

Art. 3.

Tutela brevettuale

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14, comma 2, del decreto legislativo n. 219/2006 che impone di non includere negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale.

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla Società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

Roma, 6 luglio 2018

Il direttore generale: MELAZZINI

18A04786

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 22 dicembre 2017.

Programma delle infrastrutture strategiche. (Legge n. 443 del 2001). Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Padova. Primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (escluso nodo di Verona est). Approvazione del progetto definitivo e autorizzazione all'avvio della realizzazione per lotti costruttivi. (CUP J41E91000000009) (Delibera n. 84/2017).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001), e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

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 trans-europea dei trasporti (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE e 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;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1, include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», l'infrastruttura «Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)»;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 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 «Tratta AV/AC Verona - Padova»;

Considerato che la predetta infrastruttura è ricompresa nel secondo atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro tra Governo e Regione del Veneto sottoscritto il 6 novembre 2009 ed è confermata nella nuova Intesa generale quadro sottoscritta il 16 giugno 2011, come riportato nel parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2232;

Considerato che in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A., approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 18 maggio 2015, n. 158;

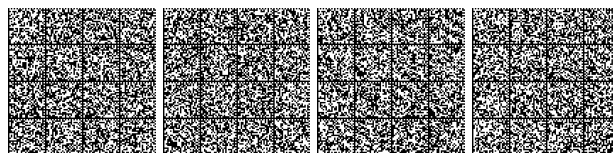
Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)», che abroga il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

Considerato che l'aggiornamento 2016 del predetto Contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, è stato approvato dall'art. 10, comma 1, del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225;

Considerato che con la Convenzione 15 ottobre 1991 la società Treno Alta Velocità S.p.A. (TAV) - successivamente fusa per incorporazione in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI S.p.A.) - ha affidato al Consorzio Iricav Due la progettazione e la realizzazione della linea AV/AC Verona - Venezia, successivamente ridotta alla tratta Verona - Padova;

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;

Visto il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che, all'art. 12, ha abrogato la revoca delle convenzioni tra TAV e i contraenti generali disposta con il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, trasferendone la titolarità, originariamente prevista in capo a TAV, a RFI S.p.A.;



Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), che - all'art. 2, commi da 232 a 234 - ha previsto che, con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari per i quali questo Comitato può autorizzare l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso Comitato, e visti in particolare:

a) il comma 232, che:

1) individua, quali requisiti dei citati progetti, l'inclusione nei corridoi europei *Trans European Network - Transportation* (TEN-T) e nel Programma delle infrastrutture strategiche, un costo superiore a 2 miliardi di euro, un tempo di realizzazione superiore a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo, l'impossibilità di essere suddivisi in lotti funzionali d'importo inferiore a 1 miliardo di euro;

2) subordina l'autorizzazione di questo Comitato all'avvio dei lotti costruttivi a una serie di condizioni, tra cui:

i. l'esistenza di una relazione a corredo del progetto definitivo dell'intera opera che indichi le fasi di realizzazione per lotti costruttivi nonché il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali;

ii. l'aggiornamento - per i lotti costruttivi successivi al primo - di tutti gli elementi della stessa relazione;

iii. l'acquisizione, da parte del Contraente generale o dell'affidatario dei lavori, dell'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i succitati decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, nonché a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi;

3) precisa che dalle determinazioni assunte da questo Comitato non devono derivare, in ogni caso, nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria;

b) il comma 233, il quale stabilisce che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, questo Comitato assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, per il finanziamento dei successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma;

c) il comma 234, il quale stabilisce che l'Allegato infrastrutture al documento di programmazione economico-finanziaria, ora «Documento di economia e finanza», dia distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il cui completamento questo Comitato deve assegnare le risorse secondo quanto previsto dal richiamato comma 233;

Vista la legge 27 dicembre 2013, n. 147, «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge di stabilità 2014), che all'art. 1, comma 76, stabilisce che:

a) le tratte Brescia - Verona - Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità - AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice - Orsara e la tratta Frasso Telesino - Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli - Bari sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191;

b) questo Comitato può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere;

c) a tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029;

d) a valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato;

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;

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

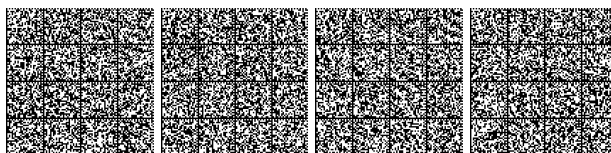
a) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

b) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito 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;

c) la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 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;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola 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;

b) la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 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* n. 234 del 2011 e la relativa errata correge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, «Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture» (c.d. nuovo Codice dei contratti pubblici) e seguenti modificazioni che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e seguenti modificazioni, regolando anche il relativo periodo transitorio;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato - su proposta del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) - ha approvato lo schema di protocollo di legalità che la stazione appaltante deve stipulare con la Prefettura UTG competente e con il contraente generale o concessionario che risulti aggiudicatario dei lavori di realizzazione di infrastrutture strategiche, e visto il protocollo operativo stipulato, ai sensi di detta delibera, nel mese di settembre 2015 per il monitoraggio dei flussi finanziari relativi al progetto Terzo valico dei Giovi;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato - all'interno di quest'ultimo organismo inter-istituzionale dello Stato - tutte le competenze del previgente CCASGO;

Visti i seguenti articoli del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e successive modificazioni:

a) 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;

b) 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;

c) l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 deliberazioni 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;

d) 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;

e) 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:

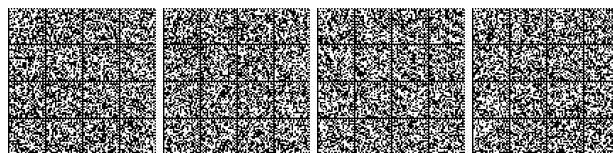
1) il medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016 si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

2) per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

3) le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere 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 previgente 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;

Considerato che al progetto «collegamento ferroviario linea AV/AC Verona - Padova», alla luce delle sopracitate disposizioni e, in particolare, di quanto previsto al citato art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del predetto decreto legislativo n. 50 del 2016, risultano applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, che sopprime la Struttura tecnica di missione di cui al decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e trasferisce i compiti di cui all'art. 3 del citato decreto alle direzioni generali competenti del medesimo Dicastero,



alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della Relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 94 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 2016, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova», limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova;

Vista la delibera 10 novembre 2014, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 57 del 2015, con la quale questo Comitato ha disposto la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, apposto con la delibera n. 94 del 2006, sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento «Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova», limitatamente alle tratte di prima fase, tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova;

Considerato che in data 7 agosto 2017 questo Comitato ha espresso parere sullo schema di «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti» tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 Verona - Padova: Verona - bivio Vicenza - 1° lotto funzionale» articolato in tre lotti costruttivi, con un costo di 3.140 milioni di euro, che non tiene conto di eventuali ribassi in fase di aggiudicazione, e con copertura finanziaria complessiva di 1.364 milioni di euro;

Vista la nota 26 luglio 2017, n. 29861, a firma del Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la quale è stato chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato dell'argomento concernente il progetto definitivo dell'«Asse ferroviario Mediterraneo - Linea AV/AC Verona - Padova 1° Lotto funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso nodo Verona est)» ed è stata trasmessa la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 16 ottobre 2017, n. 6132, 2 novembre 2017, n. 6469, e 7 novembre 2017, n. 6617, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti e/o ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria concernente l'argomento;

Preso atto, con riferimento alla approvazione del progetto definitivo del primo lotto funzionale della linea AV/AC Verona - bivio Vicenza, che sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

a) la linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova costituisce parte della sezione Brescia - Venezia sulla linea Torino-Trieste, nell'ambito dei progetti individuati per il Corridoio Mediterraneo della rete centrale europea nel settore dei trasporti (TEN-T);

b) il Corridoio Mediterraneo, in territorio italiano, si connette con il Corridoio Reno Alpi, mediante i nodi di Milano e Novara, con il Corridoio Scandinavia - Mediterraneo, mediante il nodo di Verona, e con il Corridoio Baltico - Adriatico, mediante i nodi di Padova e Cervignano del Friuli;

c) questo Comitato, con la delibera n. 94 del 2006, ha approvato il progetto preliminare della linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova, limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova;

d) la stessa delibera n. 94 del 2006 prevedeva, nell'allegato prescrizioni e raccomandazioni, che in generale l'intervento dovesse essere realizzato in due fasi funzionali, di cui la prima consistente nella realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova, come previsto nel progetto preliminare approvato;

e) le medesime prescrizioni disponevano che la prima fase funzionale prevedesse inoltre, tra l'altro, la realizzazione della tratta AV/AC tra Montebello Vicentino e Vicenza, sostitutiva della così detta «interconnessione di Vicenza ovest», prevista nel progetto preliminare presentato dal soggetto aggiudicatore e che il tracciato di detta tratta AV/AC dovesse correre, per una prima porzione, in affiancamento all'autostrada A4 Milano - Venezia e, successivamente, dovesse affiancarsi all'attuale linea ferroviaria Verona - Padova, ottenendo un quadruplicamento della stessa fino all'esistente impianto della stazione di Vicenza;

f) per quanto concerne la seconda fase funzionale dell'opera all'epoca è stato solo indicato il corridoio nell'ambito del quale collocare il tracciato della nuova linea AV/AC, senza procedere alla formale localizzazione urbanistica ed alla valutazione della compatibilità ambientale e alla conseguente approvazione da parte di questo Comitato;

g) nell'ambito del corridoio individuato la soluzione preferita consisteva nella realizzazione di un nuovo tracciato che sotto-attraversasse in galleria la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e proseguisse in affiancamento alla ferrovia esistente per Lerino e Grisignano di Zocco e che detta soluzione è stata tradotta in una prescrizione della citata delibera n. 94 del 2006;

h) la legge n. 147 del 2013 ha individuato le tratte della Brescia - Verona - Padova della linea ferroviaria Milano - Venezia tra le opere da realizzare con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della legge n. 191 del 2009 e in particolare che questo Comitato può approvare il progetto definitivo e autorizzare l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi in quanto sussistono disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere;

i) in esito ai lavori di un tavolo tecnico istituito nel 2012 dal MIT, anche a seguito della sottoscrizione dell'Intesa generale quadro del 16 giugno 2011, è stato sottoscritto il Protocollo di intesa del 29 luglio 2014 tra il MIT, la Regione del Veneto, RFI S.p.A., il Comune di Vicenza e la C.C.I.A.A. di Vicenza, con le quali le parti hanno convenuto, al fine di ridurre i costi di realizzazione dell'opera, di adottare una diversa soluzione di tracciato rispetto a quanto previsto dalla delibera n. 94 del 2006 per la tratta Montebello Vicentino - Vicenza che prevede:

1) attraversamento del territorio vicentino in affiancamento all'esistente linea storica Milano - Venezia;



2) eliminazione della galleria Altavilla Vicentina (ad ovest di Vicenza) e del sotto-attraversamento di Vicenza;

3) realizzazione delle nuove stazioni «Vicenza Fiera» e «Vicenza Tribunale»;

4) interrimento della linea storica e della linea AV/AC in «zona Ferrovieri» quale intervento di ricucitura urbana;

5) realizzazione di una nuova linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica e di una nuova viabilità denominata «gronda sud»;

j) nel mese di novembre 2014 ha preso l'avvio la progettazione definitiva delle due sub-tratte Verona - Montebello Vicentino e Montebello Vicentino - Vicenza, comprensiva della variante di tracciato per l'attraversamento di San Bonifacio, in linea con lo studio di prefattibilità già predisposto e presentato dall'Amministrazione comunale di San Bonifacio e nel quale si privilegia il passaggio della linea AV/AC a sud dell'edificato;

k) nel 2015 è stato sottoscritto apposito protocollo d'intesa tra il MIT, la Regione del Veneto, RFI S.p.A., le Province di Verona e di Vicenza, i Comuni di San Bonifacio, di Belfiore, e di Lonigo, per la «redazione del progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Torino - Venezia, tratta Verona - Montebello Vicentino, nei Comuni di Belfiore, San Bonifacio e Lonigo»;

l) a seguito del finanziamento di 90 milioni di euro disposto ai sensi del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 11 novembre 2014, n. 164, e dal relativo decreto attuativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 14 novembre 2014, n. 498, e delle condizioni di revoca dello stesso, RFI S.p.A. ha trasmesso il 31 dicembre 2014 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Accordo sottoscritto con il contraente generale relativo alla progettazione definitiva della tratta Verona-Vicenza, articolata nei seguenti sub-lotti:

1) primo sub-lotto Verona - Montebello Vicentino, da progettare in conformità al progetto preliminare approvato con la delibera n. 94 del 2006;

2) secondo sub-lotto Montebello Vicentino - Vicenza da progettare avendo a riferimento lo studio di fattibilità per l'attraversamento del territorio vicentino redatto da Italferr S.p.A. nel 2014, approvato dalla Regione del Veneto e dal Comune di Vicenza nel 2015;

m) il progetto definitivo elaborato da Iricav Due ha evidenziato oneri eccedenti quelli previsti dallo studio di fattibilità per l'attraversamento di Vicenza sia per l'introduzione di ulteriori opere non previste sia per le difficoltà realizzative in ambito urbano e che si è resa quindi necessaria la ricerca di una nuova soluzione progettuale;

n) RFI S.p.A. si è quindi impegnata:

1) a limitare l'estensione del primo lotto funzionale della linea AV/AC Verona - Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza, prevedendo l'innesto della nuova linea AV/AC sulla linea storica con l'inserimento di un apposito bivio a raso a circa 4,4 km a ovest del fabbricato viaggiatori della stazione di Vicenza, ovvero alla progressiva chilometrica (p.k.) 44+250;

2) ad inoltrare al MIT, entro il 30 ottobre 2015, il progetto definitivo del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza, al fine di adempiere all'avvio dell'iter autorizzativo nei termini indicati dalla citata legge n. 164 del 2014 e successive modificazioni;

o) con *Addendum* al protocollo di intesa del luglio 2014, del 30 ottobre 2015, le parti hanno convenuto, di riarticolare l'opera in tre lotti funzionali distinti;

p) con il Contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., inclusi i relativi aggiornamenti, la linea AV/AC Verona - Padova è stata conseguentemente articolata in tre lotti funzionali distinti:

1) primo lotto funzionale: Verona - bivio Vicenza;

2) secondo lotto funzionale: attraversamento di Vicenza;

3) terzo lotto funzionale: Vicenza - Padova;

q) con lo stesso contratto di programma 2012-2016 sono stati, inoltre, allocati 1.364 milioni di euro sul primo lotto funzionale e 150 milioni di euro sul secondo lotto funzionale;

r) nel passaggio dal preliminare al definitivo il progetto, oltre a recepire le prescrizioni della delibera n. 94 del 2006, è stato oggetto di alcuni interventi di ottimizzazione in aderenza alla normativa sopravvenuta, a specifiche richieste degli enti locali e enti interferiti, a nuove esigenze legate ad una migliore qualificazione del ciclo di lavorazione;

s) il suddetto primo lotto funzionale è stato a sua volta suddiviso in due sub-lotti, il primo da Verona, progressiva chilometrica (p.k.) 0+000, a Montebello Vicentino, p.k. 32+525, e il secondo da Montebello Vicentino, p.k. 32+525, a bivio Vicenza, p.k. 44+250, al fine di consentire l'innesto della linea AV/AC sulla linea storica esistente;

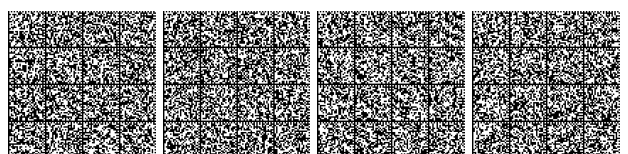
t) il tracciato del primo sub-lotto funzionale si sviluppa secondo quanto previsto dal progetto preliminare tra la p.k. 0+000 e la p.k. 12+725 e prosegue in variante di tracciato, mentre il secondo sub-lotto funzionale è interamente in variante di tracciato;

Considerato, che oggetto della presente delibera è l'approvazione del progetto definitivo del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza, compreso tra le p.k. 0+000, corrispondente all'uscita dalla stazione di Verona Porta Vescovo, e la p.k. 44+250, situata poco dopo la fermata di Altavilla Vicentina e in corrispondenza del bivio Vicenza, sulla linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova, di competenza del contraente generale;

Considerato che l'approvazione esclude il nodo di Verona est, di competenza di RFI S.p.A.;

Preso atto, con riferimento alle varianti sostanziali, che:

a) i nuovi elementi progettuali, considerati come varianti progettuali sostanziali, sono stati formalmente riproposti nello Studio di impatto ambientale e sottoposti alla procedura di cui all'art. 167, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006;



b) le varianti progettuali sostanziali, sottoposte a nuova valutazione di impatto ambientale, riguardano:

1) la c.d. variante di San Bonifacio dalla p.k. 12+725 alla p.k. 29+842,31, per una lunghezza di circa 17 km, localizzata nel primo sub-lotto funzionale;

2) il tracciato tra la p.k. 32+525 e la p.k. 44+250 che si sviluppa all'interno del corridoio individuato dalle prescrizioni della delibera n. 94 del 2006, costituente il secondo sub-lotto funzionale;

3) il piano di utilizzo del materiale da scavo, anche piano di utilizzo delle terre - P.U.T., di cui al decreto emanato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 agosto 2012, n. 161, «regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo», relativo all'intero primo lotto funzionale;

4) i tracciati degli elettrodotti e cavidotti afferenti alla linea AV/AC;

5) la cantierizzazione e i siti di produzione inerti e recupero ambientale;

6) le opere connesse afferenti alla linea AV/AC relative al secondo sub-lotto funzionale;

c) il tracciato della variante di San Bonifacio ha comportato un incremento di sviluppo rispetto alla soluzione del progetto preliminare di circa 645 m;

d) il tracciato della variante tra la p.k. 32+525 e la p.k. 44+250 è stato definito dopo avere recepito le prescrizioni e le osservazioni contenute nella D.D.R. n. 1 del 21 gennaio 2015 della Regione del Veneto;

e) in conseguenza di questi presupposti sono stati modificati il progetto della stazione Montebello Vicentino e l'adeguamento del tracciato ferroviario in corrispondenza della stazione di Montecchio Maggiore, oltre che il progetto dell'incrocio con la A4 in posizione intermedia tra le due stazioni;

f) il tracciato della variante tra la p.k. 32+525 e la p.k. 44+250 nel tratto iniziale è in affiancamento a sud della linea storica Milano - Venezia, la quale è a sua volta in variante con spostamento e adeguamento della fermata di Montebello Vicentino, adeguatamente integrata con il nuovo viadotto Montebello;

g) dalla p.k. 35+800 alla p.k. 39+100 la linea AV/AC va ad occupare il sedime della linea storica, comportando lo spostamento in variante di quest'ultima e in detto tratto il corridoio ferroviario è interessato da due nuovi interventi infrastrutturali, il nuovo svincolo di Montecchio dell'Autostrada A4 Milano - Venezia e la relativa autostazione, a carico della Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., e il Sistema delle tangenziali venete - SI.TA.VE;

h) la nuova sede della linea storica, a nord della linea AV/AC, necessiterà della costruzione di un nuovo manufatto di sotto-attraversamento autostradale;

i) le opere connesse alla realizzazione del tratto tra la p.k. 32+525 e la p.k. 44+250, sono le seguenti:

1) adeguamento della viabilità di via Fara, accesso alla stazione di Montebello Vicentino;

2) nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore come collegamento diretto tra la strada regionale 11 e la strada provinciale 34;

3) adeguamento della strada provinciale 34 del Melaro;

4) viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore;

j) con riferimento agli elettrodotti e cavidotti in variante è prevista per quanto concerne:

1) il primo sub-lotto funzionale, la realizzazione delle nuove sottostazioni elettriche di conversione di San Martino Buonalbergo, Belfiore e Locara e delle relative opere di alimentazione;

2) il secondo sub-lotto funzionale la realizzazione dell'elettrodotto «Montebello» di connessione alla nuova sotto-stazione elettrica - SSE di Montebello e del cavidotto «Altavilla» di connessione alla futura SSE di Altavilla;

k) il progetto della cantierizzazione individuato nel progetto preliminare, in ottemperanza agli indirizzi contenuti nella delibera n. 94 del 2006, è stato rivisto al fine di definire in modo più compiuto il processo di cantierizzazione che da un lato tenesse conto delle esigenze di realizzazione della linea ferroviaria e dall'altro salvaguardasse i caratteri ambientali del contesto territoriale interessato dai lavori;

l) la variante plano-altimetrica tra la p.k. 32+525 e la p.k. 44+250 ha di fatto comportato una revisione dell'intero progetto di cantierizzazione in termini organizzativi, localizzativi e dimensionali;

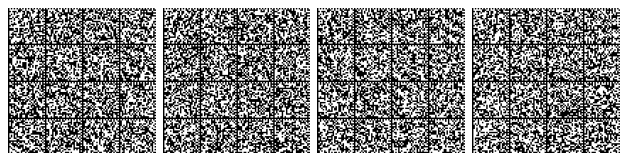
m) per il primo sub-lotto funzionale le modifiche concernono lo spostamento e la nuova configurazione di layout di cantieri nei tratti in cui il tracciato coincide con quello del progetto preliminare e la realizzazione di nuovi cantieri per il tratto della variante di San Bonifacio, mentre per il secondo sub-lotto funzionale è prevista la realizzazione di 6 cantieri;

n) con riferimento ai siti di produzione inerti e recupero ambientale, sono stati individuati come aree per l'approvvigionamento di materiali inerti necessari alla realizzazione delle opere e successivo reimpiego del materiale idoneo proveniente dagli scavi, i siti di cava la Gualda, cava di Zevio loc. via Sabbionara e cava di prestito di Zevio loc. Diga;

o) in corso di redazione del progetto definitivo è stato redatto il Piano di utilizzo dei materiali da scavo, oggetto di valutazione di impatto ambientale al pari delle varianti sostanziali di cui sopra;

p) in seguito l'accoglimento di una prescrizione formulata dalla Regione del Veneto, fatta propria dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e accolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, concernente l'integrale acquisizione da mercato del materiale inerte, ha reso necessario l'aggiornamento del Piano di utilizzo dei materiali da scavo in coerenza con la suddetta prescrizione;

q) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi disposto, nella prescrizione n. 1 dell'Allegato prescrizioni e raccomandazioni, che il Piano di utilizzo dei materiali da scavo dovrà essere ripresentato tempestivamente - 90 giorni prima della presentazione del progetto esecutivo - al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al fine di consentire la verifica di conformità del piano stesso alla prescrizione di utilizzare solo cave di mercato;



r) il progetto definitivo è integrato dalla relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e l'ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera n. 94 del 2006;

Preso atto, con riferimento agli aspetti amministrativo-procedurali, che:

a) il progetto definitivo del primo lotto funzionale di competenza del Contraente generale è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 30 ottobre 2015 e la consegna del progetto a tutte le amministrazioni interessate è stata completata in data 2 febbraio 2016;

b) Italfer S.p.A., in nome e per conto del soggetto aggiudicatore, in data 28 novembre 2015, ha dato avvio al procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità con la pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento su due testate giornalistiche, di cui La Repubblica a diffusione nazionale e Corriere del Veneto a diffusione locale;

c) la conferenza di servizi è stata convocata il 7 marzo 2016 e si è tenuta il 23 marzo 2016;

d) il Consorzio Iricav Due in data 30 gennaio 2016 ha provveduto all'avviso dell'avvenuto deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la consultazione pubblica sul quotidiano a diffusione nazionale La Repubblica e sui quotidiani a diffusione regionale L'Arena e Corriere del Veneto, integrato con avviso dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa richiesta dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS tramite la pubblicazione degli avvisi al pubblico in data 23 e 24 maggio 2016 sul quotidiano a diffusione nazionale La Repubblica e sui quotidiani a diffusione regionale L'Arena e Corriere del Veneto;

e) il Consorzio Iricav Due, in data 1° febbraio 2016, ha presentato l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 167, comma 5, e dell'art. 183 del decreto legislativo n. 163 del 2006 per le opere in variante rispetto al progetto preliminare, e per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni impartite dalla delibera n. 94 del 2006 di approvazione del progetto preliminare;

f) la Regione del Veneto ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il proprio parere nell'ambito della conferenza di servizi, con nota n. 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016;

g) la stessa Regione del Veneto con deliberazione della Giunta regionale n. 1595 del 10 ottobre 2016 ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni e raccomandazioni sul progetto definitivo del primo lotto funzionale nell'ambito delle procedure di valutazione dell'impatto ambientale regionale;

h) la medesima Giunta regionale della Regione del Veneto, con deliberazione n. 1232 del 1° agosto 2017, ha inoltre espresso anche il parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo del 1° lotto funzionale;

i) il Ministero dei beni e delle attività culturali e del truisimo, in data 23 giugno 2016, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti parere positivo con prescrizioni all'istanza di VIA per le opere in variante ai sensi dell'art. 167, comma 5, e dell'art. 183 del citato de-

creto legislativo n. 163 del 2006 e all'istanza di verifica di ottemperanza di cui agli articoli 166 e 185, commi 4 e 5 del medesimo decreto legislativo n. 163 del 2006;

j) il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con determina della Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali n. 472 del 29 dicembre 2016, si è espresso sulla positiva conclusione della procedura di Verifica di ottemperanza del progetto definitivo del primo lotto funzionale nelle parti comprese tra la p.k. 0+000 e la p.k. 12+725 e tra la p.k. 29+482 e la p.k. 32+525 sulla base del parere n. 2233 del 2016 della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

k) la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS dello stesso Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si è espressa con il parere n. 2232 del 25 novembre 2016 sulla istanza di valutazione di impatto ambientale e in particolare:

1) con riferimento al Piano di utilizzo dei materiali da scavo ha ritenuto che il proponente dovesse provvedere ad una revisione dello stesso da redigere 90 giorni prima della presentazione del progetto esecutivo per la sua approvazione da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, formulando le relative prescrizioni;

2) ha espresso parere positivo condizionato all'ottemperanza di prescrizioni ai fini della compatibilità ambientale delle parti in variante, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base della parere stesso, si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle variazioni medesime;

l) il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto n. 45/16, emendato durante l'assemblea generale del 31 marzo 2017, ha espresso parere sulla base degli esiti dell'istruttoria svolta dalla Commissione relatrice, la quale ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

m) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali ha trasmesso parere con nota n. 0013606 del 21 luglio 2017;

n) la documentazione istruttoria dà conto degli elaborati di progetto relativi alle interferenze e agli espropri;

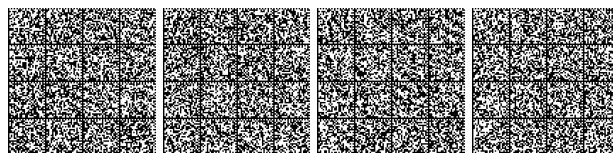
o) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttoria, in merito alle prescrizioni e raccomandazioni da allegare alla delibera che ha pienamente o parzialmente accolto;

Preso atto, con riferimento agli aspetti attuativi, che:

a) il Soggetto aggiudicatore, ai sensi del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, è individuato in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

b) la progettazione definitiva e la realizzazione dell'infrastruttura è affidata al Contraente generale Iricav Due in forza della citata convenzione del 1991;

c) il CUP assegnato all'opera è J41E91000000009;



d) le parti si impegnano al rispetto degli obblighi in materia di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Preso atto, con riferimento agli aspetti finanziari, che:

a) il costo a vita intera del progetto definitivo del lotto funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso nodo di Verona *est*) di competenza del Contraente generale, presentato in conferenza dei servizi è pari a 2.410 milioni di euro, al netto dell'IVA;

b) per effetto del recepimento delle prescrizioni il costo a vita intera si è attestato a 2.713 milioni di euro, ed è così articolato:

importi in milioni di euro

Oggetto	Costo del progetto definitivo presentato in conferenza di servizi	Costo del progetto definitivo in approvazione	Differenza
Opere civili	1.688	1.328	-360
Armamento	82	89	7
Impianti tecnologici	221	218	-3
Espropri		316	316
Progettazione definitiva		20	20
Prezzo forfettario contraente generale ante prescrizioni	1.991	1.971	-20
Adeguamento monetario e garanzie a rimborso	57	62	5
Sub-totale valutazione tecnica dei lavori	2.048	2.033	-15
Imprevisti	176	118	-58
Ingegneria Italferr	66	82	16
Costi di struttura RFI e altri oneri	82	82	0
Sub-totale somme a disposizione	324	282	-42
Oneri connessi alle opere di ristoro socio-ambientali	38	39	1
Altre prescrizioni di enti/amministrazioni in conferenza di servizi		359	359
Sub-totale prescrizioni enti/amministrazioni	38	398	360
Totale generale	2.410	2.713	303

c) la voce «adeguamento monetario» di 62 milioni di euro, è stata calcolata in ottemperanza a quanto riportato nella deliberazione della Corte dei conti n. SCCLEG/38/2015/PREV, relativa al Terzo valico dei Giovi, con la quale è stato eliminato l'adeguamento relativo al ritardato finanziamento dell'opera o di lotti successivi, mentre restano considerati gli altri diversi casi di adeguamento monetario contrattualmente previsti e stabiliti nell'Atto integrativo che sarà sottoscritto nel 2018 da RFI S.p.A. e Iricav Due;

d) l'adeguamento monetario viene conteggiato, dalla data di stipula dell'Atto integrativo sino al momento dell'esecuzione dei lavori, nella misura in cui ecceda il 5% dell'indice di aumento dei prezzi ISTAT e senza che si possano produrre duplicazioni;

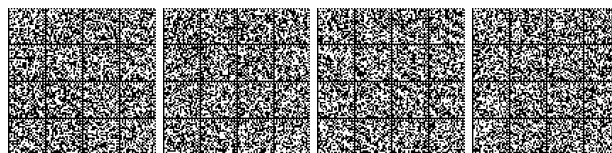
e) i casi di adeguamento monetario attualmente previsti nella bozza di Atto integrativo alla Convenzione TAV (RFI) - Cepav Due/ENI del 15 ottobre 1991 sono:

- 1) Adeguamento monetario per naturale decorrenza del tempo;
- 2) Adeguamento monetario per ritardi dovuti a «Eventi di Forza Maggiore»;
- 3) Adeguamento monetario per ritardi dovuti a «Varianti»;
- 4) Adeguamento monetario per ritardi dovuti a «Inadempimenti di RFI»;

f) l'importo di 359 milioni di euro derivante dalla valorizzazione delle prescrizioni è così articolato:

1) 153 milioni di euro per le prescrizioni rese dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per la gestione dei siti di fornitura dei materiali inerti e di conferimento dei materiali di scavo, di cui alla citata determina direttoriale del 29 dicembre 2016;

2) 90 milioni di euro per le prescrizioni rese dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare relative all'estensione della fascia di studio per gli interventi di mitigazione acustica e dei criteri per la valutazione del rumore conseguente alla concorsualità tra diverse infrastrutture di trasporto;



3) 19 milioni di euro per ulteriori prescrizioni rese dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare relative a vibrazione e al progetto di monitoraggio ambientale;

4) 54 milioni di euro per prescrizioni rese dagli enti territoriali e/o dai soggetti gestori dei servizi interferiti;

5) 33 milioni di euro per oneri connessi alle richieste della Concessionaria autostradale A4;

6) 10 milioni di euro per le osservazioni afferenti al parere emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenute accoglibili dal MIT;

g) le risorse complessivamente assegnate al primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza sono pari a 1.364 milioni di euro di cui:

1) 1.274 milioni di euro a valere sulle risorse del capitolo 7122 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rinvenienti da finanziamenti diversi e allocate nel contratto di programma - parte investimenti - aggiornamento 2016 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. sul primo lotto funzionale della linea AV/AC Verona - Padova;

2) 88,97 milioni di euro a valere sulle risorse assegnate all'opera dal citato decreto-legge n. 133 del 2014 e ugualmente allocate sul primo lotto funzionale, considerato che il decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze del 13 settembre 2017, n. 426, ha ridotto di 1,03 milioni di euro la somma inizialmente prevista di 90 milioni di euro;

3) 1,03 milioni di euro a valere sul finanziamento del primo lotto costruttivo del secondo lotto funzionale «attraversamento di Vicenza», con corrispondente riduzione del relativo finanziamento da 150 milioni (previsti dal contratto di programma RFI - aggiornamento 2016) a 149 milioni, da reintegrare al primo aggiornamento del contratto di programma con RFI S.p.A.

h) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti afferma che le suddette risorse sono destinate per l'importo di 984 milioni di euro alla copertura finanziaria parziale del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza - escluso nodo di Verona est, e per l'importo di 380 milioni di euro alla copertura finanziaria del nodo di Verona est;

Preso atto, inoltre, con riferimento all'evoluzione economica del progetto, che:

a) il costo a vita intera della linea AV/AC Verona - Padova, sub-tratta Verona-Vicenza incluso nodo di Verona est, come risultante dal contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti - aggiornamento 2015 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., è stato pari a 4.153 milioni di euro, senza indicazione di divisione in lotti funzionali;

b) il costo a vita intera della linea AV/AC Verona - Padova, primo lotto funzionale Verona-Vicenza, come risultante dal contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti - aggiornamento 2016 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., è stato pari a 2.790 milioni di euro;

c) il costo a vita intera della linea AV/AC Verona - Padova, primo lotto funzionale Verona-Vicenza, come risultante dal contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti - tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., è stato fissato a 3.140 milioni di euro, con suddivisione in:

1. primo lotto costruttivo per 984 milioni di euro;
2. secondo lotto costruttivo 1.776 milioni di euro;
3. nodo di Verona est 380 milioni di euro;

d) il costo a vita intera della linea AV/AC Verona - Padova, primo lotto funzionale Verona-Vicenza con articolazione nelle tre fasi sopra descritte al punto c) punti 1, 2 e 3, come risultante da ultimo nella relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inoltrata con la sopra citata nota 26 luglio 2017, n. 29861, è infine determinato in 3.093 milioni di euro così articolato:

1. primo lotto funzionale Verona-bivio Vicenza, escluso nodo di Verona est, 2.713 milioni di euro di cui:

i. primo lotto costruttivo 984 milioni di euro;

ii. secondo lotto costruttivo 1.729 milioni di euro, con un risparmio ed una conseguente pari riduzione dell'importo contrattualizzato rispetto a quello previsto nel Contratto di Programma 2017-2021 pari a 47 milioni di euro;

2. nodo di Verona est, 380 milioni di euro;

e) il costo del primo lotto funzionale, escluso il nodo di Verona est, di cui con la presente delibera si approva il progetto definitivo, è pertanto pari a 2.713 milioni di euro;

Preso atto, inoltre, con riferimento alla autorizzazione all'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, che:

a) il soggetto aggiudicatore RFI S.p.A. ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la relazione illustrativa della realizzazione della linea AV/AC Verona - Padova per lotti costruttivi e che detta relazione risponde ai requisiti di cui alla lettera b) del comma 232 del citato art. 2 della legge n. 191 del 2009 in quanto indica le fasi di realizzazione per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti costruttivi e i connessi fabbisogni finanziari annuali;

b) la relazione descrive le fasi di realizzazione per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori e i relativi fabbisogni annuali relativamente alla sola tratta Verona - bivio Vicenza di competenza del Contraente generale Iricav Due, con esclusione del nodo di Verona est, di competenza di RFI S.p.A.;

c) i lavori relativi all'intera infrastruttura possono essere ripartiti in lotti costruttivi, come riportato nella tabella seguente, che fornisce anche indicazioni sui relativi importi e sulle attuali disponibilità finanziarie:



importi in milioni di euro

	Costo	Disponibilità
Primo lotto funzionale tratta Verona - Vicenza	2.713	984
Primo lotto costruttivo	984	984
Secondo lotto costruttivo	1.729	0
Nodo di Verona est	380	380
Secondo lotto funzionale attraversamento di Vicenza	805	149
Primo lotto costruttivo	150	149
Secondo lotto costruttivo	655	0
Terzo lotto funzionale tratta Vicenza-Padova	1.316	0
Totale complessivo	5.214	1.513

d) sono disponibili, pertanto, per la linea AV/AC Verona - Padova, 1.513 milioni di euro di cui 984 sono stati destinati alla copertura finanziaria del primo lotto costruttivo del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza, escluso nodo di Verona est, mentre le restanti risorse sono destinate al nodo di Verona est per 380 milioni di euro e al secondo lotto funzionale per residui 149 milioni di euro;

e) relativamente ai requisiti di cui al citato art. 1, comma 76 della legge n. 147 del 2013 e di cui al citato art. 2, commi 232 - 233, della legge n. 191 del 2009:

1) le tratte Brescia - Verona - Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità - AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice - Orsara e la tratta Frasso Telesino - Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli - Bari sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191;

2) sussistono disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere;

3) l'opera è inclusa nel Corridoio Mediterraneo della rete centrale nel settore dei trasporti (TEN-T)»;

4) l'opera è inclusa nel Programma delle infrastrutture strategiche;

5) l'opera ha un costo superiore a 2 miliardi di euro;

6) l'opera ha tempi di realizzazione superiori a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo;

7) la copertura finanziaria del primo lotto funzionale alla data odierna, pari a 984 milioni di euro, costituisce più del 10 per cento del costo aggiornato complessivo dell'opera ferroviaria legata alla linea Verona-Vicenza;

9) il primo lotto funzionale comporta un importo complessivo residuo da finanziare pari a 1.729 milioni di euro milioni di euro, corrispondente all'intero costo del secondo lotto costruttivo del primo lotto funzionale tratta Verona-Vicenza, escluso nodo di Verona est;

10) il Contraente generale Iricav Due, con atto di impegno del 30 ottobre 2015, ha rinunciato a qualunque pretesa risarcitoria nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi;

f) che il cronoprogramma delle attività, riportato nell'allegato 3 alla presente delibera, prevede una durata complessiva delle attività realizzative di circa 6 anni e 8 mesi a partire dalla data di stipula dell'Atto integrativo alla convenzione vigente tra RFI S.p.A. e Iricav Due;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato di cui alla delibera del 30 aprile 2012, n. 62;

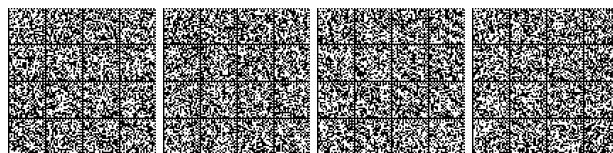
Vista la nota 22 dicembre 2017, n. 6245-P, predisposta per la seduta del Comitato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, così come integrata dalle osservazioni del Ministero dell'economia e delle finanze, acquisite in seduta ed entrambe poste a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1 Approvazione del progetto definitivo.

Le disposizioni del presente punto 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, e in particolare degli articoli del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 riportati per le singole disposizioni.



1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della nuova linea AV/AC Verona - Vicenza - Padova limitatamente al primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza - escluso il Nodo di Verona est - di competenza del Contraente generale Iricav Due - ad eccezione delle parti in variante di cui al punto 1.2;

1.2 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della nuova linea AV/AC Verona - Vicenza - Padova limitatamente al primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza - escluso il Nodo di Verona est - di competenza del Contraente generale Iricav Due, limitatamente alle seguenti parti in variante rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera n. 94 del 2006 e oggetto del citato parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 2232 del 25 novembre 2016:

a) la c.d. variante di San Bonifacio dalla p.k. 12+725 alla p.k. 29+842,31, per una lunghezza di circa 17 km, localizzata nel primo sub-lotto funzionale;

b) il tracciato tra la p.k. 32+525 e la p.k. 44+250 che si sviluppa all'interno del corridoio individuato dalle prescrizioni della delibera n. 94 del 2006, costituente il secondo sub-lotto funzionale;

c) il Piano di utilizzo del materiale da scavo di cui al decreto emanato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 agosto 2012, n. 161, «regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo», relativo all'intero primo lotto funzionale;

d) i tracciati degli elettrodotti e cavidotti afferenti alla linea AV/AC;

e) la cantierizzazione e i siti di produzione inerti e recupero ambientale;

f) le opere connesse afferenti alla linea AV/AC relative al secondo sub-lotto funzionale;

1.3 Le approvazioni di cui ai punti 1.1 e 1.2 sostituiscono ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nei progetti approvati.

1.4 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, l'importo di 2.713 milioni di euro circa, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza - escluso il Nodo di Verona est - di cui ai punti 1.1 e 1.2.

1.5 Le prescrizioni citate ai precedenti punti 1.1 e 1.2, cui resta subordinata l'approvazione dei progetti, sono riportate nella prima parte dell'Allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna delle suddette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.4.

1.6 Ai sensi dell'art. 170, comma 4, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 è contestualmente approvato il programma di risoluzione delle interferenze relativo all'intero primo lotto funzionale della linea AV/AC Verona - Padova.

1.7 La lista degli elaborati di progetto relativi alle interferenze e agli espropri è inclusa negli allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1.8 Laddove l'attivazione del lotto funzionale Verona - bivio Vicenza - escluso il Nodo di Verona est - dovesse intervenire nel periodo antecedente l'entrata in funzione del nodo di Verona, R.F.I. dovrà realizzare un bivio provvisorio con la linea storica in prossimità della stazione di Verona Porta Vescovo, senza modificare il limite di spesa.

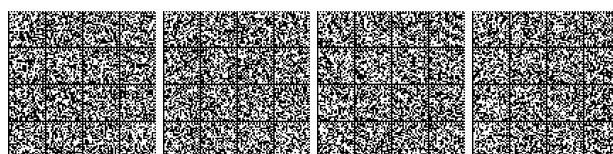
1.9 Eventuali costi correlati alla revisione del Piano di utilizzo dei materiali da scavo dovranno essere contenuti nel limite di spesa di 153 milioni di euro incluso nel quadro economico e destinato - come riportato nella relazione istruttoria - alla valorizzazione delle prescrizioni rese dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per la gestione dei siti di fornitura dei materiali di inerti e di conferimento dei materiali di scavo, di cui alla determina direttoriale del 29 dicembre 2016.

1.10 Si raccomanda di prestare particolare attenzione alla verifica delle integrazioni e modifiche progettuali concernenti gli aspetti idraulici derivanti dalle considerazioni e prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Regione del Veneto, da recepire - come previsto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - nella fase di progettazione esecutiva.

1.11 Il quadro economico dovrà rendere evidente la copertura finanziaria per l'importo di 104,4 milioni di euro relativo ai «costi connessi al lodo arbitrale e agli oneri pregressi» che sono già stati pagati e attualmente non sono riportati nel quadro economico.

1.12 Gli elaborati esecutivi del primo e del secondo sub-lotto dovranno essere sottoposti al parere della competente soprintendenza per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere n. 4121 del 2016 del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

1.13 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà dare conferma al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo della verifica dell'interesse culturale degli immobili interferiti dalla nuova infrastruttura secondo quanto stabilito dall'art. 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.



1.14 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà vigilare e adoperarsi affinché «sia rispettato l'impegno del Governo italiano, a seguito della procedura di infrazione comunitaria del 30 marzo 2014, dell'affidamento a terzi del 60 per cento dell'importo delle opere civili e dell'armamento, come riportato nella delibera dell'ANAC n. 6 del 2015».

1.15 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verificherà che siano state poste in essere tutte le verifiche e condotte contrattuali atte a garantire che la destinazione dei ribassi d'asta conseguiti nelle gare espletate dal Contraente generale rispetti l'interesse pubblico alla economicità ed efficacia nella realizzazione delle opere, anche nel rispetto della delibera ANAC n. 6 del 2015.

1.16 L'onere della garanzia a rimborso non dovrà essere a carico del committente, ma del Contraente generale che fornisce la garanzia. Si prescrive pertanto una pronta revisione del contratto alla prima scadenza utile per la sua revisione.

1.17 A seguito della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della presente delibera il costo del primo lotto funzionale, escluso il nodo di Verona est, di cui con la presente delibera si approva il progetto definitivo, dovrà essere modificato nel contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti - tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., al primo aggiornamento utile, nel nuovo importo pari a 2.713 milioni di euro, anziché 2.760 milioni di euro.

1.18 Analogamente dovrà essere modificato, in riduzione di 47 milioni di euro, nel contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti - tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., al primo aggiornamento utile, il costo complessivo relativo all'intera tratta AV/AC Verona-Padova, il cui costo è riportato essere pari a 5.261 milioni di euro, invece degli effettivi 5.214 milioni di euro scaturenti dai risparmi registrati sul primo lotto funzionale.

1.20 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna ad inoltrare il cronoprogramma aggiornato, dopo la registrazione della presente delibera, nel caso in cui il medesimo cronoprogramma dovesse subire eventuali variazioni.

2. Lotti costruttivi.

2.1 Ai sensi dell'art. 2, comma 232, della legge n. 191 del 2009, l'articolazione dei lotti costruttivi del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza della linea AV/AC Verona - Padova è la seguente:

Lotti costruttivi	Costo	Disponibilità	Fabbisogno
Primo lotto costruttivo	984	984	0
Secondo lotto costruttivo	1.729	0	1.729
Totale	2.713	984	1.729

2.2 Il quadro degli interventi e delle attività principali inclusi nei vari lotti costruttivi è riportato nell'Allegato 2 che fa parte integrante della presente delibera.

2.3 Il cronoprogramma di realizzazione dell'infrastruttura è riportato nell'Allegato 3 che fa parte integrante della presente delibera.

2.4 Ai sensi dell'art. 2, commi 232, 233 e 234 della citata legge n. 191 del 2009 (legge finanziaria 2010), è autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi non funzionali, come individuati nella tabella della precedente presa d'atto, delle opere di competenza del Contraente generale del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza della Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova, il cui costo a vita intera è pari a 2.713 milioni di euro, nei limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili. A tal fine la copertura dell'importo residuo da finanziare a carico dello Stato dovrà essere assicurata in coerenza con il cronoprogramma e le esigenze di cassa di cui al successivo punto 2.2.

2.5 Ai sensi dell'art. 2, comma 233 della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), è autorizzata la realizzazione delle opere di competenza del Contraente generale del primo lotto costruttivo del «Primo lotto funzionale Verona (escluso nodo di Verona est) - bivio Vicenza» entro un limite di spesa di 984 milioni di euro, con l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera, entro il limite di spesa cui al punto 1.4. La distribuzione annuale delle risorse necessarie è riportata nell'allegato 3 alla presente delibera.

2.6 La copertura finanziaria del primo lotto costruttivo è assicurata nell'ambito seguenti risorse complessivamente disponibili per il primo lotto funzionale per la linea AV/AC Verona - Padova:

a) 1.274 milioni di euro a valere sulle risorse del capitolo 7122 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rinvenienti da finanziamenti diversi e allocate nel contratto di programma - parte investimenti - aggiornamento 2016 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. sul primo lotto funzionale della linea AV/AC Verona - Padova;

b) 88,97 milioni di euro a valere sulle risorse assegnate all'opera dal citato decreto-legge n. 133 del 2014 e ugualmente allocate sul primo lotto funzionale, considerato che il decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze del 13 settembre 2017, n. 426, ha ridotto di 1,03 milioni di euro la somma inizialmente prevista di 90 milioni di euro;

c) 1,03 milioni di euro a valere sul finanziamento del primo lotto costruttivo del secondo lotto funzionale «attraversamento di Vicenza», con corrispondente riduzione del relativo finanziamento da 150 milioni (previsti dal contratto di programma RFI - aggiornamento 2016) a 149 milioni, da reintegrare al primo aggiornamento del contratto di programma con RFI S.p.A.



2.7 Prima dell'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo autorizzato al punto 2.2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato, a fine informativo e con una relazione di accompagnamento che illustri in particolare le disposizioni ivi contenute sull'adeguamento monetario, l'Atto integrativo tra RFI S.p.A. e Consorzio Iricav Due, relativo alla Convenzione TAV (RFI) - Cepav Due/ENI del 15 ottobre 1991, ai fini dell'efficacia degli impegni assunti dal Consorzio stesso in data 30 ottobre 2015, e all'impegno programmatico di finanziare l'intera opera assunto da questo Comitato con la presente delibera.

2.8 Questo Comitato conferma l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera, entro il limite di spesa di 2.713 milioni di euro, per un importo residuo da finanziare a carico dello Stato di 1.729 milioni di euro.

2.9 È confermata l'autorizzazione al soggetto aggiudicatore a procedere alla contrattualizzazione dei successivi lotti costruttivi, non funzionali, impegnativi per le parti, nei limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili. A tal fine la copertura del sopra citato importo residuo da finanziare a carico dello Stato dovrà essere assicurata in coerenza con i relativi cronoprogrammi ed esigenze di cassa.

2.10 RFI S.p.A. destinerà prioritariamente le risorse che si renderanno disponibili, sia che si tratti di nuovi stanziamenti (in particolare la prossima proposta di aggiornamento del contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. - parte investimenti) sia che si tratti di risorse rinvenienti da *project review*, alla copertura del secondo lotto costruttivo.

2.11 Lo stesso soggetto aggiudicatore dell'opera provvederà a inserire nei bandi di gara per l'affidamento dei lavori dell'opera, tra gli impegni dell'aggiudicatario, la rinuncia a qualunque pretesa risarcitoria, nonché a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi.

3 Disposizioni finali.

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto definitivo di cui ai precedenti punti 1.1 e 1.2.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento nel progetto esecutivo delle prescrizioni di cui al punto 1.5.

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 invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato 1 poste dallo stesso Ministero.

3.5 In relazione alle linee guida espone nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento dei lavori dovrà contenere una clausola che ponga adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali subappaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori; i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3, che forma parte integrante della presente delibera.

3.6 Il soggetto aggiudicatore dell'opera, RFI, assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. In osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbono 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 un protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE, da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo n. 229 del 2011, articoli 6 e 7.

3.7 Ai sensi della richiamata delibera n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni del protocollo operativo stipulato tra RFI S.p.A. e il Contraente generale nel mese di settembre del 2015.

3.8 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP indicato per l'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

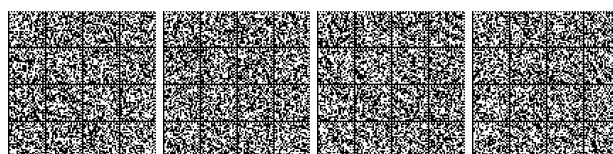
Roma, 22 dicembre 2017

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 28 giugno 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 944



ALLEGATO I

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

PRESCRIZIONI - PARTE PRIMA.

RACCOMANDAZIONI - PARTE SECONDA.

PRESCRIZIONI - PARTE PRIMA

PRESCRIZIONI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Piano di utilizzo.

1. Redigere il Piano di utilizzo terre sull'intero lotto funzionale, definendo i siti di deposito temporaneo e definitivo, i percorsi e i flussi delle movimentazioni dei materiali, 90 giorni prima della presentazione del progetto esecutivo per la sua approvazione da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del turismo e del mare (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 01 Piano urbano del traffico e commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 - 01).

2. Aggiornare la quantità di sottoprodotto movimentate, suddivise per WBS, motivando la scelta dei depositi definitivi, definendo la capienza degli stessi, acquisendo le approvazioni ed autorizzazioni dei diversi Piani di ripristino (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 02 Piano urbano del traffico).

3. Approfondire il Piano di utilizzo, mediante l'esecuzione di ulteriori e specifiche indagini, con l'individuazione dell'eventuale valore di fondo naturale superiore alle concentrazioni soglie di contaminazione di riferimento secondo quanto previsto dall'art. 5 comma 4 del decreto ministeriale n. 161 del 2012, segnalando gli eventuali superamenti e concordando in tal caso con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto un PdA per definire i valori di fondo da assumere (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 03 Piano urbano del traffico).

4. Indagare i siti potenzialmente contaminati che interferiscono con le opere per verificare concretamente la possibilità di riutilizzo dei terreni di scavo da esse provenienti o, se vi siano i presupposti per l'attivazione di altri tipi di procedure previsti dalla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 04 Piano urbano del traffico).

5. Definire il Cronoprogramma dei lavori dell'intero lotto funzionale, da trasmettere al Ministero dell'ambiente e della tutela del turismo e del mare per la sua approvazione, tenendo conto di eventuali modifiche dovute agli approfondimenti relativi alla fase di progettazione esecutiva anche in relazione alle attività istruttorie presso le Autorità competenti locali. La durata del Piano di utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori, di circa 7 anni, come verrà definita dal cronoprogramma richiesto per la fase esecutiva, e terminerà con la conclusione dei lavori (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 05 e 06 Piano urbano del traffico, commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016-13).

Mitigazioni e compensazioni ambientali.

6. Istituire un tavolo tecnico, coordinato dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale. Valutazione di impatto ambientale/Valutazione ambientale strategica, di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero delle infrastrutture e trasporti, la Regione Veneto, gli enti locali e gli enti gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat (ciascuno con un rappresentante) che operi con lo scopo di verificare il piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, senza alterare i dati fondamentali dell'opera e i suoi presupposti tecnici ed economici ovvero fermo restando l'importo per le opere di mitigazione e compensazione previste nel progetto definitivo.

In particolare il Tavolo tecnico dovrà approfondire verificare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte affrontando le problematiche relative alle criticità

ambientali, alle sensibilità territoriali e sociali, al patrimonio agro-eco-alimentare, alle aree tutelate e alle aree Natura 2000, indotte dalla nuova infrastruttura, come segue:

a. garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle matrici ambientali ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della direttiva 92/43/CEE e delle aree tutelate a diverso titolo, attraverso:

i. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito alla possibile alterazione degli habitat di specie;

ii. la stesura di Piani d'azione per specie di interesse conservazionistico in accordo con gli enti gestori delle aree tutelate;

b. definendo dettagliatamente come la soluzione progettuale compensativa risolve, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, gli impatti determinati dalla costruzione dell'opera rispetto alla sensibilità del paesaggio interferito;

c. sviluppando, lungo tutta la tratta e per una fascia da definire a seconda delle specificità dei luoghi, progetti di:

i. implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;

ii. rafforzamento e inserimento di elementi vegetali (siepi e filari campestri, aree boscate, aree umide, ecc.) volti alla valorizzazione del paesaggio rurale e delle coltivazioni di pregio (IGP, DOC, DOCGP, ecc.) al fine di preservare i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e della biodiversità del tessuto agricolo e di contribuire a mitigare i cambiamenti climatici e l'adattamento ad essi; i progetti dovranno essere volti alla tutela e al miglioramento dell'ambiente, del paesaggio e delle sue caratteristiche, delle risorse naturali, del suolo e della diversità genetica, in accordo con le politiche comunitarie della PAC 2014-2020;

d. sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche e tutte le opere d'arte;

e. sviluppando gli interventi di mitigazione degli impatti cumulativi su tutte le componenti ambientali dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura, alla viabilità esistente e pianificata a livello regionale;

f. utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l'elaborazione di foto simulazioni;

g. prevedendo, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione:

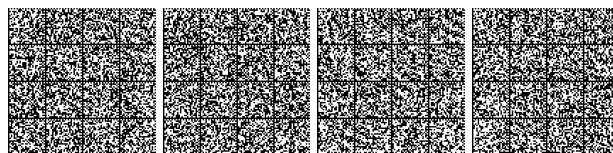
i. l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;

ii. uno specifico «Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde» che preveda idonee cure culturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio triennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;

iii. uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;

iv. il cronoprogramma delle opere di riambientalizzazione che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione, nonché l'efficacia di tali interventi, in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera. (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 03 Valutazione di impatto ambientale e commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 - 10/11/12/13).

7. Concordare con le amministrazioni comunali interessate i tagli realizzativi degli interventi di mitigazione e ripristino ambientale posti in capo alla ditta proponente prevedendo n. 3 anni di manutenzione dei citati interventi dall'ultimazione dei lavori; verificare le quantità di aree interessate da vegetazioni arboree/arbustive da estirpare previste nel progetto definitivo e l'inserimento di essenze autoctone arboree ed arbustive di nuovo impianto. Le eventuali sottrazioni di superfici boscate, sottoposte a vincolo forestale, dovranno essere autorizzate dall'Autorità competente in materia presso le Sezioni di Bacino Idrografico. Tale Autorità potrà prescrivere, se del caso e fermo restando l'importo già



previsto per l'intervento in esame, le opportune misure compensative ai sensi della normativa regionale vigente. (Deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 14, Provincia di Verona delibera CP 4 del 22 gennaio 2016).

8. Ridurre nel Comune di San Martino Buon Albergo le aree previste quali mitigazioni ambientale lungo il viadotto «Fibbio». (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Comune San Martino Buon Albergo protocollo n. 6650 del 22 marzo 2016).

Vinca.

9. Integrare la valutazione d'incidenza approfondendo, anche attraverso rilievi sul campo, quanto segue:

a. la valutazione degli impatti cumulativi determinati dalla rete infrastrutturale esistente e prevista alla scala regionale, compreso il progetto di cui al presente parere, sul sistema complessivo delle aree protette sui siti Natura 2000 dell'area vasta;

b. la descrizione delle misure di mitigazione ambientale previste per l'impatto delle opere in esame su Sito di interesse comunitario/Zone di protezione speciale, sia per la fase di cantierizzazione che per la fase di esercizio;

c. l'analisi della coerenza del progetto nella sua complessità con le finalità conservative dei singoli siti in riferimento ai Piani di gestione di sito di interesse comunitario/Zone di protezione speciale;

d. l'eventuale sottrazione di habitat prioritario e comunitario per gli habitat 91 EO* e 3260 ai sensi della Direttiva Habitat.

(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 04 Valutazione di impatto ambientale).

10. Sviluppare uno studio specifico relativo alla consistenza, alla distribuzione e all'uso dell'habitat da parte dell'avifauna presente per tutte le fasi fenologiche (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 05 Valutazione di impatto ambientale).

11. Definire le misure di mitigazione attivate per tutti gli impatti sulle componenti ambientali coinvolte, specificandone le modalità, la scala spazio-temporale di attuazione e le misure di monitoraggio per verificarne l'efficacia (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 06 Valutazione di impatto ambientale).

Opere civili.

12. Ridimensionare adeguatamente, ove possibile, la risoluzione delle interferenze del tratto della Linea AV/AC in relazione al reticolo viario esistente (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 16).

13. In fase di progettazione esecutiva della tratta e delle opere accessorie, mantenere le dimensioni del corridoio infrastrutturale delimitato a nord dall'Autostrada A4 e a sud dalla Linea ferroviaria (dal chilometro 33+600 al chilometro 36+400). In tale corridoio potrà essere collocato il tracciato dell'infrastruttura sistema tangenziali venete il tracciato riportato in tratteggio negli elaborati di progettazione definitiva per l'infrastruttura sistema tangenziali venete è da intendersi solo indicativo del progetto presentato al CIPE. (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016, Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 06, Comune Montebello Vicentino protocollo 3553 del 22 marzo 2016).

14. Eliminare il più possibile ogni interferenza delle opere (sia di tipo infrastrutturale che da interventi di riqualificazione ambientale) con le attività produttive esistenti nelle zone industriali di Lonigo, Brendola, Montecchio Maggiore, Altavilla Vicentina cercando di garantire come limite di intervento il limite esistente dell'attuale linea ferroviaria. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Comune di Brendola protocollo 376 del 12 gennaio 2016).

15. Nel Comune di Verona, salvaguardare e mettere in sicurezza e illuminare il sito denominato «Fonte delle Monache» a San Michele Extra - Comune di Verona, garantendone la fruibilità da parte della popolazione e il collegamento alla rete ciclopedonale esistente (Comune di Verona protocollo generale U0128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

16. Nel Comune di Verona, realizzare un nuovo collegamento tra il sottopasso posto al chilometro 1+875 sezione 85 e la sezione 94, realizzando così un nuovo tratto stradale in sostituzione di quello soppresso. (Comune di Verona protocollo generale UO28 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

17. Nel Comune di Verona, realizzare un sottovia ciclopedonale al chilometro 2+364,52 fra le sezioni 107 e 108, in corrispondenza del tombino Fossa Cercola in sostituzione del sottopasso pedonale previsto al chilometro 2+509. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

18. Nel Comune di Verona, mantenere la percorrenza a doppio senso di marcia per via Serenelli, salvaguardando l'edificio di Villa Morandina. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016; Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

19. Nel Comune di Verona, ripristinare l'attuale drenaggio delle acque piovane in via A. Salieri, lungo circa 120 metri, in quanto area occupata dalla nuova linea ferroviaria dal chilometro 2+460 al chilometro 2+580 circa (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

20. Nel Comune di S. Martino Buon Albergo, sopraelevare in corrispondenza della rotonda di viale del lavoro/tangenziale est con l'innesco in via Pontara Sandri (chilometro 5+000-5+125) - le corsie del raccordo autostradale in modo che possano attraversare la rotonda in sede propria, lasciando alla rotonda il compito di regolare maggiormente il traffico locale senza l'interferenza di quello diretto o proveniente dal casello autostradale VR EST o dalla tangenziale sud di Verona. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Comune San Martino Buon Albergo protocollo n. 6650 del 22 marzo 2016 - Società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

21. Nel Comune di Zevio per l'interferenza con strada provinciale 20 tra sezioni progettuali numeri 406 e 407, proteggere le spalle e posizionare l'area di occupazione temporanea in stretta correlazione con la strada di cantiere, in modo da avere accesso da quest'ultima, e non dalla strada provinciale. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Provincia di Verona delibera CP 4 del 22 gennaio 2016).

22. Nel Comune di Caldiero, adeguare il sottopasso al chilometro 12+034 con l'inserimento di un percorso ciclabile. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

23. Nel Comune di Belfiore, interrompere via Bova evitando la costruzione del cavalcaferrovia, ricollegando il tratto a sud con il sottovia già previsto alla progressiva 12+034 metri. A nord del sottovia dovrà essere adeguato il sedime stradale che porta a località Caloseni. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune di Belfiore decreto giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016 e relazione integrativa criticità idrauliche).

24. Nel Comune di Belfiore, spostare verso est il sottopasso previsto alla chilometro 13+470 in corrispondenza dell'attuale sedime di via Catena, adeguare le relative controstrade e prevedere l'inserimento di una pista ciclabile in sede separata. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Caldiero deliberazione giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016, Comune di Belfiore decreto giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016).

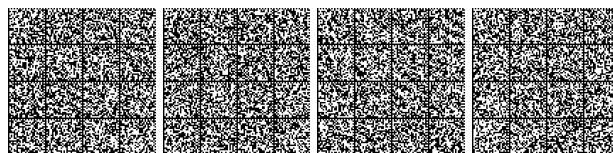
25. Nel Comune Belfiore, realizzare il cavalcaferrovia previsto per risolvere l'interferenza con strada provinciale n. 38-b «delle tenne» al chilometro 14+473 almeno cinquanta metri più ad ovest rispetto all'attuale previsione, aumentando la lunghezza della rampa a sud ed il raggio di curvatura, e risolvendo in modo migliorativo gli accessi ai fondi privati limitrofi. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Provincia di Verona delibera CP 4 del 22 gennaio 2016).

26. Nel Comune di Belfiore, realizzare un sottovia ciclopedonale al chilometro 14+850 in corrispondenza dell'attuale sedime di via Buggia. (Regione Veneto Protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

27. Nel Comune di Belfiore, prevedere l'inserimento di una pista ciclabile in sede separata in corrispondenza del sottovia di progetto SL04 alla chilometro 16+138 (Comune di Belfiore deliberazione giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016).

28. Nel Comune di Belfiore, prolungare la viabilità di accesso alla Sottostazione elettrica (chilometro 16+765 metri) fino all'incrocio con via Castelletto (strada provinciale 39). (Comune di Belfiore decreto giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016).

29. Nel Comune di S. Bonifacio, adeguare lo svincolo stradale «della Grena» sulla Porcilana, per il quale si prescrive di non realizzare il cavalcaferrovia, bensì prevedere la sopraelevazione della linea ferroviaria (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Provincia di Verona delibera CP 4 del 22 gennaio 2016 - Comune



di San Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 - deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016 - Società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. Prot. 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

30. Nel Comune di S. Bonifacio, realizzare una contro-strada di collegamento tra la Variante urbanistica parziale n. 70 al Piano regolatore regionale di San Bonifacio e la viabilità esistente di collegamento alla rotonda posta al chilometro 18+200. (Comune di San Bonifacio decreto giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016; deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

31. Nel Comune di S. Bonifacio, revisionare le rampe di accesso alla cosiddetta «Porcilana» alla progressiva chilometro 19+850 (svincolo Masetti) spostando verso ovest la rampa di immissione in direzione Vicenza secondo le indicazioni grafiche contenute nella delibera n.1 dell'11 gennaio 2016 del Comune di San Bonifacio. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune di San Bonifacio decreto giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 - deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

32. Nel Comune di S. Bonifacio, adeguare l'accessibilità dei mezzi agricoli da e per via Palù in Comune di San Bonifacio. (Comune di San Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016; decreto giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

33. Nel Comune di S. Bonifacio, realizzare una strada di larghezza 4 metri di collegamento con viale delle Fontanelle in Comune di S. Bonifacio per il ripristino del collegamento del borgo a sud del chilometro 21+275 della Linea AV/AC. (Comune di San Bonifacio decreto giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016; deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

34. Nel Comune di S. Bonifacio, adeguare gli innesti delle rampe del sottovia previsto al chilometro 24+003 (collegamento di via Casotti con via Tombole) alla viabilità esistente. (Comune di San Bonifacio decreto giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

35. Nel Comune di Lonigo, provvedere alla realizzazione di una rotatoria a carattere definitivo all'intersezione tra via del Lavoro e la strada provinciale 17 Almisane in prossimità della linea ferroviaria (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 21_7).

36. Nel Comune di Montebello Vicentino, realizzare in Comune di Montebello Vicentino la rotonda di intersezione tra via Fara (Stazione) e la strada regionale 11 con adeguamento della viabilità circostante recependo una delle proposte indicate dal comune (decreto giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 24_2).

37. Nel Comune di Montebello Vicentino, spostare più a sud l'accesso da via Fara al parcheggio della stazione, al fine di allontanarlo dall'abitato, prevedendone l'accesso; (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Montebello Vicentino protocollo 3553 del 22 marzo 2016).

38. Nel Comune di Montebello Vicentino, spostare il bacino di laminazione di progetto previsto nell'area «ex C.I.S.S. S.r.l.» ubicandolo in un'area limitrofa alla linea ferroviaria in costruzione. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Montebello Vicentino protocollo 3553 del 22 marzo 2016).

39. Nel Comune di Brendola, spostare il bacino di laminazione previsto in un'area posta in prossimità di via Einaudi ubicandolo in un'area limitrofa alla linea ferroviaria in costruzione. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

40. Nel Comune di Brendola e Montecchio Maggiore, realizzare un sottovia ciclopedonale in sostituzione dell'attuale sottovia al chilometro 37+400 (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016).

41. In Provincia di Vicenza, realizzare a carattere definitivo la rotatoria prevista in prossimità della stazione di Montecchio Maggiore ed interferente con la strada di collegamento al nuovo casello autostradale, di diametro ed in posizione idonea al flusso veicolare leggero e pesante che transiterà a seguito dell'apertura della nuova viabilità. La conformazione della rotatoria dovrà essere valutata anche al fine di consentire il transito dei trasporti eccezionali. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016, Società autostrada Brescia-Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

42. Nel Comune di Montecchio Maggiore, spostare il bacino di laminazione previsto al chilometro 38+500 circa, ubicandolo in un'area immediatamente a nord dell'infrastruttura ferroviaria, compresa tra

l'infrastruttura ferroviaria, lo scolo Cavazza e la nuova bretella di collegamento con la superstrada Pedemontana Veneta (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Consorzio APV protocollo 592 del 15 gennaio 2016, Acque del Chiampo S.p.A. protocollo GS/gs/mm/00971/2016 del 15 gennaio 2016 protocollo GS/gs/mm/06162/2016 del 22 marzo 2016).

43. Nel Comune di Montecchio Maggiore, rivedere la soluzione progettuale del prolungamento del cavalcavia ferroviario in direzione Montecchio Maggiore lungo via Battaglia, in quanto interferisce con via Gozzi e via Fermi - garantendo gli accessi alle abitazioni esistenti in prossimità della rampa del nuovo cavalcavia ferroviario di via Battaglia (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Montecchio Maggiore protocollo 9441 del 22 marzo 2016 - Acque Del Chiampo S.p.A. protocollo GS/gs/mm/00971/2016 del 15 gennaio 2016 - protocollo GS/gs/mm/06162/2016 del 22 marzo 2016).

44. Nel Comune di Montecchio Maggiore, provvedere al completamento del sottopasso ciclopedonale al chilometro 39+630 (via Cimarosa) con segnaletica di attraversamento a raso a ridosso della rotonda della strada provinciale 34 via del Melaro. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Montecchio Maggiore protocollo 9441 del 22 marzo 2016).

45. Nel Comune di Montecchio Maggiore, valutare, nell'ambito della previsione di realizzazione della nuova strada provinciale 34 e relativa controstrada, la traslazione verso ovest del nuovo cavalcavia ferroviario al chilometro 40+365,77, al fine evitare sostanziali interferenze con l'azienda agricola di Villa degli Olmi nell'attuazione delle citate previsioni, con riferimento anche all'innesto del relativo accesso. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

46. Nel Comune di Altavilla Vicentina, spostare il bacino di laminazione posto in prossimità della strada provinciale 34 del Melaro, all'altezza del km 40+950, in area limitrofa alla linea ferroviaria in costruzione oppure alternativamente prevederne lo sviluppo in parallelo alla strada provinciale del Melaro. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Altavilla Vicentina Fascicolo osservazione consegnata in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016 - Consorzio APV protocollo n. 592 del 15 gennaio 2016).

47. Nel Comune di Altavilla Vicentina, realizzare il sottopasso pedonale Tavernelle, posto al chilometro 41+615, con strutture adeguate per l'accessibilità da parte dei disabili, delle persone con temporanea e ridotta capacità motoria e degli anziani; (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016 - Comune Altavilla Vicentina Fascicolo osservazione consegnata in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016).

48. Nel Comune di Altavilla Vicentina, rivedere la soluzione planimetrica del parcheggio di stazione al fine di evitare la frammentazione delle aree di proprietà delle sig.re Perin Ancilla, Perin Margherita e Cocco Marisa, condotte in affitto dall'azienda agricola Perin Umberto, censite al catasto terreni al foglio 5 mappa 324; (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Altavilla Vicentina Fascicolo Osservazione consegnata in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016).

49. Nel Comune di Altavilla, inserire una pensilina per ricovero biciclette in corrispondenza del parcheggio previsto in progetto (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Comune Altavilla Vicentina Fascicolo Osservazione consegnata in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016).

50. Nel Comune di Altavilla Vicentina, rivedere il progetto del nuovo cavalcavia ferroviario posto al chilometro 42+987,06 al fine di:

a. consentire l'accesso alle abitazioni esistenti;

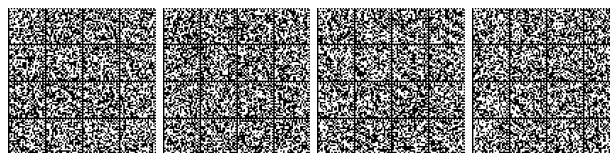
b. mantenere la corsia preferenziale in direzione Vicenza, nell'intersezione tra la strada regionale 11 e la strada consecutiva al cavalcavia ferroviario posto al chilometro 42+987,06;

c. verificare le interferenze dei flussi di traffico di ingresso/uscita nella rotonda «Bonometti» posta sulla strada regionale 11, vista l'eccessiva vicinanza dei bracci;

d. ridurre le aree occupate dal fabbricato PT/PJ2 al chilometro 43+060 e dal fabbricato SSE al chilometro 43+267;

e. realizzare una pista ciclopedonale in sostituzione del marciapiede previsto ad ovest.

(Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Altavilla Vicentina Fascicolo Osservazioni consegnata in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016).



Interferenza Autostrada A4.

51. Stipulare, tra il concedente Ministero delle infrastrutture e trasporti - DGVCA, la Concessionaria autostradale e il Consorzio Iricav Due, prima dell'avvio dei lavori, un'apposita convenzione per regolamentare:

a. tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopra-servizi (elettrodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;

b. i progetti degli interventi di spostamento e adeguamento dei sottoservizi in corrispondenza delle pertinenze autostradali;

c. le occupazioni provvisorie di aree di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.;

d. le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostrada/e ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'ente concedente;

e. la localizzazione temporanea e permanente per il deposito del sale;

f. il sistema di monitoraggio per le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma, alle strade e ai relativi manufatti in gestione alla Concessionaria autostradale. Nel caso di opere realizzate a spinta con sovrastanti corsie autostrada/i e relative pertinenze dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo a spinta non provochi sollevamenti del manto stradale;

g. la realizzazione delle linee telematiche di protezione al fine di evitare qualsiasi disservizio conseguente a guasti dei collegamenti telematici a servizio degli impianti autostradali, che possano accidentalmente verificarsi durante le lavorazioni.

(Società Autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

52. Dotare tutte le nuove opere d'arte sovrappassanti l'autostrada e le relative pertinenze, come pure i nuovi sottopassi, di reti di protezione laterale di altezza complessiva minima 3,20 metri comprensiva dell'aggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3×3 centimetri. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC. (Società Autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

53. Garantire, in considerazione delle opere d'arte interferite con l'Autostrada A4, dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro «w» dei dispositivi di ritenuta ed inoltre tali da consentire il passaggio tra rete di protezione e barriera di sicurezza. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

54. Prevedere se possibile, in corrispondenza del tratto in affiancamento al raccordo autostradale di Verona est, sistemi di protezione della linea ferroviaria differenti dalle barriere di sicurezza stradale di classe superiore a quella richiesta dalla normativa (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

55. Prevedere in corrispondenza del tratto in dismissione dell'innesto sul raccordo autostradale stradale di Verona est, adeguati interventi di segnaletica sulla piattaforma del raccordo autostradale per il ripristino della continuità della sezione trasversale, recuperando dall'attuale sezione stradale allargata solo una piazzola di sosta. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

56. Provvedere, all'interno della proprietà di autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., alla rimozione delle sole opere provvisorie fuori terra necessarie per la costruzione della linea ferroviaria, affinché le stesse non costituiscano limitazione o impedimento per eventuali successivi interventi sui sedimi stradali. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

57. Garantire per le deviazioni provvisorie dell'Autostrada A4 il transito del traffico su n. 3 corsie per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 3,50 metri con velocità non inferiore a 110 chilometri orari, prevedendo al più la sola ricostruzione del solo cavalcavia di svincolo «Verona Est». Saranno possibili alcune deroghe al decreto ministeriale del 5 novembre 2001, ma dovrà in ogni caso essere garantita la visibilità per l'arresto (Società Autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

Sottoservizi.

58. Nel territorio di tutti i Comuni interessati dall'opera, in sede di progetto esecutivo, sviluppare con gli enti proprietari/gestori i dettagli realizzativi per la risoluzione delle interferenze con le reti dei sottoservizi (Regione Veneto decreto giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016, n. 18).

Inoltre, per quanto riguarda le società AGSM, Enel Distribuzione S.p.A., Interoute S.p.A., A.I.M. Servizi a rete s.r.l./divisione gas e Wind, nella risoluzione delle interferenze il GC dovrà adeguare il progetto esecutivo tenendo conto delle osservazioni formulate da ciascun ente (AGSM protocollo 766 del 23 marzo 2016 e protocollo (ricezione MIT) M INF-TFE 1797-24/03/2016 - ingresso del 24 marzo 2016, Enel Distribuzione S.p.A. prot. 193406 del 22 marzo 2016, Interoute S.p.A. prot. MB01/03/2016 del 14 marzo 2016, A.I.M. Servizi a rete s.r.l./divisione gas protocollo 3478 del 15 febbraio 2016, Wind prot. 486 del 18 marzo 2016).

59. Adeguare il progetto di spostamento della rete del gas metano di competenza SNAM, previsto ad est della nuova SSE in Comune di Verona, in modo da essere compatibile con i previsti interventi del Piano urbanistico attuativo denominato «Cercola». (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

60. Modificare nel Comune di S. Martino Buon Albergo la Piazzola Manovra Mezzi di Soccorso in corrispondenza dell'attraversamento del metanodotto in variante al chilometro 7+085 in modo tale da essere realizzata ad una distanza non inferiore a metri 13,50 (tredici/50) dall'asse della condotta. In alternativa potrà essere prevista la traslazione dell'attraversamento stesso a congrua distanza. (Snam rete gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

61. Prevedere, se possibile, di riposizionare la condotta fognaria in stretto parallelismo con le condotte SNAM «Derivazione per Colognola ai Colli DN 100 (4'') e Pot. Derivazione per Colognola ai Colli DN 200(8'')» sul lato opposto dell'attuale sede stradale. (Snam Rete Gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016 - Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

62. Verificare ed adeguare i progetti di spostamento della condotta SNAM «Allacciamento Fornaci Val D'Adige DN 100(4'')» e dell'acquedotto in variante DN 200 in corrispondenza della condotta stessa affinché siano rispettate le fasce asservite. (Snam Rete Gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

63. Ricollocare all'esterno delle aree di lavoro SNAM, in corrispondenza della condotta «Alfonsine - San Bonifacio DN 300 (12'')», gli altri sottoservizi presenti. (Snam Rete Gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

64. Compatibilizzare il progetto di risoluzione dell'interferenza n. 18 «Met. Cremona - Mestre DN 400 (16'')» con l'asse viario di collegamento alla stazione di Montecchio. (Snam rete gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016 - Comune Caldiero decreto giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016 e Relazione integrativa criticità idrauliche).

65. Adeguare il progetto di risoluzione dell'interferenza con il collettore fognario gestito dal Consorzio A.R.I.C.A. prevedendo:

il collegamento del tratto di collettore proveniente dall'impianto di depurazione di Trissino e dall'impianto di depurazione di Arzignano;

di mantenere un deflusso a pelo libero;

la continuità del servizio durante la realizzazione dei lavori poiché la condotta trasferisce i reflui di importanti impianti di depurazione del territorio vicentino, rappresentando quindi un'attività di pubblico servizio;

di non realizzare altre condotte e/o fossati sopra al collettore ad eccezione degli eventuali attraversamenti trasversali;

di realizzare dei pozzetti d'ispezione almeno ogni 200 metri e comunque ad ogni cambio di direzione o di salto di quota;

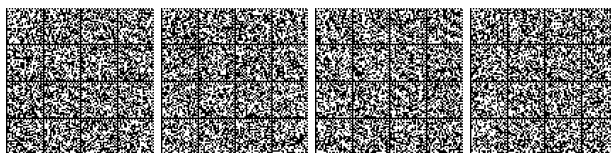
di garantire la possibilità di accedere in ogni momento con mezzi a tali pozzetti d'ispezione;

un andamento rettilineo tra un pozzetto e l'altro;

dei controtubi in acciaio nei tratti in cui la Linea AV/AC attraversa il collettore. (Consorzio Arica protocollo 218 del 22 marzo 2016).

Espropri.

66. Verificare e aggiornare i Piani particellari degli espropri sulla base delle prescrizioni e raccomandazioni previste, distinguendo le fasce di servitù dei diversi enti gestori di sottoservizi. (Comune Altavilla Vicentina Fascicolo Osservazioni consegnate in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016).



67. Trasferire le aree oggetto di mitigazione ambientale all'Ente locale in cui ricadono, il quale si farà carico della successiva cura e manutenzione.

68. Intestare tutti i tratti di nuova inalveazione al Demanio dello Stato - Ramo idrico. (Consorzio APV protocollo 592 del 15 gennaio 2016).

Ambiente idrico - Opere idrauliche.

69. Sviluppare le soluzioni idrauliche concordate con gli enti/autorità competenti nel territorio, e trasmetterle al Ministero dell'ambiente e della tutela del turismo e del mare in fase di attuazione (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 10 Piano urbano del traffico e commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 n. 08).

70. Specificare le modalità di intervento di deviazione dei corsi d'acqua, in presenza di fauna ittica, attraverso una puntuale localizzazione e progettazione delle vasche per la permanenza dei pesci; definire per quanto tempo tali vasche saranno utilizzate e il loro riutilizzo al termine dei lavori (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 12 Piano urbano del traffico).

71. Redigere, in fase di progetto esecutivo, gli studi idraulici tenendo conto del presente quadro prescrittivo e considerando/valutando le opere idrauliche in corso di realizzazione da parte della Regione del Veneto (Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

72. Aggiornare e verificare, in relazione alle modalità di smaltimento acque nella fase di esercizio, le informazioni relative all'analisi quali-quantitativa delle acque meteoriche e le relative verifiche della rete di smaltimento, raccolta, trattamento e scarico. I dati di input (dati idrologici/idraulici) e i risultati di output dei modelli utilizzati (portate, volumi, ecc.) dovranno essere aggiornati (con le informazioni fornite dagli enti competenti in materia) e verificati prima dell'inizio dei lavori. Prevedere eventuali modifiche necessarie per il corretto funzionamento e controllo del sistema delle acque di piattaforma, eventualmente monitorate attraverso l'introduzione di opportuni indicatori nel Piano di monitoraggio (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 14 Piano urbano del traffico).

73. Presentare specifiche istanze di concessione che dovranno essere dettagliatamente formulate per ogni attraversamento di corso d'acqua demaniale illustrando sia la soluzione finale sia la fase di cantiere. Garantire dove possibile la continuità della transitabilità arginale ai mezzi operativi con piste di 5 metri di larghezza e 3 metri di luce libera. Proteggere, per i tratti in «ombra» degli attraversamenti ferroviari, le sponde a fiume e a campagna dal decadimento geomeccanico dei materiali argillosi e dal rischio di erosioni conseguenti l'impossibilità di insediarsi di una coltre erbosa stabile. (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 0_93 generale, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

74. Realizzare per il Torrente Valpantena un nuovo by-pass in corrispondenza della linea AV con dimensioni minime indicative di 4,0x3,0 metri previa verifica idraulica (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 09_1 sez. Adige Po, Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo 45/16 del 31 marzo 2017).

75. Prevedere una protezione spondale dell'alveo del Torrente Rossella in materassi tipo Reno nel tratto immediatamente a monte della Galleria artificiale di S. Martino Buon Albergo (Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

76. Allungare l'attuale viadotto d'Illasi (dal chilometro 11+502.12 al chilometro 11+715.12) sia in sinistra che in destra idrografica rispettivamente di 100 metri, raggiungendo quindi una lunghezza totale di circa 450 metri con estensione dalla chilometrica 11+402.12 alla chilometrica 11+815.12; inserire 4 forni (h=2.5 metri - b=5 metri) nella parte più depressa del piano campagna ad ovest di via Maccagnina, dalla chilometrica 10+550.00 alla chilometrica 10+750.00. (Regione Veneto decreto giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 08/02, Autorità di Bacino protocollo 0001179 fascicolo 1047/infra VE e protocollo 966/7.12 TN del 18 aprile 2016, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017, Consorzio APV protocollo 592 del 15 gennaio 2016).

77. Aggiornare per il Torrente Alpone la soluzione presentata sulla base di un nuovo rilievo in quanto l'attuale stato morfologico del torrente è profondamente mutato a seguito di lavori già eseguiti o in fase di realizzazione da parte della competente Sezione di Bacino. La soluzione aggiornata non dovrà comunque prevedere pile in alveo di magra, dovrà

adeguarsi e migliorare la rettificazione del tratto di torrente in corrispondenza del ponte stradale della Porcilana eliminando, se possibile, la strettoia dovuta all'attraversamento dell'oleodotto militare (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 09_3 sez. Adige Po, Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

78. Specificare le modalità con cui si supera l'interferenza con il rio Acquetta e come quest'ultimo si raccorda con le altre opere previste o infrastrutture esistenti nella zona interferita (strade, piloni dell'elettrodotto correlato all'infrastruttura ferroviaria in esame, ecc.) (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 13 Valutazione di impatto ambientale).

79. Per il Rio Acquetta:

realizzare due rampe di accesso all'alveo (della larghezza di 3,50 metri) in corrispondenza delle due tratte di nuova inalveazione con manufatti in c.a. ad «u» e sponde verticali;

riempire il vecchio alveo inutilizzato con terra vegetale al fine di ricomporre il piano campagna esistente.

(Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 09_1 sezione Brenta Bacchiglione, Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

80. Concordare con la Regione Veneto per il Fiume Guà - Sezione Bacino idrografico Brenta Bacchiglione - sezione di Vicenza le opere provvisorie per il mantenimento dell'integrità statica dei rilevati e per l'inibizione di moti filtranti, funzionali alla costruzione delle platee fondazionali delle spalle dei ponti dove è previsto un fronte scavo di circa 10 metri di altezza; prevedere le fondazioni delle difese di sponda, sino alla profondità di 2 metri dalla quota media del fondo alveo; rivestire l'intero sviluppo del rilevato arginale mediante opere di difesa di tipo elastico e permeabile per tutta la zona d'ombra dei ponti e nella tratta inaccessibile compresa tra i ponti stessi. (Regione Veneto decreto giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 09_2 sezione Brenta Bacchiglione).

81. Modificare, al fine di consentire una migliore manutenzione del reticolo idrografico interferito, i manufatti idraulici previsti in progetto come di seguito riportato:

sostituire i tombini diametro 1.500 con tombini metri 2x2;

sostituire i sifoni doppia condotta con sifoni singola condotta metri 3x2;

sostituire i manufatti scatolari metri 2x2 al chilometro 4+465, 6+845, 13+189, 15+055, 15+548, 17+266, 19+066, 19+531, 26+506 e 26+958 con manufatti scatolari metri 3x2;

sostituire i tombini diametro 1.500 al chilometro 10+222, 10+337, 14+238, 14+659, 16+178, 19+062 e 26+667 con singolo scatolare metri 3x2;

sostituire i manufatti 3x2 al chilometro 16+795 e 27+279 con manufatti doppio scatolare metri 3x2;

sostituire il manufatto scatolare metri 3x2,5 alla km. 18+642 con uno scatolare metri 4x2,5;

inserire un tombino scatolare metri 2x2 al chilometro 12+800 e 14+830, 25+912 e metri 3x2 al chilometro 11+980, 13+485, 13+800, 15+860, 16+200 (a nord, su viabilità ortogonale alla linea), 16+625, 16+775 e 26+125;

prevedere il rivestimento dei canali esistenti al chilometro 5+600, 6+600, 6+700, 7+650, 7+700, 8+950, 8+975, 9+225, 9+294, 9+450 e 20+079;

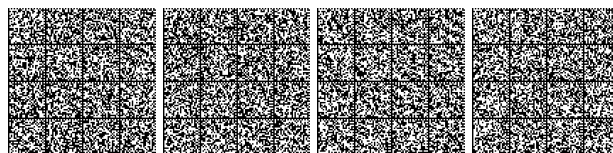
realizzare a monte dei sifoni una griglia per l'intercettazione dei corpi galleggianti;

assicurare il servizio irriguo a valle e lo scolo delle acque meteoriche provenienti da monte per gli scoli di irrigazione e bonifica posti alla progressiva chilometrica 17+850, 17+925, 17+990, 19+145 e 19+460;

raccogliere tutte le acque provenienti dagli scoli di irrigazione e bonifica posti alla progressiva chilometrica 18+060, 18+125, 18+410, 18+490 per convogliarle a valle della linea in corrispondenza degli attraversamenti di progetti;

proteggere nei tratti immediatamente a monte e a valle degli attraversamenti ferroviari, per un'estesa di 10 metri, le sponde dei corsi d'acqua con materassi tipo Reno.

(Consorzio APV protocollo 592 del 15 gennaio 2016 - Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).



82. Aumentare le luci delle campate di attraversamento dei fiumi Fabbio e Illasi mediante l'adozione di ponti ad arco di dimensioni non inferiori a 75 metri o comunque secondo il tipologico RFI già adottato per gli altri attraversamenti fluviali del lotto funzionale. Evitare per i viadotti sul torrente Alpone e il fiume Guà, pile di notevoli dimensioni al centro dell'alveo (Consiglio superiore lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

83. Adeguare il canale denominato «nuovo scolo Cavazza» al fine di non ridurre i volumi di laminazione attuali o in alternativa adeguare l'area di laminazione (Acque del Chiampo S.p.A. protocollo GS/gS/mm/00971/2016 del 15 gennaio 2016; protocollo GS/gS/mm/06162/2016 del 22 marzo 2016).

Cantieri.

84. Aggiornare a valle della progettazione esecutiva - ove necessario - i piani di cantierizzazione, dettagliati con i seguenti dati progettuali:

a. la localizzazione esatta dei cantieri, i loro confini, le eventuali interferenze con altri cantieri in zona etc.;

b. i macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più recenti direttive europee;

c. i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali;

d. una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali etc.;

e. un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate. Tale relazione di cantierizzazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al Ministero dell'ambiente e della tutela del turismo e del mare per approvazione al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori;

f. lo studio del traffico, analizzando i flussi generati nelle varie fasi costruttive dell'intervento con dettaglio dei percorsi utilizzati dai mezzi pesanti, privilegiando l'utilizzo di viabilità dedicate al cantiere e limitando l'interferenza con la rete viaria principale.

(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 07 Valutazione di impatto ambientale e commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 n. 06).

85. Nel Comune di Verona, spostare la posizione del ponte Bailey sul torrente Valpantena più a monte in modo da rendere più rettilinea la pista di cantiere e salvaguardare l'esistente ponticello ciclopedonale e i relativi percorsi. Salvaguardare inoltre la zona umida delle risorgive. (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

86. Nel Comune di Verona, traslare in altra area il Campo base previsto in località Pellegrina, spostandolo su un'area di proprietà comunale posta nelle vicinanze, in direzione nord. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016, Comune San Martino Buon Albergo protocollo n. 6650 del 22 marzo 2016).

87. Nel Comune di San Martino Buon Albergo, modificare e rimodulare il cantiere industriale all'imbocco est della galleria San Martino in modo da distanziarlo maggiormente dal complesso immobiliare denominato «Corte San Domenico».

(Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Comune San Martino Buon Albergo protocollo n. 6650 del 22 marzo 2016).

88. Nel Comune di Belfiore, spostare il Campo Base C.B. 2.3 ubicandolo nell'area industriale già urbanizzata di Castelletto. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune di Belfiore decreto giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016 e Relazione integrativa criticità idrauliche).

89. Nel Comune di Belfiore, spostare l'accesso al Cantiere operativo CO 2.4 (chilometro 15+700 metri) in corrispondenza della rotatoria della Strada Porcilana situata 500 metri più ad est utilizzando il sedime della pista di cantiere a ridosso del nuovo rilevato ferroviario. (Comune di Belfiore deliberazione giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016).

90. Nel Comune di Belfiore, realizzare la viabilità di accesso al cantiere industriale di Belfiore in località Gombion in aderenza al tracciato AV-AC di progetto e parallelamente alla deviazione della strada provinciale 38 di progetto. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

91. Nel Comune di Montebello Vicentino, ridurre, secondo il layout presentato in sede di integrazioni alla procedura di Valutazione di impatto ambientale, il cantiere previsto in contrada Ronchi in Comune di Montebello Vicentino (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016 - Comune Montebello Vicentino protocollo 3553 del 22 marzo 2016).

92. Nel Comune di Brendola, utilizzare via dell'Emigrante, quale viabilità di cantiere per accedere alla strada provinciale 500, al posto di via Onara. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

93. Nel Comune di Vicenza, spostare in altro sito il Campo Base CB5.2 previsto nel Comune di Vicenza in località Carpaneda (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune di Vicenza protocollo 142072 15 dicembre 2015 - protocollo 2388 11 gennaio 2016 - protocollo 5783 15 gennaio 2016 - protocollo 9369 25 gennaio 2016 - protocollo 24877 26 febbraio 2016 (in sede di conferenza di servizi 23 marzo 2016) - protocollo 41917 31 marzo 2016 - Snam Rete Gas S.p.A. DI-NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

94. Dettagliare le modalità di esecuzione delle protezioni in *jet-grouting* e dei pali di fondazione, relativamente alle opere civili potenzialmente impattanti con la falda superficiale come viadotti, cavalcavia e strutture degli elettrodotti, definendo un *iter* operativo tipico che impedisca l'inquinamento delle falde impattate sia nella fase di esecuzione delle fondazioni, sia nella fase di esecuzione delle protezioni ad esse propedeutiche (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 09 Valutazione di impatto ambientale).

95. Prevedere la realizzazione dei pali di sostegno dei plinti di fondazione, ad una distanza non inferiore a metri 5,00 (salvo deroga) dalle condotte SNAM. L'area di rispetto delle condotte dovrà essere delimitata da rete rossa di cantiere, e al suo interno nessuna attività potrà essere eseguita. (Snam rete gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

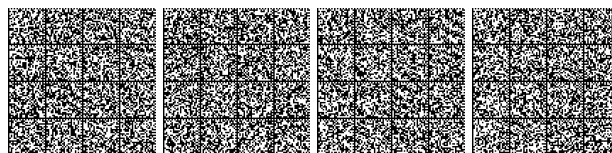
96. Individuare, in relazione alle modalità di smaltimento acque in fase di cantiere, tutti i punti finali di recapito di tali acque. Si ritiene, altresì fondamentale, una volta chiarita l'effettiva capacità della rete fognaria preliminarmente individuata e i possibili recapiti alternativi dove far convogliare le acque di cantiere, ai sensi della normativa vigente e in relazione alle portate scaricate, valutare la possibilità di integrare la rete di monitoraggio inserendovi i punti in cui saranno recapitate le acque di piattaforma e quelle di cantiere, opportunamente trattate se necessario, in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 15 Valutazione di impatto ambientale).

97. Redigere il piano di sicurezza per rischi rilevanti connessi alle attività di cantiere e di esercizio in corrispondenza delle industrie a rischio di incidente rilevante (Regione Veneto decreto giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016, n. 36).

Rumore e vibrazioni.

98. Integrare, con riferimento alla concorsualità, lo studio degli impatti sulla componente tenendo conto che per i progetti delle infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA, relativamente agli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto, il riferimento tecnico è il documento ISPRA: «Nota tecnica 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». Considerare inoltre le altre opere in previsione o progettazione, così come previsto ai sensi dell'Allegato 4 al D.M.A. 29 novembre 2000, previa verifica del reale stato di attuazione (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 16 e 19 Valutazione di impatto ambientale, Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016, n. 41).

99. Estendere l'area di studio al di fuori della fascia limite dei 250 metri per lato, confrontando i livelli previsti con i limiti delle zonizzazioni acustiche dei comuni interessati dall'opera. Tale studio potrà essere esteso fino ai ricettori frontali prospicienti la fascia stessa. Per



gli altri edifici presenti al di fuori della fascia di pertinenza dei 250 metri, considerata la scarsa efficacia delle opere di schermatura alla fonte (barriere acustiche) per tali distanze dall'infrastruttura, previa campagna di misura prevista dall'art. 4 comma 4 del decreto Presidente della repubblica 459/98 e verifica preliminare del rispetto dei limiti interni (art. 4 comma 5 del decreto Presidente della repubblica n. 459/98), andrà definita l'entità e l'opportunità degli interventi diretti sui ricettori. (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 17 Valutazione di impatto ambientale, Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 23/41, Comune di Zevio deliberazione della giunta comunale n. 50 del 17 marzo 2016, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

100. Attuare, per i ricettori sensibili impattati in facciata (n. 5 scuole ad Altavilla Vicentina), tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico. Effettuare un monitoraggio interno ed esterno all'edificio (facciata), durante il periodo di riferimento diurno, nelle fasi di *ante operam*, di esercizio e nella fase successiva alla realizzazione delle mitigazioni (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 20 Valutazione di impatto ambientale).

Salute pubblica.

101. Allegare alla progettazione esecutiva uno specifico elaborato di analisi della Componente salute pubblica in cui esplicitare:

a. la caratterizzazione dello stato attuale della salute della popolazione afferente all'area interessata dall'opera in oggetto, correlato ed integrato con l'analisi condotta per le altre componenti maggiormente collegate alla Salute pubblica (Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, Campi elettromagnetici) utilizzando i dati il più possibile aggiornati sullo stato demografico;

b. le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti riportati nelle altre Componenti, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute umana ed integrandole con le informazioni ricavate dalla caratterizzazione dello stato attuale della salute della popolazione interessata, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio nel breve, medio e lungo periodo.

(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 22 Valutazione di impatto ambientale).

Piano di monitoraggio ambientale.

102. Aggiornare e trasmettere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per la sua approvazione prima dell'inizio dei lavori il PMA secondo le varianti e le integrazioni introdotte al Progetto definitivo, ampliando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti ambientale considerate, nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam*, revisionando i ricettori, le modalità di rilevamento e di restituzione dei dati, nonché la durata e la frequenza, in accordo e sotto la supervisione di l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, tenendo conto delle seguenti indicazioni:

a. rivedere il monitoraggio relativo alla componente ambientale «atmosfera», nelle fasi *ante operam* e *in itinere*, in relazione alla vicinanza di alcuni ricettori sensibili;

b. approfondire il progetto di monitoraggio ambientale per la componente «acque sotterranee», prevedendo, in accordo con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto, il controllo di alcuni punti critici attraverso opportuni indicatori, come, ad esempio, i punti di dispersione nel suolo delle acque di piattaforma;

c. aggiornare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente «suolo e sottosuolo» per verificare l'efficacia degli accorgimenti e delle mitigazioni proposti in fase di progettazione definitiva;

d. aggiornare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente «salute pubblica» che dovrà essere implementato al fine di verificare che, in esercizio, le misure di mitigazione di tipo indiretto previste per contenere gli impatti sull'ambiente acustico in relazione ai ricettori individuati, siano efficaci nel mantenere al di sotto dei limiti vigenti le emissioni acustiche derivanti dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura in progetto;

e. approfondire il progetto di monitoraggio ambientale per la componente «rumore e vibrazioni», per il quale dovranno essere definiti tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili, da installare sia per le

fasi di cantiere che per le fasi *post-operam* di esercizio, al fine di verificare strumentalmente il non superamento dei limiti di legge per tutti i ricettori censiti nel SIA e potenzialmente impattati.

(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 23 Valutazione di impatto ambientale, commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 n. 09 e deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 39 e 40).

103. Estendere i monitoraggi *post operam* previsti in continuo presso tutti gli edifici potenzialmente impattati dalla componente vibrazioni con particolare riferimento ai ricettori in località Alte Ceccato (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 24 Valutazione di impatto ambientale).

104. Verificare ed eventualmente implementare, in accordo con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto, il PMA nella parte relativa alla componente vibrazioni in fase di esercizio presso gli edifici potenzialmente impattati, con particolare riferimento al transito contemporaneo di più convogli ferroviari (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 25 Valutazione di impatto ambientale e protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

105. Per la componente Campi elettromagnetici:

a. verificare la scelta delle posizioni di misura, per ogni recettore, considerando tutti gli spazi interni ed esterni destinati alla presenza di persone come specificato dalla normativa. Tra questi sono compresi anche i giardini ossia le pertinenze esterne delle abitazioni;

b. aggiungere all'elenco dei dati e informazioni utili per la valutazione dell'esposizione nel punto di monitoraggio le correnti circolanti al momento della misura negli elettrodotti esistenti e negli elettrodotti di futura realizzazione sia per la fase *ante operam* (limitata ovviamente agli elettrodotti esistenti), che nella fase *post operam*.

c. allegare la dichiarazione del gestore che al momento delle misure gli elettrodotti si trovano nelle normali condizioni di esercizio;

d. prevedere dei punti di monitoraggio all'esterno della SSE di Altavilla e delle stazioni radio base site nel Comune di Vicenza al fine di accertare la validità dei calcoli e verificare il rispetto del limite di esposizione previsto dalla normativa.

(Deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38, cme e Comune di Vicenza protocollo 142072 15 dicembre 2015; protocollo 2388 11 gennaio 2016; protocollo 5783 15 gennaio 2016; protocollo 9369 25 gennaio 2016; protocollo 24877 26 febbraio 2016; protocollo 41917 31 marzo 2016.)

Altro.

106. Approfondire per quanto riguarda i beni individuati dai provvedimenti di tutela, Verona-San Michele Extra-Villa Sandri Turco, Verona-San Michele Extra-Casa San Giuseppe, Verona-San Michele Extra-Ex Noviziato-Ex Villa Morandina, Verona-San Michele Extra-Casa Poloni, il progetto esecutivo, ad un'adeguata scala di definizione, da concordare con la competente Soprintendenza, al fine di contemplare la compatibilità dell'opera, sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio, con la tutela beni tutelati ai sensi della Parte seconda del decreto legislativo n. 42 del 2004. (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo protocollo 4121 del 23 giugno 2016 Parte culturale e paesaggistica 1.1).

107. Redigere gli elaborati progettuali specifici inerenti le richieste di integrazione ritenute «parzialmente esaustive» e «non esaustive» nel Parere di compatibilità ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 01 Valutazione di impatto ambientale).

108. Approfondire le soluzioni di allaccio delle SSE alla RTN in accordo con il gestore della rete nazionale Terna (nota TERNA protocollo 1396 del 23 marzo 2016 successivi preventivi di connessione)

PRESCRIZIONI IN FASE ESECUTIVA

Cantieri.

109. Trasmettere al MATTM le istanze di concessione idraulica rilasciate dagli enti gestori dei corsi d'acqua interferiti dal progetto congiuntamente alle soluzioni progettuali adottate per la fase di cantiere e per la fase di esercizio (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 02 Valutazione di impatto ambientale e commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 - 02).



110. 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 Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:

- a. la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;
- b. la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le amministrazioni locali;
- c. la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;
- d. la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri: tale velocità non dovrà superare i 30 chilometri orari;
- e. lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;
- f. l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/Stage IIIB;
- g. la bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza funzione delle condizioni operative e meteorologiche;
- h. informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.

Nel caso fossero segnalate lamentele nel corso dei lavori e/o in base ad eventuali criticità risultanti dalle misure di monitoraggio, si dovrà tempestivamente intervenire per ridurre le emissioni, anche ricorrendo a una intensificazione delle misure mitigative, quali ad esempio le barriere antipolvere, e la frequenza della bagnatura delle aree non asfaltate.

(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 08 Valutazione di impatto ambientale ragione giunta regionale 1595 del 10 ottobre 2016 n. 26 e Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 n. 04, Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016, Comune di S. Bonifacio protocollo deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 e deliberazione giunta comunale n. 7 del 26 febbraio 2016).

111. 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 il ripristino 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 (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 04, Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Provincia Di Verona delibera CP 4 del 22 gennaio 2016, Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016, Comune San Martino Buon Albergo protocollo n. 6650 del 22 marzo 2016).

112. Seguire, con riferimento alle cave di prestito tra gli scenari proposti dalla ditta (scenari 0 - 1 - 2 - 3), lo scenario 1 (ipotesi di solo mercato) «risultando quest'ultimo l'unico ambientalmente e socio-economicamente compatibile/ammissibile (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 04)», resta comunque fermo a tale proposito, quanto riportato nella raccomandazione n. 17, anche ai fini di eventuali economie.

113. Eseguire il test di cessione secondo quanto stabilito dalla nota del MATTM protocollo n. 13338/TRI del 14 maggio 2014, mentre la caratterizzazione merceologica al fine di calcolare la percentuale di materiali inerti dovrà essere eseguita sulla base di modalità concordate con Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (P) (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_PUT).

114. Salvaguardare la tenuta del collettore del Consorzio ARICA in Comune di Lonigo sia durante la realizzazione delle opere che successivamente, con particolari attenzioni alla movimentazione del terreno, alle impronte di carico del rilevato ed ai conseguenti cedimenti. L'intervento interferisce con il collettore di trasferimento dei reflui degli impianti di depurazione di Trissino, Arzignano, Montebellio Maggiore, Montebellio e Lonigo (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 21_6).

115. Rispettare le distanze di rispetto tra le aree di cantiere e i pozzi di approvvigionamento idrico degli acquedotti; nei casi in cui le attività dovessero compromettere i pozzi di approvvigionamento acquedottistico esistenti, la ditta proponente dovrà realizzare, con urgenza e a proprie spese, nuovi pozzi sostitutivi in accordo con l'Ente di gestione dei pozzi compromessi (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 28).

116. Provvedere affinché in fase di esecuzione dei lavori siano predisposte le necessarie precauzioni per garantire il regolare deflusso delle acque nelle aree di cantiere prevedendo anche l'eventualità di precipitazioni importanti (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 29).

117. Garantire nel periodo di cantiere, ed in quello successivo alla realizzazione dell'opera, sia la continuità della viabilità podereale che l'accesso ai fondi e la continuità del sistema idraulico (irriguo e di scolo). I passaggi e le strutture irrigue dovranno avere adeguate dimensioni (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 31 e Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 n. 05).

Piano di monitoraggio ambientale.

118. Considerare il PMA come documento suscettibile di variazioni (anche significative ma fermo restando l'importo a disposizione) in funzione dell'evoluzione dell'opera e strettamente connesso con le criticità che dovessero presentarsi nella realtà. Tutte le variazioni dovranno essere preventivamente condivise con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38).

119. Effettuare, in fase di cantierizzazione e di avanzamento lavori, un monitoraggio specifico al fine di verificare le modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati e in particolar modo:

a. Per il tratto Verona - Montebello V.:

presso entrambi gli edifici storici vincolati del Complesso Sorelle della Misericordia;

presso gli impianti produttivi (in n. di 2) classificati come aree critiche secondo UNI 9614;

presso l'elettrodotto di San Bonifacio (in fase di cantiere) dove è stata stimata una situazione di impatto per la realizzazione dei pali di fondazione dei piloni 15 e 16.

b. Per il tratto Montebello V. - Bivio Vicenza:

presso i ricettori ubicati in località Alte Ceccato;

presso tutti gli edifici storici, impattati dalla Componente, vincolati ai sensi del decreto legislativo n. 42/04 o tutelati dagli strumenti urbanistici comunali;

presso gli impianti produttivi (in n. di 4) classificati come aree critiche secondo UNI9614.

(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale) n. 2232 del 25 novembre 2016 - 26 Valutazione di impatto ambientale).

120. Verificare ed eventualmente implementare, in accordo con Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto, il PMA nella parte relativa alla componente rumore, per la fase di cantiere e fase avanzamento lavori (FAL), su tutto il tracciato, per i ricettori a ridosso delle aree dei cantieri (fissi e mobili anche se temporanei) per il confronto dei livelli sonori prodotti dalle attività con i valori limite di cui al decreto Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997 (emissione, immissione e differenziale), con particolare riferimento alle situazioni di criticità individuate (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 27 Valutazione di impatto ambientale).

121. Relativamente alla componente atmosfera:

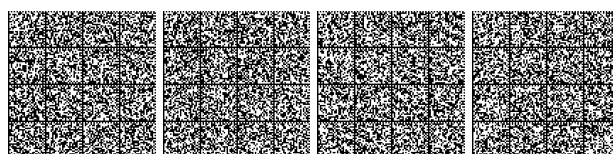
a. aggiornare prima dell'avvio del PMA, e, la caratterizzazione della qualità dell'aria e lo studio delle emissioni/impatti, relativamente alle attività di cantiere e a ciascuna attività legata al Fronte di avanzamento lavori;

b. stimare il contributo emissivo dell'attività di scotico e sbancamento del materiale superficiale integrandolo nell'input emissivo a CALMET;

c. prevedere, in accordo e sotto la supervisione di Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto, una campagna di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) per una durata di 30 giorni successiva alla data di fine lavori.

(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 28 e 31 Valutazione di impatto ambientale (V e commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 - 15 VO).

122. Effettuare, relativamente alla componente vegetazione flora e fauna, in fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio lavori, rilievi di campo per approfondire le informazioni sulla presenza di specie faunistiche e sui loro comportamenti, allo scopo di verificare



la presenza effettiva di specie per ora solo presunte (come, ad esempio, il *Myotis bechsteinii*, indicato come specie potenziale, Valutata In Pericolo (EN) secondo la classificazione IUCN Ita, e individuare siti potenzialmente idonei per il rifugio, la nidificazione, l'approvvigionamento delle risorse alimentari, con particolare riferimento alle specie che nidificano al suolo. Aggiornare la stima degli impatti dovuti alla realizzazione dell'opera nella sua totalità con i risultati ottenuti dai rilievi in campo. Dopo aver individuato i siti potenzialmente idonei per rifugio, nidificazione e alimentazione delle specie presenti nell'area interessata dall'opera in esame, descrivere gli specifici monitoraggi e gli accorgimenti che saranno messi in atto nei siti per mitigare gli impatti dovuti alla fase di realizzazione dell'opera (commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2232 del 25 novembre 2016 - 29 Valutazione di impatto ambientale e Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 19).

123. Relativamente alla componente rumore, incrementare, considerata la peculiarità dell'intensità abitativa della periferia est di Verona a ridosso della linea ferroviaria e, di contro, delle porzioni di territorio di modesta urbanizzazione che saranno interessate dalla nuova introduzione dell'infrastruttura ferroviaria (l'area, sostanzialmente, della variante sud di S. Bonifacio), il numero di punti di monitoraggio previsti sia nella fase P.O. che in quella di C.O. e A.O. Inoltre:

a. per la fase di C.O. considerare anche punti di monitoraggio esterni all'area d'indagine della linea FAL (pari a 100 metri) adottata nello studio previsionale, alla luce della condizione di potenziale 'cantiere diffuso' (numerosa presenza di cantieri fissi, estensione del territorio interessato dalle lavorazioni, transito dei mezzi di supporto alle lavorazioni) che contraddistinguerà il territorio oggetto delle lavorazioni (P);

b. per la fase P.O. considerare anche eventuali ricettori meritevoli d'interesse posti oltre la fascia acustica della ferrovia, anche se in aree di limitata urbanizzazione, per verificare il rispetto dei limiti di classe acustica comunale vigenti;

(deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Rumore).

124. Relativamente alla componente vibrazioni, incrementare il numero di punti di misura sia nella fase P.O. che in quella di C.O. e A.O. al fine di garantire una copertura delle casistiche riscontrabili in merito alla tipologia di tracciato (rilevato, trincea, galleria, raso, viadotto) e soprattutto alle caratteristiche dei fabbricati (la cui casistica, a parte alcuni tratti a Verona, è piuttosto varia) (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Vibrazioni).

125. Relativamente alla componente suolo, ricondurre la tipologia di indagine uniformandola agli standard internazionali che prevedono una profondità di indagine di 150 (profilo) o 120 (trivellata) centimetri (tipologia PD) e diversificare, per le diverse fasi ed obiettivi, i siti di indagine. Il riferimento principale per l'esecuzione dei rilievi pedologici è il manuale di rilevamento Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (<http://www.arpa.veneto.it/soilo/htm/documenti.asp>). Inoltre, per quanto riguarda l'analisi del suolo ed i parametri di monitoraggio:

a. informatizzare le osservazioni descritte utilizzando la scheda Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto utilizzando il database formato MS Access® fornito da Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto;

b. applicare alla classificazione dei suoli osservati, sia in trivellata che in profilo, anche lo standard internazionale «*World Reference Base for Soil Resources*» (W.R.B., FAO - ISRIC - ISSS);

c. fare riferimento, per l'elenco delle caratteristiche dei suoli da rilevare nel corso di trivellate/profilo, ai caratteri riportati nelle schede profilo e trivellata dell'ARPAV reperibili al seguente indirizzo internet: <http://www.arpa.veneto.it/soilo/htm/documenti.asp> (Scheda per il rilevamento pedologico - trivellata, profilo in aree di pianura). (P);

d. utilizzare per la descrizione e il campionamento dei rilievi pedologici il manuale di rilevamento Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (<http://www.arpa.veneto.it/soilo/htm/documenti.asp>);

e. limitare l'elenco dei parametri da ricercare può essere limitato alle sostanze che possono essere utilizzate/prodotte dalle lavorazioni previste nei cantieri (a tal proposito si veda quanto previsto dalla Linee guida ministeriali). (P)

(Deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Suolo).

126. Relativamente alla componente acque sotterranee, incrementare il n. di piezometri vista la lunghezza dell'opera, la sua complessità, ma soprattutto il suo impatto sulla matrice GW (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Acque sott).

127. Relativamente alla componente acque superficiali, integrare il panel dei parametri di laboratorio da ricercare nella componente acque superficiali con i seguenti parametri, in particolar modo nella fasi di *post operam*:

Glifosate;

Acido aminometilfosfonico (AMPA);

Glufosinate di ammonio.

(Deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Acque sott.)

Altro.

128. Stipulare, prima del collaudo dell'opera, tra RFI e il Consorzio di bonifica alta pianura veneta un'apposita convenzione per regolamentare la manutenzione dei manufatti idraulici realizzati per consentire alle acque l'attraversamento dell'opera (sifoni a doppia canna etc.) (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 10, Consorzio APV protocollo 592 del 15 gennaio 2016, Consiglio superiore degli lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

129. Stipulare, prima dell'avvio dei lavori sia della tratta AV/AC (a cura di RFI) sia del nuovo svincolo di Montecchio (a cura del concessionario autostradale), tra RFI, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. e il CG Iricav Due, un'apposita convenzione per regolamentare la realizzazione in contemporanea dei lavori dei manufatti di sottoattraversamento dell'Autostrada A4 nel Comune di Montecchio Maggiore alla km. 36+600 circa in modo da non comportare maggiori oneri per l'Opera pubblica. (Società Autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

130. Ottemperare alle prescrizioni dettate dalla Soprintendenza archeologia del Veneto con note protocolli 9630 e 9631 del 5 agosto 2015, confluite e recepite nel progetto di scavo in estensione elaborato ai sensi dell'art. 96 1 b) e trasmesso dalla Committenza alla stessa Soprintendenza archeologica con nota protocollo 425 del 15 ottobre 2015. (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo protocollo 4121 del 23 giugno 2016 archeologia 1 e 2).

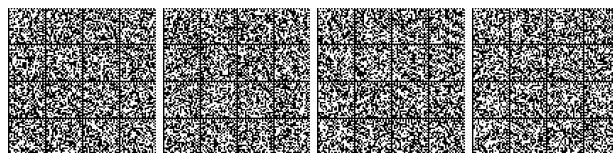
131. Completare, per tutti i manufatti di proprietà di enti legalmente riconosciuti la cui esecuzione risalga ad oltre settanta anni indicati all'art. 10, comma 1 del decreto legislativo n. 42/2004 e successive modificazioni, interferiti dalle opere in esame, la procedura di verifica dell'interesse culturale, ai sensi dell'art. 12 dello stesso decreto legislativo n. 42/2004. (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo protocollo 4121 del 23 giugno 2016 Parte culturale e paesaggistica 1.2).

COMPENSAZIONI TERRITORIALI E SOCIALI

132. Realizzare in Comune di Verona, sul sedime della pista di cantiere compresa tra il chilometro 0+700 e chilometro 1+875, un percorso ciclopedonale da collegare con il quartiere di Porto San Pancrazio e trasferirlo in proprietà al Comune a fine lavori (Comune di Verona prot. Gen. UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

133. Realizzare in Comune di Verona l'allargamento di via Pontara Sandri a partire dall'intersezione con via Fiorane fino lo svincolo di collegamento con il raccordo autostradale da chilometro 3+250 a chilometro 5+050 e trasferirlo in proprietà al comune a fine lavori (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

134. Realizzare il prolungamento della strada provinciale 38 Porcilana nel tratto dalla rotonda di via delle Fontanelle a via Lobbia, in affiancamento alla Linea AV/AC. Il sedime sarà acquisito con le procedure espropriative e ceduto a titolo compensativo agli enti locali a fine lavori. La pista di cantiere della Linea AV/AC, salvo eventuali tratti di lunghezza limitata, sarà realizzata sull'ambito territoriale coincidente con il sedime della suddetta strada. Le relative autorizzazioni saranno demandate all'Autorità locale competente (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 07, Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Provincia di Verona delibera CP 4 del 22 gennaio 2016, Comune di S. Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 e deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016, Comune di Monteforte D'Alpone protocollo 000811 del 22 gennaio 2016).



135. Realizzare in Comune di San Bonifacio l'ampliamento delle carreggiate fino a metri 7 complessivi di via Tombole per una lunghezza di 175 metri e via Borgoletto di sotto per una lunghezza di 155 metri, nei tratti interessati dal transito dei mezzi e trasferirlo in proprietà al comune a fine lavori (Comune di San Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016, deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

136. Realizzare in Comune di Montebello Vicentino una rotonda sull'intersezione tra la strada regionale 11 e via del Gambero (Ronchi) all'altezza di Ponte Asse e prevedere una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole di via del Gambero. (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 24_1, Comune Montebello Vicentino protocollo 3553 del 22 marzo 2016).

137. Realizzare un percorso ciclopeditonale su cavalcavia IV08 al chilometro 38+917. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016).

RACCOMANDAZIONI - PARTE SECONDA

Al soggetto aggiudicatore ovvero il soggetto realizzatore dell'opera si raccomanda di:

RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Opere civili.

1. Spostare la posizione del Posto tecnologico previsto in Comune di San Bonifacio nell'area interclusa compresa tra la rotatoria «Grena» e la Linea Ferroviaria previa verifica di fattibilità da parte della Provincia di Verona. (Comune di San Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 - deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

2. Redigere il progetto esecutivo tenendo conto del cantiere in avanzato grado di costruzione relativamente alle opere di viabilità oggi in corso da parte di autostrada A4 nel Comune di Montecchio Maggiore. (Comune di Montecchio Maggiore protocollo 9441 del 22 marzo 2016).

3. Verificare la fattibilità tecnica e se possibile prevedere lo spostamento delle Postazioni BTS Radio Base previste nel territorio del Comune di Vicenza. (Comune di Vicenza protocollo 142072 15 dicembre 2015; protocollo 2388 11 gennaio 2016; protocollo 5783 15 gennaio 2016; protocollo 9369 25 gennaio 2016; protocollo 24877 26 febbraio 2016 (in sede di conferenza di servizi 23 marzo 2016); protocollo 41917 31 marzo 2016, Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

Interferenze Autostrada A4.

4. Adeguare la segnaletica dei cantieri autostradali e dei tratti di pertinenza rispettando il manuale «Norme di sicurezza per l'esecuzione di lavori sull'autostrada in presenza di traffico» (M.O. 01 S.M. rev. 05) edizione febbraio 2014 e successive modificazioni (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

5. Prevedere, per l'intervento di realizzazione dello scatolare di deviazione del torrente Rosella, tutte le opere di finitura stradale necessarie quali adeguamento dei sicurvia, alloggiamenti cavidotti, ecc.. Riguardo l'intervento per l'attraversamento delle piste dello svincolo di collegamento tra la A4, la tangenziale sud di Verona e il raccordo autostradale di Verona est, prevedere tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, sicurvia, segnaletica, alloggiamenti cavidotti, ecc. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

6. Prevedere le opere provvisorie per il sostegno degli scavi nei tratti in affiancamento al raccordo autostradale di Verona est, ad una distanza mai inferiore a 3 metri dal ciglio bitumato della piattaforma autostradale. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

7. Progettare le operazioni di varo dei manufatti a spinta relativi alle opere idrauliche di attraversamento delle viabilità in gestione ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. con l'obiettivo prioritario di evitare, o comunque di minimizzare, le limitazioni al traffico autostradale. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

8. Verificare ed adeguare se necessario il progetto della Linea AV/AC alle strutture già realizzate da Autostrada Brescia - Padova in corrispondenza del nuovo cavalcavia sulla nuova bretella di collegamento fra la strada provinciale 500 ed strada regionale 11 (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

Sottoservizi.

9. In relazione alle interferenze con la viabilità di competenza della Provincia di Vicenza, prevedere ove possibile:

lo spostamento delle nuove tubazioni e relativi pozzetti d'ispezione a servizio dei vari enti gestori fuori dalle corsie di canalizzazione e dalle rotatorie, privilegiando sedimi stradali esistenti anche se parzialmente dismessi o altri ambiti anche se privati. Il nuovo percorso dovrà essere così progettato al fine di evitare, nel corso degli anni, futuri interventi di manutenzione e/o riparazione sulle corsie di canalizzazione e sulle rotatorie, la cui occupazione, pur se temporanea comporterebbe inevitabilmente, l'istituzione di problematici sensi unici con grave pregiudizio alla sicurezza e fluidità del traffico veicolare;

i ripristini della piattaforma stradale manomessa come da disciplinare tecnico della Provincia;

il posizionamento dei pozzetti previsti fuori dalla carreggiata stradale, ovvero su banchine o pertinenze stradali, al fine di permettere un più agevole intervento di manutenzione/pulizia della condotta posata. Nel caso in cui gli stessi, a causa d'impossibilità tecnica, dovessero essere ubicati in corrispondenza della carreggiata stradale, questi dovranno avere il sigillo d'ispezione posto ad almeno centimetri 20 sotto la quota del manto bitumato;

la rimozione delle condotte utilizzate per le «deviazioni provvisorie», non appena risulti funzionante la condotta principale;

il passaggio di cavidotti, tubazioni e quant'altro lungo le strade provinciali, in modo da non alterare lo stato dei luoghi e/o compromettere lo smaltimento delle acque meteoriche e la continuità idraulica dei fossi di guardia.

(Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016).

10. Redigere appositi elaborati grafici di dettaglio nei casi di incrocio più sottoservizi. (Snam rete gas S.p.A. DI - NOR / LAV / Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

11. Verificare il riposizionamento della condotta fognaria DN 1200 in prossimità Met. S. Giorgio in Bosco - Zimella DN 500 (20") in quanto la posizione riportata nel progetto risulta incompatibile con la variante del metanodotto stesso. (Snam rete gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

Cantieri.

12. Evitare, per quanto possibile, l'interferenza tra il cantiere della linea AV/AC ed il Piano attuativo «Case Nuove Nord» di San Martino Buon Albergo. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune san Martino Buon Albergo protocollo n. 6650 del 22 marzo 2016).

13. Assumere adeguate precauzioni e procedure per la realizzazione e gestione del campo base in Comune di Lonigo, in particolare per quanto riguarda il posizionamento, l'allacciamento e la manutenzione degli scarichi, considerando che nelle vicinanze del medesimo è situato l'importante campo pozzi acquedottistici di Acque del Chiampo S.p.A. (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 21_4).

Piano di monitoraggio ambientale.

14. Relativamente alla componente vibrazioni, valutare eventuali situazioni non prossime alla linea ferroviaria, con propagazione preferenziale a distanze superiori a quelle considerate nel PMA. (Deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Vibrazioni).

15. Relativamente alla componente suolo, integrare la definizione di sottosuolo in quanto non include il substrato costituito da depositi alluvionali che caratterizza la quasi totalità del territorio oggetto di intervento (deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Suolo).



RACCOMANDAZIONI PER LA FASE ESECUTIVA

Generali.

16. Provvedere ad un'attenta gestione delle procedure espropriative, anche mediante il supporto delle amministrazioni comunali, che in diversi casi si sono dette disponibili a collaborare con l'Autorità espropriante al fine di pervenire ad una rapida risoluzione delle problematiche; in particolare, con riferimento ai cittadini che subiranno la demolizione delle propria abitazione, diverse amministrazioni sono pronte ad utilizzare gli strumenti urbanistici previsti dalla legge regionale n. 11/2004, nello specifico l'istituto degli accordi pubblico/privato, della compensazione urbanistica e del credito edilizio, anche in aree di proprietà pubblica. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

17. Collaborare con la Regione Veneto in fase di progettazione esecutiva e/o realizzazione dell'opera, per verificare e perseguire l'interesse pubblico connesso alla opportunità/fattibilità di interventi idraulici di messa in sicurezza dei corpi idrici d'ambito, tramite opere di approfondimento e risagomatura dei medesimi ed asporto del materiale di risulta (stabilizzati, ghiaia, sabbia, terre etc.) utilizzabili nell'ambito dell'opera pubblica prevista. Trattasi di interventi/progetti che rivestono la connotazione di pubblica utilità ed urgenza, in parte già predisposti e/o da predisporre celermente dai competenti uffici regionali. Si ritiene opportuno specificare che il reperimento del materiale idoneo per i rilevati ferroviari potrà indirizzarsi prioritariamente al materiale esistente nel Torrente Illasi, che presenta un rilevante sovralluvionamento, accompagnato da una adeguata sistemazione delle sponde e dei manufatti insistenti nel torrente, sulla base delle indicazioni dell'U.O. Genio civile di Verona. (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 05).

Cantieri.

18. Mantenere in fase di cantierizzazione l'accessibilità all'Istituto religioso «Sorelle della Misericordia» di Verona. (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

19. Eseguire i lavori che interessano la viabilità della rete stradale ordinaria di Verona in modo tale da arrecare le minori interferenze possibili al traffico, prevedendo le interruzioni o le limitazioni secondo modalità e tempistiche concordate con il Comune/Circoscrizione e condividendo il programma e i percorsi alternativi. (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

20. Valutare le interferenze tra i previsti lavori del nuovo bacino del Torrente Chiampo, con ricalibrazione del bacino di laminazione delle acque del Torrente Guà e il cantiere della Linea AV/AC, in maniera tale da coordinare e da non aggravare sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista viabilistico i due importanti cantieri. (Comune Montebello Vicentino protocollo 3553 del 22 marzo 2016).

21. Procedere, in caso di presenza di più sottoservizi interferiti, ad un coordinamento congiunto tra tutti gli enti proprietari al fine di definire l'esatta ricollocazione di ognuno di essi anche per quanto concerne le varianti provvisorie. (Snam rete gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

22. Garantire, in tutti i casi in cui sono previste interferenze con sottoservizi relative ad impianti autostradali, il regolare funzionamento degli stessi individuando idonee soluzioni da concordare con il Concessionario autostradale. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

23. Individuare in accordo con Concessionaria/Concedente autostradale, i più opportuni interventi di chiusura del sottopasso di attraversamento presso il raccordo autostradale di Verona est al termine dell'utilizzo dello stesso. L'intervento deve essere corredato di tutte le opere di completamento stradale necessarie, quali l'adeguamento dei sicurvia, eventuali reti di protezione, alloggiamenti per cavidotti, ecc.. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

24. Non comportare limitazioni al traffico autostradale sottostante durante i lavori di demolizione e costruzione della nuova rampa di accesso al cavalcavia autostradale esistente al km. 315,097. (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

25. Garantire sempre, durante le fasi di lavoro, la funzionalità del nuovo casello autostradale di Montecchio Maggiore e la continuità del collegamento della Variante alla strada provinciale 500 con la strada regionale 11 (Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

26. Realizzare le colonne in ghiaia con materiale il cui fuso granulometrico garantisca il perdurare delle proprietà drenanti delle colonne nel lungo termine (Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

Piano di monitoraggio ambientale.

27. Relativamente alla componente acque sotterranee prevedere:

la terebrazione dei piezometri con diametro di 4 pollici. Concorrere con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto le profondità di terebrazione ed il posizionamento dei filtri;

solo parametri chimici, tralasciando quelli batteriologici, tra i parametri da sottoporre ad analisi di laboratorio;

di utilizzare come soglie di superamento le CSC del decreto legislativo n. 152/2006 parte IV; ove non presenti si consiglia di utilizzare i parametri previsti dal decreto legislativo n. 30/2009 e dal decreto legislativo n. 31/2001. Per l'analisi dei metalli, ai sensi del decreto legislativo n. 30/2009, il valore standard di qualità si riferisce, sempre, alla concentrazione disciolta di campione d'acqua ottenuta per filtrazione con filtro da 0,45 millimetri;

una frequenza trimestrale per il monitoraggio del normale corso d'opera delle sorgenti, risultando idonee quelle previste per l'AO ed il PO, e campionamenti multilivello, a meno che non siano realizzati piezometri multi fenestrati;

un concordamento con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto del formato di restituzione dei dati e modalità procedurali in caso di superamento delle CSC previste dal decreto legislativo n. 152/2006 parte IV, nel caso di parametri non riconducibili all'impatto provocato dall'opera.

(Deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Acque sott).

28. Relativamente alla componente fauna prevedere:

l'estensione del monitoraggio dell'ittiofauna anche al Rio Guà; la selezione dei punti di monitoraggio dovrà essere eseguita dando priorità ai corsi d'acqua permanenti. Riguardo la lunghezza minima dell'area da campionare, è pratica condivisa considerare una lunghezza del transetto fluviale pari a 20 volte la larghezza dell'alveo. La raccolta dati dovrà consentire la stima di:

abbondanza delle specie ittiche;

composizione in specie;

struttura delle popolazioni MA;

la restituzione dei dati sotto forma di indice, si propone per analogia a quanto fatto per altre opere, il calcolo dell'ISECI (Indice dello stato ecologico delle comunità ittiche);

l'estensione della durata del monitoraggio P.O. a n. 3 anni.

(Deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 38_Fauna).

29. Approfondire la modellazione idrogeologica al fine di valutare nuovamente l'efficacia di ulteriori interventi, quali elementi drenanti ortogonali alla galleria artificiale di S. Martino Buon Albergo, capaci di minimizzare le perturbazioni al regime idraulico del sottosuolo (Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

30. Integrare ed approfondire i dimensionamenti delle opere strutturali delle pile nella successiva fase di progetto esecutivo (Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

31. Provvedere, in sede di progettazione esecutiva, o comunque prima dell'avvio dei lavori, a definire di concerto con Veneto Strade S.p.A., la segnaletica provvisoria necessaria per le eventuali ordinanze di regolamentazione del traffico, per la realizzazione delle opere interferenti con le viabilità in gestione all'ente stesso (Veneto strade protocollo 3478/2016 del 15 febbraio 2016).



ALLEGATO 2

QUADRO DEGLI INTERVENTI E DELLE ATTIVITÀ PRINCIPALI INCLUSI NEI LOTTI COSTRUTTIVI

1° Lotto funzionale «Verona-Bivio Vicenza» di competenza del GC.

Il 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza di competenza del GC risulta costituito dai seguenti lotti costruttivi:

Primo lotto costruttivo non funzionale (finanziato).

Il primo lotto costruttivo comprende le Opere civili poste sul percorso critico del primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza, con relative attività ed interventi propedeutici, nonché la sovrastruttura ferroviaria e gli impianti tecnologici propedeutici all'attivazione delle deviazioni della Linea storica.

Il limite di spesa del primo lotto costruttivo è stimato in 984 milioni di euro e trova copertura finanziaria nell'ambito degli stanziamenti previsti nell'ambito dell'aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 - parte Investimenti e confermati nell'aggiornamento 2016 del medesimo.

Nello specifico, il primo lotto costruttivo include le seguenti attività/interventi:

- progettazione definitiva del 1° lotto funzionale;
- progettazione esecutiva delle opere ricadenti nel primo lotto costruttivo;
- espropri necessari per l'esecuzione dei lavori delle opere civili del 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza;
- attività propedeutiche per l'inizio dei lavori delle opere civili del 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza: archeologia, Bonifica degli ordigni bellici;
- attività propedeutiche per l'inizio dei lavori delle opere civili di competenza del lotto costruttivo: demolizioni e siti potenzialmente contaminati;
- opere di cantierizzazione necessarie all'esecuzione dei lavori;
- risoluzione delle interferenze con pubblici servizi interferenti con i lavori delle opere civili del 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza;
- opere civili della Linea AV/AC dalla progressiva 0+174 alla progressiva 7+700 e dalla progressiva 32+720 alla progressiva 39+630 relativamente alle opere in interferenza idraulica (ad esclusione delle vasche di laminazione) e sottopassi stradali;
- opere civili della Linea AV/AC dalla progressiva 4+941 alla progressiva 7+660 relative alla Galleria artificiale S. Martino Buon Albergo, ed alle trincee ferroviarie dal km 6+841,96 al km 7+660,97;
- opere civili di adeguamento di parte della viabilità S.P. 38 (Tombino scatolare 3x2 alla pk 19+875,16 e deviazione stradale strada Porcilana);
- opere civili del cavalcavia alla pk 38+917;
- opere civili del prolungamento sottopasso pedonale per la stazione di Altavilla Vicentina alla progressiva 41+615 (relativamente alle parti d'opera necessarie per la prima deviazione della Linea storica) e della deviazione dello scalo ferroviario alla progressiva 43+400;
- opere civili della Linea AV/AC dalla progressiva pk 33+463 alla progressiva pk 33+722 (Galleria artificiale attraverso SITAVE) e dalla pk 36+535 alla pk 36+825 (Galleria artificiale Interferenza A4);
- viadotti Montebello Vicentino (della AV e della Linea storica) e Rio Guà;
- opere civili della viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore;
- opere civili dei fabbricati della fermata di Montebello Vicentino alla pk 33+275 e della sottostazione elettrica alla pk 33+067;
- approvvigionamento del materiale di armamento per la realizzazione delle deviazioni della Linea storica;
- impianti tecnologici propedeutici all'attivazione delle deviazioni della Linea storica e della nuova Linea AV/AC per la tratta di competenza del C.G., completamento SSE di Montebello Vicentino con riferimento all'alimentazione della Linea storica;

impianti tecnologici:

realizzazione completa della Sottostazione di Montebello Vicentino e del relativo piazzale RFI con arrivo stalli AT, compresi gli impianti di condizionamento e di antincendio;

completamento Linea primaria a servizio della Sottostazione di Montebello (fornitura e montaggi);

acquisto dei materiali RTB - inclusa la relativa garitta - e cabina ACC del PPT 15;

realizzazione interventi necessari per la risoluzione di alcune interferenze di piccola entità quali spostamento di cavi per realizzazione tombini/sottopassi. Monitoraggio ambientale per la fase *ante operam* del 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza e per la fase in corso d'opera per l'esecuzione dei lavori delle opere civili di competenza del lotto costruttivo;

opere prescritte in CdS da enti/amministrazioni di competenza del 1° lotto costruttivo;

opere compensative ambientali, territoriali e sociali di competenza del 1° lotto costruttivo;

sono inoltre state previste le seguenti voci di costo, che saranno gestite direttamente da RFI:

oneri di ingegneria, collaudi e costi di struttura commisurati alle attività di competenza del 1° lotto;

imprevisti commisurati alle attività di competenza del 1° lotto.

Secondo lotto costruttivo non funzionale (da finanziare).

Il secondo lotto costruttivo comprende le Opere civili di completamento del 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza, con relative attività ed interventi propedeutici, nonché l'armamento e gli impianti tecnologici dell'intero lotto funzionale.

Il limite di spesa del secondo lotto costruttivo è stimato in 1.729 milioni di euro, e nello specifico include le seguenti attività/interventi:

progettazione esecutiva delle opere ricadenti nel primo lotto costruttivo;

attività propedeutiche per l'inizio dei lavori delle opere civili di competenza del lotto costruttivo: demolizioni e siti potenzialmente contaminati;

opere di cantierizzazione necessarie all'esecuzione dei lavori;

completamento risoluzione delle interferenze con pubblici servizi interferenti con i lavori delle opere civili del 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza;

interferenze con Linea storica;

completamento attività espropriative e di asservimento relative al 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza;

completamento opere in interferenza idraulica, attraversamento stradale (sottovia e cavalcavia), trincee, gallerie artificiali, viadotti e nuove viabilità;

realizzazione delle opere civili relativamente ai rilevati e fabbricati della Linea AV/AC e delle deviazioni della Linea storica dalla pk 0+000 alla pk 44+250;

fondazioni delle barriere antirumore e barriere in elevazione;

tutti i lavori di sovrastruttura ferroviaria ed impianti tecnologici necessari all'attivazione delle deviazioni della linea storica e della nuova Linea AV/AC per la tratta di competenza del C.G.;

monitoraggio ambientale per la fase di corso d'opera per l'esecuzione dei lavori delle opere civili di competenza del lotto costruttivo e per la fase di *post operam* del 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza;

opere di riambientalizzazione del 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza;

completamento opere prescritte in CdS da enti/amministrazioni;

completamento opere di ristoro socio-ambientali;

sono inoltre state previste le seguenti voci di costo, che saranno gestite direttamente da RFI:

oneri di ingegneria, collaudi e costi di struttura commisurati alle attività di competenza del 2° lotto;

imprevisti commisurati alle attività di competenza del 2° lotto;

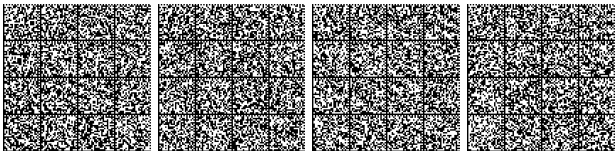
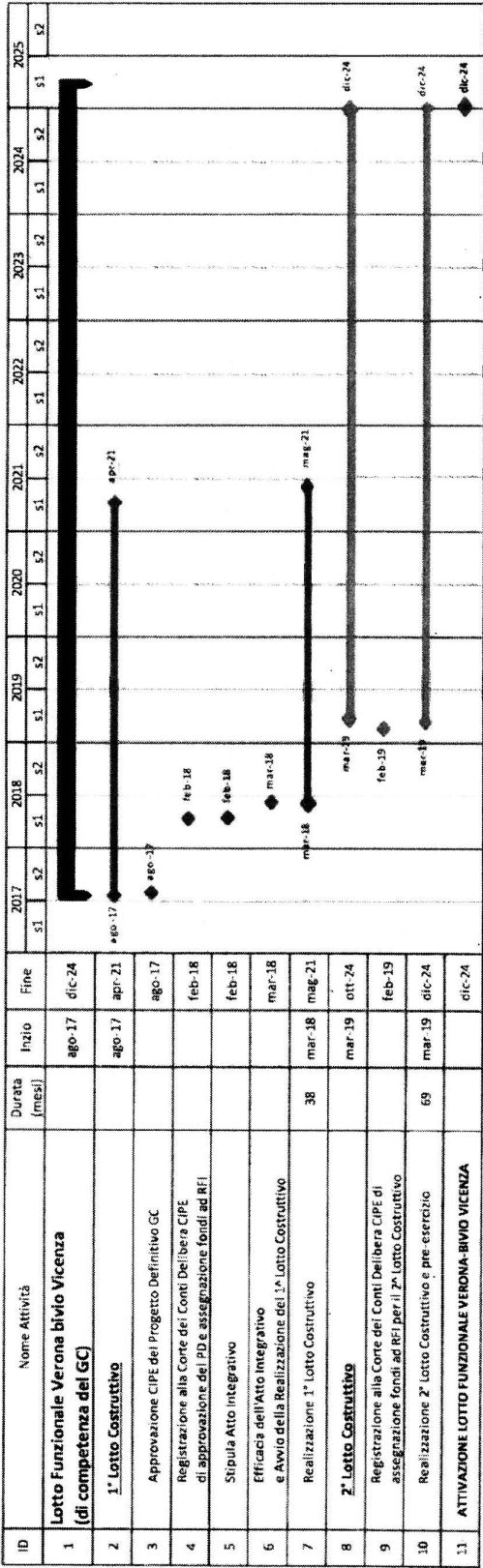
prove di esercizio.



CRONOPROGRAMMA DI REALIZZAZIONE



ALLEGATO 1: CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA'



FABBISOGNI FINANZIARI

FLUSSO RISORSE FINANZIARIE

Di seguito si riporta la distribuzione negli anni delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione di ciascuno intervento e dell'investimento complessivo.

Tabella 1: Necessità annuali di cassa per Lotto costruttivo

LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA														Importi in Mio EUR	
CVI	al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale		
LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA															
1° lotto costruttivo	984	56	3	225 (*)	289	294	117							984	
2° lotto costruttivo	1.729				295 (*)	274	302	324	288	195	51			1.729	
TOTALE INVESTIMENTO	2.713	56	3	225	584	568	419	324	288	195	51	-	-	2.713	

(*) inclusa anticipazione al GC

Tabella 2: Progressivi delle necessità di cassa per Lotto costruttivo

LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA					
1° LOTTO COSTRUTTIVO			2° LOTTO COSTRUTTIVO		
Anno	Impegni [Mio EUR]	contabilizzazioni [Mio EUR]	Anno	Impegni [Mio EUR]	contabilizzazioni [Mio EUR]
2016	56	56	2016	0	0
2017	3	59	2017	0	0
2018	225	284	2018	0	0
2019	289	573	2019	295	295
2020	294	867	2020	274	569
2021	117	984	2021	302	871
2022	0		2022	324	1.195
2023			2023	288	1.483
2024			2024	195	1.678
2025			2025	51	1.729
TOTALE	984		TOTALE	1.729	



Tabella 3: Scadenze entro le quali disporre la Deliberazione delle risorse necessarie agli affidamenti

FABBISOGNO DI COMPETENZA TRATTA GC		
	Importo [Mio EUR]	Data
1° Lotto	984	(*)
2° Lotto	1.729	febbraio-2019
TOTALE	2.713	

(*) finanziato con Legge di Stabilità 2014 e 2015

18A04773

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Imukin»

Estratto determina AAM/PPA n. 637 del 4 luglio 2018

Trasferimento di titolarità: MC1/2017/654.

È autorizzato il trasferimento di titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale fino ad ora registrato a nome della società Boehringer Ingelheim Italia S.p.a., con sede in via Lorenzini, 8 - Milano, con codice fiscale 00421210485.

Medicinale IMUKIN.

Confezione e A.I.C. n.: «2x10⁶ UI (0,1 mg) soluzione iniettabile» 6 flaconcini in vetro - 028138016

alla società: Horizon Pharma Ireland Limited, con sede in Connaught House, 1st Floor, 1 Burlington Road, D04 C5Y6 - Dublino, Irlanda (IE).

Stampati

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale sopraindicato deve apportare le necessarie modifiche al Riassunto delle Caratteristiche del Prodotto dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto; al Foglio Illustrativo ed alle Etichette dal primo lotto di produzione successivo all'entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto.

Smaltimento scorte

I lotti del medicinale già prodotti e rilasciati a nome del precedente titolare alla data di entrata in vigore della determinazione, di cui al presente estratto, possono essere dispensati al pubblico fino ad esaurimento delle scorte.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

18A04763

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Tussolvina»

Estratto determina AAM/PPA n. 640 del 4 luglio 2018

Trasferimento di titolarità: AIN/2018/1099.

È autorizzato il trasferimento di titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale fino ad ora registrato a nome della società Morganceutical S.r.l. (codice fiscale 03024570131) con sede legale e domicilio fiscale in viale Varese, 39 - 22100 Como.

Medicinale: TUSSOLVINA.

Confezione e A.I.C. n.:

«Gocce 1% flacone 30 ml» - 028621011

«Sciroppo 0,1% flacone 200 ml» - 028621023

alla società: S.F. Group S.r.l. (codice fiscale 07599831000) con sede legale e domicilio fiscale in via Tiburtina, 1143 - 00156 Roma.

Stampati

Il titolare dell'Autorizzazione all'Immissione in Commercio del medicinale sopraindicato deve apportare le necessarie modifiche al Riassunto delle Caratteristiche del Prodotto dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto; al Foglio Illustrativo ed alle Etichette dal primo lotto di produzione successivo all'entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto.

Smaltimento scorte

I lotti del medicinale già prodotti e rilasciati a nome del precedente titolare alla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, possono essere dispensati al pubblico fino ad esaurimento delle scorte.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

18A04764

