

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA - PADOVA

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

VISTO l'art. 1, comma 84, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006) che, per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema alta velocità/alta capacità", concede a Ferrovie dello Stato S.p.a. o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 milioni di euro e che autorizza altresì un contributo annuale di 15 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2006 per il

finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati da questo Comitato delle linee alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano – Genova e Milano – Verona incluso il nodo di Verona;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nel Corridoio plurimodale padano, tra i sistemi ferroviari, l'”asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)” per il quale indica un costo di 7.901,791 Meuro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s. m. i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in ordine al 1° Programma delle infrastrutture strategiche, riporta in apposito allegato l'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato, tra le quali è incluso l'”AV/AC Verona – Padova”;

VISTA la nota 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", integrata con la documentazione consegnata in seduta, ed ha proposto l'approvazione del progetto preliminare limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che il progetto in esame è parte della tratta Torino – Venezia, inclusa nell'asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina", di cui alla decisione n. 1692/96/CE, come modificata dalla decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 e che in particolare detto asse è incluso tra i "progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010";

CONSIDERATO che questo Comitato, con delibera 5 dicembre 2003, n. 120, ha approvato il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona" del pari incluso nella citata infrastruttura strategica "asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)";

CONSIDERATO che la citata infrastruttura "asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)", include, oltre a quelli già esaminati da questo Comitato, anche i progetti ferroviari relativi al "nodo di Verona" e alla tratta "AV/AC Venezia – Trieste";

CONSIDERATO che il progetto all'esame fa parte della rete ad alta velocità/alta capacità italiana ed è allo scopo incluso nel cosiddetto "resto del sistema AV/AC", comprendente il collegamento Milano-Genova e l'asse orizzontale Milano-Verona-Padova" e inserito, unitamente all'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli" nel PPI – edizione aprile 2004, sul quale questo Comitato si è espresso favorevolmente con delibera 20 dicembre 2004, n.91;

CONSIDERATO che 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";

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:
 - *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che, come richiamato in premessa, la realizzazione della nuova tratta AV/AC Verona – Vicenza - Padova è compresa nella pianificazione delle grandi infrastrutture sia a livello nazionale che a livello europeo e costituisce parte della trasversale est – ovest Torino – Milano – Venezia a sua volta inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione – Kiev;
- che lo scenario futuro di esercizio della nuova linea è quello al 2014 e prevede la seguente dotazione infrastrutturale:
 - quadruplicamento completo AV/AC della direttrice Milano – Roma – Napoli
 - quadruplicamento completo della direttrice Torino – Milano – Verona e della tratta Padova – Mestre
 - realizzazione del Terzo Valico sulla direttrice Milano – Genova e quadruplicamento del tratto Tortona – Voghera
 - interventi diffusi di potenziamento/velocizzazione con ripristini e raddoppi sulla rete ferroviaria del nord-est;
- che la tratta attuale Verona – Padova si estende dal chilometro 147+480, stazione di Verona, al chilometro 229+408, stazione di Padova, della linea storica Milano – Venezia;
- che il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento della suddetta tratta, di cui è prevista la “rilocazione”, in alcuni casi di stretto affiancamento tra le due linee;
- che le stazioni/fermate interessate dalla nuova linea sono Verona Porta Vescovo, San Bonifacio, fermata di Lonigo, Montebello Vicentino, Vicenza, Lerino, Grisignano di Zocco, Mestrino, Rubano, Padova;
- che il modello di esercizio della 1^a fase sulle tratte della nuova linea, con l’eccezione quindi del tratto Vicenza-Grisignano di Zocco, prevede il passaggio di treni passeggeri di lunga percorrenza, di treni merci destinati all’area di Padova/Venezia o all’area di Treviso, mentre sulla linea storica è previsto il trasporto locale, il servizio passeggeri da e per Treviso ed il trasporto merci destinato all’area di Vicenza;
- che, invece, il modello di esercizio dell’intervento completo (1^a fase e 2^a fase) prevede l’utilizzo della linea alta capacità (AC) completa per i treni di lunga percorrenza che non effettuano servizio viaggiatori a Vicenza e proseguono verso Padova, nonché per i treni merci diretti nell’area di Padova/Venezia;
- che, pertanto, i treni di lunga percorrenza che effettuano servizio a Vicenza e quelli diretti a Treviso utilizzano la linea AC ad eccezione che nel tratto di interconnessione di Vicenza mentre i treni merci non destinati nell’area di Padova/Venezia possono essere instradati verso Treviso dalla interconnessione ovest di Vicenza, fermo restando che il trasporto locale è previsto sulla linea lenta;
- che il progetto preliminare dell’opera è stato trasmesso in data 9 giugno 2003 dal soggetto aggiudicatore, R.F.I. S.p.a. (RFI), al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con comunicazione che il medesimo era già

stato trasmesso alla Regione Veneto ed alle altre Amministrazioni interessate;

- che la Regione Veneto, con delibera 5 dicembre 2003, n. 3735, ha formulato osservazioni al progetto avanzando richieste di studi di variante e studi di fattibilità, con riferimento al tracciato della linea ferroviaria nelle tre province interessate di Verona, Vicenza e Padova;
- che RFI con nota 23 giugno 2004 ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota 29 settembre 2004, n. 544, ha comunicato a RFI le proprie valutazioni sui suddetti dossier con riferimento alle soluzioni di minore impatto economico, invitando la Società a provvedere allo sviluppo degli elaborati necessari alla esatta individuazione delle varianti;
- che la Regione Veneto, con nota 8 ottobre 2004, ha reiterato le richieste di cui alla delibera 5 dicembre 2003, n. 3735, invitando in particolare il soggetto aggiudicatore ad una riprogettazione rispettosa delle esigenze manifestate dalle comunità locali;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota 8 settembre 2005, ha comunicato a RFI ulteriori direttive di carattere tecnico relative alle decisioni emerse nel corso degli incontri tra le parti succedutisi nei mesi precedenti;
- che la Regione Veneto, con nota 27 ottobre 2005, preso atto dell'esigenza di contenimento del costo, nel confermare le richieste di cui alla richiamata delibera, ha formulato la proposta di articolare la realizzazione dell'opera in due distinte fasi;
- che RFI, sulla base delle indicazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e della Regione Veneto sopra riportate e di quanto concordato in ulteriori successive riunioni, ha provveduto a redigere uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate;
- che lo studio integrativo elaborato da RFI concerne:
 - ulteriori mitigazioni da realizzare nel comune di Verona;
 - la nuova interconnessione di Vicenza tra Montebello e l'ingresso agli impianti di stazione nella zona di Ponte Alto, con ristrutturazione del dispositivo dei binari e dei relativi impianti di sicurezza e la costruzione di un parcheggio nella zona dell'attuale scalo merci;
 - il prolungamento della galleria a San Martino Buon Albergo;
 - l'attrezzaggio delle stazioni/fermate del tratto Vicenza-Padova agli standard del "Servizio ferroviario metropolitano regionale" (SFMR);
 - adeguamenti degli impianti sulla linea storica nei tratti di affiancamento tra le due linee;
- che nelle suddette riunioni era stato altresì concordato di articolare il progetto in una 1^a fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello

e tra Grisignano di Zocco e Padova; mentre il completamento dell'opera veniva rinviato all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale, 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;

- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 21 dicembre 2005 ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione speciale VIA sul progetto originario del 2003;
 - che è stato acquisito in incontri tecnici il parere del Ministero per i beni e le attività culturali, che si è pronunziato con prescrizioni, e che si è riservato di formalizzare proprio parere;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;
 - che, per quanto concerne la 2^a fase funzionale dell'opera, nel corso di incontri tecnici tenuti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Regione nei mesi di dicembre 2005 e gennaio 2006 sono stati definiti gli interventi relativi, che si sostanziano nella realizzazione di un nuovo tracciato che sottoattraversa, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e prosegue in affiancamento alla ferrovia esistente per Lerino e Grisignano di Zocco;
 - che, per quanto concerne la suddetta 2^a fase, è stato peraltro solo indicato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, senza procedere alla formale localizzazione urbanistica ed alla valutazione della compatibilità ambientale;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore viene individuato nella Rete ferroviaria italiana S.p.a.;
 - che l'opera verrà realizzata mediante affidamento a Contraente generale;
 - che l'intero periodo di progettazione, approvazione e costruzione della 1^a e 2^a fase dell'intervento è pari a circa 11,5 anni mentre la durata del solo periodo di realizzazione è stimato essere pari a circa 5,5 anni;
 - che la data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1^a e 2^a fase) è il 2014;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo del progetto, comprensivo delle prescrizioni sviluppate nello studio integrativo redatto da RFI, in relazione all'articolazione in fasi, risulta dal seguente prospetto, nel quale il costo stesso viene posto a confronto con il costo del progetto originario del 2003:

(importi in milioni di euro)

Voce di costo	Preliminare 2003	Solo 1^ fase	1^ e 2^ fase
Valutazione tecnica	2.352	2.088	3.073
Variante San Michele		9	9
Variante San Martino		19	19
Variante attrezzaggio stazioni e fermate standard SFMR		6	6
PRG stazione di Vicenza e parcheggio area scalo		250	250
Totale valutazione tecnica	2.352	2.372	3.357
Servizi di ingegneria ed alta sorveglianza	136	102	128
Contributi ad enti terzi	67	200	200
Oneri committente		78	78
Adeguamento monetario alla stipula atto integrativo con G. C.	75	261	347
Adeguamento monetario durante esecuzione lavori		164	217
Adeguamento monetario all'affidamento della sola stazione di Vicenza e parcheggio area scalo		28	28
Lodo arbitrale		72	72
Costo erariale su espropri		30	30
Oneri pregressi		26	26
Totale altri costi	278	961	1.126
Totale complessivo	2.630	3.333	4.483

- che, come precisato nella scheda economico-finanziaria ex delibera n. 63/2003, risultano disponibili, a valere sulle risorse di cui al Contratto di programma 1994-2000, 156,3 milioni di euro;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di autorizzare RFI a stipulare apposito accordo di programma con il Comune di Vicenza affinché, nell'ambito delle future dotazioni finanziarie, possa essere corrisposto un contributo entro il limite di spesa di 115 milioni di euro per le opere necessarie ad integrare la viabilità comunale con la prevista stazione di Vicenza;
- che l'analisi costi-benefici presenta un valore attuale netto economico negativo pari a -504 milioni di euro, mentre l'analisi di redditività del progetto

- evidenzia un tasso di rendimento interno economico quantificato nel 3,80 per cento;
- che il valore attuale netto economico e il tasso di rendimento interno economico del progetto nel caso di sola realizzazione della 1^a fase sono rispettivamente pari a 293 milioni di euro e 5,80 per cento;
2. delle risultanze della seduta ed in particolare della circostanza che il rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali, presente alla seduta stessa, conferma il parere favorevole, con prescrizioni, della propria Amministrazione sull'opera, con eccezione della tratta compresa tra il chilometro 36 e il chilometro 60;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto preliminare*
- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.
E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera limitatamente alle tratte di cui sopra.
- 1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 3.333 milioni di euro, di cui alla precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento di 1^a fase.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella parte I dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.
Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte II del citato allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà, al riguardo, puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.
- 1.4 L'approvazione di cui al punto precedente è effettuata nel presupposto che il parere formale del Ministero per i beni e le attività culturali non sia condizionato all'osservanza di prescrizioni ulteriori rispetto a quelle esposte negli incontri tecnici e prese in considerazione nella relazione istruttoria e nei relativi allegati. Nell'ipotesi contraria il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà formulare le proprie valutazioni in merito e proporre prescrizioni e raccomandazioni ad

integrazione e/o modificazione delle prescrizioni di cui all'allegato 1: in tal caso il progetto medesimo dovrà essere ripresentato a questo Comitato per l'approvazione.

- 1.5 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.

2. *Copertura finanziaria*

La individuazione della copertura finanziaria sarà effettuata in sede di esame del progetto definitivo anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge 24 dicembre 2003, n. 350.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in occasione della sottoposizione di detto progetto a questo Comitato, provvederà ad aggiornare la scheda ex delibera n. 63/2003, indicando le fonti di copertura dell'opera e riportando la prevista distribuzione annuale dei costi, fermo restando che la quota da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche per l'intero complesso di interventi riconducibili alla voce "asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)" non potrà superare – salva compensazione – quella indicata nella delibera n. 121/2001.

3. *Assegnazione CUP*

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1 è subordinata all'assegnazione del CUP (codice unico di progetto), che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale: esso, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

4. *Disposizioni finali*

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

- 4.2 La Commissione VIA procederà – ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase;

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e curando, tra l'altro, che le prescrizioni da assolvere nella fase di cantierizzazione siano inserite nel capitolato speciale di appalto e poste a carico dell'esecutore dei lavori.

- 4.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 4.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma 29 marzo 2006

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI

ALLEGATO
Delibera n. 94/2006

**PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

PARTE 1[^] - PRESCRIZIONI

PARTE 2[^] - RACCOMANDAZIONI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

In generale l'intervento dovrà essere realizzato in due fasi funzionali di cui la prima consistente nella realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova, come previsto nel progetto preliminare approvato con la presente deliberazione.

La prima fase funzionale consiste, inoltre:

- nella realizzazione della tratta AV/AC tra Montebello Vicentino e Vicenza sostitutiva della così detta interconnessione di Vicenza ovest prevista nel progetto preliminare presentato dal soggetto aggiudicatore. Il tracciato di detta tratta AV/AC dovrà correre, per una prima porzione, in affiancamento all'autostrada A4 Milano-Venezia e, successivamente, dovrà affiancarsi all'attuale linea ferroviaria Verona-Padova ottenendo un quadruplicamento della stessa fino all'esistente impianto della stazione di Vicenza;
- nella realizzazione nel Comune di Verona (zona di S. Michele extra) di ulteriori mitigazioni ambientale in coerenza con gli approfondimenti condotti nel corso della fase di approvazione del progetto preliminare. Detti interventi dovranno essere realizzati contemporaneamente alla costruzione della tratta di linea AC/AV compresa tra Verona e Montebello;
- nella realizzazione del prolungamento della galleria artificiale di San Martino Buon Albergo, al fine di eliminare le interferenze con le sovrastanti infrastrutture autostradali;
- nell'adeguamento a standard SFMR delle stazioni sulla linea storica ricadenti nella Provincia di Padova;
- nell'adeguamento degli impianti sulla linea storica in coerenza con lo studio condotto dal soggetto aggiudicatore nel corso dell'iter approvativo del progetto preliminare.

La seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sottoattraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco.

Poiché lo schema d'intervento finale, costituito dalle 2 fasi suindicate, comporta l'adozione di un andamento plano-altimetrico del tracciato parzialmente difforme rispetto a quello originario, il soggetto aggiudicatore, in esito alle previsioni dell'art. 4 bis, comma 5 del D.Lgs. n. 190/2002 e s.m.i., dovrà sottoporre agli ulteriori procedimenti di approvazione e finanziamento da parte del CIPE i progetti definitivi della prima fase previa integrazione della progettazione preliminare della tratta AV/AC tra Montebello Vicentino e Vicenza.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti propone di autorizzare, fin d'ora, RFI a stipulare apposito accordo di programma con il comune di Vicenza affinché, nell'ambito

delle future dotazioni finanziarie, possa essere corrisposto un contributo entro il limite di spesa di 115 milioni di euro per le opere necessarie ad integrare la viabilità comunale con la prevista nuova stazione di Vicenza.

In particolare il soggetto aggiudicatore dovrà:

- contenere lo sviluppo di tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione;
- anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
- verificare la coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale per i diversi ambiti fluviali;
- prevedere la realizzazione delle strutture fisse di servizio ai cantieri in ambiti esterni ai centri abitati rendendoli compatibili con l'esigenza di rispettare l'ambiente circostante mediante il controllo e l'abbattimento di polveri e rumori;
- specificare la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
- prevedere un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri di scavo delle gallerie ed il loro coinvolgimento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le eventuali venute d'acqua di falda, prima della restituzione;
- specificare le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenere nel tempo la vegetabilità;
- valutare la possibilità di minimizzare l'altezza del viadotto relativo all'attraversamento del torrente Fibbio (verificando anche l'altezza degli altri viadotti previsti nel progetto) e della relativa fascia di esondazione, al fine di diminuire sensibilmente l'impatto visivo dell'opera;
- elaborare, per tutte le tratte del vecchio tracciato per le quali è prevista la dismissione, adeguati progetti di riqualificazione delle aree e dei manufatti residuali;
- prevedere:
 - in corrispondenza delle litologie caratterizzate da coefficienti di permeabilità più elevati e laddove sono presenti falde superficiali, che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni dei viadotti non determinino l'insorgere del rischio

di diffusione di sostanze incompatibili veicolate dai fluidi di perforazione;

- misure affinché l'utilizzazione dei fanghi in corrispondenza delle litologie granulometricamente più grossolane non comporti anche la riduzione finale della trasmissività dei terreni stessi;
- prevedere specifiche misure, ad integrazione di quelle derivanti da quanto stabilito al punto precedente, per evitare che la realizzazione e l'esercizio della linea influiscano sulla quantità e qualità delle acque, sul regime idraulico delle acque superficiali e delle acque sotterranee. Porre particolare attenzione, inoltre, alle aree di soggiacenza minima;
- prevedere nella realizzazione delle gallerie artificiali, la sistemazione del terreno sovrastante con materiali idonei a garantire il successivo utilizzo agricolo dell'area e l'apporto di uno strato di terreno agrario dello spessore di cm 50-100;
- per quanto riguarda la linea elettrica AT, fornire documentazione adeguata per lo studio approfondito degli impatti su tutte le componenti ambientali da essa indotti; verificare, inoltre, le destinazioni urbanistiche degli strumenti di pianificazione, ai diversi livelli territoriali, delle aree interferite dal tracciato della nuova linea AT e di quella potenziata e fornire maggiori dettagli per quanto riguarda la tempistica di realizzazione della linea futura e di smantellamento di quella esistente;
- approfondire la valutazione di incidenza per la linea ferroviaria e per la linea elettrica, redigendola secondo quanto previsto dal D.P.R. n. 357/1997; per quanto riguarda la linea AT e qualora dalla valutazione di incidenza dovessero emergere impatti tali da comprendere la naturalità del SIC interferito, dovranno essere proposte soluzioni progettuali alternative e dovranno essere adottate le tecnologie a minor impatto ambientale da definire con un approfondimento in sede di progetto definitivo;
- realizzare in fase di progetto definitivo uno studio idrogeologico e geotecnico di dettaglio relativamente alla galleria di S. Martino Buon Albergo volto alla definizione di tutti gli interventi da attuare sia per la salvaguardia dell'opera che delle matrici ambientali suolo e acque circostanti alla stessa;
- specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione delle opere di compensazione nonché prevedere nel dettaglio le opere di mitigazione del rumore per garantire il rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa vigente in ogni ricettore;
- approfondire la valutazione degli impatti per la componente vibrazioni durante la fase di cantiere e di esercizio, tenendo conto dei livelli vibrazionali preesistenti (prevedendo anche rilievi in continuo – 24 ore – presso gli edifici) ed approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione al fine di garantire il rispetto dei limiti della normativa UNI 9614. Per quanto riguarda, inoltre, la simulazione relativa al transito contemporaneo di convogli, si richiede di:
 - verificare l'esistenza, lungo la linea, di eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli;

- completare la trattazione del transito contemporaneo di due convogli, con riferimento alle problematiche di stabilità degli edifici;
- produrre elementi anche da letteratura o riscontri sperimentali per verificare l'attendibilità del modello matematico di propagazione adottato;
- approfondire la valutazione degli impatti per la componente radiazioni non ionizzanti, definendo con maggior dettaglio gli effettivi livelli potenziali di esposizione e le eventuali misure di mitigazione, evidenziando gli eventuali problemi di compatibilità elettromagnetica;
- approfondire l'inserimento paesaggistico dell'opera lungo tutto il tracciato, in special modo in aree di particolare pregio, in prossimità di beni storico-architettonici (ad esempio Villaguterra-La Busa nei pressi della prog. 71+300) e nelle aree dalle quali questi beni sono visibili per accertare se la linea ne ostacoli la fruizione o il raggiungimento nonché, all'esito dello studio stesso, specificare gli interventi di mitigazione o compensazione del caso;
- approfondire gli interventi di sistemazione idraulica con tecniche di ingegneria naturalistica, definiti in funzione delle caratteristiche idrauliche, geomorfologiche e naturalistiche della stazione;
- approfondire lo Studio archeologico al fine di verificare la sussistenza di eventuali interferenze con aree e/o reperti archeologici e, in tal caso, di individuare soluzioni ottimali di loro risoluzione;
- prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica e prevedere la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc);
- considerare, in relazione alla sismicità dell'area di studio, la classificazione del territorio sulla base del rischio sismico definita sulla base dell'ordinanza n. 3274/2003 della Presidenza del Consiglio dei Ministri "Normativa tecnica per le costruzioni in zona sismica e connessa classificazione sismica del territorio nazionale ".

Il soggetto aggiudicatore dovrà inoltre:

- predisporre, al fine delle verifiche di cui all'art. 20 comma 4 del D.Lgs n. 190/2002, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere CIPE, accompagnate da una relazione descrittiva specifica;

- predisporre un progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni; che dovrà essere allegato al progetto definitivo;
- redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento;
- predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
- svolgere le lavorazioni tutelando le aree agricole circostanti ai cantieri dal deposito delle polveri sulle colture pregiate ed utilizzare diserbanti biodegradabili;
- sviluppare gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione:
 - secondo quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale e sue integrazioni, completandoli con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici;
 - avvalendosi, sia in fase di progetto che nella fase antecedente all'apertura dei cantieri, dell'assistenza di specialisti per la protezione della flora e della fauna significativa presente;
 - scegliendo tipologie di barriere acustiche integrate il più possibile con barriere a "verde", fornendo, per ciascun tipo, i valori dell'attenuazione, rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda:

- a) per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale dell'opera di:
 - preferire, per i ponti ed i viadotti, l'utilizzo di strutture continue, a sezione variabile e con forme arrotondate;
 - qualora siano previste opere di protezione dal rumore, studiare la possibilità di inserirle nella struttura portante, ad esempio mediante impalcati a via inferiore;
 - prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);
 - verificare ed omogeneizzare le sezioni delle pile dei viadotti al fine di minimizzare le alterazioni dinamiche, di rotta o di piena fluviale e di favorire l'inserimento paesaggistico di tutti i viadotti;
 - prevedere che le opere di sostegno siano a paramento inclinato con coronamento continuo e rivestite con pietra locale;
 - prevedere che gli imbocchi delle gallerie siano tagliati secondo le pendenze del terreno attraversato e raccordati con continuità alle opere di sostegno all'aperto;
- b) che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda, o in mancanza acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);
- c) nel caso di interferenze con altre infrastrutture di corridoio, ancorché in previsione, adoperarsi con la massima cura:
 - per favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione ed il coordinamento reciproco anche per quanto riguarda le fasi di cantierizzazione, favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere, della viabilità, delle cave e dei siti di discarica;
 - per coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione, sia delle infrastrutture in sé che delle interferenze;
- d) che vengano scelte le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
- e) che le verifiche acustiche siano rielaborate nell'eventualità di un nuovo modello di esercizio.