

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01e s.m.i.

CUP: F81H9100000008

U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA

LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA

NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

INTEGRAZIONI RICHIESTE DALLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

NOTA CTVA.REGISTRO UFFICIALE.2017.0000299 DEL 02/02/2017

QUESITO 1 "ASPETTI GENERALI"

SCALA:

RELAZIONE TECNICA

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I N 0 9 1 0 R 2 2 R H S A 0 1 0 0 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	G.Dajelli <i>Dajelli</i>	Marzo 2017	C.Mazzocchi <i>Mazzocchi</i>	Marzo 2017	C. Mazzocchi <i>Mazzocchi</i>	Marzo 2017	A. Martino Marzo 2017

ITALFERR S.p.A.
Dott. Arch. ~~Valentino Martino~~
Ordine Architetti di Roma
n. 10485

File: IN09R22RHSA0100001A

n. Elaborazione



LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA
LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS

QUESITO 1

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22	RH SA 01 00 001	A	2 di 13

INDICE

1	GENESI E ALTERNATIVE DI TRACCIATO	3
2	SCELTA E DEFINIZIONE DELLA SOLUZIONE SVILUPPATA NEL PROGETTO PRELIMINARE PRESENTATO 11	
3	ALLEGATI	12

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST					
	INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS QUESITO 1	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22	DOCUMENTO RH SA 01 00 001	REV. A

QUESITO 1

Aspetti Generali: “*Produrre una Relazione illustrativa relativa alla Genesi, Analisi delle alternative, Scelta e definizione della soluzione sviluppata nel Progetto Preliminare presentato*”.

1 GENESI E ALTERNATIVE DI TRACCIATO

Per inquadrare correttamente l’intervento “Nodo di Verona”, risulta necessario partire dal percorso progettuale e autorizzativo della linea AV/AC Milano Verona dal momento che la penetrazione urbana fino alla stazione passeggeri di Verona Porta Nuova è considerata come intervento fondamentale per dare pieno completamento al Progetto della Tratta AV Milano-Verona e per garantirne la piena funzionalità all’interno dell’intera Linea AC Milano- Venezia.

Già nel SIA del progetto del nodo di Verona presentato nel 2003 era data come univoca la scelta del tracciato in quanto mutuata dalle analisi delle alternative della tratta Milano – Venezia.

La progettazione della nuova linea ferroviaria ad Alta capacità Milano Verona, si è sviluppata in un considerevole arco temporale in un costante confronto con gli enti.

Gli studi sulle ipotesi di quadruplicamento della linea Torino-Venezia hanno avuto inizio negli anni 1988-89 con il progressivo affinamento sia delle previsioni di domanda e del conseguente modello di esercizio della linea, sia delle caratteristiche della stessa, nell’ottica di contemperare la costruzione di un’infrastruttura moderna ed efficiente, con i condizionamenti imposti per il suo inserimento ambientale e paesaggistico.

In via preliminare, oltre alla determinazione delle caratteristiche del sistema di Alta capacità avvenuta con la verifica parlamentare del 1996-97, si evidenzia:

- Il progressivo recupero, in tutti i casi in cui questo risulti possibile, di un tracciato di linea collocata in affiancamento a infrastrutture esistenti (corridoio infrastrutturale), nell’ottica di minimizzare la compromissione del territorio
- La definizione, diffusa lungo il tracciato, di locali soluzioni di assetto planimetrico e altimetrico del tracciato finalizzate a ottimizzare l’inserimento nel territorio della nuova linea.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST					
	INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS QUESITO 1	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22	DOCUMENTO RH SA 01 00 001	REV. A

Il progetto di massima del 1992

Il progetto di Massima e lo studio di impatto ambientale sviluppati nel 1992 fanno riferimento ad un tracciato derivante da una precedente valutazione di diverse ipotesi di corridoio.

In merito allo Studio di Fattibilità del sistema Alta Velocità Torino - Venezia erano state predisposte tre diverse alternative:

la prima alternativa prevedeva il quadruplicamento e la velocizzazione della “storica”, privilegiando la flessibilità di uso del sistema storica/nuova linea e le sue utilizzazioni in ambito nazionale a scapito delle prestazioni di alta velocità.

la seconda alternativa prevedeva una linea AV (velocità massima prevista 300 k/h) con interconnessioni, conciliando standard di AV e funzione internazionale con possibilità di servire, attraverso un diffuso sistema di interconnessioni, quote significative della domanda generata dai poli urbani di rilievo regionale presenti lungo la direttrice;

la terza alternativa prevedeva una linea AV con ridotto numero di interconnessioni, privilegiando la flessibilità di tracciato e mantenendo prestazioni di alta velocità a scapito della possibilità di assorbire quote significative di traffico della linea storica. In particolare si ipotizzava la sola interconnessione con la linea storica a sud di Verona, oltre alle stazioni di Torino, Milano e Padova-Mestre.

Per effetto dei diversi collegamenti e dei diversi programmi di esercizio ipotizzati, le simulazioni effettuate in tale fase di studio indicarono che la 2ª alternativa era quella che rendeva massima la domanda viaggiatori con una significativa quota (circa 30%) di domanda attratta dalle altre modalità o generata dall'intervento.

La 2ª alternativa risultava quindi come quella di maggiore "equilibrio", nel senso che forniva il massimo ricavo sulla nuova linea (leggermente più alto rispetto alla 1ª alternativa a causa della maggiore domanda generata e attratta da altri modi) ma, sempre rispetto alla 1ª, consentiva anche ricavi significativi sulla linea "storica" perché manteneva in questa un maggior numero di servizi di "qualità" (alcuni servizi di 1° e di 2° livello e un maggior numero di merci).

Alla luce di questi risultati, le conclusioni delle valutazioni all'epoca condotte evidenziavano che, a fronte della necessità di potenziare l'asse ferroviario Torino-Venezia, per evitare la saturazione dell'offerta e quindi i vincoli all'assorbimento della domanda, la 2ª alternativa (linea AV con interconnessioni) risultava la scelta di sistema che meglio compensava ruolo nazionale e internazionale dell'asse, domanda servita, distribuzione dei carichi fra nuova

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST					
	INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS QUESITO 1	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22	DOCUMENTO RH SA 01 00 001	REV. A

linea e linea "storica" e ricavi del traffico, senza creare particolari svantaggi in termini di inserimento territoriale o di accettabilità sociale delle opere.

Sulla base del Progetto di Massima predisposto nella prima parte del 1992, il 26/11/1992 il consorzio CEPAV DUE mise a punto un primo progetto esecutivo della tratta.

La variante Fiume Mincio–Verona (1994)

Il tracciato del Progetto di Massima, sviluppato in affiancamento all’autostrada A4 nel tratto Brescia Est-Peschiera del Garda, dopo aver attraversato il fiume Mincio, si staccava dall’autostrada seguendo un tracciato collinare collocato in zone a minore densità insediativa. In tale tratto, prima di svilupparsi in rilevato nella pianura a sud di Verona, la nuova infrastruttura si collocava prevalentemente in galleria.

La Variante Fiume Mincio-Verona venne definita a seguito delle richieste degli Enti Territoriali di mantenere la linea ferroviaria in progetto quanto più possibile in affiancamento all’autostrada. In particolare, nel parere espresso nel quadro della procedura di VIA. da parte della Regione Veneto (settembre 1992) si affermava:”la complanarità ad assi infrastrutturali esistenti, ove possibile, non verrebbe a creare una nuova frattura in un territorio che ha già subito l’inserimento di grandi infrastrutture lineari e che si è quindi riorganizzato intorno ad esse”

L’affiancamento all’Autostrada nel tratto sopra richiamato viene mantenuto fino A Verona Sud, attraversando i Comuni di Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, San Giorgio in Salici, Sommacampagna e Verona, con un tracciato, soprattutto nel settore prossimo al capoluogo provinciale, che comportava l’adozione di estesi tratti in galleria.

Il Progetto Esecutivo Rev. 2 (1996)

Nell’Ottobre 1995 la variante fiume Mincio-Verona viene sottoposta alla Regione Veneto che, nella seconda metà del 1995 inserisce il tracciato nell’accordo tra Ministero dei Trasporti, Regione Veneto, FS e TAV, per il potenziamento ferroviario dell’intero sistema ferroviario veneto (Accordo Quadro del 26 ottobre 1995) ed esprime parere sostanzialmente favorevole nell’ambito della VIA della Variante Fiume Mincio-Verona (08/05/1997).

Il Progetto per la Conferenza dei Servizi (2000)

Nel 2000 è stato predisposto dal General Contractor il Progetto Esecutivo della tratta Milano-Verona, da depositare in Conferenza di Servizi.

Detto progetto aggiunge al Progetto Esecutivo già sviluppato in Rev. 2 le integrazioni con riferimento alle indicazioni espresse con la Verifica Parlamentare e i successivi atti istituzionali (Documento del 20/10/1997, Risoluzione del 28/07/1999 della IX Commissione Parlamentare e Documento di Indirizzo del Tavolo Istituzionale istituito il 01/04/1999).

In particolare è proprio a seguito delle indicazioni derivanti dalla verifica del Gruppo Tecnico e del Tavolo Istituzionale incaricato degli studi di approfondimento del tracciato in Veneto, che tra le varianti inserite (es nuova interconnessione di Treviglio est, quadruplicamento del tratto Ospitaletto-Brescia) vi è quella relativa al tratto San Giorgio in Salici-Verona, previsto ora in affiancamento stretto alla Linea Storica, anziché in affiancamento all’autostrada.

Ed in questo ambito che si evidenzia che il tratto terminale della variante contenente il collegamento con il Quadrante Europa viene progettato e sottoposto all’approvazione degli Enti contestualmente al Nodo di Verona, in quanto funzionalmente connesso con lo stesso.

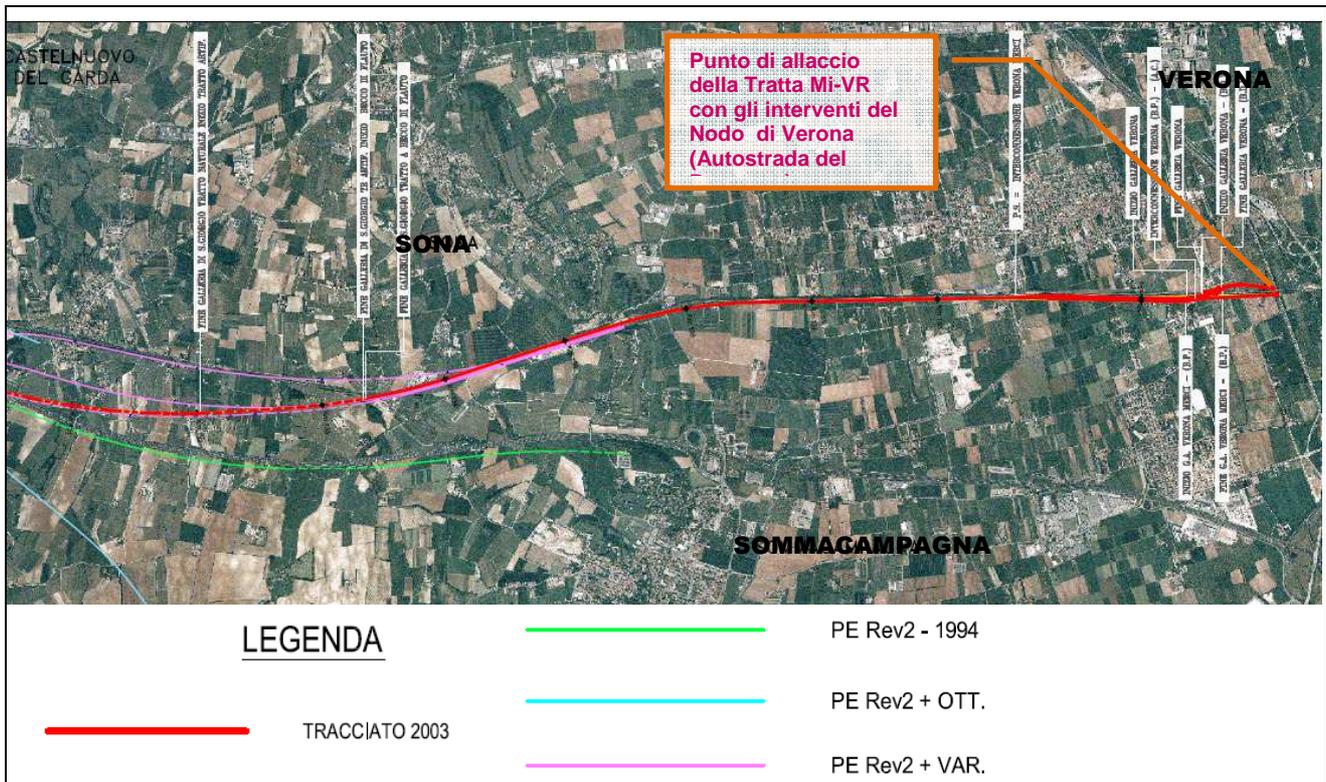


Fig. 1 Stralcio della planimetria con l’evoluzione storica del progetto e le alternative di tracciato (SIA 2003 tratta Milano – Verona)

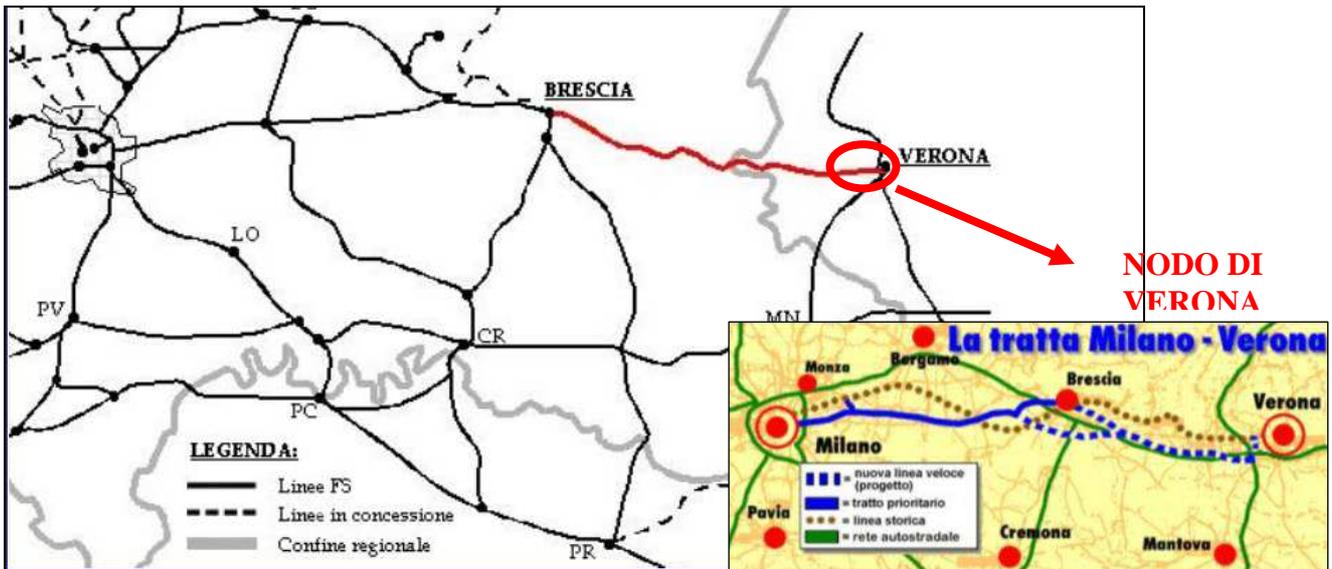


Figura 1. Tratta Milano – Venezia

Si conferma quindi la necessità della sistemazione del nodo di Verona per ospitare le nuove linee AC come parte integrante del progetto di potenziamento dell’asse est-ovest tra Venezia e Torino, risultato di un lungo iter di condivisione progettuale dell’infrastruttura esaminata, con i diversi enti competenti in materia ambientale. Tale condivisione ha permesso non solo di esaminare nel dettaglio tutte le caratteristiche progettuali delle alternative di tracciato, ma anche di delineare in modo univoco tale scelta progettuale come unica fattibile.

Il Progetto Preliminare 2003

Sulla base delle determinazioni programmatiche della Legge Obiettivo, nel corso del 2002 è stata avviata la predisposizione di un Progetto Preliminare dell’intera linea Milano – Verona da sottoporre alle procedure di VIA, nei termini previsti da tale provvedimento.

Il Progetto Preliminare è stato predisposto con riferimento al tracciato già oggetto del Progetto per la Conferenza dei Servizi del 2000, **confermando le scelte di tracciato del tratto veneto “Peschiera del Garda – Sona” che vedono nel tratto terminale la linea AV in stretto affiancamento alla Linea Storica nei territori del Comune di Sona e poi di Sommacampagna, fino all’intersezione con il raccordo autostradale A22 nei pressi di Verona, convenzionalmente assunto come inizio degli interventi del Nodi AV di Verona.**

Gli accordi istituzionali

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST					
	INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS QUESITO 1	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22	DOCUMENTO RH SA 01 00 001	REV. A

Il nodo di Verona è quindi parte integrante del sistema di linee ad Alta Velocità / Alta Capacità fin dal momento in cui questo fu definito nel suo assetto strutturale ed è stato costantemente considerato nei diversi documenti programmatici concernenti la modernizzazione e lo sviluppo del sistema ferroviario nel nostro Paese, nonché di specifici accordi tra Ferrovie dello stato e Regione Veneto **che hanno portato ad escludere la possibilità di procedere con la soluzione zero e ad individuare l'attuale corridoio infrastrutturale.**

A seguire una breve sintesi di tali specifici accordi (che si allegano integralmente per pronta visione):

- In data 7 marzo 2001 è stato firmato il **protocollo d'intesa tra Regione Veneto e Ferrovie dello Stato**, in cui tra le premesse, che come riportato nell'art 1 del protocollo si ritengono parte integrante dello stesso, è riportato che: *“ In data 30 ottobre 2000 si è aperta la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto della nuova linea ad alta capacità tra Milano e Verona, mentre risulta di prossima apertura la Conferenza dei servizi per la tratta Verona Padova e Nodo di Verona” e all'art. 4 si cita che le parti concordano di: “dare corso a tutte le possibili iniziative congiunte ai fini di accelerare l'apertura della conferenza di servizi per la tratta AC Verona – Padova e nodo di Verona”*
- In data 17 gennaio 2002 è stato firmato **l'accordo tra Regione Veneto e Ferrovie dello Stato “Relativo ad interventi connessi al riassetto del sistema ferroviario nel territorio comunale di Verona**. Tra i tanti accordi citati si richiama integralmente il punto 10) *“[...] I lavori del tavolo hanno portato a definire, con il documento conclusivo di indirizzo, del 22.3.2000, il tracciato ottimale del quadruplicamento AC nell'ambito del territorio Comunale di Verona così che le parti sentono la necessità di formalizzare l'accordo raggiunto e di definire i reciproci impegni in ordine al proseguimento delle attività progettuali istruttorie ed autorizzative inerenti le infrastrutture ferroviarie nel territorio veronese, tenuto anche conto che in data 30.10.2000 è stata indetta la conferenza dei servizi della tratta Milano – Verona”*.

Nell'articolo 1 al punto 1.1 del medesimo accordo si cita testualmente: *“1.1 Penetrazione della Linea AC nel Nodo di Verona [...] La linea AC e la linea storica Milano – Venezia saranno funzionalmente collegate agli impianti di Quadrante Europa. Nel tratto compreso tra il confine comunale occidentale e l'impianto di stazione di Verona Porta Nuova, la striscia di terreno destinata all'ampliamento dell'attuale sedime ferroviario per la realizzazione dei binari AC sarà acquisita da TAV, a nord della Linea Milano – Venezia [...].In virtù di quanto sopra concordato RFI e TAV restano impegnate ad adottare le soluzioni descritte nei precedenti capoversi a base delle successive elaborazioni progettuali del quadruplicamento AC nel nodo di Verona. [...] In particolare, nella iniziale fase istruttoria della C.d.S della linea Milano –*

Venezia e delle procedure autorizzative (Legge obiettivo) di prossima attivazione relative all'attraversamento AC del nodo di Verona e della tratta Verona – Padova, il Comune, la Provincia e la regione veneto si impegnano, per quanto di rispettiva competenza, ad esprimersi sui progetti depositati avendo a riferimento il tracciato del quadruplicamento AC come rappresentato nell'allegato 1 del presente accordo”.

- In data 22 ottobre 2003 è stato firmato il **“Protocollo di intesa relativo ad interventi connessi al riassetto degli impianti per le merci nel nodo ferroviario di Verona”** tra il Ministero dei Trasporti, la Regione Veneto, il Comune di Verona, Rete Ferroviaria Italiana e Consorzio ZAI dove al punto 3 delle premesse si cita che *“Il Comune di Verona [...]considera il riassetto del sistema infrastrutturale veronese elemento cardine per la riqualificazione urbana ed il potenziamento del servizio ferroviario interessante il nodo stesso”*.

L'intervento è inoltre inserito in diversi documenti di pianificazione di livello europeo (Conferenza dei Ministri dei trasporti della CEE e Schema Direttore delle Infrastrutture europee dell'UIC) come elemento dell'asse est-ovest della rete AV internazionale.

In relazione a quanto definito nel “Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del consiglio dell'11 Dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti”, l'intervento viene inserito nel Corridoio della rete centrale denominato “Mediterraneo” e si colloca sull'allineamento Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia/Lione – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria - Lubiana – Budapest (ex corridoio V)

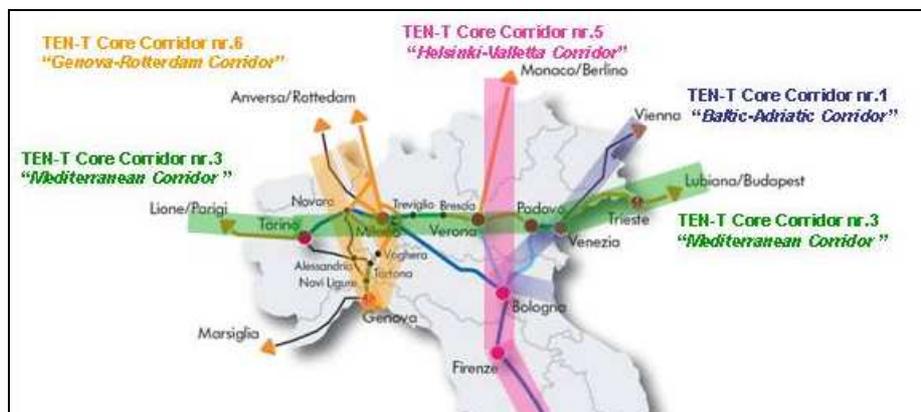


Figura 3. Corridoi transalpini

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST					
	INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS QUESITO 1	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22	DOCUMENTO RH SA 01 00 001	REV. A

L'iter autorizzatorio del progetto del Nodo di Verona

Per quanto riguarda l'iter autorizzatorio del solo Nodo di Verona riportiamo una breve sintesi:

Nel corso dell'anno 2003 è stato sviluppato il progetto preliminare della "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona", trasmesso al MIT il 20 Febbraio per l'avvio dello specifico iter autorizzatorio previsto dalla cosiddetta "Legge Obiettivo".

Tale progetto prevedeva tutti gli interventi funzionali alla continuità della Linea AV/AC Milano-Venezia all'interno del Nodo di Verona, da 150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22, fino alla radice est della stazione di Verona Porta Vescovo, per un'estensione di circa 10 Km.

Nell'ambito dell'iter autorizzatorio, sono stati acquisiti i pareri da parte della Regione Veneto e della commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente e del territorio.

Nel 2008, il CIPE, con Delibera n.10, ha approvato il progetto preliminare del "Nodo AV/AC di Verona", con prescrizioni.

La corte dei conti, con Delibera n.18/2008/P del 15 Dicembre 2008, ha ricusato il visto alla Delibera CIPE n. 10/2008 relativa all'opera, in quanto la "Programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presenta allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente Normativa".

A seguito dell'entrata in vigore della Legge di stabilità del 2014, che all'articolo 1 comma 76 annovera le tratte Brescia-Verona e Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, RFI ha definito gli interventi costituenti il primo lotto costruttivo dell'opera. Tale lotto comprende l'aggiornamento della progettazione definitiva della Tratta Brescia-Verona già redatta dal General Contractor nel 2006 - in considerazione del tempo trascorso e delle Normative intervenute - e la progettazione preliminare degli interventi infrastrutturali nel Nodo di Verona strettamente funzionali all'ingresso della nuova -tratta AV, assentita tecnicamente dal CIPE nel 2008.

Il progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona-Venezia, è basato sull'aggiornamento ed attualizzazione del progetto presentato al CIPE nel 2004, ed è quindi costituito dalla sola prima fase funzionale dell'originario intervento "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (ingresso Ovest del Nodo di Verona) e sarà avviato ad una nuova procedura autorizzatoria, ai sensi dell'art. 165 del D.lgs. 163/2006.



LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA
LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS

QUESITO 1

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22	RH SA 01 00 001	A	11 di 13

2 SCELTA E DEFINIZIONE DELLA SOLUZIONE SVILUPPATA NEL PROGETTO PRELIMINARE PRESENTATO

La scelta della soluzione sviluppata, che prevede la realizzazione dell'infrastruttura di ingresso nel nodo di Verona della nuova tratta AV/AC Brescia-Verona in affiancamento dell'attuale linea che collega Milano con Venezia, è frutto quindi dell'iter di condivisione progettuale dell'infrastruttura con i diversi enti competenti, ricostruito e analizzato ai punti precedenti.

Le modalità con cui si concretizza l'inserimento nel corridoio così individuato, sviluppate nel progetto in oggetto, è poi dettata da forti vincoli di tracciato quali l'innesto dei nuovi binari AV sull'attuale linea storica MI-VE al Km 145 - per garantire il servizio passeggeri nella stazione di Verona Porta Nuova in questa prima fase - e la necessità di garantire i collegamenti della linea indipendente merci al Quadrante Europa, a Verona P.N Scalo e all'attuale raccordo merci bivio San Massimo - bivio Fenilone.

In sintesi, gli interventi previsti nella la soluzione sviluppata consistono in:

- Realizzazione dei due nuovi binari AV/AC nel tratto compreso tra l'autostrada A22 (150 metri ovest in direzione Milano in comune di Sona) e la radice ovest di Verona Porta Nuova, in parte sul sedime della linea storica
- Traslazione verso nord dei binari della linea storica in corrispondenza del suddetto tratto;
- Realizzazione di due nuovi binari relativi all'interconnessione Merci di Verona, nel tratto compreso tra l'A22 e l'innesto sulla Linea "Brennero", sempre in affiancamento alla linea storica rilocata.
- Razionalizzazione e potenziamento dei dispositivi della stazione di Verona P.N.
- Conseguenti adeguamenti/potenziamenti tecnologici per la gestione delle modifiche agli impianti esistenti e per la gestione degli impianti di nuova realizzazione.

I limiti d'intervento del nuovo progetto risultano i seguenti:

- Inizio intervento: Km 140+541.38 della nuova linea AV/AC Milano-Verona, coincidente con la progressiva Km 140+779.664 riferita alla tratta AV/AC Brescia-Verona (150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22),
- Fine dell'intervento: Km 148+580 della linea esistente Milano-Venezia (sistemazione della radice est di Verona Porta Nuova).



LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA
LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS

QUESITO 1

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22	RH SA 01 00 001	A	12 di 13

3 ALLEGATI

- “Protocollo d’intesa” del 7 marzo 2001
- “Accordo ai sensi dell’art. 32 della L.R. 35/2001 relativo ad interventi connessi al riassetto del sistema ferroviario nel territorio comunale di Verona” del 17 gennaio 2002
- “Protocollo di intesa relativo ad interventi connessi al riassetto degli impianti per le merci nel nodo ferroviario di Verona” del 22 ottobre 2003

- Linea Milano Venezia: Tavola “Studio di Impatto Ambientale – Quadro di riferimento progettuale - Allegato 1 Evoluzione storica del progetto sui ortopiano – Tav 2 di 3 cod.
A20200RERGS A000G001A_All-01_2-3



LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA
LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA - VERONA
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

INTEGRAZIONI COMMISSIONE VIA – VAS

QUESITO 1

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22	RH SA 01 00 001	A	13 di 13

PROTOCOLLI E ACCORDI

PROTOCOLLO DI INTESA

Tra

la Regione Veneto, di seguito indicata anche come "Regione", rappresentata dall' On. Dott. Giancarlo Galan, nella sua qualità di Presidente della Regione Veneto, in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dallo Statuto regionale,

•

la Ferrovie dello Stato S.p.A., di seguito indicata anche come "Ferrovie", rappresentata dall'Ing. Mauro Moretti, nella sua qualità di Direttore della Divisione Infrastruttura, all'uopo delegato,

PREMESSO CHE

- il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Regione Veneto, la Ferrovie dello Stato S.p.A. e la Treno Alta Velocità S.p.A. hanno sottoscritto, il 30 luglio 1998, un Accordo Attuativo dell'Accordo Quadro del 28.10.1995 "Per il quadruplicamento veloce della linea ferroviaria Milano-Venezia e per lo sviluppo del servizio metropolitano regionale e del trasporto merci su ferrovia nel territorio regionale del Veneto";
- la Regione sta intervenendo nell'ambito del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale per il potenziamento e l'adeguamento di numerose tratte ferroviarie ricadenti nel territorio regionale;
- la Regione e le Ferrovie, sempre nell'ambito di tale intervento, hanno stipulato in data 19 febbraio 1999 un Accordo relativo all'acquisto di materiale rotabile per lo svolgimento del servizio passeggeri sul territorio regionale e, successivamente, in data 3 febbraio 2000, un Atto Modificativo del suddetto Accordo ;



- la Regione e le Ferrovie hanno sottoscritto nel 1998 un Accordo per la progressiva eliminazione di tutti i passaggi a livello sul territorio regionale e stanno procedendo tramite specifiche intese all'attuazione del programma stesso;
- in data 30 ottobre 2000 si è aperta la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto della nuova linea ferroviaria ad alta capacità tra Milano e Verona, mentre risulta di prossima apertura la conferenza di servizi per la tratta Verona - Padova e del nodo di Verona;
- numerose iniziative sono state recentemente assunte da parte della Regione e delle Ferrovie per la riorganizzazione del servizio del trasporto merci su ferro e della logistica;
- le Parti ritengono che tra gli obiettivi primari nel settore della mobilità regionale debba essere ricompresa la valorizzazione del trasporto su ferro, anche al fine di riequilibrare il rapporto modale con la gomma;
- risulta, pertanto, opportuno addivenire ad un Protocollo d'intesa che regoli i reciproci rapporti fra Regione e Ferrovie per concordare una comune politica di intervento nei settori sopra richiamati,

TUTTO CIO' PREMESSO TRA LE PARTI SI CONVIENE QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

(Premesse)

Le Premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Protocollo d'intesa.

ARTICOLO 2

(Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale)

La Regione conferma l'interesse e la volontà di procedere alla realizzazione delle opere del primo stralcio del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.),

secondo il progetto già redatto dalla Regione stessa, sulla base degli accordi precedentemente sottoscritti e richiamati in Premessa ed approvato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - ai sensi della Legge n. 211/1992 - e dalle Ferrovie.

Le Ferrovie esprimono la massima disponibilità a favorire la più idonea e celere realizzazione dei lavori, anche con l'aggiornamento delle intese operative a suo tempo intervenute per realizzare gli interventi.

La Regione intende proseguire nell'attività di progettazione del secondo stralcio del S.F.M.R., così come presentato al Ministero dei Trasporti e della Navigazione per concorrere ai finanziamenti previsti dalle leggi 211/92 e 488/99, intervenendo per l'acquisto di materiale rotabile e sulle infrastrutture delle seguenti tratte (con soppressione del P.L., adeguamento dei marciapiedi, delle pensiline, dei servizi per la clientela e degli impianti e realizzazione di parcheggi):

- nuova tratta di raccordo dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia con la linea Mestre - Trieste;
- tratta di collegamento tra la stazione di Verona P.N. e l'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca;
- Treviso - Conegliano;
- Vicenza - Castelfranco;
- Quarto d'Altino - San Donà di Piave.

Le Ferrovie assicureranno la collaborazione necessaria per la definizione dei relativi progetti.

Si conviene che il collegamento ferroviario dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia con la rete F.S. dovrà essere integrato con la realizzazione della linea A.C. Mestre - Trieste, nell'ambito del Corridolo 5.

Si conviene altresì che il collegamento ferroviario dell'aeroporto "Valerio Catullo" dovrà essere compatibilizzato con la linea Verona - Mantova - Modena.

Le Ferrovie si impegnano, peraltro, a completare entro il 2001 gli interventi per la climatizzazione delle automotrici diesel utilizzate per i servizi di trasporto regionale del Veneto e a introdurre, per il 2002, la Carta dei Servizi regionale.

Per quanto concerne la manutenzione del materiale rotabile, le Parti concordano sull'opportunità di approfondire tutte le possibili sinergie, nell'ottica del più proficuo utilizzo delle potenzialità e dell'esperienza nel settore espresse nell'ambito del territorio regionale.

ARTICOLO 3

(Programma di eliminazione dei passaggi a livello)

Le Parti concordano di procedere nel programma di progressiva eliminazione dei passaggi a livello sull'intero territorio regionale, secondo quanto già previsto nella Convenzione stipulata il 24 maggio 1996, dando concreta attuazione agli specifici accordi sottoscritti per la soluzione di particolari situazioni locali, ovvero di adeguamento di intere tratte nell'ambito del territorio regionale.

In tale ottica, si darà esecuzione agli interventi per l'eliminazione di tutti i passaggi a livello ancora presenti sulle seguenti tratte e nodi ferroviari:

- nodo di Ve.Mestre;
- tratte Treviso - Castelfranco, Conegliano - Sacile, Padova - Verona, Verona - Peri, Padova - Rovigo, Mestre - Latisana.

Si demanda a specifici, ulteriori accordi con il coinvolgimento anche degli Enti Locali la disciplina di dettaglio degli interventi suddetti.

ARTICOLO 4

(Progetto Alta Capacità ferroviaria Milano-Verona-Venezia-Trieste)

Le Parti concordano di dar corso a tutte le possibili iniziative congiunte al fine di accelerare l'apertura della conferenza di servizi per la tratta AC Verona - Padova e nodo di Verona.

Le Parti, inoltre, si impegnano a collaborare fattivamente per la rapida conclusione della conferenza di servizi apertasi il 30 ottobre 2000 per la tratta AC Milano - Verona.

Con riferimento, comunque, all'intero progetto AC Milano-Padova, Regione e Ferrovie si adopereranno per accelerare l'iter progettuale ed approvativo dell'opera, nel rispetto ambientale dei territori attraversati e tenendo conto, laddove possibile, delle istanze provenienti dagli Enti Locali interessati.

4 

La Regione, in ragione delle rilevanti ricadute territoriali e trasportistiche che l'Alta Capacità avrà sulla realtà regionale interessata, intende contribuire attivamente alle fasi di progettazione delle opere, anche con la compartecipazione finanziaria di 2 miliardi di lire. Le modalità di partecipazione della Regione alla progettazione verranno definite con specifico accordo tra le Parti.

Le Ferrovie assumono l'impegno di accelerare la predisposizione del progetto esecutivo del quadruplicamento della tratta Padova-Mestre, il cui progetto definitivo è stato approvato nella conferenza di servizi del 21 dicembre 1998, al fine di attivare le procedure d'appalto delle opere entro il 2° semestre del 2001.

Le Parti si impegnano reciprocamente a sostenere, sia in sede nazionale che locale, la prosecuzione del progetto Alta Capacità ferroviaria fino a Trieste, sulla base degli studi di fattibilità in corso di redazione da parte delle Ferrovie stesse.

ARTICOLO 5

(Sviluppo del trasporto delle merci e della logistica)

Le Parti si impegnano ad approfondire congiuntamente la possibilità di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria a servizio del sistema logistico regionale.

Le Ferrovie presenteranno alla Regione il quadro dell'attuale assetto delle infrastrutture ferroviarie a servizio del sistema logistico e dei progetti e delle ipotesi di sviluppo e potenziamento definiti, con particolare riferimento:

- all'ipotesi di "Autostrada Viaggiante" per l'attraversamento della regione nei collegamenti est - ovest e nord - sud, in una logica di interconnessione con le strutture portuali ed interportuali;
- alla razionalizzazione e al potenziamento dei nodi di terminalizzazione del traffico merci di Verona (nel quadro del riassetto complessivo), Padova (compreso il collegamento diretto dell'interporto con la linea Padova - Bologna e l'itinerario medio padano), Mestre (nel quadro del riassetto del nodo, compresa la rilocalizzazione degli impianti) e Treviso (compresa la rilocalizzazione degli impianti).

La Regione si attiverà, anche coinvolgendo gli Enti locali Interessati, per agevolare l'attuazione delle soluzioni finalizzate allo sviluppo del traffico merci su ferrovia.

13 MAR. '01 15:37

3

Inoltre, la Regione si adopererà - anche coinvolgendo gli Enti Locali e gli Enti di gestione delle infrastrutture di trasporto regionali - per la definizione di specifici accordi con le Ferrovie dello Stato - Trenitalia S.p.A. per l'esercizio dell'attività trasportistica e logistica ferroviaria.

Per quanto concerne, in particolare, "l'Autostrada Viaggiante" (Progetti Cervignano - Portogruaro - Verona/Padova e Verona - Brennero), la Regione si Impegna sin d'ora a contribuire economicamente per incentivare tale servizio; le Ferrovie dello Stato - Trenitalia S.p.A. e la Regione stessa definiranno entro trenta giorni dalla data del presente Atto il progetto complessivo, nonché l'entità esatta, i termini e le modalità per l'erogazione del suddetto contributo regionale, che dovrà essere corrispondente ad almeno un terzo del costo del servizio effettuato .

ARTICOLO 6

(Risanamento acustico e elettromagnetico delle infrastrutture ferroviarie)

Nell'intento di delineare le necessità di intervento per la riduzione:

- dell'inquinamento acustico dovuto al traffico ferroviario,
- dell'inquinamento elettromagnetico dovuto agli elettrodotti ferroviari ad alta tensione,

le Parti convengono di definire piani concertati di contenimento e abbattimento del rumore e di risanamento degli elettrodotti nei casi di superamento dei limiti e dei valori previsti, a partire dai "siti sensibili".

ARTICOLO 7

(Costituzione del Comitato Tecnico misto)

In relazione agli impegni di cui ai precedenti Articoli 2, 3, 4, 5 e 6, si conviene di costituire tra le Parti un Comitato Tecnico misto, per ottimizzare e coordinare i contributi che ciascuna delle Parti stesse recherà alle iniziative e agli studi previsti. Nell'ambito del suddetto Comitato opereranno due Gruppi di Lavoro, incaricati di

13 MAR. '01 15:37

3

approfondire, rispettivamente, gli aspetti infrastrutturali e quelli trasportistici.

Si invoca per il presente Atto l'applicazione dell'Articolo 16 - tab. allegato "EP" - del D.P.R. 26.10.1972, n. 642 (esenzione dal bollo).

7 Marzo 2001

Per la REGIONE VENETO

Giuseppe Palau

Per la FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

[Handwritten signature]

ACCORDO

AI SENSI DELL'ART. 32 DELLA L.R. N. 35/2001
RELATIVO AD INTERVENTI CONNESSI AL RIASSETTO DEL SISTEMA
FERROVIARIO NEL TERRITORIO COMUNALE DI VERONA

Presso la sede della Giunta Regionale del Veneto – Palazzo Balbi – Venezia
tra

- la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., rappresentata per la stipula dal *l'ing. Mauro Mabet* nella sua qualità di *Amministratore Delegato*
- la Treno Alta Velocità S.p.A., rappresentata per la stipula dal *l'ing. Stefano Sassi* nella sua qualità di *Amministratore Delegato*
- la Regione Veneto, rappresentata per la stipula dal *Sig. Renato Rizzato* nella sua qualità di *Assessore alle Politiche dell'Ambiente e del Territorio*
- la Provincia di Verona, rappresentata per la stipula dal *Sig. Gilberto Pozzani* nella sua qualità di *Assessore H.P.P.*
- il Comune di Verona, rappresentato per la stipula dal *dott. Stefano Sassi* nella sua qualità di *Assessore Urbanistico*

Premesso che

1. L'area del Nord-Est rappresenta una delle realtà più significative del sistema ferroviario italiano per quanto riguarda i traffici sia nazionali, che internazionali e, in particolare, Verona costituisce uno dei nodi infrastrutturali più importanti per volumi di traffico trattati e per crescita manifestata negli ultimi anni;
2. Il Comune di Verona sta procedendo con la definizione degli studi e delle valutazioni per la predisposizione di una Variante Generale al Piano Regolatore vigente, e



considera il riassetto del sistema infrastrutturale veronese elemento cardine per la riqualificazione urbana ed il potenziamento del servizio ferroviario interessante il nodo;

3. Il territorio del Comune di Verona è interessato dal quadruplicamento ferroviario AC tra Milano e Venezia, alla cui realizzazione l'allora Ente FS, oggi RFI S.p.A., è stato autorizzato con Decreto Interministeriale del 30.4.1990 n. 48/T, con Contratto di Programma del 26.1.1991 sottoscritto con il Ministero dei Trasporti e con Decreto Interministeriale n. 71/T del 16.5.1991;
4. La concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico del Sistema AC è stata affidata da FS alla Treno Alta Velocità S.p.A. con delibere n. AS/971 del 7.8.1991 e n. AS/1124 del 16.3.1992;
5. Per il progetto di quadruplicamento AC delle tratte Milano - Verona e Verona - Venezia in data 16.7.1992 è stato pubblicato l'annuncio dell'avvenuta richiesta di compatibilità ambientale; relativamente al progetto la Regione Veneto - Commissione Tecnica Sezione Ambiente - si è espressa con parere n. 1537/1992 al quale, in data 26.10.1995, è seguita la sottoscrizione dell'Accordo Quadro tra Ministero dei Trasporti, FS, TAV e Regione Veneto "per il quadruplicamento veloce della linea ferroviaria Milano-Venezia e per lo sviluppo del servizio metropolitano regionale e del trasporto merci su ferrovia nel territorio regionale Veneto";
6. La TAV S.p.A. ha dato seguito al predetto parere ed agli indirizzi progettuali formulati nel citato Accordo Quadro provvedendo alla elaborazione di un nuovo progetto per il tratto compreso tra Peschiera del Garda e Padova, progetto che è stato pubblicato ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale per il tratto Peschiera - Verona in data 14.6.1996 per il tratto Verona - Padova in data 21.6.96 e sul quale la Commissione Tecnica Regionale si è espressa in data 9.4.1997 ed in data 28.5.1997 con prescrizioni;
7. In ottemperanza alla legge n. 662 del 23.12.1996 con cui è stato stabilito che il Governo procedesse ad una verifica del progetto AC, i Ministri dei Trasporti e dell'Ambiente hanno istituito un gruppo tecnico di esperti per esprimersi, tra l'altro, sul progetto della linea AC Trasversale Torino - Venezia;
8. Il documento conclusivo, datato 20.10.1997, redatto dal Gruppo Tecnico ha confermato la necessità della realizzazione del quadruplicamento Torino - Milano - Venezia, che si proceda ad un approfondimento di dettaglio dei tracciati per cogliere ogni opportunità di miglioramento dell'inserimento urbanistico e territoriale, e che il processo decisionale venga portato a termine in tempi brevi per la necessità di una immediata individuazione del sedime allo scopo di vincolare la relativa fascia di territorio;
9. Le Parti, per quanto di rispettiva competenza, hanno accolto l'indicazione di cui al precedente punto così che:
 - in data 21.12.1998 è stata conclusa la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto del quadruplicamento del tratto Padova - Venezia Mestre, convocata con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione prot. n. 752/52 TAV3 in data 8.7.98;
 - in data 21.7.1998 è stato sottoscritto il Protocollo di Intesa "per la esecuzione degli approfondimenti di tracciato del tratto Verona - Padova" tra il Ministero dei

Trasporti, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, le Province ed i Comuni di Verona, Vicenza e Padova, FS e TAV

- in data 1.4.1999 il Ministero dei Trasporti ha istituito, con Decreto 46/T, un Tavolo di lavoro congiunto con il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, FS, TAV, i Comuni e le Province di Verona, Padova e Vicenza allo scopo di individuare attraverso l'analisi di diverse alternative la migliore soluzione di tracciato del quadruplicamento AC e di procedere alla individuazione del sedime coinvolto dal tracciato stesso;
- in data 28.7.1999 la IX Commissione Parlamentare ha approvato la Risoluzione n. 8.0053 conclusiva delle valutazioni della apposita Commissione Interministeriale sulla linea AC Trasversale Torino - Venezia;

10. I lavori del Tavolo hanno portato a definire, con il documento conclusivo di indirizzo del 22.3.2000, il tracciato ottimale del quadruplicamento AC nell'ambito del territorio Comunale di Verona così che le Parti sentono la necessità di formalizzare l'accordo raggiunto e di definire i reciproci impegni in ordine al proseguimento delle attività progettuali istruttorie ed autorizzative inerenti le infrastrutture ferroviarie nel territorio veronese, tenuto anche conto che in data 30.10.2000 per decreto n. 10/63/fav8 del Ministero dei Trasporti è stata indetta la Conferenza di Servizi della tratta Milano-Verona;
11. Il progetto della linea Milano-Verona depositato in C.d.S., per il tratto tra S. Giorgio in Salici e l'allaccio al Nodo di Verona è stato sospeso, essendo strettamente connesso alle funzionalità di sistema del Nodo di Verona, con l'impegno che lo stesso venga sottoposto all'approvazione delle Amministrazioni Veronesi in esito alla definizione degli interventi in Quadrante Europa e negli impianti ferroviari di Verona;
12. Con Convenzione n. 65, sottoscritta il 18.1.1982, il Consorzio ZAI si è impegnato a cedere gratuitamente in due fasi all'Azienda delle Ferrovie dello Stato, le aree necessarie alla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie riguardanti i binari del fascio appoggio, il terminal containers e trasporti combinati nonché quelle necessarie per l'allacciamento di queste infrastrutture alla linea ferroviaria Milano - Venezia, per complessivi mq. 250.000;
13. La denominazione di "Ferrovie dello Stato -- Società di trasporti e servizi per azioni (in sigla FS S.p.A.)" dall'1.7.2001 è cambiata in "Rete Ferroviaria Italiana - Società per azioni (in sigla RFI S.p.A.)";
14. La RFI S.p.A. ha elaborato uno studio di fattibilità per il potenziamento infrastrutturale degli attuali impianti ferroviari di Verona Q.E., nonché l'asservimento al costruendo polo agroalimentare;
15. Il consorzio ZAI concorda sulla necessità di sviluppare il traffico merci su rotaia, come conseguenza del potenziamento dell'asse del Brennero e del polo di Q.E.;
16. Il Comune ha interesse che gli interventi avvengano in modo compatibile con il riassetto urbanistico della città e con la vivibilità degli abitati e per tale motivo si

impegna ad adottare le opportune varianti al PRG per vincolare urbanisticamente le aree interessate a destinazione ferroviaria.

Tutto ciò premesso le Parti convengono quanto segue.

Articolo 1 - Oggetto dell'Accordo

Le Parti riconoscono la necessità di definire e concordare, in via prioritaria, nell'ambito degli interventi connessi al riassetto del sistema ferroviario nel territorio comunale di Verona, soluzioni generali che affrontino, risolvendoli, i seguenti obiettivi:

- a) penetrazione della linea AC nel nodo di Verona;
- b) potenziamento degli impianti di Quadrante Europa.

Gli accordi raggiunti per conseguire tali obiettivi sono specificati in dettaglio nei successivi paragrafi 1.1 e 1.2, mentre gli ulteriori interventi di riassetto, connessi con linee e impianti ferroviari, saranno oggetto di approfondimento congiunto di un apposito Gruppo di Lavoro, così come specificato nel paragrafo 1.3.

1.1 Penetrazione della linea AC nel nodo di Verona

Le Parti, nel prendere atto della Risoluzione ricordata al punto 9 delle premesse, confermano e ribadiscono che la realizzazione del quadruplicamento della linea Milano - Venezia rappresenta un intervento strategico per lo sviluppo della rete nazionale e regionale e che tale quadruplicamento sarà attuato come da documento conclusivo del Tavolo Istituzionale, di cui al punto 10 delle premesse.

La linea AC e la linea storica Milano - Venezia saranno funzionalmente collegate agli impianti di Quadrante Europa.

Nel tratto compreso tra il confine comunale occidentale e l'impianto di stazione di Verona Porta Nuova, la striscia di terreno destinata all'ampliamento dell'attuale sedime ferroviario per la realizzazione dei binari AC sarà acquisita da TAV, a nord della linea Milano - Venezia. Nel tratto compreso tra le stazioni di Verona Porta Nuova ed il confine comunale orientale le aree da destinarsi al quadruplicamento AC saranno acquisite da TAV in adiacenza al sedime ferroviario attuale della linea Milano - Venezia sul lato sud. Il quadruplicamento tra le stazioni di Verona Porta Nuova e Verona Porta Vescovo comporterà la realizzazione di una nuova stazione viaggiatori dedicata ai servizi AC e di un nuovo ponte sul fiume Adige. Si allega un elaborato grafico (Allegato n. 1: Planimetria 1 e Planimetria 2), che indica il complessivo sedime ferroviario, così come risulterà alla conclusione dell'intervento sopra menzionato.

In virtù di quanto sopra concordato, RFI e TAV restano impegnate ad adottare le soluzioni descritte nei precedenti capoversi a base delle successive elaborazioni progettuali del quadruplicamento AC nel nodo di Verona. Detta progettazione sarà condotta in tempi congruenti con il procedere della Conferenza di Servizi e sarà sottoposta alle procedure autorizzative di legge, sostituendo ad ogni effetto tutte le ipotesi ed alternative presentate da TAV dal 1992 ad oggi, compreso il progetto pubblicato nel 1996.

Il Comune si impegna ad adottare le opportune varianti al PRG per vincolare urbanisticamente le aree evidenziate nel citato elaborato grafico (allegato n.1) a



destinazione ferroviaria, in occasione del prossimo aggiornamento del PRG stesso e successive varianti.

Le Parti, inoltre, conformemente a quanto previsto nel documento di cui al punto 10 delle premesse, concordano sulla necessità che il territorio ed il suo Sistema di trasporti siano pianificati nel lungo termine e che l'auspicato sviluppo del traffico merci su rotaia, conseguente anche alla realizzazione del nuovo asse del Brennero e del potenziamento del polo di Q.E., avvenga in modo compatibile con il riassetto urbanistico della città e con la vivibilità degli abitati. A tale fine, viene riconosciuta la necessità funzionale della cintura ferroviaria del nodo di Verona, la cui realizzazione dovrà collocarsi in uno scenario temporale coerente con un notevole incremento del traffico e con la conseguente effettiva necessità di esercizio della stessa cintura. La previsione progettuale della cintura, che da Quadrante Europa si collega alla linea AC in prossimità di S. Martino Buonalbergo mediante appositi scavalchi, viene qui menzionata solo al fine di consentire la destinazione urbanistica del sedime e la protezione del relativo territorio.

Le Parti confermano pertanto la scelta progettuale per il tracciato della linea A.V. - sopra descritta - già individuata nel Documento di indirizzo sottoscritto tra la Provincia di Verona, la Regione Veneto, il Comune di Verona, F.S., TAV, Ministero dell'Ambiente e Ministero dei Trasporti del marzo 2000 e concordano sull'esigenza di giungere alla più rapida convocazione della Conferenza di Servizi anche relativamente alla tratta Verona-Padova e dell'attraversamento AC del nodo di Verona e concordano di operare per quanto di rispettiva competenza a tal fine.

Nelle Conferenze di Servizi relative alla linea AC Milano - Venezia la Regione e la Provincia si impegnano, per quanto di rispettiva competenza, a provvedere tempestivamente alla istruttoria dei progetti fino alla espressione dei pareri di legge, contribuendo ad armonizzare i pareri dei Comuni minori, cooperando per ottimizzare le risorse economiche complessive, accelerare il processo decisionale e migliorare le scelte di progetto. In particolare, nella iniziale fase istruttoria della C.d.S. della linea Milano-Verona e delle procedure autorizzative (Legge Obiettivo) di prossima attivazione relative all'attraversamento AC del nodo di Verona e della tratta Verona-Padova, il Comune, la Provincia e la Regione Veneto si impegnano, per quanto di rispettiva competenza, ad esprimersi sui progetti depositati, avendo a riferimento il tracciato del quadruplicamento AC come rappresentato nell'allegato 1 del presente Accordo.

La RFI S.p.A. si impegna a predisporre parallelamente il progetto di razionalizzazione e velocizzazione dell'intero nodo ferroviario di Verona con particolare riferimento all'adeguamento infrastrutturale e tecnologico degli impianti di Porta Nuova e Porta Vescovo conseguente all'inserimento dei nuovi binari, sottoponendolo alle procedure autorizzative di legge.

In materia di approvvigionamento di materiale inerte la Provincia, al fine di assicurare la concreta realizzabilità alle infrastrutture AC, attiverà tempestivamente ogni opportuna verifica e possibile mezzo per l'adozione degli strumenti di pianificazione utili ad assicurare la estraibilità di materiale inerte nella quantità, qualità e tempistica che emergeranno dalle previsioni progettuali in sede di Conferenza di Servizi ed, inoltre, coopererà con la Regione per evitare ripercussioni sull'economia locale. La Regione conferma l'impegno ad adottare ogni utile iniziativa, anche di carattere eccezionale, affinché, in ottemperanza alla L.R. del 7.9.1982 n. 44 (norme per l'esercizio delle attività estrattive di cave e torbiere), sia garantita la necessaria disponibilità di materiale inerte in termini qualitativi, quantitativi ed in tempi congruenti con la realizzazione del quadruplicamento delle tratte Milano - Verona e Verona - Padova.

1.2. Potenziamento impianti di Quadrante Europa

Il progetto generale di potenziamento degli impianti di Quadrante Europa, oltre al nuovo ingresso indipendente della linea del Brennero in corso di realizzazione e a quello lato Milano da realizzarsi parallelamente all'esecuzione della nuova linea AC Milano - Venezia, comprende una serie di interventi da realizzare per fasi funzionali distinte, di cui quelle oggetto del presente accordo, già finanziate e in corso di progettazione, prevedono:

- l'ampliamento del terminale mediante la costruzione di un nuovo modulo di tre binari tronchi della lunghezza di 600 metri circa per servizi terminali, predisposti con guida rotaie e collegamenti elettrici per consentire l'installazione di due gru a portale, nella zona attualmente occupata dagli otto binari di presa e consegna a servizio degli impianti raccordati (Z.A.I. e Magazzini Generali) ed il potenziamento del fascio arrivi/partenze da 18 a 23 binari;
- la ricostruzione in area adiacente, a est dell'esistente, del fascio di presa e consegna costituito da 7 binari di modulo m. 570 circa.

1.3 Ulteriori interventi di riassetto

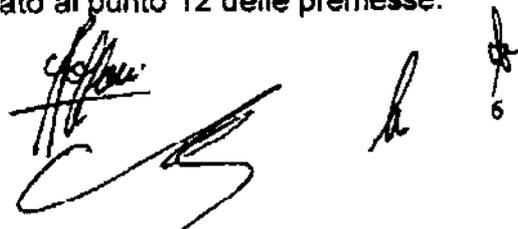
Le Parti concordano di istituire, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo Quadro, uno specifico Gruppo di Lavoro per approfondire le seguenti problematiche:

- riorganizzazione generale del servizio ferroviario merci del nodo di Verona,
- valorizzazione delle aree liberabili nella stazione di Verona Porta Nuova;
- verifica dell'accessibilità funzionale a sud della stazione di Verona Porta Nuova;
- progetto nuova tramvia;
- definizione accordi Magazzini Generali;
- spostamento elettrodotto Brennero - Modena A.T. (con costi a carico Comune), in tempi tali da consentire la progettualità relativa all'insediamento NATO in zona "Genovesa";
- progetto nuova viabilità a Sud della stazione di Verona Porta Nuova (Via Mediana);
- cessione volontaria al Comune dell'area ferroviaria denominata "Buca delle bombe", distinta in Comune di Verona - sud - catasto terreni - al foglio n.295, mappale 566.

In particolare, il Gruppo di Lavoro, composto da rappresentanti di ciascuna delle Parti sottoscrittrici, entro sei mesi dalla data di istituzione, dovrà definire per ciascun argomento soluzioni tecnico - economiche da porre alla base di un successivo specifico accordo tra le Parti.

Articolo 2 - Modalità attuative

Per la realizzazione dei nuovi impianti merci in Quadrante Europa a sud della linea Milano - Venezia, con separato atto negoziale, saranno disciplinati i rapporti tra il consorzio ZAI e la RFI S.p.A. per mettere a disposizione di quest'ultima le aree idonee alla realizzazione del terzo modulo del terminal intermodale, dell'ampliamento a 23 binari del fascio A/P del terminal, del nuovo ingresso della linea del Brennero, da trasferire al patrimonio ferroviario, tenendo conto di quanto richiamato al punto 12 delle premesse.



Le opere di infrastrutturazione ferroviarie, di cui ai paragrafi 1.1 e 1.2 del precedente articolo 1, nonché le relative spese di manutenzione, saranno a totale carico della RFI S.p.A. e della TAV S.p.A., per quanto di rispettiva competenza.

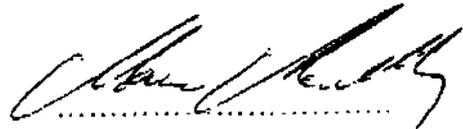
Articolo 3 - Programma Operativo

Verranno disciplinate con apposite Convenzioni attuative le modalità necessarie alla realizzazione degli interventi, mediante la regolamentazione degli aspetti operativi di dettaglio riferiti a ciascuno dei due obiettivi previsti all'art.1 del presente Atto.

Letto, confermato e sottoscritto.

Venezia, li 17.01.2002

Per la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.



Per la Treno Alta Velocità S.p.A.

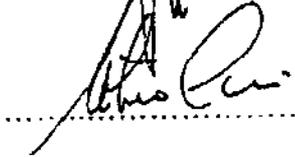
Per la Regione Veneto



Per la Provincia di Verona



Per il Comune di Verona



(File: RdV_VR_Accordo_01 - Vers.: 16.1.2002)

}

7

Protocollo d'Intesa

relativo a

"Interventi connessi al riassetto degli impianti per le merci
nel nodo ferroviario di Verona"

tra

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rappresentato per la stipula da Ing. Enzo Celmi....., nella sua qualità di Direttore Generale D.S. I.T.F.
- la Regione Veneto, rappresentata per la stipula da Giampaolo Fiorini....., nella sua qualità di deputato.....;
- il Comune di Verona, rappresentato per la stipula da Piero Zanetti....., nella sua qualità di SINDACO.....;
- la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., rappresentata per la stipula da Mauro Moretti....., nella sua qualità di Amministratore Delegato
- il Consorzio ZAI, rappresentato per la stipula da Umberto Simonini....., nella sua qualità di Presidente.....

PREMESSO CHE

1. L'area Nord-Est dell'Italia rappresenta una delle realtà più significative del sistema ferroviario italiano per quanto riguarda i traffici sia nazionali, che internazionali e, in particolare, Verona costituisce uno dei Nodi infrastrutturali più importanti per volumi di traffico ferroviario trattati e per sviluppo previsto nei prossimi anni, in quanto esso costituisce il punto di connessione di due rilevanti Diretrici internazionali: Ovest-Est (Lisbona-Barcellona-Torino-Verona-Venezia-Trieste-Kiev) e Nord-Sud (Berlino-Monaco-Verona-Bologna-Napoli); dallo stesso nodo si diramano, inoltre, i collegamenti dell'asse del Brennero con i porti ubicati sul mare Tirreno e su quello Adriatico, costituiti rispettivamente dagli itinerari Brennero-Parma-Livorno e Brennero-Ancona-Bari.
2. Il Comune di Verona ha proceduto alla definizione di specifici studi e delle relative valutazioni per la predisposizione di una Variante Generale al Piano Regolatore vigente, e considera il riassetto del sistema infrastrutturale veronese elemento cardine per la riqualificazione urbana ed il potenziamento del servizio ferroviario interessante il nodo stesso.
3. In data 7.3.2001 la Regione Veneto e la FS S.p.A. hanno sottoscritto un protocollo di intesa che, tra l'altro, prevede la razionalizzazione ed il

by F

CS

M

potenziamento dei nodi di terminalizzazione del traffico merci di Verona ai fini dello sviluppo del sistema logistico veneto.

4. In data 17.1.2002 è stato sottoscritto tra la Regione Veneto, la Provincia di Verona, il Comune di Verona, la RFI S.p.A. e la TAV S.p.A., uno specifico accordo ai sensi dell'art. 32 della L.R. n. 35/2001, relativo ad interventi connessi al riassetto del sistema ferroviario nel territorio comunale di Verona ed in particolare la soluzione scelta per la penetrazione della linea AC nel Nodo di Verona.
5. in data 12.12.2002 la RFI S.p.A. ha attivato un nuovo binario di collegamento tra gli impianti di Verona Quadrante Europa e l'asse ferroviario del Brennero per eliminare le interferenze tra quest'ultimo e l'attuale linea Milano - Venezia; in tal modo si è incrementato il livello di servizio per il traffico intermodale delle merci gravitanti sull'importante Polo logistico di Verona Quadrante Europa.
6. La RFI S.p.A. ha elaborato uno studio di fattibilità per il potenziamento infrastrutturale degli attuali impianti ferroviari del Nodo di Verona, compresi quelli relativi al traffico delle merci. Il progetto tiene conto di tutte le opere fino ad oggi realizzate e comprende una serie di interventi da eseguire con successive fasi funzionali; in particolare, gli interventi inseriti in una prima fase attuativa, già pianificata con il citato Accordo del 17.1.2002, sono attualmente in corso di progettazione.
7. Le Parti concordano sulla necessità di sviluppare il traffico merci su rotaia, come conseguenza del potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero e del Polo merci di Verona Quadrante Europa.
8. Il Comune di Verona ha interesse che gli interventi avvengano in modo compatibile con il riassetto urbanistico della città e con una migliore vivibilità della stessa e per tale motivo si impegna ad adottare le opportune varianti al PRG per vincolare urbanisticamente le aree interessate allo sviluppo degli impianti ferroviari.

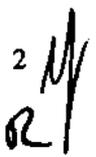
Tutto ciò premesso le Parti convengono quanto segue.

Articolo 1

(Oggetto del Protocollo d'Intesa)

Le Parti intendono individuare e perseguire il conseguimento dei seguenti obiettivi:

- potenziamento degli impianti per le merci a Verona Quadrante Europa con graduale spostamento di quelli attuali ubicati nello Scalo di Verona Porta Nuova;
- valorizzazione delle aree dello Scalo di Verona Porta Nuova;
- riqualificazione e valorizzazione di pertinenze patrimoniali ferroviarie nell'ambito del Nodo di Verona.

by   

1. Potenziamento degli impianti per le merci a Verona Quadrante Europa con graduale spostamento di quelli attuali ubicati nello Scalo di Verona Porta Nuova.

Al fine di dare ulteriore impulso al settore del trasporto delle merci per ferrovia, risulta importante avviare, per fasi funzionali, la pianificazione di ulteriori interventi di potenziamento degli esistenti impianti ferroviari di Verona Quadrante Europa, oltre a quelli già definiti con il citato accordo sottoscritto in data 17.1.2002 tra la Regione Veneto, la Provincia di Verona, il Comune di Verona, la RFI S.p.A. e la TAV S.p.A.

A tal fine risulta necessario destinare al Sistema di Verona Quadrante Europa nuove aree, così come risulta illustrato nella planimetria, di cui all'allegato n.1 al presente accordo.

In particolare, in base allo studio preliminare citato nelle Premesse, i nuovi interventi risultano raggruppabili, in modo omogeneo ed indipendente, in tre distinte zone (vedere allegato n.1).

Nella zona A, la cui estensione risulta pari a circa 250.000 mq, è stata prevista la realizzazione di un nuovo scalo pubblico, di un nuovo terminale intermodale, di ulteriori magazzini raccordati, di piattaforme logistiche e di altri servizi per la clientela. In particolare, per quanto attiene alla realizzazione del nuovo scalo pubblico e del nuovo terminale intermodale, si procederà, con successivo atto, alla costituzione di una specifica Società partecipata da RFI S.p.A. e dal Consorzio ZAI. Tale Società avrà l'obiettivo di realizzare gli impianti ferroviari e le ulteriori infrastrutture al servizio della logistica anche attraverso la ricerca di qualificati partner pubblici e privati ed il ricorso alla finanza di progetto.

Le quote di adesione alla predetta Società per i due Soggetti saranno proporzionali all'entità della partecipazione finanziaria al progetto in questione ed in particolare per il Consorzio ZAI al valore di mercato delle aree di sua proprietà e per la RFI S.p.A. alla quantificazione economica delle opere infrastrutturali e tecnologiche.

Entro nove mesi dalla sottoscrizione del presente Protocollo d'Intesa, la RFI ed il Consorzio ZAI predisporranno congiuntamente, anche avvalendosi di soggetti terzi e con costi ripartiti in parti uguali, uno specifico business plan, in base al quale saranno assunte tutte le decisioni ai fini della costituzione della Società, di cui in precedenza.

Il suddetto business plan sarà redatto sulla base di un progetto preliminare relativo agli interventi infrastrutturali predisposto dalla RFI e di un progetto di sviluppo della logistica e del trasporto merci elaborato dal Consorzio ZAI.

La progettazione degli interventi previsti nella citata zona A dovrà essere eseguita nei diciotto mesi successivi alla data di validazione dello specifico business plan; si procederà poi all'affidamento dei lavori ed alla realizzazione di tutte le relative opere in un successivo arco temporale pari a trentasei mesi.

by F

Ch

Gli impianti realizzati nella zona A saranno gestiti dalla stessa Società costituita da RFI S.p.A. e Consorzio ZAI o da altra Società da loro indicata, con suddivisione sia dei costi che dei ricavi proporzionalmente alle rispettive quote di partecipazione.

Nella zona B, di circa 300.000 mq, è stata prevista la realizzazione, a cura e spese della RFI S.p.A., dei nuovi impianti di ricevimento treni merci e manovra in sostituzione di quelli da dismettere nell'attuale Scalo di Verona Porta Nuova, nonché di un impianto per la manutenzione del materiale rotabile e di trazione per il traffico merci.

La realizzazione di tali interventi nella zona B sarà subordinata all'esito favorevole del procedimento di approvazione dello studio di fattibilità, di cui al successivo punto 2 del presente atto, in quanto le risorse finanziarie per la loro realizzazione dovranno essere reperite nell'ambito dei proventi ricavabili dalla valorizzazione delle aree ubicate nell'ambito dell'attuale scalo di Verona Porta Nuova, in linea con le procedure previste nello stesso punto 2; ove necessario, il completamento del finanziamento delle opere potrà essere previsto mediante acquisizione di nuove risorse rese disponibili dai futuri Contratti di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la RFI S.p.A..

Nell'ambito della zona C di ulteriore sviluppo, posta ad Ovest dell'attuale terminale ferroviario, potrà essere individuata una specifica area dove ricollocare, a cura e spese del Consorzio ZAI, l'attuale Polo automobilistico di Verona Quadrante Europa, attualmente collocato all'interno della zona A; a tal fine, occorrerà che la stessa area venga opportunamente raccordata con gli impianti esistenti.

Resta inteso che ogni ulteriore nuovo intervento di natura ferroviaria, che sarà previsto al di fuori delle aree oggetto del presente Protocollo dovrà essere valutato dalle Parti sottoscrittrici.

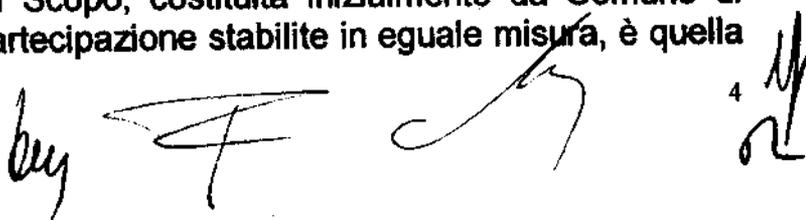
2. Valorizzazione delle aree dello Scalo di Verona Porta Nuova.

Il Comune di Verona e la RFI S.p.A., in considerazione della posizione strategica delle aree rese libere con lo spostamento delle attività di scalo merci di Verona Porta Nuova, pari a circa 500.000 mq (allegato n. 2), si impegnano a ricercare le migliori soluzioni per la loro valorizzazione urbanistica nell'ambito degli indirizzi di pianificazione dettati dal Comune di Verona.

Al fine di definire tali soluzioni, le Parti convengono sulla necessità di costituire, con un atto successivo, una specifica Società di Scopo che avrà il compito di definire il futuro piano di assetto attuativo delle aree nel loro complesso, tempi e modalità di attuazione del piano, nonché i reciproci impegni.

La dismissione delle diverse aree dello scalo verrà attuata per fasi da definirsi in coerenza con le fasi di attuazione del piano urbanistico.

La finalità primaria della Società di Scopo, costituita inizialmente da Comune di Verona e RFI S.p.A., con quote di partecipazione stabilite in eguale misura, è quella



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with a small number '4' next to them.

di elaborare uno studio di fattibilità dell'iniziativa, che consenta di verificare la sostenibilità finanziaria della realizzazione degli interventi per la delocalizzazione degli impianti merci dello Scalo di Verona Porta Nuova, attraverso il confronto con i ricavi possibili derivanti dalla trasformazione urbanistica e dalla valorizzazione delle aree. Tale Società avrà, altresì, il compito di redigere in prima fase il nuovo piano di assetto d'area e la relativa proposta operativa di attuazione.

La costituenda Società di Scopo, non appena avrà elaborato le soluzioni operative riguardanti la realizzazione degli interventi localizzati nella sopraccitata zona B di Verona Quadrante Europa, dovrà trasmetterle all'ufficio comunale incaricato della redazione del nuovo Piano Regolatore Generale. Lo stesso ufficio provvederà, ove nulla osti, ad una rapida validazione delle specifiche proposte operative, in quanto solo dopo il relativo recepimento potranno avere avvio le diverse attività connesse alla realizzazione delle diverse opere infrastrutturali necessarie allo sviluppo del traffico merci.

3. Riqualficazione e valorizzazione di pertinenze patrimoniali ferroviarie nell'ambito del Nodo di Verona.

L'Amministrazione comunale si impegna a provvedere, contestualmente all'approvazione dello studio di fattibilità per lo spostamento dello scalo merci di Verona Porta Nuova, alle seguenti modifiche di destinazione urbanistica:

- fabbricato di proprietà della RFI S.p.A., sito a Verona in viale Piave in prossimità del cavalcaferrovia (Foglio 266 – Mappale 289) da "Zona ferroviaria" a "Terziario commerciale";
- area di proprietà della RFI S.p.A., sita a Verona in via Albere (Foglio 263 – Mappali 396, 397 e 398) da "Zona ferroviaria" a "Zona di completamento edilizio".

Dette modifiche seguiranno la procedura della legislazione urbanistica regionale vigente.

Articolo 2 (Modalità attuative)

Per dare attuazione alla delocalizzazione dello Scalo di Verona Porta Nuova ed al potenziamento degli impianti per le merci ubicati a Verona Quadrante Europa, le Parti riconoscono l'importanza di procedere secondo le seguenti modalità operative.

In primo luogo, entro nove mesi dalla sottoscrizione del presente Protocollo d'Intesa, RFI e Comune di Verona predisporranno congiuntamente, avvalendosi anche di soggetti terzi e con suddivisione in parti uguali dei costi di elaborazione, uno specifico business plan, relativo alla valorizzazione delle aree dello Scalo di Verona Porta Nuova.

In base alle valutazioni effettuate dalle Parti su tale documento, si deciderà anche circa la costituzione di una specifica Società di Scopo, composta dal Comune di Verona e dalla RFI S.p.A. e, se ritenuto utile per il buon esito dell'iniziativa, da altri Soggetti Pubblici e/o Privati, facendo eventualmente anche ricorso alle procedure di attivazione degli strumenti di finanza di progetto.



5

La citata Società di Scopo elaborerà lo studio di fattibilità e definirà, entro dodici mesi dalla sua costituzione, i Piani di assetto attuativi di valorizzazione delle aree dello Scalo di Verona Porta Nuova, avviando tutte le attività tecniche, amministrative e finanziarie occorrenti per dare piena attuazione agli stessi Piani.

Non appena verranno recepite dal Piano Regolatore Generale le nuove destinazioni d'uso delle aree interessate dal presente Protocollo d'Intesa, si procederà ad avviare il programma di tutti gli interventi, tramite successive fasi funzionali. In particolare, per quanto concerne la realizzazione degli impianti ubicati nella zona B di Verona Quadrante Europa, i finanziamenti occorrenti alla realizzazione delle opere suddette potranno derivare, oltre che dai ricavi di mercato afferenti le valorizzazioni delle aree liberabili dello Scalo di Verona Porta Nuova, anche da specifiche risorse assegnate o da assegnare allo sviluppo del traffico merci, in base ai nuovi Contratti di Programma per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale, definiti tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la RFI S.p.A..

Resta inteso che le opere di infrastrutturazione dei nuovi impianti merci saranno realizzate con fasi attuative correlate all'effettiva disponibilità dei finanziamenti occorrenti e i necessari atti consiliari.

Si concorda, infine, che per dare attuazione al programma generale degli interventi, di cui al presente Protocollo d'Intesa, dovranno essere stipulate specifiche Convenzioni attuative tra i diversi Soggetti interessati, le quali dovranno prevedere, nel caso di reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree di cui alla Zona B, l'assunzione in capo a RFI dei relativi oneri per indennizzi qualora ciò dipenda da cause riferibili a RFI.

Articolo 3 (Tavolo permanente)

Verrà istituito un tavolo permanente di confronto fra le Parti firmatarie il presente Protocollo d'Intesa, funzionale al rispetto dei contenuti e della tempistica dello stesso.

Letto, confermato e sottoscritto.
Roma, il 22/10/2003

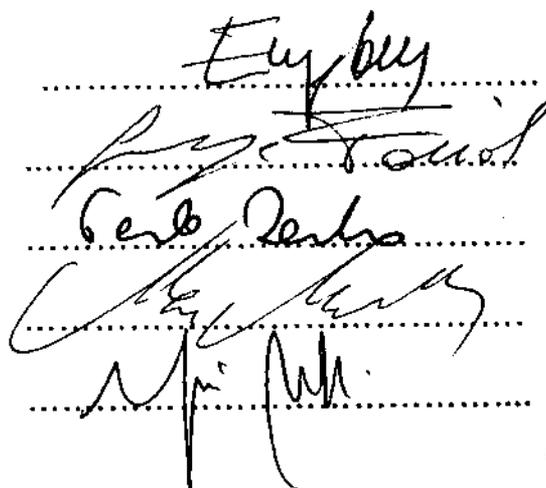
Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per la Regione Veneto

Per il Comune di Verona

Per la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

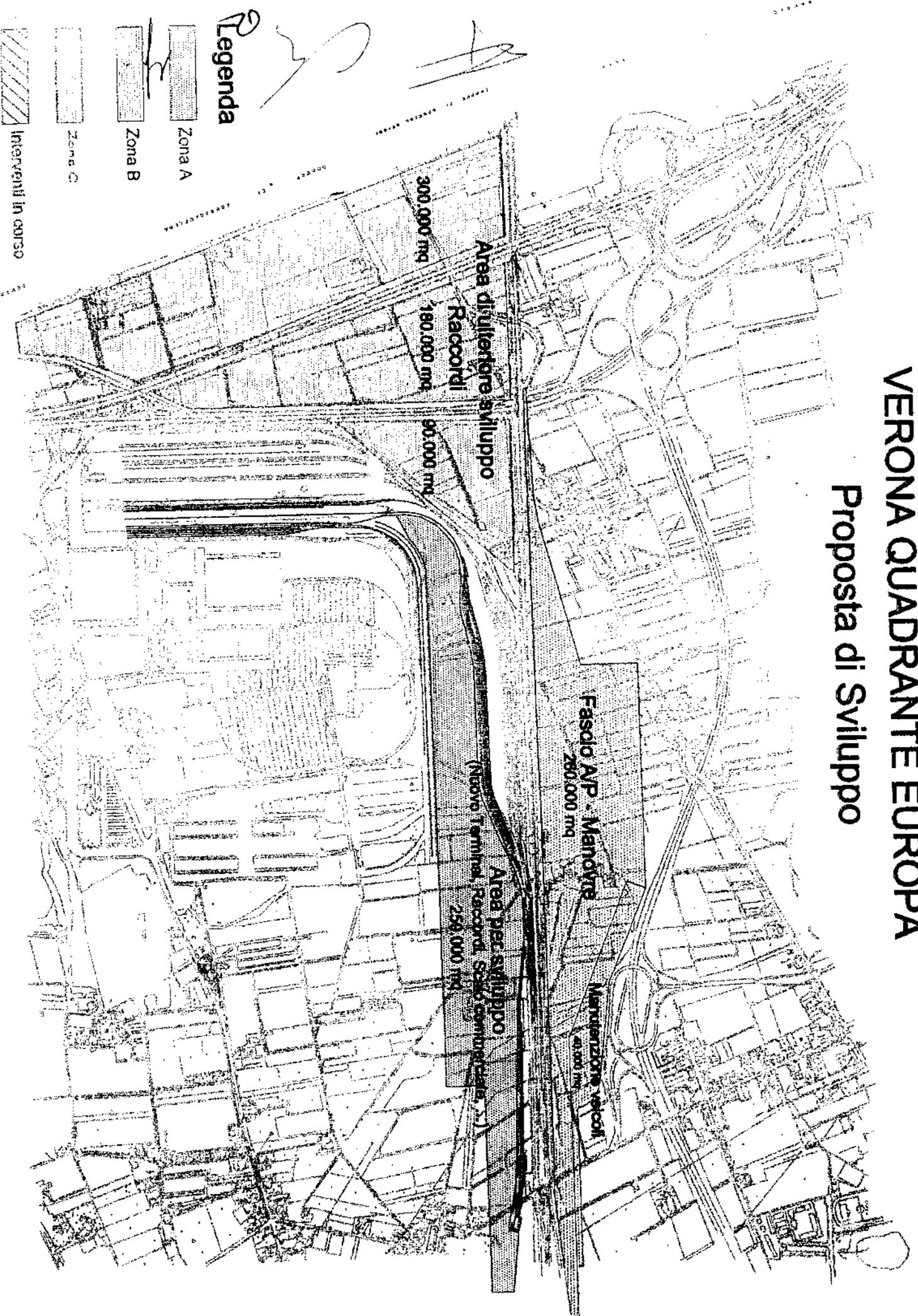
Per il Consorzio ZAI



The image shows five handwritten signatures in black ink, each placed over a horizontal dotted line. The signatures are: 1. 'E. C. B. U. G.' (likely E. C. B. U. G.), 2. 'R. G. S. C. I. S.' (likely R. G. S. C. I. S.), 3. 'C. B. S. C. I. S.' (likely C. B. S. C. I. S.), 4. 'C. B. S. C. I. S.' (likely C. B. S. C. I. S.), and 5. 'M. P. M.' (likely M. P. M.).

VERONA QUADRANTE EUROPA

Proposta di Sviluppo



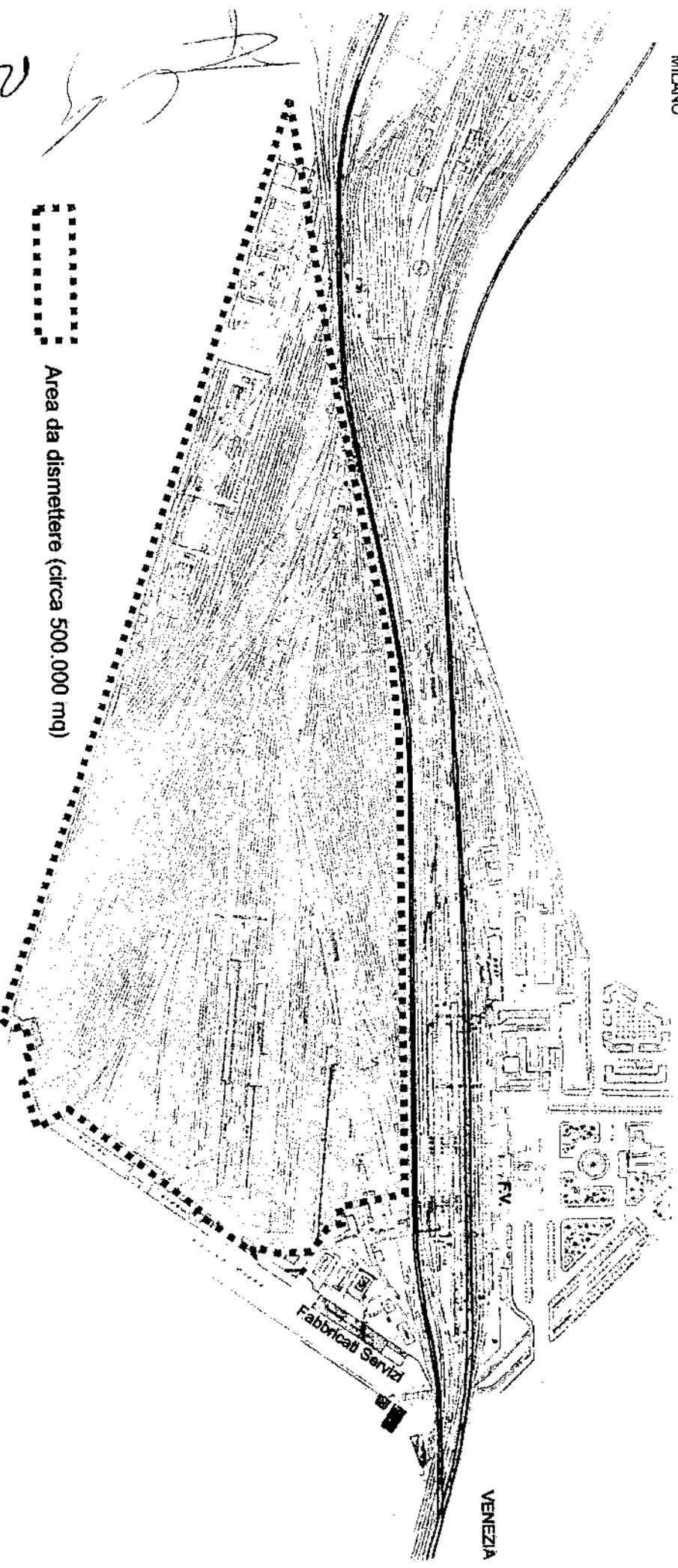
Legenda

- Zona A
- Zona B
- Zona C
- Interventi in corso

VERONA Porta Nuova

Riqualificazione Urbana Scalo Merci

MILANO



Area da dismettere (circa 500.000 mq)

Handwritten signature and initials.

VENEZIA