



# 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 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 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	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 Simérigo 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 12.04.2006 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



# 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 (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 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](http://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 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", 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](http://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](mailto: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, Fiorio, 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? lo 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 Lobia, 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 Lobia 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 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 assumo 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 ricettore sensibile che subisce un impatto acustico di 49 decibel è apposto, cioè solo perché è un decibel sotto. Allora noi diciamo: no, tutti i ricettori 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 ricettori 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 potere 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 maggiori 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 rotonda Grena. Attualmente - lo sapete meglio di me - questa proprietà almeno, da quello che risulta, ha un accesso carraio dopo la rotonda 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 rotonda. Questa bretella di uscita della rotonda 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 rotonda 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 rotatoria 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**

Sì, 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, sì 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 sì 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 chiedano 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 sambonifacesi. 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 Ptrc, 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, e 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. FIROLLI**

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

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 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  
MARIATERESA ZAGO

Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno 10/03/2016  
[x.] 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:

AREA GESTIONE TERRITORIO e AMBIENTE, LLPP e SICUREZZA

SERVIZIO SEGRETERIA GENERALE, PROTOCOLLO AFFARI LEGALI e ORGANI ISTITUZIONALI