



PROVINCIA DI VERONA

Il Presidente

Decreto n. 5 del 17 gennaio 2012

Oggetto: indizione della conferenza di servizi con la Regione Veneto, il Comune di Verona e Rete Ferroviaria Italiana Spa per concordare le clausole di un'intesa istituzionale per la definizione del tracciato del progetto preliminare del tratto ferroviario compreso tra la Stazione di Pescantina e il nodo di Verona, Lotto 4) del progetto del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza -Verona di accesso sud alla galleria di Base del Brennero.

Decisione: indico la conferenza di servizi finalizzata a concordare con la Regione Veneto, con il Comune di Verona e con Rete Ferroviaria Italiana Spa un'intesa istituzionale per la definizione del tracciato del progetto preliminare del tratto ferroviario compreso tra la Stazione di Pescantina e il nodo di Verona, Lotto 4) del progetto del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza -Verona di accesso sud alla galleria di Base del Brennero.

La conferenza di servizi sarà presieduta dal sottoscritto Presidente della Provincia, che potrà anche delegare un assessore provinciale; svolgerà le funzioni di segretario della conferenza di servizi la dirigente del settore programmazione e pianificazione territoriale, ing. Elisabetta Pellegrini.

Motivazione: la Provincia è competente per legge in materia di programmazione.¹ La legge e lo statuto² attribuiscono al Presidente della Provincia la competenza ad adottare il presente provvedimento. La legge³ stabilisce, in particolare, la possibilità per le amministrazioni pubbliche di concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune. In particolare la legge⁴ stabilisce che, per verificare la possibilità di concordare un accordo, il Presidente della Regione o il Presidente della Provincia o il Sindaco convoca una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni interessate. La legge regionale amplia inoltre ai soggetti privati la possibilità di concludere accordi con le amministrazioni pubbliche⁵.

¹ L'articolo 20 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, stabilisce in merito alla competenza della Provincia in materia di programmazione

² L'articolo 50 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" e l'articolo 70 dello statuto della Provincia Verona individuano le competenze del Presidente della Provincia

³ Articolo 15 "Accordi fra pubbliche amministrazioni" della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi"

⁴ Articolo 34, comma 3, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali"

⁵ La legge regionale 23 aprile 2004, n. 11, disciplina all'articolo 7 la possibilità di concludere accordi di programma tra Comuni, Province, Regioni, amministrazioni statali e altri soggetti pubblici e privati per la definizione e realizzazione di

Lo statuto provinciale⁶ disciplina il procedimento di approvazione degli accordi di programma, che per analogia viene applicato anche alle intese tra enti previste dalla legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni.

Il quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza fa parte del Corridoio prioritario 1, “Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo”; la nuova linea ferroviaria Fortezza -Verona di Accesso sud alla Galleria di Base del Brennero è tra le opere individuate dal Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato con Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, ai sensi dell’art. 1 della Legge 443/2001 “Legge Obiettivo”.

L’intervento di quadruplicamento è stato suddiviso in quattro lotti funzionali prioritari e tre lotti di completamento.

I quattro lotti funzionali sui quali verrà realizzato prioritariamente il quadruplicamento sono: la tratta Fortezza-Ponte Gardena (Lotto 1), la tratta Prato Isarco-Bronzolo (Lotto 2, Circonvallazione di Bolzano), la tratta Trento Nord-Trento sud (Lotto 3, Circonvallazione di Trento), la tratta Pescantina-Verona (Lotto 4, Innesto al nodo di Verona).

La Delibera CIPE n. 130 del 6 aprile 2006 conferma che, in particolare, il Lotto 4 ricade nel programma delle infrastrutture strategiche. Il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale del Lotto 4 redatti da RFI Spa, tramite Italferr Spa, sono stati avviati alla procedura autorizzativa e presentati agli enti locali nel mese di giugno 2003. Tale soluzione prevedeva l’affiancamento della nuova linea a quella storica, con un nuovo ponte sul fiume Adige in affiancamento all’esistente.

Il 13 ottobre 2008 Regione Veneto, Provincia di Verona e RFI Spa hanno sottoscritto una convenzione di programmazione negoziata per la redazione da parte di RFI Spa di uno studio di fattibilità della tratta ferroviaria dal confine con Trento all’abitato di Pescantina, attività supportata da un gruppo tecnico di lavoro coordinato dalla Provincia che rilevasse le esigenze dei territori interessati.

Tale gruppo ha poi individuato come attività propedeutica a quella suddetta anche l’approfondimento del progetto preliminare del Lotto 4, tratto “Pescantina – Verona”.

In sintesi lo studio di fattibilità, commissionato alla società di ingegneria GIRPA Spa, è stato consegnato alla Provincia in data 3 novembre 2009; esso prevedeva per il tratto “Pescantina-Verona” due soluzioni alternative:

- passaggio della nuova linea sul tracciato di quella esistente, previo interrimento;
- passaggio della nuova linea su un tracciato ad ovest della linea storica, in variante, esterno agli abitati di S. Massimo, Croce Bianca, La Sorte e Chievo, con una soluzione che prevede il passaggio della linea ferroviaria in galleria naturale.

Il 3 dicembre 2010 si è svolto presso il Comune di Verona un incontro tra RFI Spa, alla presenza dell’Amministratore Delegato ing. Mauro Moretti, del Commissario di Governo on. Mauro Fabris, della Regione Veneto, della Provincia di Verona, del Comune di Verona e rappresentanti istituzionali.

In quella sede il Comune di Verona ha presentato e insistito per prediligere il tracciato ad ovest in variante rispetto al progetto preliminare del 2003. La soluzione posta ad ovest dei quartieri di S. Massimo, Croce Bianca, La Sorte e Chievo è stata

programmi d’intervento o di opere pubbliche o di interesse pubblico, e dispone che i rapporti con i privati siano disciplinati da un atto unilaterale d’obbligo o da una convenzione da allegare all’accordo di programma.

⁶ Articolo 43, comma 3, dello Statuto provinciale.

valutata positivamente dagli enti a condizione che venisse incaricato il Gruppo di Lavoro, integrato dal rappresentante tecnico del Comune di Verona, di approfondire tale soluzione in variante per addivenire entro marzo 2011 alla sottoscrizione di un'intesa istituzionale e procedere senza ripensamenti.

In aprile 2011 ho organizzato una riunione con il Comune di Verona, con il Commissario di Governo, dott. Mauro Fabris, con l'assessore provinciale, Samuele Campedelli, al fine di decidere quali indirizzi dare al Gruppo di Lavoro per il prosieguo dei lavori. Nonostante quanto dichiarato nella riunione del 3 dicembre 2010, si è scelta congiuntamente in quell'incontro la soluzione in affiancamento della sede storica con la riduzione di tutti gli impatti con il massimo raggiungibile di interrimento delle due linee, compresa l'esistente.

In data 11 maggio 2011 la Provincia ha riunito nuovamente il Gruppo di Lavoro per concludere. In tale sede il rappresentante del comune di Verona ha indicato i nuovi indirizzi ricevuti dall'amministrazione comunale: è stata accantonata la proposta in variante alla sede storica, in quanto le conseguenze evidenziate non ne rendono né conveniente né opportuna la scelta.

Si è deciso invece di procedere con la soluzione della nuova linea sul tracciato di quella esistente con i seguenti obiettivi da perseguire: riduzione dell'impatto visivo ed acustico in corrispondenza dell'abitato di San Massimo tramite interrimento (ovunque sia possibile) di entrambe le linee ferroviarie (esistente e nuova); mantenimento della viabilità di accesso al quartiere di San Massimo attraverso via San Marco e corso Milano; riduzione al minimo dell'interessamento di fabbricati oggetto di esproprio ed abbattimento.

La riunione si è conclusa con l'invito a RFI Spa a voler approfondire la progettazione già effettuata seguendo gli indirizzi indicati dal Comune di Verona.

Il 27 giugno 2011 RFI Spa ha relazionato su tutti gli approfondimenti richiesti dal Gruppo di Lavoro. In sostanza è stato chiarito che è possibile interrare anche il binario attuale per circa 2 km, sia pure con una maggiore durata del cantiere. La nuova soluzione finale studiata è migliorativa, ma comporta un iter approvativo più impattante. Tale soluzione è fattibile da un punto di vista tecnico, ed è equivalente alla precedente rispetto agli eventuali abbattimenti di fabbricati necessari, da valutare ancora invece per quanto riguarda i costi.

RFI Spa ha fatto presente agli enti territoriali l'opportunità di dare una nuova destinazione di interesse pubblico alle aree rinvenienti dall'interrimento delle linee ferroviarie, messe a disposizione da RFI Spa.

Il 18 luglio 2011 si è tenuta la riunione conclusiva del Gruppo di Lavoro con il completamento del lavoro assegnato. RFI Spa ha consegnato ai componenti del gruppo la documentazione che contiene tutti gli approfondimenti, le analisi e le comparazioni richieste.

E' necessario definire l'intesa tra Rete Ferroviaria Italiana Spa, Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona sul tracciato individuato e sulle conseguenti azioni politiche.

Sulla base del lavoro fino a oggi svolto ho elaborato uno schema di intesa composto di n. 7 articoli e al quale sono allegati gli elaborati grafici predisposti da Rete

Ferroviana Italiana Spa.

Publicità della conferenza: il servizio competente procederà a pubblicizzare la convocazione, entro 5 giorni dalla data della lettera di convocazione, mediante comunicazione da effettuarsi all'Albo pretorio della Provincia di Verona e del Comune di Verona. Con le stesse modalità di cui sopra e per i dieci giorni successivi alla data di conclusione dei lavori della conferenza dei servizi lo stesso servizio darà pubblicità alle determinazioni assunte in sede di conferenza.

Il Presidente
Giovanni Miozzi

Protocollo di intesa
tra Regione Veneto, Provincia di Verona, Comune di Verona e Rete Ferroviaria Italiana Spa
per la rielaborazione del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale del tratto ferroviario compreso tra la Stazione di Pescantina e il nodo di Verona (Lotto 4) del progetto del Quadruplicamento della linea ferroviaria di Accesso sud alla galleria di Base del Brennero, Fortezza -Verona per la tratta che insiste nel territorio del Comune di Verona

tra

- la Regione Veneto, di seguito denominata "Regione", con sede in Venezia, Dorsoduro 3901, rappresentata da _____, il quale interviene nella presente Intesa nella sua qualità di _____ ;
- la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito denominata "RFI Spa", con sede in Roma Piazza della Croce Rossa 1, rappresentata da _____, il quale interviene nella presente Intesa sua qualità di _____ ;
- la Provincia di Verona, di seguito denominata "Provincia", con sede in Verona via Santa Maria Antica 1, rappresentata da _____, il quale interviene nella presente Intesa, nella sua qualità di _____ ;
- il Comune di Verona, di seguito denominato "Comune", con sede in Verona, Piazza Brà, rappresentato da _____, il quale interviene nella presente Intesa nella sua qualità di _____ ;

Premesso che:

- il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza -Verona di Accesso sud alla Galleria di Base del Brennero è tra le opere individuate dal Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato con Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, ai sensi dell'art. 1 della Legge 443/2001 "Legge Obiettivo";
- l'intervento di quadruplicamento è stato suddiviso in quattro lotti funzionali prioritari e tre lotti di completamento;
- i quattro lotti funzionali, sui quali verrà realizzato prioritariamente il quadruplicamento sono: la tratta Fortezza-Ponte Gardena (Lotto 1), la tratta Prato Isarco-Bronzolo (Lotto 2, Circonvallazione di Bolzano), la tratta Trento Nord-Trento sud (Lotto 3, Circonvallazione di Trento), la tratta Pescantina-Verona (Lotto 4, Innesto al nodo di Verona);
- i tre lotti di completamento sono: la tratta Ponte Gardena-Prato Isarco, la tratta Bronzolo-Trento Nord, la tratta Trento sud-Pescantina;
- la Deliberazione CIPE n. 130 del 6 aprile 2006 conferma che, in particolare, il Lotto 4 in oggetto ricade nel programma delle infrastrutture strategiche;
- il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale del Lotto 4 redatti da RFI Spa tramite Italferr Spa sono stati avviati alla procedura autorizzativa ai sensi del D.Lgs 190/02 il 5 giugno 2003;
- nell'ambito di tale iter, la Regione Veneto si è espressa rispetto alla Valutazione di Impatto Ambientale con delibera della Giunta Regionale n. 3138 del 23 ottobre 2003 e rispetto alla localizzazione urbanistica con delibera della Giunta Regionale n. 3213 del 15 ottobre 2004;
- nell'ambito del medesimo iter il Ministero per i Beni e Attività Culturali ha espresso il parere di competenza il 2 agosto 2004;

- nelle more dell'espressione del parere CIPE, nel marzo 2006 la Provincia ha ritenuto di dover avviare un approfondimento del tracciato ferroviario del Lotto 4, avendo raccolto le osservazioni del Comune e dei Comitati di alcuni quartieri cittadini. Allo scopo ha riunito la Regione, il Comune e RFI Spa proponendo *"un corridoio comune per la strada tangenziale ovest ed i quattro binari della linea ferroviaria del Brennero"* che prevede *"lo spostamento verso ovest del tracciato sia della linea storica e sia del quadruplicamento nel tratto tra il comune di Pescantina ed il forte Chievo con attraversamento più a monte del fiume Adige, passaggio in galleria tra l'aeroporto di Boscomantico e il forte austriaco. . . quadruplicamento ad ovest dell'abitato di S. Massimo fino al nuovo scalo merci di Quadrante Europa"*;
- nel giugno del 2006, alla luce di quanto condiviso con la Provincia, la Regione si è impegnata ad *"adeguare la posizione regionale alla nuova soluzione progettuale nell'ambito della citata procedura di Legge Obiettivo"*, così che il 31 agosto 2007 la Giunta Regionale del Veneto ha comunicato alla Provincia e al Comune che, viste le proposte progettuali pervenute *"ritiene di consultare formalmente le Amministrazioni interessate ai sensi e per gli effetti del citato art. 3 del D.Lgs 190/02 per l'invio al CIPE di un nuovo parere di competenza"*;
- nell'ambito della Convenzione stipulata il 13 ottobre 2008 tra la Regione, la Provincia e RFI Spa viene costituito un Gruppo di Progetto per approfondire lo studio di fattibilità della tratta in Provincia di Verona "Pescantina-Borghetto", che individua come attività prioritaria e propedeutica anche lo studio di approfondimento del Progetto Preliminare del Lotto 4: Pescantina – Verona; a tale scopo è stata incaricata la società di ingegneria GIRPA Spa della redazione di uno studio di fattibilità che viene consegnato il 3 novembre 2009;
- il 18 novembre 2010 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale del Lotto 1: "Fortezza - Ponte Gardena";

considerato che:

- a seguito sia delle osservazioni pervenute dagli Enti Territoriali sul Progetto Preliminare del 2003 e sia dalla disponibilità espressa dalla Regione nel 2006, nonché dell'incontro svoltosi in data 3 dicembre 2010 tra RFI, Regione, Provincia, Comune, RFI Spa ha espresso la propria disponibilità a valutare possibili soluzioni alternative di tracciato per la tratta Pescantina-Verona (Lotto 4), tra cui la soluzione in variante posta ad ovest dei quartieri Chievo e San Massimo;
- le Parti hanno, quindi, concordato di attivare un Gruppo di Lavoro, composto da tecnici di RFI Spa, della Regione, della Provincia e del Comune, coordinato da RFI Spa, per approfondire il tracciato di cui sopra e per individuare la soluzione ottimale da sviluppare successivamente a livello di preliminare;
- nel corso di successivi incontri, tenutisi tra dicembre 2010 e luglio 2011, il suddetto Gruppo di Lavoro ha individuato diverse ipotesi di tracciato planoaltimetrico delle quali RFI Spa, tramite Italferr Spa, ha studiato la fattibilità;
- nella riunione del 18 luglio 2011 del Gruppo di Lavoro, avuto riguardo agli esiti degli studi di fattibilità elaborati da RFI Spa, le Parti hanno convenuto che l'ipotesi in allegato al presente atto denominata "Corridoio B Ipotesi 2, contenuta nella planimetria allegata al presente atto, rappresenta la soluzione di tracciato plano-altimetrico rispettosa delle esigenze ferroviarie e ottimale;
- risulta pertanto necessario un formale atto di indirizzo condiviso dagli Enti Territoriali, finalizzato a individuare una diversa soluzione progettuale rispetto alla quale procedere per la revisione e il superamento delle precedenti deliberazioni, da fornire a RFI Spa quale riferimento per lo sviluppo del nuovo Progetto Preliminare del Lotto 4 in conformità alla volontà espressa da tutti gli Enti;

tutto ciò premesso si stipula e si conviene quanto segue:

Articolo 1

(Premesse)

1. Le premesse, i considerata e gli allegati di cui sopra costituiscono parte integrante del presente Atto.

Articolo 2

(Oggetto del Protocollo di Intesa)

1. Le Parti concordano che il nuovo Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale del Lotto 4 siano sviluppati avendo a riferimento la soluzione di tracciato planoaltimetrico, denominata Corridoio Ipotesi , i cui elaborati caratterizzanti sono parte integrale della presente Intesa.

2. Allo scopo sottoscrivono la presente Intesa che costituisce formale atto di indirizzo degli Enti Territoriali firmatari.

Articolo 3

(Impegni delle Parti)

1. La Regione si impegna a esprimere un nuovo parere rispetto a quelli espressi dalla Giunta Regionale nell'iter del 2003 e a sostenere il nuovo Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale durante l'iter approvativo ai sensi del D.Lgs. 163/2006, artt 165 e seguenti fino all'approvazione del CIPE coerente con la soluzione allegata.

2. RFI Spa si impegna a provvedere alla redazione del nuovo Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale coerente con la soluzione allegata al presente atto a propria cura e spese, mediante Italferr Spa, e al relativo inoltro alla procedura autorizzativa ai sensi del D.Lgs. 163/06, artt 165 e seguenti.

3. Il Comune e la Provincia si impegnano a sostenere il progetto negli ambiti di rispettiva competenza durante l'iter approvativo fino all'approvazione del CIPE quale progetto coerente con la soluzione indicata nella presente Intesa.

Articolo 4

(Termini di esecuzione)

1. La redazione del nuovo Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale sarà completato entro 12 (dodici) dalla firma del presente atto. La tempistica della progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori sarà determinata nell'ambito della progettazione preliminare.

Articolo 5

(Aree ferroviarie dismesse o libere dall'esercizio ferroviario)

1. Gli Enti Territoriali competenti definiranno le nuove destinazioni d'uso delle aree ferroviarie che risulteranno libere con la dismissione o l'interramento di tratti di linea esistente e del tracciato dei nuovi binari da realizzarsi, entro tre mesi dalla sottoscrizione del presente Protocollo di Intesa, in modo da consentirne il recepimento all'interno del Progetto Preliminare e relativo Studio di Impatto Ambientale.

2. Con successivi atti potranno essere definite le modalità e le condizioni per l'eventuale cessione dei diritti di proprietà e/o di uso di superficie delle aree ferroviarie dismesse al Comune.

Articolo 6

(Sottoscrizione)

1. Il presente Atto, viene sottoscritto dalle Parti e reso valido ed impegnativo:

- per la Regione, a seguito di deliberazione di n. del ,
- per la Provincia, a seguito di deliberazione di n. del ,
- per il Comune, a seguito di deliberazione di n. del .
- per R.F.I Spa con la sottoscrizione da parte del Referente di Progetto del Quadruplicamento Fortezza Verona in base al disposto citato in premesse.

Articolo 7

(Allegati)

1. Al presente Protocollo d'Intesa sono allegati i seguenti elaborati grafici:

Corridoio B: Planimetria Generale Ipotesi 1 e 2

Corridoio B: Sezioni caratteristiche Ipotesi 2

•

Letto, confermato e sottoscritto, lì.....

....., lì.....

Per la Regione del Veneto

Per la Provincia di Verona

Per il Comune di Verona

Per la Rete Ferroviaria Italiana Spa
