

Come da oggetto alla presente posta certificata, riporto le osservazioni Q.R.A. Sia P.D. lotto Verona/Bivio Vicenza Ai sensi Dlgs 152/2006 e s.m.i.
Gruppo Consiliare M5S Veneto

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA
DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A)

relativa al Progetto Definitivo - 1ª Lotto Funzionale Verona - C Bivio Vicenza della
Linea Ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità Verona-Padova. Subtratta Verona - C
bivio Vicenza
CUP J41E9100000009 - C CIG 3320049F17

Oggetto: DIFFORMITÀ CON ARTICOLO 183 del D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163

L'articolo 183 D.Lgs. 163/2006 comma 2 prevede che lo studio di impatto ambientale
è redatto secondo le direttive comunitarie in materia e le norme dell'allegato tecnico
di cui all'allegato XXI. In ogni caso esso deve almeno comprendere:

(omissis)

una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente
con indicazione delle principali ragioni della scelta sotto il profilo dell'impatto
ambientale

(omissis)

Lo studio di impatto ambientale di un lotto di infrastruttura deve contenere elementi
di massima che diano informazioni sull'impatto ambientale determinato dalla
realizzazione degli altri lotti secondo le scelte seguite nel progetto presentato.

Il quanto richiesto in questi due punti non risulta presente nella documentazione
messa a disposizione per la V.I.A. e quindi il progetto non è conforme ai requisiti
minimi.
Quindi tale progetto va respinto al mittente.

Il A proposito delle principali alternative da prendere in esame: manca
l'alternativa zero. Oltretutto, nel parere della commissione speciale V.I.A. del
6 dicembre 2005, al punto 2.3 (alternative progettuali) è scritto: "Il SIA non ha
considerato l'alternativa zero: ipotesi alternative di progetto sono state
scartate con gli studi di fattibilità redatti dal 1992 in poi".

Visto che sono passati oltre venti anni dai succitati studi di fattibilità e visto che la tecnologia oggi permette ai treni *°Freccia rossa* ed agli *°Italo* di transitare sulla linea esistente, vanno sicuramente prima resi pubblici (in formato elettronico) questi studi di fattibilità e poi vanno aggiornati, tenendo conto dei progressi tecnologici che ci sono stati nel frattempo.

Sempre al citato punto 2.3 e *è* scritto: *°L'alternativa di riferimento* assunta nel SIA, relativa al 2010, prevede uno scenario infrastrutturale con la rete AV completa e interventi diffusi di potenziamento e ripristino della rete ferroviaria del nord *è*.

Chi ha scritto questo *è* stato un cattivo profeta, anzi. Essendosi dimostrati errati i presupposti del SIA, tutto quello che *è* basato su questi *è* inattendibile e quindi va rifatto.

Quindi deve essere rifatta la valutazione sulle alternative progettuali ed in particolare sull'*°opzione zero*, visti i cambiamenti che sono intervenuti in tutti gli aspetti dalla data di approvazione del progetto preliminare.
