

Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest

Al

Responsabile del procedimento dott. Carlo Di Gianfrancesco

E per conoscenza:

al comune di Verona

al comune di Sona

alla provincia di Verona

alla regione Veneto

Oggetto : carenze nella procedura per il “nodo di Verona”

La RFI in data 18 ottobre ha comunicato attraverso la pubblicazione sull’Arena di Verona e su Repubblica l’inizio del procedimento con verifica impatto ambientale sul “Lotto funzionale tratta Brescia /Verona . Nodo alta velocità/capacità di Verona ingresso Ovest “. La scadenza delle osservazioni è stata fissata dal MAT al 23 novembre quindi 30 giorni dalla pubblicazione sul sito della documentazione. Nell’annuncio di procedimento si fa riferimento alla VIA sul progetto preliminare ai sensi del Dlgs 163 /2006 e smi.

In data 19 aprile 2016 è entrato in vigore il Dlgs 50 che all’art 217 lettera e) riporta espressamente l’abrogazione del Dlgs 163/2006 e alla lettera d) l’art 1 dai commi da 1 a 5 della legge 443/2001. Ai sensi del comma 7 dell’art 27 del Dlgs 50/2016 sono vigenti le disposizioni che disciplinano la VIA. Il riferimento quindi è all’art 29 del Dlgs 152/2006 che fissa in 45 giorni il termine di presentazione delle osservazioni. Relativamente ai livelli di progettazione il nuovo codice appalti ai sensi dell’art 23 comma 3 fino alla emissione di decreto congiunto MATT e MITT si fa riferimento all’art 216 comma 4 ovvero agli art da 14 a 43 del DPR 207/2010 che all’art 24 lo studio di impatto ambientale è previsto per il progetto definitivo e non per il progetto preliminare per il quale è previsto uno “studio di prefattibilità ambientale “ (art 17 comma 1 lettera c)). Studio di impatto ambientale disciplinato dal DPCM 27 dicembre 1988 e riferito alla tipologia di opera sottoposta a VIA di cui alle direttive 337/1985 ,

Infine l’art 216 comma 2 “ Fino all’approvazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) si applica il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto

approvato dal consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a valutazione ambientale e strategica”. La VAS ha riguardato l’Allegato Infrastrutture del DEF 2015 dove non compariva assolutamente il nodo di Verona . Considerato che L’art 54 della Costituzione impone a tutti l’osservazione della Costituzione e delle leggi chiediamo il rispetto di quanto statuito nel Dlgs 50/2016 relativamente a VIA e progetto definitivo. La mancata VAS sul nodo di Verona non compreso nel documento di programmazione dei trasporti sarà oggetto di denuncia alla Commissione Ue.

Il sottoscritto ed altri cittadini hanno verificato il giorno 18 e successivi la presenza della documentazione sul sito che è comparsa solo il giorno 25 ottobre come “Lotto funzionale tratta Brescia/Verona. Nodo alta velocità/capacità di Verona: ingresso ovest”, scadenza osservazioni il 23 novembre.

Il titolo usato sul sito è difforme da quanto pubblicato su L’ Arena (che includo) rendendone difficile l’ individuazione.



AVVISO AL PUBBLICO DI AVVIO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO N.163 DEL 12/04/2006 e S.M.I. SUL PROGETTO PRELIMINARE “NODO AV/AC DI VERONA - INGRESSO OVEST” (INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE SECONDO L'ART. 1 DELLA LEGGE DEL 21/12/2001 N.443) - LEGGE OBIETTIVO
CUP F81H9100000008

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma, comunica l'avvio della procedura di VIA sul Progetto Preliminare relativo alla sistemazione del “Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest”.

L'opera risulta inserita nel primo programma delle “infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi” che assumono carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del paese di cui alla Delibera CIPE n. 121/2001 (pubblicata sul Supplemento ordinario n. 51 alla G.U. del 21 marzo 2002, n. 68) approvata, ai sensi dell'art. 1, comma 1, della Legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo). L'opera è altresì confermata tra le infrastrutture strategiche di cui agli strumenti programmatici vigenti e nello specifico nell'XI Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2013.

Il progetto è soggetto a procedura di VIA nazionale in quanto relativo ad opere previste dall'allegato II, punto 10 (tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza) del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.

Con l'art. 1 comma 76 della Legge 7 dicembre 2013, n. 147, la tratta AV/AC Brescia – Verona, compresi gli interventi infrastrutturali di prima fase del Nodo di Verona oggetto dell'odierna pubblicazione, è stata annoverata tra le opere da realizzare per lotti costruttivi, con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della Legge 191/2009.

Il nuovo progetto prevede la realizzazione dell'ingresso dei due binari della linea AV/AC Brescia-Verona nel nodo di Verona e ha come limiti di intervento la progressiva Km 141+555 circa della linea storica MI-VE – lato ovest – in prossimità dell'autostrada A22 -e la stazione di Verona Porta Nuova - lato est – corrispondente alla progressiva Km 148+200 circa della linea storica MI-VE.

L'inserimento dei binari AV è previsto in corrispondenza della sede dell'attuale linea storica MI-VE, i cui binari vengono rilocati su nuova sede, a nord dell'esistente. È prevista, inoltre, la realizzazione di due nuovi binari relativi alla linea Indipendente Merce, che hanno origine dal bivio con la linea AV/AC e confluiscono sulla linea “Brennero”. La linea Indipendente Merce viene collegata alla stazione di Verona Porta Nuova attraverso la realizzazione di due appositi raccordi.

In progetto sono previsti inoltre minimi interventi infrastrutturali nella stazione di Verona Porta Nuova ed i necessari attrezzaggi.

A completamento dell'intervento, si provvede alla realizzazione di una nuova sottostazione elettrica funzionale alla nuova configurazione di progetto ed ubicata nei pressi di via Fenilon, in parziale sostituzione dell'attuale posta nel quartiere Santa Lucia, nonché alla costruzione dei relativi nuovi tratti di linea primaria a servizio del nuovo impianto.

Inoltre la scadenza apposta dal Ministero Ambiente dimostra che la documentazione diversamente da quanto dichiarato da RFI al ministero è arrivata il **24 di novembre**.

Peraltro il nodo di Verona è stato sottoposto, a giudizio di compatibilità ambientale nel febbraio del 2005, approvato dal Cipe nel 2008 e dichiarato dalla Corte dei Conti “**non può ritenersi conforme**

a legge e ne va dunque ricusato il visto di legittimità” (Delibera n. 18/2008/P del 15 dicembre 2008).

Indipendentemente da questo, il Codice Ambiente fissa in **anni cinque la validità della valutazione d’impatto ambientale** salvo provvedimento di proroga, per particolari motivazioni che nel caso del nodo non ci sono state. Ora Rfi invece pretende di considerare il nodo entro la vecchia procedura della Legge Obiettivo e del Codice Appalti entrambi abrogati nell’aprile di questo anno. In tal modo la valutazione d’impatto ambientale avverrebbe sul progetto preliminare e i cittadini, per fare le osservazioni (che significano “diritto di partecipazione sull’alterazione dell’ambiente in cui vivo”) avrebbero **30 e non 60 giorni**.

Un progetto con **11 cantieri operativi**, uno base e due cantieri per armamento, 126 mila metri cubi di materiale equivalenti a circa 227 mila tonnellate, una problematica legata alla nuova sottostazione elettrica e alla nuova linea di elettrodotto a 132 Kv che si esaurisce in 782 parole nel documento, in una città di 250 mila abitanti. Si può avere il tempo per leggere l’immensa documentazione e partecipare? Come giustifica Rfi tutto questo? Considera “aggiornamento e attualizzazione del progetto presentato nel 2003” e quindi procedura con l’abrogato art 163 del Codice Appalti. Le norme che disciplinano il procedimento sono quelle del nuovo codice appalti e con il grande problema che **il nodo di Verona non è stato sottoposto alla VAS** come i progetti delle linee Brescia-Sommacampagna e Verona PV-Padova.

Ogni atto a “prescindere “ dalla Vas è nullo.

Quindi chiedo l’ immediato respingimento del progetto onde evitare tra l’ altro un inutile spreco di risorse da parte delle amministrazioni pubbliche coinvolte.

Rimango in attesa di una vostra sollecita risposta

Daniele Nottegar