie
Laureato in Scienze dei Servizi Giuridici
Laureato Magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Ambientale
Associazione Nazionale Urbanisti n. 448
Ordine degli Architetti P.P.C. Sez. B-Ir. n. 2442 - Collegio Geometri Laureati n. 1542

Il sottoscritto Dott. Urb. Massimo Gronich, libero professionista in Verona in esito all'incarico conferito dai Sig.ri Vittorio Ceriani, Roberto Ceriani ed Andrea Ceriani, residenti in Via Carnia 46 - Verona, si pregia di redigere le presenti

OSSERVAZIONI TECNICHE

al progetto preliminare "NODO AC/AV DI VERONA - INGRESSO OVEST" nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale della quale è stato dato avviso al pubblico in data 18 ottobre 2016.

Ciò fatta salva ogni eventuale futura necessità di approfondimento.

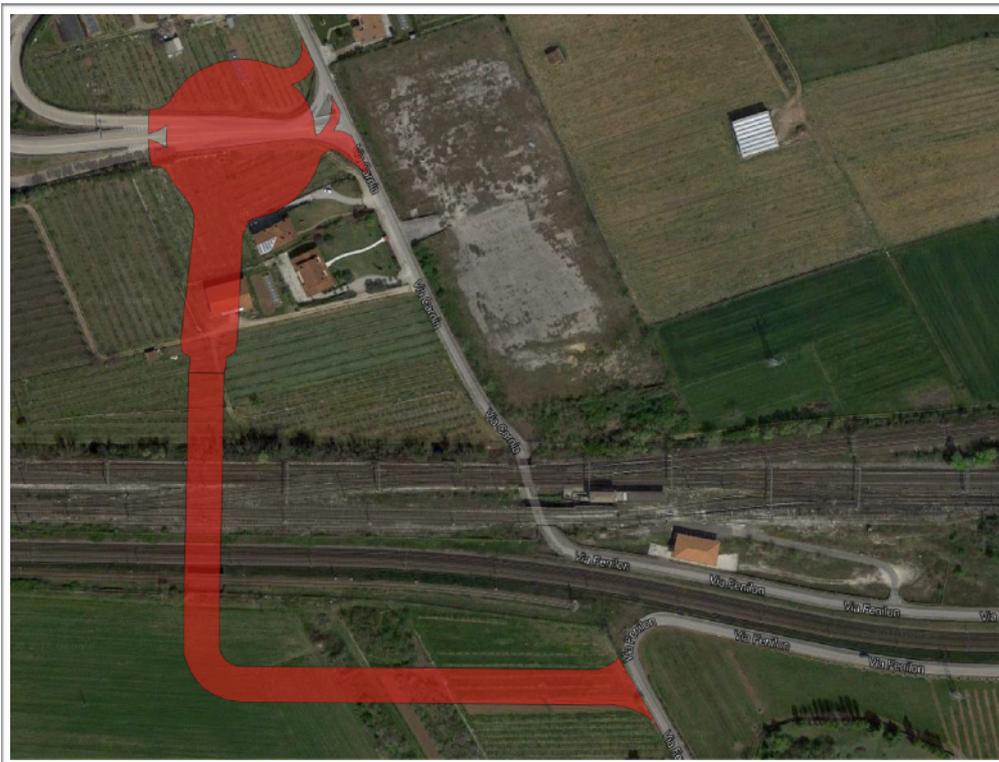
1. PREMESSE

E' in esame la proprietà dei Sig.ri Vittorio Ceriani, Roberto Ceriani ed Andrea Ceriani, costituita da un'abitazione ed un compendio agricolo, sita in Verona - Via Carnia, prossima all'esistente linea ferroviaria Milano - Venezia.

Per quanto si è potuto accertare sulla base della documentazione costituente il progetto preliminare pubblicato sul portale web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - www.va.miniambiente.it il potenziamento della linea ferroviaria suddetta prevede, tra le altre opere, alcune modifiche alla viabilità della zona in cui ricade la proprietà dei committenti.

Tali modifiche, che di seguito vengono più approfonditamente descritte, appaiono illogiche sotto il profilo viabilistico e se attuate costituiranno un evidente danno per la proprietà dei Sig.ri Ceriani, con forte svalutazione del valore immobiliare della stessa.

2. IMPATTI SULLA VIABILITÀ ESISTENTE



Le modifiche alla nuova sede ferroviaria prevedono l'interruzione del tratto stradale che da nord verso sud è oggi denominato Via Carnia e quindi Via Fenilon.

L'attuale sottopassaggio ferroviario verrà infatti demolito al fine di permettere la realizzazione di un nuovo tracciato destinato ai convogli ferroviari per il trasporto di merci, così come desumibile allo stato attuale degli atti conosciuti.

Il progetto prevede quindi il dirottamento del traffico veicolare sulla nuova sede stradale che a partire da una rotatoria in Via Carnia si collegherà alla

parte terminale di Via Fenilon, transitando attraverso un sottopassaggio le cui opere strutturali sono già state realizzate anni addietro.

Il dimensionamento del nuovo percorso viario prevede la realizzazione di una carreggiata suddivisa in due corsie per senso di marcia ed impostata ad una quota altimetrica tale da consentire il transito nel nuovo sottopassaggio (con altezza interna di 5,30 ml) anche di mezzi pesanti quali autoarticolati e bus, transito oggi reso impossibile a causa delle caratteristiche dimensionali del sottopassaggio esistente (avente altezza interna di ml 2,85).



Per questa fase si ritiene che l'ente che ha curato la progettazione preliminare del nuovo tratto stradale non abbia considerato integralmente nel dettaglio la fattibilità o meno dell'opera, non tanto sotto il profilo ingegneristico, quanto per ciò che riguarda la viabilità esistente di zona.

Le strade presenti nell'ambito della corte è Fenilon, storico compendio a destinazione un tempo agricola ed ora residenziale che dà nome alla località, mantengono oggi le caratteristiche dimensionali delle strade di campagna del 1800, presentando una carreggiata di ampiezza pari a circa quattro metri lineari e svolte ad angolo retto che rendono impossibile il transito e la manovra ai mezzi pesanti, ed in ogni caso non consentono simultanei transiti in sicurezza di mezzi anche leggeri, soprattutto se in presenza di pedoni, motocicli, biciclette.

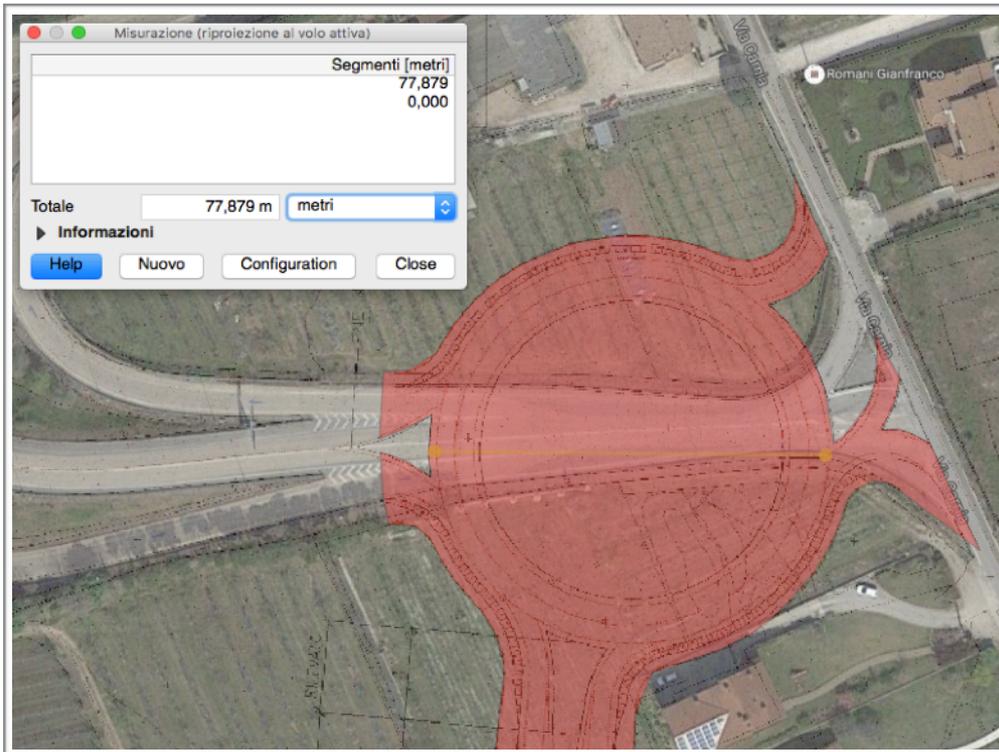
Qualora il progetto in esame venisse attuato si determinerebbero certamente gravi problematiche alla viabilità, con il rischio di blocco di autoarticolati sulla strada e conseguente chiusura del traffico, non potendosi certamente escludere possibili sinistri più gravi.

3. SOVRADIMENSIONAMENTO DELLO SVICOLO DI VIA CARNIA

Lo svincolo progettato da RFI nell'ambito di Via Carnia risulta essere caratterizzato da una futura rotatoria dimensionata con un diametro esterno pari a circa 78 metri (vedasi immagine seguente).

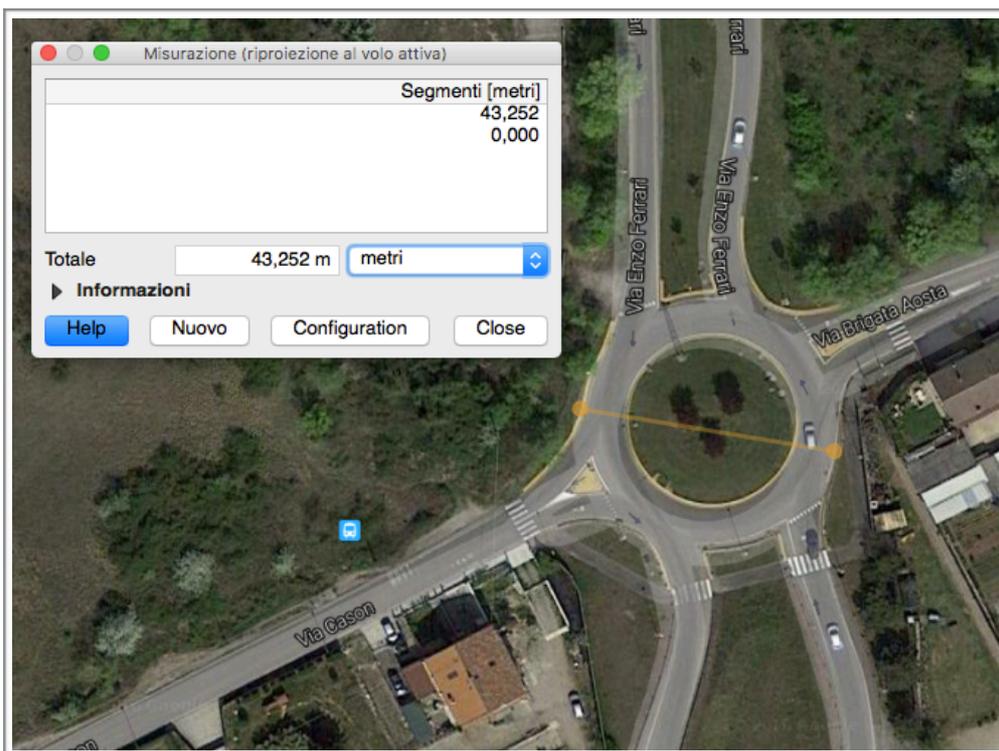
Si ritiene che tali dimensioni non siano giustificate e determineranno un inutile danneggiamento (a causa del relativo deprezzamento) della proprietà dei Sig.ri Ceriani.

Per comprendere la criticità in esame, a solo titolo esemplificativo, è sufficiente confrontare le dimensioni di tale svincolo con quelle di importanti svincoli esistenti da non molto tempo nel settore ovest di Verona.



Si osservi infatti come la futura rotonda sia stata ideata con dimensioni ben superiori sia alla rotonda posta a circa 650 metri a nord est (uscita della tangenziale ovest presso il quartiere di San Massimo) - avente questa diametro esterno pari a circa 43 metri lineari (vedasi immagine seguente).

Si avrebbe quindi una rotonda sovradimensionata di circa il 45%.



E' possibile confrontare lo stesso dato anche rispetto alla rotatoria realizzata non molti anni addietro in corrispondenza del casello autostradale di Verona Nord - caratterizzata per un diametro esterno pari a circa 55 metri (vedasi immagine seguente).



Ne deriverebbe perciò una rotatoria sovradimensionata di circa il 30%.

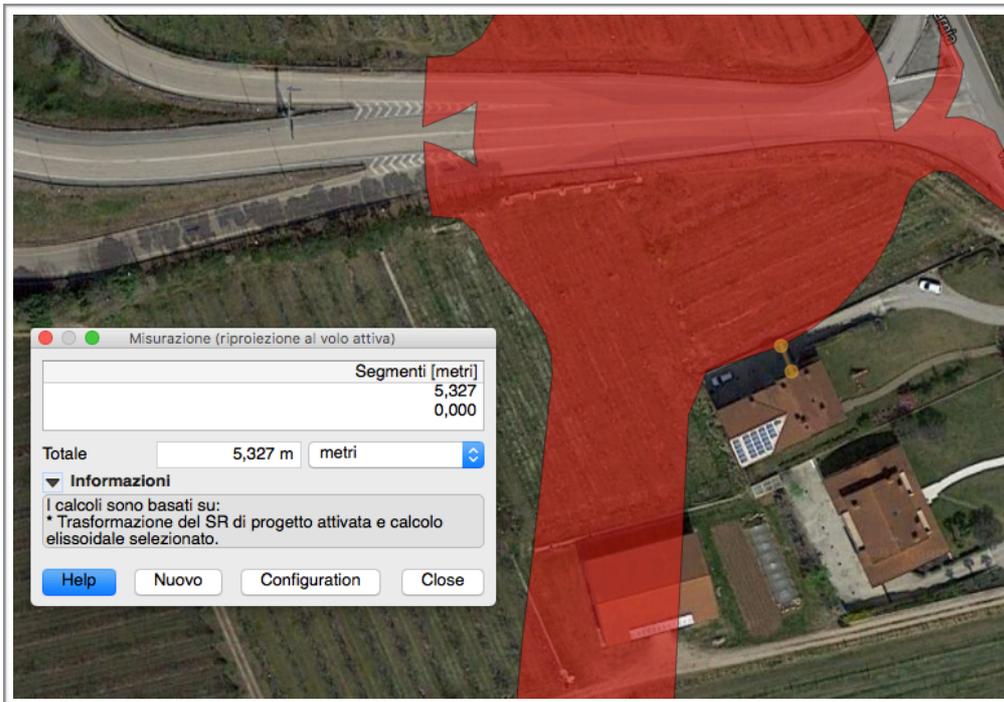
In conclusione appare quindi sovradimensionata la rotatoria in previsione, soprattutto comprendendo come questa sarà in ipotesi funzionale al traffico veicolare verso i quartieri di San Massimo e Santa Lucia, con le problematiche viabilistiche già indicate.

4. DEPREZZAMENTO DEGLI IMMOBILI IN PROPRIETA' AI SIGNORI CERIANI

Come visibile dalla sovrapposizione tra fotografia aerea riportante lo stato attuale dei luoghi e la tavola progettuale pubblicata da RFI sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il possibile futuro svincolo di via Carnia, se realizzato secondo le previsioni progettuali, verrà posto a circa 5 metri dall'immobile a destinazione residenziale di proprietà dei committenti ed interesserà la demolizione di una muratura in

c.a. di contenimento del terreno, connessa alla struttura portante dell'edificio.

E' prevista pure la demolizione di un fabbricato a destinazione agricola di proprietà di terzi, non molto distante. Inoltre la nuova linea ferroviaria



merci che verrà realizzata a nord dell'attuale tratto Milano - Venezia, sarà posta a circa 70 metri dal fronte sud dell'abitazione dei committenti, mentre ad oggi è posta a circa 112 metri lineari nel punto più prossimo.

E' di immediata comprensione la diretta conseguenza che si avrà in termini di grave svalutazione immobiliare del compendio, oggi caratterizzato da un contesto di pregio, consolidato, con solo parziale e periferica sussistenza di intermodalità.

A puro titolo di esempio si profilano importanti criticità nei seguenti termini:

- polverizzazione della restante proprietà dei committenti;
- immissione di vibrazioni e rumori;

- mancata tutela del paesaggio e delle sue tipicità;
- mancanza di opere di mitigazione;
- mancanza di ristabilimento degli accessi e dei recessi.

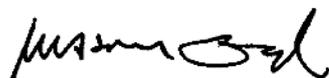
D'altra parte non è comprensibile come la normativa urbanistica e le tecniche ad essa correlabili, anche per analogia (codice della strada, disciplina in termini di distanze e distacchi, etc.), nel prevedere particolari attenzioni nei posizionamenti delle costruzioni tra di esse rispetto ai confini di proprietà, non abbia a trovare attenzione e applicazione anche nelle opere di interesse pubblico, aventi peraltro la concreta conseguenza di un'invasiva rimodellazione del territorio e degli usi urbani.

5 - OSSERVAZIONI

Si ritiene di aver dimostrato l'incompatibilità dell'opera proposta che viene qui contestata sotto il profilo tecnico-urbanistico.

E' possibile suggerire, senza che ciò possa costituire insostenibile aggravio economico per l'ente, una traslazione verso ovest dell'opera di futuro collegamento tra Via Fenilon e Via Carnia, con il vantaggio di ottenere un maggior rispetto dell'esistente e una funzionalità più rispondente ad ogni esigenza viabilistica e ferroviaria.

Dott. Massimo Gronich



Verona, 16/11/2016

Mittenti:

Vittorio, Roberto e Andrea Ceriani

Via _____ ,

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e

della Tutela del Territorio e del Mare

Roma

PEC DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.Minambiente.it

OSSERVAZIONI

al progetto preliminare "NODO AC/AV DI VERONA – INGRESSO OVEST" nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, della quale è stato dato avviso al pubblico in data 18 ottobre 2016,

dei Sigg.ri

- **Vittorio Ceriani**, nato a _____ il _____ e residente a _____ , Via _____ , _____ ;
- **Roberto Ceriani**, nato a _____ il _____ e residente a _____ , Via _____ , _____ ;
- **Andrea Ceriani**, nato a _____ il _____ e residente a _____ , Via _____ , _____ ;

proprietari, in quote tra loro distinte, degli **immobili siti in Comune di Verona**, Via Carnia, così catastalmente censiti:

- al CF del medesimo Comune, Fg. 259, mm. nn. 304-sub 14, 304-sub 12, 304-sub 17, 304-sub 18, 304-sub 11, 304-sub 13, 304-sub 19, 304-sub 20;
- al CT del medesimo Comune, Fg. 259, mm. nn. 78, 89, 183, 186, 187, 206, 209, 210, 211, 261, 280, 282, 283, 286, 216, 217, 297, 299, 301, 303, 223, 224 e 225.

Si riserva ogni ulteriore osservazione e iniziativa di tutela della posizione degli scriventi, a fronte degli ulteriori atti e in relazione a ogni altro provvedimento, anche non conosciuto.

Premessa. Stato del procedimento e immobili di proprietà dei sottoscritti.

La Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in data 18 ottobre, ha comunicato, attraverso la pubblicazione di avviso su L'Arena di Verona e su Repubblica, l'inizio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale sul "Lotto funzionale tratta Brescia /Verona . Nodo alta velocità/capacità di Verona ingresso Ovest". La scadenza delle osservazioni è stata fissata dal Ministero per l'Ambiente al 23 novembre 2016, quindi a 30 giorni dalla pubblicazione sul sito della documentazione. Nell'annuncio di procedimento si fa riferimento alla VIA sul progetto preliminare ai sensi del D.Lgs. 163 /2006 e smi.

I sottoscritti sono proprietari di un complesso immobiliare costituito da un'abitazione e da un compendio agricolo, sito in Verona - Via Carnia, prossimo all'esistente linea ferroviaria Milano - Venezia. Per quanto si è potuto accertare, anche sulla base della documentazione costituente il progetto preliminare pubblicato sul portale web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - www.va.miniambiente.it,

il potenziamento della linea ferroviaria suddetta prevede, tra le altre opere, **alcune modifiche alla viabilità della zona in cui ricade la proprietà degli scriventi.**

Le indicazioni viabilistiche del progetto, per quanto interessa ai sottoscritti, prevedono il dirottamento del traffico veicolare sulla nuova sede stradale che, a partire da una rotatoria in Via Carnia, si collegherà alla parte terminale di Via Fenilon, transitando attraverso un sottopassaggio, le cui opere strutturali sono già state realizzate anni addietro. Il dimensionamento del nuovo percorso viario prevede la realizzazione di una carreggiata suddivisa in due corsie per senso di marcia ed impostata ad una quota altimetrica tale da consentire il transito nel nuovo sottopassaggio (con altezza interna di 5,30 ml) anche di mezzi pesanti. Lo svincolo progettato da RFI nell'ambito di Via Carnia risulta essere caratterizzato da una futura rotatoria dimensionata con un diametro esterno pari a circa 78 metri.

Si evidenzia che la nuova infrastruttura interessa direttamente la parte edificata di proprietà degli esponenti e di altra ditta, in quanto l'impianto viario e della rotatoria ricade all'interno del fondo su cui insistono fabbricati a destinazione abitativa e produttiva di recente costruzione, determinandone (a quanto rilevabile allo stato) il diretto interessamento o la notevole compromissione di utilizzo e valore, unitamente al frazionamento e sconfigurazione dell'unità colturale rappresentata dai terreni di pertinenza.

Si ritiene che le scelte progettuali all'esame vadano riviste, sia per le considerazioni sopra svolte, sia per le motivazioni di ordine tecnico di cui alla relazione allegata (**Allegato I**), sia per le considerazioni di ordine economico e giuridico che si vanno ad evidenziare qui di seguito.

1. Dati storici di riferimento e finalità della VIA, ricavabili dalla Relazione Generale al progetto. Criticità procedurali rilevate dagli scriventi.

Si ricava, dalla Relazione generale al progetto, quanto segue.

- Lo Studio di Impatto ambientale intende descrivere ed analizzare il Progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona- Venezia.
- Nel corso dell'anno 2003 è stato sviluppato il progetto preliminare della *"Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona"*, trasmesso al MIT il 20 Febbraio per l'avvio dell'iter autorizzatorio previsto dalla *"Legge Obiettivo"*. Tale progetto prevedeva tutti gli interventi funzionali alla continuità della Linea AV/AC Milano-Venezia all'interno del Nodo di Verona, da 150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22, fino alla radice est della stazione di Verona Porta Vescovo, per un'estensione di circa 10 Km.
- Nell'ambito dell'iter autorizzatorio, sono stati acquisiti i pareri da parte della Regione Veneto e della commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente e del territorio. Nel 2008, il CIPE, con Delibera n.10, ha approvato il progetto preliminare del *"Nodo AV/AC di Verona"*, con prescrizioni.
- La Corte dei conti, con Delibera n. 18/2008/P del 15 Dicembre 2008, ha ricusato il visto alla Delibera CIPE n. 10/2008 relativa all'opera, in quanto la **"Programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presenta allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente Normativa"**.
- A seguito dell'entrata in vigore della Legge di stabilità del 2014, che all'articolo 1 comma 76 annovera le tratte Brescia-Verona e Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, RFI ha definito gli interventi costituenti il primo lotto costruttivo dell'opera.
- Il progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona-Venezia, è basato sul solo **aggiornamento ed attualizzazione del progetto presentato al CIPE nel 2004**, ed è quindi costituito dalla sola prima fase funzionale dell'originario intervento *"Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona"* (ingresso Ovest del Nodo di Verona) e, a quanto si apprende, sarà avviato ad una nuova procedura autorizzatoria, ai sensi dell'art. 165 del D.lgs. 163/2006.

- La redazione dello Studio di impatto ambientale è quindi ritenuto necessario da RTI per l'avvio della nuova procedura autorizzatoria.

--- 000 ---

All'esito delle indicazioni della stessa Relazione generale, si colgono ad avviso dei sottoscritti, evidenti elementi di criticità, riconducibili alle censure da cui muove, ad esempio, la delibera della Corte dei Conti, in cui si legge chiaramente che il piano finanziario dell'opera presenta carenze riconducibili alla stessa genericità delle sue fonti di finanziamento ed al fatto che tali indicazioni non possono essere rinviate alla fase del progetto definitivo (*"Non può quindi ammettersi che il massimo organo governativo della programmazione della spesa non approfondisca, attraverso una ragionevole valutazione ex ante dei meccanismi di spesa - e dunque delle conseguenze finanziarie - innescati dalle proprie scelte, i margini di effettiva realizzabilità dei progetti approvati assumendosene compiutamente la responsabilità. La sopra ricordata disciplina normativa esige in effetti che il CIPE, in sede di approvazione dei contratti preliminari di opere pubbliche, indichi le forme e le fonti di finanziamento per la copertura della spesa, non limitandosi a rinviare tale essenziale momento programmatico alla fase approvativa del progetto definitivo. ...Ma anche tale evidenza dimostra come la programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presenti allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente normativa. Conclusivamente, la delibera in esame non può ritenersi conforme a legge e ne va dunque ricusato il visto di legittimità"*).

Da una prima lettura della relazione generale e dei documenti allegati al progetto preliminare in esame, si nota che RTI propone testualmente un mero **aggiornamento** delle tavole e dei documenti illustrativi, mancandone una integrale revisione e rivisitazione sia delle scelte progettuali sia, e di conseguenza, dell'analisi finanziaria oggetto di critica e di cui è stato denegato il visto di legittimità.

In sostanza, la proposta sottoposta a VIA viene formulata senza tenere conto della pur richiamata valutazione negativa da parte della Corte dei Conti, e dà corso ad un iter procedimentale viziato nella misura in cui esso prende piede e si innesta su un primo progetto, semplicemente riproposto, già valutato negativamente nelle sedi competenti e, per i dati a disposizione, incongruo rispetto agli esiti sperati ed alle fonti di finanziamento, già ritenute non idonee a sorreggerlo.

Vista la radicalità dell'osservazione, in termini di ricaduta sulla sostenibilità stessa del progetto, se ne richiede il ritiro *ab origine* o il respingimento, anche in tale sede, da parte del proponente o degli organi deputati alla Valutazione di Impatto in questa sede richiesta.

--- 000 ---

2. Dati normativi di riferimento.

A dire di RTI stessa, il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale a cui risulta soggetto il progetto è disciplinato principalmente dal D. Lgs 163/06 e, in particolare dal Capo IV, artt. 161-194. In particolare, l'art.165, c. 3, del Decreto prevede che, ove l'opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare sia corredato anche dallo Studio di Impatto Ambientale. La relativa procedura VIA si svolge secondo quanto previsto dall'art.165, c. 4 e dall'art. 183 del D. Lgs. 163/06.

In realtà, il quadro normativo delineato era stato modificato già alla data di pubblicazione del progetto.

Infatti, in data 19 aprile 2016 è entrato in vigore il D. Lgs. n. 50 che all'art 217 lettera e) dispone l'abrogazione del D. Lgs. 163/2006. Ai sensi del comma 7 dell'art 27 del D. Lgs. 50/2016 sono vigenti le

disposizioni che disciplinano la VIA. Il riferimento quindi è all'art 29 del D. Lgs 152/2006 che fissa in 45 giorni il termine di presentazione delle osservazioni. Relativamente ai livelli di progettazione il nuovo compendio normativo, ai sensi dell'art 23, comma 3 e fino alla emissione di decreto attuativo, prevede che si faccia riferimento all'art 216 comma 4, ovvero: *"continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla parte II, titolo II, capo I e titolo XI, capi I e II, nonché gli allegati o le parti di allegati ivi richiamate, con esclusione dell'articolo 248, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207"*. Secondo l'art 24 del DPR n. 207, lo studio di impatto ambientale è previsto per il progetto definitivo e non per il progetto preliminare, per il quale è previsto uno *"studio di prefattibilità ambientale"* (art 17 comma 1 lettera c). Lo studio di impatto ambientale è disciplinato dal DPCM 27 dicembre 1988 ed è riferito alla tipologia di opera sottoposta a VIA di cui alle direttive 337/1985.

E' evidente che tutto il procedimento, come impostato, anticipa ad una fase preliminare la VIA, che, a norma delle nuove disposizioni, deve essere effettuata ad un livello di progettazione più approfondito, con ogni conseguenza in ordine alla maggior caratura e pregnanza delle verifiche a tale procedimento sottese. Inoltre, nel sistema delineato dal D. Lgs. n. 50/2016 viene congegnato un dispositivo di doppio screening (studio di prefattibilità e VIA) che nel caso in esame non viene rispettato. Termini e modalità degli interventi partecipativi vengono infine congegnati in forza della norma abrogata e l'intero procedimento non viene esemplato sulla base delle disposizioni oggi vigenti.

Si rileva pertanto che la progettazione proposta non soltanto è riferibile ad una normativa obsoleta, sostituita dal vigente corpo normativo interamente novellato, ma dà corso ad un procedimento viziato sia sotto il profilo dei termini degli interventi partecipativi sia sotto il profilo del percorso degli atti che si devono succedere per addivenire al provvedimento finale. Si chiede dunque che se ne tenga conto ai fini della revoca degli atti del procedimento e del respingimento del progetto.

--- 000 ---

3. Aspetti urbanistici. Rilievi dei deducenti. Aspetti ambientali e di pianificazione viaria. Criticità.

Il progetto all'esame propone, espressamente, un raffronto tra gli interventi proposti e i livelli di pianificazione di interesse degli enti coinvolti: vengono, pertanto, individuati i contenuti e le prescrizioni o indicazioni dei principali strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e di settore, verificando i livelli di coerenza e conformità fra questi e i contenuti e gli obiettivi del progetto in oggetto.

E' necessario, quindi, verificare in che termini tale disamina sia stata svolta. A titolo di premessa si rileva che tale raffronto appare lacunoso e incompleto.

3.1. Nella Relazione generale si dice che:

- *"il sistema di Alta Capacità si presenta **come fortemente interconnesso, attraverso opportuni rami di collegamento, con i poli urbani ed i sistemi economici di livello regionale**";*
- gli obiettivi del Piano di Sviluppo Rurale risultano strettamente connessi con quelli del Piano Operativo Regionale FESR in termini di competitività regionale ed occupazionale;
- la Legge Regionale n. 11 del 23 aprile del 2004 prevede che *"Il Piano degli Interventi (PI) è lo strumento urbanistico che, **in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio** programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità"*.

3.2. Quanto alla correlazione del progetto con le previsioni di pianificazione di vario livello, tra l'altro, si rileva nella relazione generale, che, con particolare riguardo al PAT e al PI di Verona:

- tutto il tracciato interessa un'area che rientra nelle *"Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: fascia di ricarica degli acquiferi, fiume Adige ed altri corsi d'acqua pubblici, risorgive, laghetti, acque pubbliche in genere e vegetazione ripariale"*, disciplinata dall'art.39 delle NTO del PI e dall'art.32 delle NTA del PAT, e ricadente nell'*"Unità A: vulnerabilità intrinseca alta"*, - **"Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi"**, disciplinata dall'art.43 delle NTO del PI e dall'art.38 delle NTA del PAT;
- il tracciato attraversa, nel tratto iniziale, un ambito di **ricomposizione paesaggistica** definita dal Piano d'Area del Quadrante Europa - PAQE (disciplinato dall'art. 33 delle NTO del PI e dall'art. 10 delle NTA del PAT). Secondo l'art. 33 delle NTO del PI, in tali ambiti si applicano le disposizioni in materia di tutela paesaggistica di cui all'art. 57 (relativo alla tutela di paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e coni visuali);
- l'area in progetto attraversa, inoltre, **un'area vincolata ai sensi del D. Lgs 42/2004 art. 142 lett. g** – zone boscate, inserita all'art. 27 delle NTO del PI e nell'Art. 4 delle NTA del PAT, secondo i quali i beni paesistici sono tutti quelli sottoposti a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art. 134;
- il tracciato in progetto passa, inoltre, in prossimità:
 - della **fascia di rispetto di una risorsa idropotabile**;
 - di un'area di **paleoalveo**, disciplinata dall'art. 40 delle NTO del PI e dall'art. 34 delle NTA del PAT (rientranti nella categoria *"Invarianti di natura ambientale, aree a bassa trasformabilità"*).

3.3. Soprattutto, secondo PAT e PI di Verona:

- il tracciato in progetto ricade nell'ambito di **un'area di connessione naturalistica**, ambito di ammortizzazione della frangia urbana, regolamentata dall'Art. 62 delle NTO del PI, secondo il quale, tali ambiti sono aree che per l'ubicazione fra abitato, le infrastrutture lineari e **le aree agricole intese nel senso più ampio e/o la presenza di risorse naturali possono costituire elemento fondamentale per azioni volte al riequilibrio dell'intera area interessata dal Piano**. Sono pertanto **ambiti di ammortizzazione "preferenziali per l'attivazione del consolidamento ecologico e per politiche polivalenti di riassetto fruitivo ed ecologico"**. La progettazione e l'attuazione degli interventi nelle aree di connessione naturalistica e di ammortizzazione della frangia urbana ed in particolare gli ambiti verdi dell'urbanizzato di valenza storico-paesaggistica dove si sono maggiormente conservati i segni della memoria storica del paesaggio del lavoro agricolo **devono essere orientati alla preservazione:**

a) degli ambiti naturalisticamente integri da ulteriori nuove edificazioni e dalle fratture eventualmente prodotte da nuove infrastrutture lineari di trasporto, fatte salve le iniziative per la realizzazione di verde pubblico e/o iniziative di pubblico interesse;

b) degli assi e delle isole verdi intercluse tra il perimetro edificato della periferia e le circonvallazioni, o gli elementi naturali penetranti, pur con discontinuità, nel tessuto costruito, evitando la saldatura dei tessuti costruiti, fatte salve le necessità di completamento del tessuto periferico, prevedendo, mediante misure compensative, ad incrementare con dette aree il verde urbano di compensazione;

c) dell'insieme delle zone del paesaggio periurbano che dovranno fare sistema tra loro attraverso una rete di connessioni di natura ecologica e di corridoi infrastrutturali verdi, basata sulla grande viabilità in connessione (il sistema delle Tangenziali, l'Autostrada, gli svincoli); **la realizzazione di fasce verdi ai bordi di queste infrastrutture, può porsi come un'importante misura di compensazione e di mitigazione degli impatti prodotti dal traffico veicolare**. Queste fasce di vegetazione svolgerebbero tra l'altro una funzione plurima: di aumentare il grado di naturalità, anche grazie all'effetto di rete ecologica, di migliorare la qualità percettiva del paesaggio, di mitigare gli impatti da inquinamento acustico e atmosferico, di ridurre gli effetti di decontestualizzazione del paesaggio agricolo storico.

Nelle aree di connessione naturalistica e di ammortizzazione della frangia urbana:

...d) non è consentita l'individuazione di nuovi tracciati stradali ulteriori a quelli previsti dal PAT e dal PI.

In merito al sistema agricolo, l'area in esame **si trova in un contesto prevalentemente agricolo** confinando con: - sub ambito agricolo di ammortizzazione e transizione, regolamentato dall'Art. 142 delle NTO. Si tratta

in cui si nota che la direttrice risulta traslata in posizione più consona con la viabilità in essere e con la configurazione dell'area, evitando di interferire con le zone abitate o recentemente edificate, come quella di proprietà degli scriventi.

Le ricadute sul piano ablatorio ed espropriativo sono consequenziali e, pur dovendo formare oggetto di valutazione in altra sede, appaiono di evidente insostenibilità.

Si ritiene pertanto che da un lato la VIA non contenga alcun riferimento alle ricadute dell'intervento sulle componenti urbanisticamente rilevanti e sugli aspetti ambientali di rilievo, mentre per come impostato il raccordo viabilistico dovrebbe essere coordinato e conforme alla previsione del PAT.

4. Valutazione dell'impatto del progetto sulla proprietà immobiliare degli esponenti. Danno economico.

La proprietà degli esponenti, interessata dalle previsioni del "Progetto Preliminare", è rappresentata da due distinte realtà immobiliari, aventi, attualmente, due distinte destinazioni, differenziate sia sotto il profilo della vocazione urbanistica sia sotto quello dell'effettivo utilizzo.

Da un lato, il complesso immobiliare è costituito da un fondo agricolo, delle dimensioni di circa Ha 1,60 (pari a circa 5 campi veronesi), e, dell'altro, da un fabbricato adibito a civile abitazione, strutturato quale unità bifamiliare, utilizzata come abitazione principale dagli scriventi, signori Roberto e Andrea Ceriani. L'attuazione del Progetto Preliminare avrebbe incidenza gravemente negativa, sia quanto a reale fruibilità sia, soprattutto, quanto a depressione del valore, in danno di entrambe le componenti immobiliari considerate.

- Quanto al fondo agricolo, la sovrapposizione della tavola di progetto alla situazione resa dalla riproduzione fotografica aerea evidenzia la sottrazione alla coltivazione di una porzione del fondo aziendale corrispondente, approssimativamente, ad un 70 % della superficie coltivabile utile, investita a frutteto, causa la destinazione di tale porzione del fondo ad area di sedime stradale ed opere alla stessa funzionali. Al contempo, il tracciato della viabilità comporterebbe il materiale frazionamento dell'unitario fondo attuale in due distinti e separati micro-poderi, tra loro scollegati e privi di collegamento fisico e funzionale. All'esito di quanto sopra, si verrebbe a constatare, dal punto di vista agronomico:

- l'antieconomica parcellizzazione dell'originario fondo agricolo, dal quale verrebbero tratti due compendi, entrambi privi dei caratteri propri, quanto ad estensione fondiaria, di una minima ed efficiente unità colturale; ciò che risulta particolarmente evidente, in riferimento alla porzione posta a sinistra della nuova viabilità ipotizzata, nel mentre la porzione risultante a destra verrebbe ridotta ad un'area di poche decine di metri quadrati;

- la disfunzionale soppressione dei rapporti di reciproco asservimento tra le diverse porzioni del fondo agricolo, attualmente esistenti, determinati dall'andamento dei canali di scolo, delle linee degli impianti e delle strutture di sostegno, inevitabilmente compromessi dall'interposizione della struttura viaria e/o ferroviaria.

Per effetto di quanto sopra, si perderebbe, da un lato, la possibilità di sfruttamento dell'azienda agricola e, dall'altro, la possibilità di immettere sul mercato il compendio rustico, di fatto ridotto (sia per l'estensione sia per la struttura) a due relitti, privi di qualsivoglia appetibilità commerciale.

- Ancor più evidente il pregiudizio al compendio abitativo, il cui valore verrebbe irreparabilmente pregiudicato, sino al punto di un reale azzeramento, a causa della svalutazione immobiliare derivante dalle interferenze delle nuove opere, in termini di immissioni rumorose e di vibrazioni, inquinamento acustico e dell'aria, disfunzionale modifica della viabilità di accesso e recesso, alterazione dell'ambiente e del paesaggio.

Anche in questo caso, la sovrapposizione della tavola di progetto alla situazione resa dalla riproduzione fotografica aerea evidenzia: - che lo svincolo viario ipotizzato in corrispondenza di Via Carnia verrebbe a correre ad una distanza di 5 metri dall'unità residenziale abitata dagli esponenti; - che il medesimo intervento non è associato alla realizzazione di alcuna opera di mitigazione del conseguente impatto a carico dell'edificato; - che la linea ferroviaria merci, di ipotizzata realizzazione, verrebbe traslata, rispetto alla posizione attuale, in zona contigua all'abitazione, ad una distanza pari a circa 70 metri dal fronte sud della stessa.

La svalutazione immobiliare del compendio abitativo rileva tanto più, se valutata in riferimento al fatto che l'attuale conformazione dello stesso è il risultato di procedimenti e pratiche edilizie perfezionate in epoca recentissima: alla concessione edilizia, rilasciata solo nell'anno 1999 (concessione n. 36991/P.G. e n. 661/97/SK del 16.4.1999), hanno fatto seguito ulteriori atti d'assenso, sino alle più recenti DIA n. 06/03/007218.2013 e SCIA n. 06/03/001836.2016.

Ne consegue la grave incongruenza, e la manifesta illogicità, della condotta dell'amministrazione preposta al rilascio dei titoli abilitativi, la quale, necessariamente edotta della sussistenza dei limiti alla fruibilità del territorio, riconnessi all'ipotizzata attuazione del Progetto Preliminare, ha omesso di evidenziarli al cittadino e non si è astenuta dal rilasciare provvedimenti, che hanno poi comportato, per il cittadino stesso, il sostenimento di spese per la realizzazione di unità abitative, il cui valore risulterebbe pregiudicato dalla realizzazione degli interventi oggetto delle presenti osservazioni.

Si viene pertanto ad evidenziare il pericolo, concreto, di pregiudizio alla possibilità di fruizione del compendio immobiliare di proprietà, nonché, anche in prospettiva risarcitoria ed indennitaria, di radicale svilimento del valore dello stesso.

Si allega: relazione di osservazioni tecniche.

Verona, li 16 novembre 2016

Vittorio Ceriani

Roberto Ceriani

Andrea Ceriani