

Buongiorno.

Allego

per conto del comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona il file PDF con delle osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr-Pd, lotto Vr PV-/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Distinti saluti

Daniele Notttegar

## VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A)

**relativa al Progetto Definitivo - 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza della Linea Ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità Verona-Padova. Subtratta Verona– bivio Vicenza**

CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17

**Oggetto:** punto 1.5 della delibera CIPE 94/2006 e inquadramento e struttura del s.i.a.

Quanto riportato nel capitolo 1 “Premessa” del documento “IN0D01DI2RGSA0000001E.pdf” pagina 4 dove viene citata la delibera 94/2006 del CIPE ovvero

*Al riguardo la stessa Delibera al punto 1.5 prescrive che “Per la rimanente tratta, per la quale, come esposto nella “presa d’atto”, è solo individuato il corridoio nell’ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, si rinvia – per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale – al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, ai sensi dell’art. 4 bis, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, come integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell’odierna approvazione”.*

Inoltre, il Ministero delle Infrastrutture ha richiesto di presentare il progetto in due fasi corrispondenti alle macro-tratte: Verona – Vicenza e Vicenza – Padova.

non viene rispettato.

Il punto 1.5 di tale delibera richiede espressamente che il progetto definitivo (della Verona-Padova) contenga il progetto definitivo della *“rimanente tratta, per la quale, come esposto nella “presa d’atto”, è solo individuato il corridoio nell’ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC”* come risulta evidente nella frase *“si rinvia – per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale – al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, (omissis), contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell’odierna approvazione”.*

Quindi la premessa al SIA è NON CORRETTA e quindi il SIA deve essere rifatto rispettando quanto richiesto dalla delibera 94/2006 del CIPE ovvero che il progetto definitivo contenga sia la tratta Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova per cui è stato approvato il progetto preliminare più la *“rimanente tratta”* tra Montebello e Grisignano di Zocco.

Oltretutto la delibera precedentemente citata, per quest’ ultimo tratto indicava due alternative *“consistenti – rispettivamente – nell’adozione del tracciato originario del progetto preliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco o nella realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco;”*

Ci chiediamo se non sia da valutare anche un esposto alla corte dei conti per danno erariale visto il tempo ed il denaro perso dalle amministrazioni comunali e dai cittadini per analizzare un SIA incompleto e non rispondente a quanto richiesto dal CIPE.