COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 21 novembre 2019.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Torino-Venezia. Tratta Brescia-Verona nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest. Approvazione del progetto preliminare CUP (F81H91000000008). (Delibera n. 69/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il nuovo «Piano generale dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

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, e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 51 del 2002 - Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'Allegato 1, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», l'infrastruttura «Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)»;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto - CUP e, in particolare:

1) la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 87 del 2003, e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e 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;

2) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 248 del 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 (MIT) è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la sentenza del 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443 del 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 decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni e visti in particolare gli articoli 165 e 183;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, c.d. «Codice antimafia» e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere *e)*, *f)* e *g)* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto il 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 (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-*bis* e 176, comma 3, lettera *e)* del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 «Codice dei contratti pubblici»;

2) la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 234 del 2011 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 281 del 2011;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 3 del 2015 - Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», nella infrastruttura «Asse ferroviario Corridoio 5 Lyon-Kiev», l'intervento del «Nodo Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) di Verona»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto alle competenti direzioni generali del Ministero, alle quali è stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

1) l'art. 59, comma 1-*bis*, che prevede che le stazioni appaltanti possano «ricorrere all'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione di lavori sulla base del progetto definitivo dell'amministrazione aggiudicatrice nei casi in cui l'elemento tecnologico o innovativo delle opere oggetto dell'appalto sia nettamente prevalente rispetto all'importo complessivo dei lavori»;

2) l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

3) l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

4) l'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

5) l'art. 214, comma 2, lettere *d)* e *f)*, in base al quale il MIT provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

6) l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

7) l'art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

7.1) lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

7.2) per gli interventi ricompresi tra le grandi opere già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impat-

to ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

7.3) le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle infrastrutture strategiche, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 79 del 2019, con la quale è stato modificato il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 122 del 2012;

Viste le delibere 5 dicembre 2003, n. 120, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 132 del 2004, 18 marzo 2005, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 150 del 2005, 5 aprile 2007, n. 13, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 164 del 2007, 8 maggio 2009, n. 21, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 130 del 2009, 22 settembre 2009, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 51 del 2010, 18 novembre 2010, n. 85, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 95 del 2011, 6 dicembre 2011, n. 83, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 53 del 2012, errata corrige n. 59 del 10 marzo 2012, 6 dicembre 2011, n. 85, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 79 del 2012, 20 gennaio 2012, n. 6, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 88 del 2012, 11 gennaio 2012, n. 126, pubblicata nella Gazzella Ufficiale della Repubblica italiana n. 89 del 2013, 2 agosto 2013, n. 52, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 53 del 2014, 1° maggio 2016, n. 22, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 188 del 2016, 10 luglio 2017, n. 42, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 70 del 2018, nonché la delibera in data odierna, n. 68, in corso di perfezionamento, con le quali questo Comitato ha approvato progetti, assegnato risorse, o ha assunto altre decisioni concernenti l'infrastruttura «Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona»;

Vista la nota 22 ottobre 2019, n. 40581, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia. Tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest» ed ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 6 novembre 2019, n. 477283, con la quale la Regione del Veneto, Direzione infrastrutture e trasporti ha trasmesso la deliberazione della Giunta regionale 5 novembre 2019, n. 1634, con la quale si esprime - tra l'altro - il parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento in esame;

Vista la nota 15 novembre 2019, n. 7126, con la quale il MIT, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, ha trasmesso la documentazione istruttoria integrativa;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico e procedurale

1) l'art. 12 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, ha abrogato la revoca delle convenzioni, tra Treno Alta Velocità S.p.A. (TAV S.p.A.) e i contraenti generali, disposta con il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, trasferendo la titolarità delle convenzioni, originariamente prevista in capo a TAV S.p.A., a RFI S.p.A. e al *General contractor* «Consorzio Cepav Due - Consorzio Eni per l'Alta Velocità»;

2) ai sensi del medesimo art. 12 il *General contractor* è nuovamente divenuto il titolare della Convenzione per la progettazione e la realizzazione della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona del 15 ottobre 1991, mentre RFI S.p.A. mantiene il ruolo di soggetto aggiudicatore;

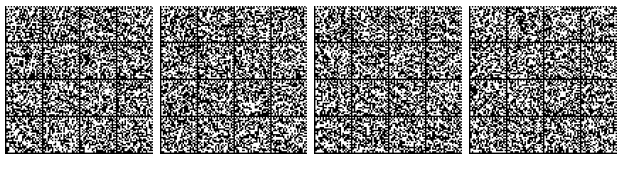
3) questo Comitato, con la delibera n. 120 del 2003, ha approvato il progetto preliminare della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, parte del sistema ferroviario italiano ad alta velocità/alta capacità, incluso nel corridoio TEN-T Mediterraneo e in particolare nella sezione italiana Torino-Milano-Venezia-Trieste di detto corridoio;

4) questo Comitato, con la delibera 31 gennaio 2008, n. 10, ha approvato il progetto preliminare dell'intero Nodo AV/AC di Verona, tuttavia la delibera non è stata registrata dalla Corte dei conti che ha ricusato il visto con la deliberazione n. 18 del 13 novembre 2008, sostanzialmente per la mancanza di coperture finanziarie;

5) questo Comitato, con la delibera n. 81 del 2009, ha approvato il progetto definitivo della Tratta funzionale Treviglio-Brescia della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona ed ha successivamente autorizzato, previo finanziamento, la realizzazione dei relativi lotti costruttivi non funzionali, ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), c.d. norma sui lotti costruttivi, con le delibere n. 85 del 2010 (Primo lotto costruttivo) e n. 83 del 2011 (Secondo lotto costruttivo);

6) questo Comitato, con la delibera n. 42 del 2017, ha approvato il progetto definitivo della Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona con un costo complessivo di 2.499 milioni di euro ed ha autorizzato, ai sensi della citata norma sui lotti costruttivi, la realizzazione dell'opera per lotti costruttivi non funzionali, autorizzando l'avvio della realizzazione del Primo lotto costruttivo, di importo pari a 1.892 milioni di euro, con l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera;

7) con l'emanazione della legge che ha introdotto la Brescia-Verona-Padova tra quelle opere da realizzare per lotti costruttivi, il progetto complessivo del Nodo AV/AC di Verona è stato articolato in due progetti funzionali, e cioè il progetto del «Nodo di Verona Est», che consente l'ingresso a Verona della Tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova, e il progetto del «Nodo di Verona Ovest», che consente l'ingresso a Verona della Tratta Brescia-Verona della Linea AV/AC Milano-Verona;



8) è ora sottoposto alla valutazione di questo Comitato il progetto preliminare del Nodo di Verona Ovest, rinviando la parte del Nodo di Verona Est, funzionalmente indipendente, alle decisioni che saranno assunte sulla Tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova;

9) l'intervento in esame ricade nel Corridoio della rete centrale della TEN-T denominato «Mediterraneo» e si colloca sull'allineamento Tarragona-Barcellona-Perpignan-Marsiglia/Lione-Torino-Novara-Milano-Verona-Padova-Venezia-Ravenna/Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest;

10) il progetto si sviluppa in prevalente affiancamento all'attuale linea storica Milano-Venezia, ha inizio alla progressiva chilometrica 140+779 della Tratta AV/AC Brescia-Verona, circa centocinquanta metri ad ovest dell'intersezione con l'Autostrada A22, e termina alla progressiva chilometrica 148+580 della linea esistente Milano-Venezia;

11) i principali interventi presenti nel progetto preliminare in esame sono i seguenti:

11.1) rilocazione su nuova sede dei binari della linea storica Milano-Venezia, dalla progressiva chilometrica 141+548 alla progressiva chilometrica 145+800, finalizzata a creare gli spazi necessari alla costruzione dei binari AV/AC;

11.2) realizzazione di due nuovi binari AV/AC nel tratto compreso tra l'Autostrada A22 e la «radice» ovest di Verona Porta Nuova, dalla progressiva chilometrica 140+541 alla progressiva chilometrica 144+142 della nuova linea AV/AC Milano-Venezia, sul sedime della linea storica Milano-Venezia;

11.3) realizzazione di due nuovi binari concernenti l'Interconnessione merci di Verona, nel tratto compreso tra l'Autostrada A22 e l'innesto sulla linea del Brennero, per una lunghezza di circa 3,3 km, esclusa la realizzazione del bivio di interconnessione, compresa nel progetto di «linea AC»;

11.4) razionalizzazione e potenziamento della stazione di Verona Porta Nuova;

11.5) realizzazione di una nuova sottostazione elettrica (SSE), con dismissione dell'attuale sottostazione localizzata nel quartiere Santa Lucia, e costruzione di nuovi tratti di elettrodotto di linea primaria funzionali alla nuova sottostazione;

11.6) conseguenti adeguamenti/potenziamenti tecnologici per la gestione e le modifiche agli impianti di segnalamento esistenti e per la gestione degli impianti di nuova realizzazione;

12) in particolare la nuova linea storica Milano-Venezia lascia il sedime dell'attuale linea storica poco dopo il cavalcavia dell'Autostrada A22, si posiziona a nord dell'attuale sedime e si sviluppa parallelamente ad esso con alcuni sovrappassi (collegamento tra la linea indipendente merci e il Quadrante Europa e raccordo tra l'Indipendente merci e Verona Scalo), per confluire poi sugli attuali binari della linea Verona-Brennero e proseguire fino alla stazione di Verona Porta Nuova dove entra sui binari 1 e 3, gli stessi della linea Verona-Brennero;

13) la nuova linea AV/AC inizia in prossimità del cavalcavia dell'Autostrada A22, prosegue verso est in prossimità del sedime dell'attuale linea storica per confluire sulla medesima alla progressiva chilometrica 145 della stessa;

14) la linea indipendente merci inizia come le altre in prossimità del cavalcavia dell'Autostrada A22, è posizionata a nord della linea storica e della linea AV/AC e confluisce alla progressiva chilometrica 5+296 sull'attuale raccordo merci bivio San Massimo-bivio Fenilone;

15) il raccordo tra linea indipendente merci e Verona Porta Nuova parte dalla progressiva chilometrica 4+360 circa della linea indipendente merci, sottopassa la linea storica e la linea AV/AC per confluire al nuovo bivio Fenilone, da cui si allaccia al raccordo esistente tra bivio Fenilone e Verona Scalo Porta Nuova;

16) il progetto prevede la sostituzione del sovrappasso esistente della linea Bologna-Verona sulle linee Brennero-Verona e Quadrante Europa-Verona, mediante costruzione di un nuovo viadotto (viadotto Bologna);

17) il progetto prevede la realizzazione di cinque nuovi fabbricati tecnologici (una sottostazione elettrica, quattro apparati centrali computerizzati, una cabina «TE»), opere di mitigazione acustica per un'estensione pari a 5.238 metri e impianti tecnologici;

18) gli elaborati del progetto preliminare includono un piano di utilizzo dei materiali di scavo (PUT) redatto secondo le indicazioni del decreto ministeriale del 10 agosto 2012, n. 161, «Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo»;

19) l'intervento è articolato in quattro macrofasi realizzative:

19.1) la prima fase prevede la realizzazione del collegamento merci verso San Massimo (linea indipendente merci) e la variante provvisoria della linea storica sulla nuova sede rilocata;

19.2) la seconda prevede l'attivazione completa della suddetta variante alla linea storica;

19.3) la terza è finalizzata al completamento delle opere relative alla nuova linea AV/AC fino all'inserimento, peraltro provvisorio in attesa della completa realizzazione del Nodo AV/AC di Verona, sui binari IV e VI della stazione di Porta Nuova;

19.4) la quarta fase prevede la realizzazione degli interventi in stazione di Verona Porta Nuova e risulta slegata funzionalmente dalle tre precedenti;

20) la realizzazione delle opere è basata su un'organizzazione dei lavori che prevede l'impiego di un'area con funzioni logistiche (campo base), sei macrocantieri operativi con compiti industriali, vari cantieri ausiliari (aree tecniche);

21) il soggetto aggiudicatore, con nota 11 maggio 2016, n. 945, ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163 del 2006, in ragione del periodo transitorio previsto dall'art. 216 del decreto legislativo n. 50 del 2016, ha trasmesso il progetto preliminare al MIT ed alle amministrazioni interessate, ai soggetti gestori delle interferenze nonché alle amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni;

22) in data 18 ottobre 2016 sono stati pubblicati gli avvisi dell'avvenuto deposito della documentazione progettuale sui quotidiani «La Repubblica», a diffusione nazionale, e «L'Arena», a diffusione locale;

23) la Conferenza di servizi è stata convocata per il giorno 21 dicembre 2016;

24) in data 17 maggio 2017 sono stati pubblicati gli avvisi relativi al deposito della documentazione integrativa richiesta dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (CTVIA) sui quotidiani «La Repubblica» e «L'Arena»;

25) la Regione del Veneto, con delibera di Giunta 14 novembre 2017, n. 1835, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, ai fini della compatibilità ambientale sul progetto preliminare per gli interventi ivi previsti;

26) la CTVIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il parere n. 2543 del 27 ottobre 2017:

26.1) si è espressa in riferimento al Piano di utilizzo delle terre affinché il proponente provveda ad una revisione del Piano stesso secondo quanto indicato in apposite prescrizioni;

26.2) ha espresso parere positivo ai fini della compatibilità ambientale, tenuto conto del parere favorevole con prescrizioni della Regione del Veneto, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della nuova fase progettuale, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni indicate, con la precisazione che, qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del parere stesso, si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle variazioni;

27) il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota 21 novembre 2017, n. 27459, ha trasmesso il suddetto parere n. 2543 della CTVIA al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

28) la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza, nell'ambito della procedura per la definizione del parere tecnico-istruttorio del Ministero dei beni e delle attività culturali, sulla base degli elementi disponibili e alla luce dello studio eseguito ai sensi dell'art. 25 «Verifica preventiva dell'interesse archeologico» del decreto legislativo n. 50 del 2016 e al fine di acquisire maggiori elementi di valutazione, ha ritenuto necessaria la realizzazione di alcuni interventi di approfondimento sul terreno secondo i commi 8 e seguenti dello stesso art. 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016;

29) la stessa Soprintendenza, a seguito del completamento dell'istrutttoria sulla documentazione integrativa prodotta su richiesta della CTVIA, ha espresso parere favorevole sull'intervento, subordinato all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni in fase di *ante operam*:

29.1) sulla base degli elementi disponibili, considerato che lo studio eseguito *ex* art. 25, comma 1 del decreto legislativo n. 50 del 2016, non ha apportato elementi utili alla valutazione del rischio archeologico, onde acquisire maggiori elementi di valutazione, ha ritenuto necessaria, nelle successive fasi progettuali (definitiva/esecutiva), l'esecuzione di un'ulteriore campagna di ricognizione di superficie, seguita da una serie di attività geologiche, secondo i commi 8 e seguenti del menzionato articolo;

29.2) ha ritenuto necessaria la realizzazione di sondaggi/trincee, da effettuare con l'assistenza di archeologi professionisti, secondo un piano da elaborare sulla base delle indicazioni concordate con la Soprintendenza; ritenendo già possibile sin d'ora prescrivere che alcuni sondaggi dovranno certamente essere posizionati in prossimità della via Postumia e del Forte Fenilone; in ogni caso la rimozione del terreno arativo dovrà avvenire tramite ruspa con benna liscia e procedendo per tagli orizzontali;

29.3) carotaggi archeologici, da eseguirsi in aggiunta ai carotaggi già realizzati o che si prevede di realizzare a scopo geognostico e ambientale, il più vicino possibile alla linea del tracciato, secondo campionature e frequenza da stabilire con un piano concordato con questa Soprintendenza;

29.4) all'esito dei risultati della fase di indagini sul progetto preliminare la Soprintendenza ha manifestato, come di regola effettua in fase di preliminare, la necessità di ulteriori approfondimenti da svolgere nelle successive fasi progettuali;

30) il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 22 gennaio 2018, n. 1909, ha formulato parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto preliminare in esame, con prescrizioni;

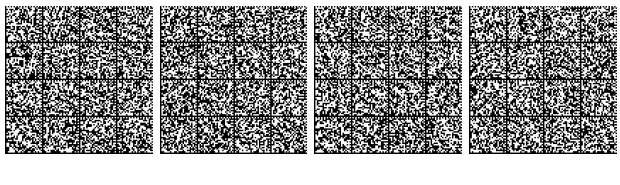
31) la Regione del Veneto, con la deliberazione di Giunta regionale n. 1634 del 5 novembre 2019, ha espresso parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento «Linea AV/AC Torino-Venezia - Tratta Brescia-Verona. Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest»;

32) hanno espresso pareri il MIT, direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, il Ministero della difesa, i Comuni di Verona e di Sona;

33) con riferimento alla interferenza dell'intervento in esame con l'Autostrada del Brennero A22 il MIT, direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, ha evidenziato la necessità di stipulare, preventivamente rispetto all'inizio dei lavori, un atto convenzionale con la società concessionaria teso a disciplinare gli aspetti economici, patrimoniali e gestionali derivanti dall'interferenza in argomento;

34) il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'adunanza del 9 marzo 2018, ha espresso il proprio parere n. 72 del 2017 sul progetto all'esame, precisando che il progetto «debba essere rivisto, modificato e integrato nello sviluppo progettuale previsto dalla normativa vigente, sulla base delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di cui ai considerato che precedono»;

35) il MIT ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttoria, in merito alle prescrizioni richieste dagli enti istituzionali e proposto le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare e da allegare alla delibera, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate,



sotto l'aspetto attuativo:

1) il soggetto aggiudicatore dell'opera, ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006, è individuato nella società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI S.p.A);

2) il CUP indicato per l'intervento è F81H91000000008, CUP che per altro si riferisce alla «realizzazione tratta Brescia-Verona e interventi relativi all'ingresso urbano a Verona» ed è unico per entrambi gli interventi «Tratta AV/AC Brescia-Verona. Lotto funzionale Brescia Est-Verona», di cui alla delibera n. 68 del 2019, adottata in data odierna, e «Nodo AV/AC di Verona Ovest», di cui alla presente delibera;

3) il cronoprogramma di realizzazione dell'intervento allegato alla documentazione istruttoria è limitato alla sola fase di esecuzione e riporta la durata delle singole sotto-fasi. In particolare sono previsti trecentosettantotto giorni per la fase uno, centottanta giorni per la fase due, trecentoventisei giorni per la fase tre, mentre la fase quattro, funzionalmente indipendente dalle prime tre fasi ha una durata di novecentoventinove giorni;

4) la durata complessiva delle fasi esecutive, compresa la consegna dei lavori e le attività propedeutiche alla costruzione, è pari a millesessantadue giorni (circa tre anni),

sotto l'aspetto finanziario:

1) il costo a vita intera stimato nel progetto preliminare del Nodo di Verona: ingresso Ovest è pari a 375,85 milioni di euro;

2) l'articolazione del costo riportata nella relazione istruttoria del MIT è la seguente:

Tabella 1

Voce	Importo (in milioni di euro)
Opere civile	168,85
Sovrastruttura ferroviaria	21,75
Impianti tecnologici	85,91
Sub-totale lavorazioni	276,51
Oneri per la sicurezza	4,21
Progettazione	9,91
Opere di ristoro socio-ambientali	4,92
Contributi di legge	1,14
Direzione lavori	14,60
Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera	5,00
Acquisizione aree	24,99
Imprevisti	27,20
Spese generali del committente	7,37
Sub-totale somme a disposizione	95,13
Totale	375,85

2) il costo stimato per l'accoglimento delle prescrizioni, scaturito dalla disamina dei pareri operata dal MIT, è pari a 24,93 milioni di euro, di cui 14,01 milioni di euro per la risoluzione dell'interferenza con l'Autostrada A22;

3) il costo del progetto preliminare in esame include la realizzazione del «nuovo impianto ACC [Apparato centrale computerizzato] di Verona Porta Nuova», in sostituzione dell'esistente «impianto ACEI»;

4) in considerazione del prolungamento dell'*iter* di approvazione del progetto preliminare in esame, RFI S.p.A, ha ritenuto necessario avviare un nuovo progetto di investimento per l'attivazione anticipata del suddetto «ACC», al fine di migliorare gli *standard* di sicurezza, le potenzialità e l'efficienza della stazione di Verona Porta Nuova, anche in considerazione dell'introduzione del «sistema ERTMS [*European railway traffic management system*]»;

5) la realizzazione del «nuovo impianto ACC di Verona Porta Nuova» è stata inclusa nel progetto di investimento del Contratto di programma 2017-2021 «P057A Adeguamento prestazionale Corridoio TEN-T Mediterraneo 1° fase», finanziato con le risorse del medesimo Contratto;

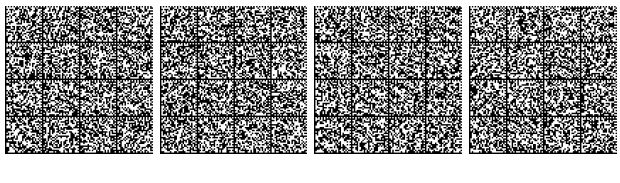
6) di conseguenza nel progetto preliminare in esame è stato stralciato l'impianto dell'«ACC» di Verona Porta Nuova, con contestuale riduzione del costo complessivo dell'intervento di circa 26 milioni di euro;

7) pertanto, tenuto conto del maggiore costo dovuto all'accoglimento delle prescrizioni (24,93 milioni di euro) e della riduzione di costo dovuta allo stralcio dell'impianto «ACC» (26 milioni di euro circa), il costo complessivo stimato dell'intervento resta confermato in 375,85 milioni di euro, con un residuo di circa 1,07 milioni di euro, rispetto al costo iniziale;

8) il costo stimato per le opere e le misure compensative dell'impatto territoriale e sociale dell'intervento è stato stimato inizialmente in 4,92 milioni di euro;

9) il MIT, al fine di dare parziale accoglimento alle richieste degli enti locali per la realizzazione delle opere compensative ha ritenuto di destinare a queste ultime il sopra citato importo di 1,07 milioni di euro, portando il limite di spesa di cui all'art. 165, comma 3 del decreto legislativo n. 163 del 2006, a 5,99 milioni di euro, pari all'1,59 per cento del costo dell'intervento e rinviando alla fase della progettazione definitiva la definizione compiuta delle stesse opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale;

10) la copertura finanziaria dell'intervento è prevista a carico delle risorse del Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra MIT e RFI S.p.A., dove, nel progetto di investimento ID0361 «Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona», è riportato il sottoprogetto Nodo di Verona Ovest con il costo di 376 milioni di euro, interamente finanziati;



11) con riferimento all'intera Tratta AV/AC Brescia-Verona il citato Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021, nella Tabella 2 - Investimenti realizzati per lotti costruttivi - Classe f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi, riporta i seguenti dati:

Tabella 2

Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Brescia-Verona	Costo (in milioni di euro)	Disponibilità	Fabbisogno
1° lotto funzionale Brescia-Est-Verona - 1° lotto costruttivo	1.892	1.892	0
1° lotto funzionale Brescia-Est-Verona - 2° lotto cotruttivo	607	607	0
Nodo di Verona Ovest	376	376	0
2° lotto funzionale Quadruplicamento in uscita da Brescia	555	0	555
Totale	3.430	2.875	555

Considerato che con la deliberazione della Giunta regionale n. 1634 del 5 novembre 2019, la Regione del Veneto ha chiesto che la somma destinata alle «opere compensative», cioè le opere e le misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera principale, sia garantita nella misura massima prevista dalla specifica normativa di settore, cioè pari al 2 per cento del costo complessivo dell'intervento;

Considerato che il MIT, con la citata nota n. 7126 del 15 novembre 2019, ha aderito alla richiesta della Regione del Veneto ed ha trasmesso il «quadro economico sintetico aggiornato» nel quale è stato rideterminato in 7,37 milioni di euro l'importo per opere di «ristoro socio-ambientali», come segue:

Tabella 3

Voce	Importo (in milioni di euro)
Opere civili	166,02
Sovrastruttura ferroviaria	21,75
Impianti tecnologici	62,67
Prescrizioni enti/amministrazioni in Conferenza di servizi	24,56
Sub-totale lavorazioni	275,00
Oneri per la sicurezza	4,19
Progettazione	9,91
Opere di ristoro socio-ambientali	7,37
Contributi di legge	1,14
Direzione lavori	14,60
Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera	5,00
Acquisizione aree	24,99
Imprevisti	26,28
Spese generali del committente	7,37
Sub-totale somme a disposizione	96,66
Totale	375,85

Considerato che la prescrizione n. 31 dell'allegato «Prescrizioni e raccomandazioni» prevede che, con riferimento alla risoluzione dell'interferenza con l'Autostrada A22 «si dovrà provvedere, preventivamente all'inizio dei lavori, a stipulare tra RFI, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, direzioni generali per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, e concessionaria autostradale un apposito atto convenzionale (...)» così come previsto in casi analoghi;

Ritenuto di anticipare la stipula della prevista convenzione alla fase della progettazione definitiva al fine di contenere al massimo i tempi di realizzazione dell'opera;

Ritenuto quindi di sostituire le parole «preventivamente all'inizio dei lavori» con le parole «prima dell'approvazione del progetto definitivo»;

Considerato che, con riferimento alla prescrizione n. 11 del parere della CTVIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, contrassegnata dal n. 6 nell'allegato foglio condizioni del MIT, nella disamina dei pareri lo stesso MIT specifica che potrà essere recepita nel progetto esecutivo mentre nel foglio condizioni la inserisce tra le prescrizioni concernenti la progettazione definitiva, come peraltro indicato anche dalla CTVIA medesima e che la delibera dovrà chiarire in quale sede andrà ottemperata tale prescrizione;

Considerato che nel merito della verifica preventiva dell'interesse archeologico il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, nel parere n. 1909 del 22 gennaio 2018, ritiene che sulla base degli elementi disponibili non vi siano elementi utili alla valutazione del rischio archeologico e rinvia la conclusione di detta procedura agli esiti della esecuzione «in fase di progettazione definitiva/esecutiva» di una ulteriore campagna di ricognizione di superficie, seguita da una serie di attività archeologiche;

Considerato che la prescrizione n. 5 del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, pure se controdedotta positivamente dal MIT nella «Scheda di sintesi - esame dei pareri», non è stata riportata nel «foglio condizioni»;

Considerato che il CUP indicato nella relazione istruttoria per l'intervento (F81H91000000008) è relativo all'intervento «Realizzazione Tratta Brescia-Verona e interventi relativi all'ingresso urbano a Verona»;

Considerato che il suddetto CUP è unico per entrambi gli interventi «Tratta AV/AC Brescia-Verona. Lotto funzionale Brescia Est-Verona» e «Nodo AV/AC di Verona Ovest», entrambi sottoposti a questo Comitato nell'odierna seduta;

Considerato che, pur trattandosi di due fasi funzionali del progetto di investimento unitario relativo alla Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona, i singoli interventi hanno modalità di affidamento diverse, quadri economi distinti, e fasi realizzative non coincidenti e che dunque è necessario in sede di deliberazione distinguere i CUP dei due interventi, Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona e Nodo di Verona: ingresso Ovest;

Considerato che l'infrastruttura di cui sopra è ricompresa nella intesa generale quadro tra Governo e Regione del Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003;

Considerato che con la delibera 6 agosto 2017, n. 66, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 83 del 2018, questo Comitato ha espresso parere sullo schema di «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti» tra il MIT e RFI S.p.A. e che, nella "Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi» del «Corridoio Mediterraneo», il medesimo Contratto di programma include l'intervento «Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona» articolato nei due lotti funzionali, «Tratta Brescia Est-Verona» e «Quadruplicamento in uscita da Brescia», e nel Nodo di Verona Ovest, con un costo complessivo di 3.430 milioni di euro, e con copertura finanziaria complessiva di 2.875 milioni di euro;

Considerato che il suddetto Contratto di programma è stato approvato con «decreto interministeriale MIT/MEF» 7 marzo 2019, n. 87, registrato alla Corte dei conti il 9 maggio 2019 con il n. 1-1078;

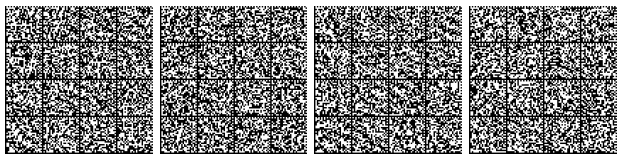
Considerato che, con la delibera 24 luglio 2019, n. 37, attualmente all'esame della Corte dei conti per il controllo preventivo di legittimità, questo Comitato ha espresso parere sull'Aggiornamento 2018 e 2019 del «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti» tra il MIT e RFI S.p.A. e che, nella «Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi» del «Corridoio Mediterraneo», il medesimo Contratto di programma include l'intervento «Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona», articolato nei due lotti funzionali «Tratta Brescia Est-Verona» e «Quadruplicamento in uscita da Brescia», e nel «Nodo di Verona Ovest», con un costo complessivo di 3.430 milioni di euro, e con copertura finanziaria complessiva di 2.875 milioni di euro;

Considerato che il suddetto Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma 2017-2021 riporta il costo arrotondato dell'intervento, indicando il costo di 376 milioni di euro anziché l'importo di 375,85 milioni di euro riportato nei documenti della presente istruttoria;

Considerato che la procedura di Valutazione di impatto ambientale è stata avviata il 1° febbraio 2016 con la presentazione della domanda del proponente RFI S.p.A. e che pertanto ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-*bis* e 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, al progetto in esame è applicata la disciplina del decreto legislativo n. 163 del 2006;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della citata delibera n. 82 del 2018);

Vista la nota protocollo n. 5982 del 21 novembre 2019, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;



Considerato il dibattito svolto in seduta e in particolare che la Regione del Veneto ha concordato con la proposta riformulata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sull'innalzamento al due per cento del valore delle opere compensative;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-*bis* e 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Approvazione del Progetto preliminare.

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 183, comma 6 del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.7, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare della «Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia. Tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest».

1.2 È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa sulla localizzazione dell'opera.

1.3 Ai sensi dell'art. 165, comma 3 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, l'importo di 375,85 milioni di euro (al netto di IVA), come riportato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'opera «Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia. Tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest».

1.4 La copertura finanziaria del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è assicurata dalle risorse del Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., dove, nel progetto di investimento codice ID0361 «Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona», è riportato il sottoprogetto Nodo di Verona Ovest con il costo di 376 milioni di euro, interamente finanziati.

1.5 L'importo per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera nonché gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale, è fissato in 7,37 milioni di euro.

1.6 Le procedure di affidamento dell'intervento di cui al punto 1.1 seguiranno le disposizioni del decreto legislativo n. 50 del 2016.

1.7 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'Allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del medesimo allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. Altre disposizioni.

2.1 Nella fase di progettazione definitiva il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà elencare le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera.

2.2 Il prossimo aggiornamento contrattuale tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. dovrà riportare il costo aggiornato dell'intervento (375,85 milioni di euro).

2.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà presentare a questo Comitato la proposta di approvazione del progetto preliminare del nodo AV/AC di Verona Est, corrispondente all'ingresso/uscita est, entro il 31 dicembre 2020.

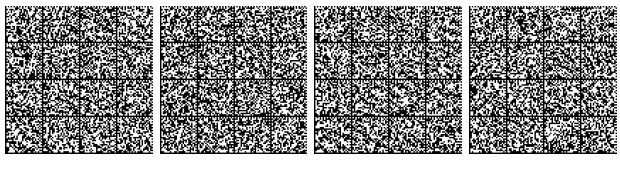
2.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà rendere coerente la controdeduzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla prescrizione n. 11 della Commissione tecnica VIA/VAS, controdeduzione che prevede il recepimento della richiesta di presentazione di tutte le istanze di concessione nel progetto esecutivo, con il contenuto della prescrizione n. 6 dell'Allegato 1 alla presente delibera che ne prevede invece il recepimento in sede di progettazione definitiva.

2.5 In sede di progettazione definitiva dovrà essere osservata la seguente prescrizione n. 5 del Ministero dei beni e delle attività culturali: «All'esito dei risultati di questa fase di indagini e dell'emersione di eventuali elementi archeologicamente significativi, questo ufficio valuterà possibili ulteriori approfondimenti da svolgere nelle successive fasi progettuali», come inserita nell'Allegato 1 alla presente delibera.

2.6 La verifica preventiva dell'interesse archeologico dovrà essere conclusa in fase di progettazione esecutiva.

2.7 RFI S.p.A., per tutte le fasi successive all'approvazione del progetto preliminare, dovrà richiedere ed aprire uno specifico CUP per il «Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest», da richiamare, ai sensi della delibera n. 24 del 2004, in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento, aggiornando la relativa banca dati.

2.8 Nell'ambito delle disposizioni contrattuali vigenti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiederà a RFI S.p.A. di valutare l'applicazione di eventuali penali relative ai ritardi maturati nel corso della procedura.



2.9 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. dovranno inoltre verificare la coerenza del cronoprogramma con gli impegni europei già assunti e con quelli delle prescrizioni delle commissioni parlamentari.

2.10 Nella prescrizione n. 31 dell'Allegato 1 le parole «preventivamente all'inizio dei lavori» sono sostituite con le parole «prima dell'approvazione del progetto definitivo».

2.11 Prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione del progetto in esame, dovrà essere stipulato apposito Protocollo di legalità tra la prefettura territorialmente competente e l'impresa appaltatrice, ai sensi della normativa vigente.

3. Disposizioni finali.

3.1 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.

3.2 Il suddetto Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione tecnica VIA/VAS e del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

3.3 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà altresì 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 del 2003 sopra richiamata.

3.4 Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 229. In osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, vengono assicurati a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti con il Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo, articoli 6 e 7.

3.5 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà richiedere a RFI S.p.A. l'aggiornamento costante dei dati finanziari della banca dati delle amministrazioni pubbliche.

Roma, 21 novembre 2019

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 17 marzo 2020
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg.ne n. 246

ALLEGATO

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
(LEGGE N. 443/2001)
LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ
(AV/AC) TORINO-VENEZIA
TRATTA BRESCIA - VERONA.
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
CUP (F81H91000000008)

ALLEGATO 1
PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

PARTE PRIMA – PRESCRIZIONI

PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Il soggetto aggiudicatore ovvero il soggetto realizzatore dell'opera dovrà:

PARTE PRIMA – PRESCRIZIONI

PIANO DI UTILIZZO

1. Ridefinire il Piano di utilizzo delle terre, d'intesa con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPA Veneto), con particolare riferimento ai siti di produzione, ai siti di deposito intermedio e ai siti di deposito finale, compresi i percorsi di deposito; si dovranno indicare i relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione. Inoltre si dovranno aggiornare le quantità di sottoprodotto movimentate, suddivise per «*WBS*», con l'indicazione dei relativi volumi in banco, suddivisi nelle diverse litologie. Si dovrà provvedere a motivare e giustificare la scelta dei depositi definitivi, definire la capienza degli stessi, procurare tutte le approvazioni ed autorizzazioni dei diversi Piani di ripristino, nonché concordare con ARPA Veneto sia le modalità di esecuzione dei controlli in corso d'opera che di interscambio dei risultati sulle caratterizzazioni eseguite. (Commissione tecnica di verifica dell'Impatto ambientale - VIA e VAS (CTVIA) n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto delibera di Giunta regionale (DGR) n. 1835/2017).

2. Il Piano dovrà aggiornare, in merito ai siti di riutilizzo finale esterno, l'indicazione dei quantitativi dei materiali rientranti in colonna A e di quelli rientranti in colonna B oltre alle quantità da allocare in ciascun sito esterno individuato. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

3. Provvedere alla definizione di dettaglio del cronoprogramma lavori, da trasmettere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) per l'approvazione, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione definitiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità competenti. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

4. La durata del Piano di utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori, attualmente prevista in circa 2 anni e 11 mesi, come verrà definita dal cronoprogramma di dettaglio richiesto per la fase di progettazione definitiva, e terminerà con la conclusione delle operazioni di cantiere. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

PROGETTAZIONE DEFINITIVA

5. Affinare e ottimizzare le soluzioni progettuali atte a risolvere i punti di interferenza con le viabilità denunciati dalle realtà locali. Definire, d'intesa con gli Enti territoriali e fatte salve le eventuali richieste delle Soprintendenze, il progetto definitivo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, verificando la possibilità di interventi volti a migliorare l'uso del territorio in senso ambientalistico, nel rispetto del limite di spesa imposto dalla normativa in materia di opere compensative. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Comune di Verona delibera n. 68/2017).

6. Presentare tutte le specifiche istanze di concessione, corredate dalle singole analisi di dettaglio, formulate per ogni attraversamento di corso d'acqua demaniale, illustrandone soluzione finale e fase cantieristica.

7. Definire in maniera più precisa sia i mezzi impiegati in cantiere che la tempistica operativa e le installazioni da prevedersi in ciascun cantiere, aggiornando la stima dei possibili impatti sulla qualità dell'aria alla luce della identificazione definitiva di tutte le aree di cantiere e delle rispettive attività in relazione ai ricettori (abitativi e sensibili) da esse interessati. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

8. In considerazione del fatto che i lavori saranno eseguiti in massima parte all'interno di un tessuto urbano fortemente urbanizzato e interessato da flussi di traffico elevati, nella fase di modellazione dovranno essere prese in considerazione anche le emissioni di inquinanti e di polveri generate durante le attività di preparazione delle aree di cantiere, escluse dal proponente nel progetto preliminare. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

9. Definire le scelte tecnologiche relative agli additivi utilizzati per l'esecuzione delle operazioni di perforazione, comprensive di tutte le schede tecniche dei prodotti utilizzati per esse, allegandole al progetto ambientale della cantierizzazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

10. Con particolare riferimento alle opere previste nel centro urbano di Verona, si ritiene opportuno che nel progetto sia garantito il rispetto dell'invarianza idraulica del territorio oggetto dell'intervento, con l'eventuale previsione delle adeguate opere di compensazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

11. Fornire una mappa con la localizzazione dei pozzi per l'approvvigionamento delle acque ad uso industriale. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

12. Ampliare la rete di misura delle quote piezometriche ad un numero più ampio possibile di pozzi presenti nell'area interessata, protraendola almeno per un arco temporale di un intero anno idrologico al fine di avere una miglior conoscenza del comportamento dell'acquifero in condizioni sia di piena che di magra. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Parere Consiglio superiore lavori pubblici (CSLP) n. 72/2017 del 09.03.2018).

13. Definire dettagliatamente le modalità operative e le procedure di emergenza per la messa in sicurezza della falda nel caso di sversamenti accidentali legati alla fase di stoccaggio dei materiali per impedire ad «accidentali» percolati di raggiungere le acque profonde attraverso terreni mediamente permeabili. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

14. Con riferimento alla necessità di realizzazione di pali profondi di fondazione in zone dove la falda ha una profondità maggiore ai 20 m, e quindi al limite dei livelli perforati, si richiede, una valutazione più dettagliata delle effettive opere in progetto e delle metodologie tecniche da adottare nei casi a rischio. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

15. Rielaborare le valutazioni relative alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento, ai sensi del decreto legislativo 16 marzo 2009, n. 30, concernente «Attuazione della direttiva 2006/118/CE, relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento», non presente nelle valutazioni del progetto preliminare. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

16. In relazione alle modalità di smaltimento acque, sia in fase di cantiere - anche prevedendo il caso di eventi metereologici importanti - che di esercizio, individuare, prima dell'inizio dei lavori, tutti i punti finali di recapito delle stesse, integrando la rete di monitoraggio con i punti di recapito delle acque di piattaforma e di cantiere, opportunamente trattate se necessario, in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).

17. Rivedere lo studio acustico sulla base di quanto previsto dalla «Nota tecnica ISPRA in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto» e, ove applicabili, alle indicazioni di cui all'Allegato 4 del decreto del Ministero dell'ambiente 29 novembre 2000; aggiornare il censimento dei ricettori al momento della stesura del progetto definitivo, individuando i recettori tramite sovrapposizione ortofoto/tracciato e tramite le coordinate «GPS Gauss-Boaga» e dettagliare le scelte tecniche/operative adottate. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).

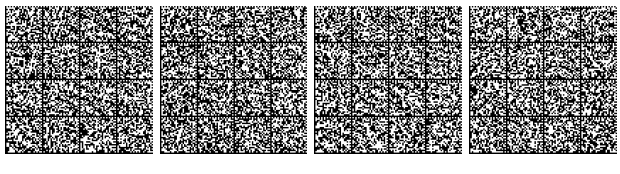
18. Integrare il progetto con un approfondito e specifico studio relativo agli effetti vibrazionali, che quantifichi i livelli di vibrazione trasmessi e che minimizzi gli effetti di disturbo a carico dei ricettori posti in prossimità della linea ferroviaria, sia in fase di cantiere che nella successiva fase di esercizio. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; CSLP n. 72/2017 del 09.03.2017).

19. Estendere l'analisi degli impatti sui campi magnetici a tutti i ricettori ricadenti all'interno e a margine della distanza di prima approssimazione (DPA) dell'elettrodotto Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in progetto (piloni n. 103 e n. 104 PAD 60+12); integrare i calcoli presentati con valutazioni tridimensionali in corrispondenza di cambi di direzione, di parallelismi e incroci con altre linee, come previsto dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 29 maggio 2008; presentare la documentazione di eventuali recettori ricadenti all'interno della fascia di rispetto e fornire i progetti delle varianti previste per gli elettrodotti di Terna e dell'Azienda generale dei servizi municipalizzati di Verona (AGSM). (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).

20. Integrare il progetto con fotosimulazioni relative all'inserimento dell'opera nel paesaggio, identificando alcuni punti di vista (statici e dinamici) dai quali si percepisca l'opera, per le seguenti sezioni: *a)* aspetti estetici dei manufatti e validità e modalità del loro inserimento; *b)* inserimento degli elettrodotti; *c)* opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

21. Sottoporre preventivamente alle valutazioni della competente Soprintendenza ogni fase successiva di progettazione, tenendo conto delle integrazioni già valutate positivamente dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza nel parere endoprocedimentale n. 23922 del 12 ottobre 2017. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).

22. Provvedere all'esecuzione di un'ulteriore campagna di ricognizione di superficie, seguita da una serie di attività archeologiche, secondo i commi 8 e ss dell'art. 25 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concordare nelle modalità di esecuzione con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).



23. Provvedere all'esecuzione di un'ulteriore campagna di indagini archeologiche preventive, il cui progetto dovrà essere approvato dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).

24. Provvedere all'esecuzione di una campagna di carotaggi a lettura geoarcheologica, da concordare nelle modalità di esecuzione con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).

25. Ripristinare, nel territorio di tutti i Comuni interessati dall'intervento, negli ambiti dove il passaggio dei mezzi di cantiere lungo i tratti di viabilità pubblica (comunale etc.) determinerà un danno ai sedimi stradali, a fine lavori, le sole viabilità danneggiate dal transito dei mezzi, previa verifica in contraddittorio dello stato dei luoghi *ante e post operam*, da eseguirsi con l'ausilio di testimoniali di Stato. (Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).

26. In merito agli aspetti elettrici, integrare gli elementi riportati nello Studio di impatto ambientale (SIA) per tener conto anche degli effetti delle reti preesistenti nel tessuto adiacente alle opere ferroviarie, valutando inoltre l'opportunità di adottare soluzioni di armamento che, oltre a ridurre il rumore e le connesse vibrazioni, determinino una riduzione sostanziale delle correnti vaganti associate alle tratte ferroviarie alimentate a 3 kVcc.

27. Adeguare le opere previste per risolvere l'interferenza tra la linea ferroviaria e via Carnia a quanto previsto dal progetto preliminare già redatto dal Comune per la strada mediana T4-T9 nel tratto compreso tra la rotatoria a nord delle linee ferroviarie e la prima rotatoria a sud della linea AV/AC. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).

28. Adeguare il sottopasso di via Carnia garantendo anche il transito ciclopedonale. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).

29. Garantire la continuità di via Cason, sia veicolare che ciclopedonale, studiando una soluzione alternativa sviluppata in affiancamento nord all'infrastruttura ferroviaria. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).

30. Aggiornare la rilevazione delle interferenze anche alla luce di quanto comunicato da taluni gestori nel corso dell'*iter* di valutazione del progetto preliminare e curare, d'intesa con i medesimi, la progettazione delle relative risoluzioni. (Consorzio di Bonifica Veronese nota prot. 22122 del 20/12/2016; Wind Telecomunicazioni nota 1628 del 21/12/2016; Ministero della difesa MO.TRA. nota prot. 0087793 del 15/11/2017; AGSM PEC del 10.04.2017).

31. Adeguare il progetto per la risoluzione dell'interferenza con l'Autostrada A22, prevedendo la realizzazione di un'unica opera per lo scavalco della linea «storica» e delle due nuove linee ferroviarie, assicurando sempre la disponibilità di due corsie per senso di marcia sull'asse autostradale e tenendo conto della necessità di allargamento della sede autostradale a tre corsie per senso di marcia. Al riguardo si dovrà provvedere, preventivamente all'inizio dei lavori, a stipulare tra RFI, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali - e concessionaria autostradale un apposito atto convenzionale. (Ministero delle infrastrutture - Direzione generale per la vigilanza delle concessioni autostradali nota prot. 4664 del 16/03/2017; Autostrada del Brennero S.P.A. note prot. DTG/31635 del 12/12/2016 e prot. DTG/2959 del 31/01/2017).

32. All'esito dei risultati di questa fase di indagini e dell'emersione di eventuali elementi archeologicamente significativi, questo Ufficio valuterà possibili ulteriori approfondimenti da svolgere nelle successive fasi progettuali. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).

PIANO DI MONITORAGGIO

33. Prima dell'avvio dei cantieri, procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase *ante operam*, di durata pari a 30 giorni, in accordo con ARPA Veneto, dettagliando il coordinamento con essa sia sulle modalità di esecuzione dei controlli in corso d'opera che di interscambio dei risultati sulle caratterizzazioni eseguite. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:

a) bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;

b) bagnatura periodica delle piste di cantiere, in funzione delle condizioni operative e meteorologiche;

c) pulizia periodica delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere, da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;

d) copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;

e) limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri, che non dovrà superare i 30 km/h;

f) lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;

g) installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;

h) informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite, al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.

Tale monitoraggio dovrà essere esteso alla fase del corso d'opera, con frequenza trimestrale su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più importanti dal punto di vista di emissione delle polveri nonché alla fase *post operam* di esercizio, per una durata di 30 giorni ed eseguita in accordo con ARPA Veneto. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).

34. Inserire nel Piano di monitoraggio ambientale (PMA) il monitoraggio della componente radiazioni non ionizzanti, in cui prevedere dei punti di monitoraggio *post operam* per tutti gli eventuali ricettori ricadenti all'interno nonché per quelli posizionati al limite della «DPA». (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

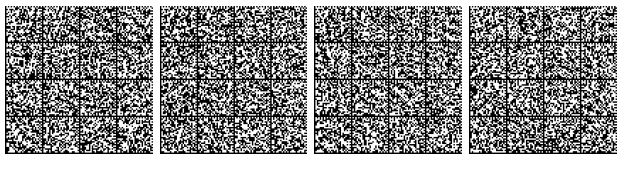
35. Aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, concordandolo con ARPA Veneto, stabilendo - sia a livello procedurale che esecutivo - le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e connesse. Tale piano dovrà essere distinto nelle diverse fasi *ante operam*, in corso d'opera (cantiere) e *post operam* (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione a:

a. prevedere il monitoraggio delle specie esotiche e invasive, in modo da attuare le misure adeguate al loro contenimento;

b. prevedere il monitoraggio di tipo B con cadenza almeno trimestrale;

c. prevedere un monitoraggio *post-operam* di almeno tre anni per verificare in maniera efficace gli effetti dell'opera e delle azioni di ripristino, mitigazione e compensazione.

Inoltre, in fase *ante-operam* dovrà prevedersi un cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).



PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI

1. Valutare l'opportunità di arricchire la documentazione di monitoraggio presentata sul tema della vegetazione, della flora e della fauna, effettuando ulteriori sopralluoghi estesi almeno ai periodi primaverile e autunnale, in particolare nelle aree di intervento, in maniera da ricomprendere le varie fasi stagionali al di fuori delle quali non è possibile avere informazioni attendibili sulla reale presenza/assenza e abbondanza di alcune specie. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

2. Per i grandi alberi presenti nell'area interessata dal progetto, valutare l'opportunità di procedere alla caratterizzazione e georeferenziazione dei medesimi, riportandoli in apposite planimetrie, e individuare le opportune soluzioni per evitare ogni loro eventuale danneggiamento. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

3. Al fine di una migliore caratterizzazione della falda e delle caratteristiche geologiche e sismiche dell'area di studio, anche con riferimento ad eventuali fenomeni di liquefazione dei terreni, oltre alla realizzazione di nuove indagini ed all'aggiornamento delle misure della superficie freatica, si suggerisce di utilizzare informazioni e dati dagli studi e dalle cartografie di migliore dettaglio effettuati proprio nella zona di interesse, quali il Piano di assetto del territorio (PAT) del Comune di Verona, realizzato alla scala 1:10.000 e aggiornato al 2007, e lo studio di microzonazione sismica realizzato dal Comune di Verona, redatto alla scala 1:10.000 e in fase istruttoria regionale per il parere tecnico di competenza. (Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).

4. Rispettare le considerazioni della Direzione Commissioni Valutazioni - Unità organizzativa Commissioni VAS-VINCA-NUVV, provvedendo, ove possibile, a:

a. evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle direttive comunitarie 92/43/CEE del 21 maggio 1992 e 09/147/CE del 30 novembre 2009 con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del nodo in argomento (comprese le opere accessorie e complementari) e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di attuazione degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario, laddove è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la deliberazione della Giunta regionale del Veneto 27 novembre 2014, n. 2200, ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate;

b. delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse;

c. impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;

d. dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili), preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1 per cento (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo), unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;

e. attuare idonee misure in materia di limitazione della torbidità per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori;

f. consentire l'attuazione degli interventi identificabili con «mitigazioni» solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della direttiva 92/43/CEE;

g. rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 17 ottobre 2007, n. 184, e successive modificazioni, dalla legge della Regione Veneto 5 gennaio 2007, n. 1 (Allegato E) e dalla delibera della Giunta regionale del Veneto 27 maggio 2016, n. 786 (Misure di conservazione); ai sensi dell'art. 12, comma 3 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e successive modificazioni, per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;

h. informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il cronoprogramma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale;

i. estendere il monitoraggio anche agli habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle direttive comunitarie 92/43/CEE e 09/147/CE, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con decisione 2011/484/UE dell'11 luglio 2011, in tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze - c.d. «bianco»), (Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).

5. Approfondire la tematica della classifica funzionale delle strade interessate, assicurando il rigoroso rispetto delle norme di progettazione stradale (decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 e 19 aprile 2006). (Parere CSLP n. 72/2017 del 09.03.2018).

6. Nello sviluppo progettuale ed in particolare nella relazione del progetto definitivo, il progettista dovrà dare conto del rispetto della normativa vigente in materia di abbattimento delle barriere architettoniche. (Parere CSLP n. 72/2017 del 09.03.2018).

7. Nelle fasi successive della progettazione, verificare puntualmente la sicurezza delle opere tenendo conto, sulla base delle normative vigenti e con adeguata modellazione, di tutte le azioni ambientali ed antropiche agenti sulla struttura, in particolare definendo vita nominale e classe d'uso delle strutture ai fini della valutazione della risposta all'azione sismica. (Parere CSLP n. 72/2017 del 09.03.2018).

20A01923