

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determina 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, 9 ottobre 2020

Il direttore generale: MAGRINI

20A05655

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 14 maggio 2020.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Linea ferroviaria Alta velocità/Alta capacità Milano-Venezia. Tratta Verona-Padova. Approvazione del progetto preliminare del nodo AV/AC di Verona est - CUP (J41E91000000009). (Delibera n. 11/2020).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

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

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

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

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 68 del 2002 - Supplemento ordinario n. 51, con la quale questo Comitato, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'allegato 1, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», l'infrastruttura «Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)» (ora denominato «Mediterraneo» che collega Tarragona-Barcellona-Perpignan-Marsiglia/Lione-Torino-Novara-Milano-Verona-Padova-Venezia-Ravenna/Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest);

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

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa *errata-corrige* 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 e informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

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

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, e successive modificazioni, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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

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

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni e, in particolare, gli articoli 165, 183, comma 6 e 185, comma 2;



Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

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

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;

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, che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

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

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che 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, recante «Codice dei contratti pubblici»;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna — ai sensi dell'art. 36, comma 3, 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-corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

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», l'intervento del «Nodo Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) di Verona»;

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Visto l'art. 12, comma 1, lettera e) del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104;

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

Vista la nota 28 aprile 2020, n. 17415, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia. Tratta Verona-Padova - Nodo AV/AC di Verona Est» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 7 maggio 2020, n. 3334, con la quale il MIT - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - ha fornito precisazioni in merito alla procedura approvativa del progetto preliminare del «Nodo di Verona Est»;

Vista la nota 7 maggio 2020, n. 14412, con la quale il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (MIBACT) riporta le osservazioni relativamente ai punti all'ordine del giorno della riunione preparatoria del CIPE;

Vista la nota 11 maggio 2020, acquisita con protocollo DIPE 2478 dell'11 maggio 2020, con la quale il MIT - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie ha trasmesso il quadro economico aggiornato, correggendo i refusi presenti nel quadro economico precedentemente inviato;

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

sotto l'aspetto tecnico e procedurale:

1. questo Comitato, con le delibere 29 marzo 2006, n. 94, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 2006, 10 novembre 2014, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 57 del 2015, e 1° agosto 2019, n. 61, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 270 del 2019, ha approva-

to progetti o ha assunto altre decisioni concernenti l'infrastruttura «Linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova», oltre alle delibere 7 agosto 2017, n. 66, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 83 del 2018 e 24 luglio 2019, n. 37, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 4 del 2020 relative al Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 (CdP-I), sottoscritto tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI S.p.a.);

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

3. con l'introduzione della linea ferroviaria Brescia-Verona-Padova tra le opere da realizzare per lotti costruttivi ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), il progetto complessivo del Nodo AV/AC di Verona è stato articolato in due progetti funzionali, ossia il progetto del «Nodo di Verona Ovest», che consente l'ingresso/uscita da Verona della Tratta AV/AC Brescia-Verona e il progetto del «Nodo di Verona Est», che consente l'ingresso/uscita da Verona della Tratta AV/AC Verona-Venezia-Padova, nodi interconnessi e tratte entrambe afferenti alla Linea AV/AC Milano-Venezia;

4. questo Comitato, con la delibera 22 dicembre 2017, n. 84, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 165 del 2018, ha approvato il progetto definitivo del primo lotto funzionale Verona-bivio Vicenza della Tratta AV/AC Verona-Padova;

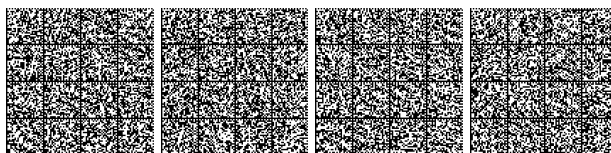
5. questo Comitato, con la delibera 21 novembre 2019, n. 69, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 2020, ha approvato il progetto preliminare del Nodo AV/AC di Verona Ovest nell'ambito del lotto funzionale Brescia Est-Verona della Tratta AV/AC Brescia-Verona della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia;

6. è ora sottoposto alla valutazione di questo Comitato il progetto preliminare del Nodo di AV/AC di Verona Est;

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

8. il progetto è basato sull'aggiornamento e sull'attualizzazione del progetto preliminare sottoposto a questo Comitato nel 2008 e ha per scopo l'inserimento definitivo dei nuovi binari AV/AC provenienti da Brescia all'interno del Nodo di Verona e il collegamento con i nuovi binari AV/AC della tratta Verona-bivio Vicenza;

9. il progetto ha inizio dal lato ovest alla progressiva chilometrica 143+875 della Linea AV/AC Milano-Venezia e alla progressiva chilometrica 144+881 della linea storica Milano-Venezia, e termina dal lato est alla progressiva chilometrica 150+451 della Linea AV/AC Milano-Venezia e alla progressiva chilometrica 151+353 della linea storica Milano-Venezia;



10. i principali interventi ferroviari consistono in:

10.1. tratto di nuova linea AV/AC Milano-Venezia all'interno del Nodo AV/AC di Verona;

10.2. interventi puntuali di modifica di tracciato della linea storica Milano-Venezia e dei collegamenti con la linea Verona-Brennero, strategica in particolare per il trasporto ferroviario da/per Austria e Germania;

10.3. nuovo scalo ferroviario in località Cason e, in particolare, si rende necessario realizzare la bretella di collegamento con il principale scalo merci italiano denominato Quadrante Europa che attualmente avviene passando da Verona P.N. Scalo, con conseguenti problemi di capacità;

10.4. modifica del tracciato dei raccordi che da bivio San Massimo, Quadrante Europa e bivio Santa Lucia si dirigono verso Verona Porta Nuova scalo;

10.5. dismissione dello scalo di Verona Porta Nuova e altri interventi in ambito di stazione Verona Porta Nuova per migliorare l'impianto anche a vantaggio del trasporto ferroviario di passeggeri;

10.6. interventi nell'ambito della stazione di Verona Porta Vescovo, anche con la creazione del modulo a 750 metri e binari di precedenza a 60 km/h;

11. la sede relativa ai nuovi binari è prevista prevalentemente in rilevato e per lo più in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia con la realizzazione, in corrispondenza dell'interferenza con le infrastrutture presenti nel territorio attraversato, di opere civili costituite dall'adeguamento di opere esistenti (sottopassi stradali e viabilità afferenti) e da nuove opere, tra cui la più significativa è il nuovo viadotto di attraversamento del fiume Adige, in stretta adiacenza con il ponte ferroviario esistente;

12. con riferimento alle opere civili il progetto preliminare prevede la realizzazione delle seguenti opere d'arte:

12.1. adeguamento del sottovia via Albere sud;

12.2. ampliamento del sottovia contrada Polese;

12.3. prolungamento di quattro sottovia scotolari nel tratto tra il nuovo ponte sull'Adige e la stazione di Porta Vescovo: sottovia Galtarossa Scalo, sottovia Galtarossa, sottovia di via Campo Marzo, sottovia di via Ligabò;

12.4. adeguamento viabilità di via G. Fedrigoni;

12.5. galleria artificiale Porta Nuova, con un ingombro in pianta di circa 160 metri per 24 metri;

12.6. viadotto sul fiume Adige, in adiacenza immediatamente a sud del viadotto esistente;

12.7. sistemazione della stazione di Verona Porta Nuova con la realizzazione di due nuovi marciapiedi lato sud, adeguamento di quelli esistenti modificandone l'ingombro planimetrico, la costruzione di un nuovo sottopasso e il prolungamento di due esistenti nonché la demolizione di alcuni edifici di utilizzo ferroviario;

12.8. realizzazione di alcuni fabbricati tecnologici.

13. in particolare per la scelta del nuovo viadotto sul fiume Adige si è tenuto conto delle indicazioni fornite dalla Commissione tecnica di valutazione dell'impatto

ambientale (CTVIA) con il parere relativo alla valutazione impatto ambientale e alla valutazione ambientale strategica (VIA/VAS) dell'8 febbraio 2005, rilasciato in occasione del precedente iter autorizzativo avviato nel 2004, privilegiando una tipologia architettonica analoga al viadotto esistente, che si sviluppa per 230 metri con struttura a cinque campate di luce pari a 29 metri, sostenute da quattro pile in alveo e da due pile-spalle laterali fondate sugli argini;

14. tutte le pile del nuovo ponte sono posizionate «in ombra idraulica» a quelle del viadotto esistente al fine di ridurre l'impatto paesaggistico del nuovo manufatto;

15. la soluzione adottata soddisfa i requisiti prestazionali e quelli ambientali dettati dalla CTVIA ma devono essere ancora ottenute le autorizzazioni specifiche previste dell'autorità competente, in questo caso la Sezione bacino idrografico Adige-Po della Regione del Veneto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

16. sono in ogni caso necessari ulteriori incontri con la Sezione bacino idrografico Adige-Po della Regione Veneto nelle successive fasi progettuali;

17. il progetto preliminare comprende impianti di trazione elettrica, impianti di illuminazione e forza motrice, impianti di sicurezza e segnalamento, impianti di telecomunicazioni e impianti meccanici;

18. con riferimento alla gestione dei materiali di risulta sono state realizzate indagini ambientali finalizzate alla cantierizzazione analitica dei materiali che saranno movimentati in corso d'opera;

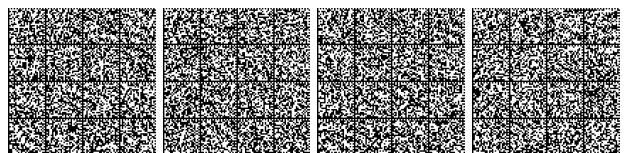
19. lo studio acustico nell'ambito dello studio di impatto ambientale ha richiesto la previsione di opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) per un'estensione di 8.309 metri;

20. la realizzazione delle opere è basata su un'organizzazione dei lavori che prevede l'impiego di un cantiere base (uffici, mensa, dormitori per il personale addetto ai lavori), due cantieri operativi che contengono gli impianti principali di supporto alle lavorazioni insieme alle aree di stoccaggio dei materiali, una serie di aree tecniche che fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte di particolare rilievo, una serie di aree di stoccaggio per le terre da scavo da caratterizzare e/o reimpiegare nell'ambito dei lavori, un cantiere di armamento ed attrezzaggio tecnologico e un'area di approdo per consentire l'ormeggio dei barconi funzionali alla realizzazione delle pile in alveo per l'allargamento del ponte ferroviario sul fiume Adige;

21. con riferimento agli espropri il progetto determina la necessità di procedere all'espropriazione e all'occupazione temporanea non preordinata all'esproprio di immobili di proprietà privata per complessivi 63.730 mq, mentre i fabbricati da demolire hanno una superficie complessiva di 4.414 mq;

22. il progetto preliminare include lo studio di impatto ambientale e uno specifico studio archeologico;

23. il soggetto aggiudicatore, ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163 del 2006, in ragione del periodo transitorio previsto dall'art. 216 del decreto legislativo n. 50 del 2016, da ultimo con nota 9 ottobre 2017, n. 1673, ha trasmesso il progetto preliminare completo di



tutta la documentazione necessaria al MIT e conseguentemente si sono sviluppate tutte le successive fasi autorizzative, dalla CTVIA alla Conferenza di servizi;

24. il soggetto aggiudicatore, con nota 12 ottobre 2017, n. 818, ha definitivamente avviato l'iter di presentazione, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM), corredata di tutta la documentazione necessaria per l'avvio della procedura VIA/VAS del progetto preliminare attuale, a norma del decreto legislativo n. 163 del 2006;

25. il riferimento al decreto legislativo n. 163 del 2006 è stato, peraltro, condiviso anche dal MATTM, con la comunicazione del 18 ottobre 2017 sulla procedibilità dell'istanza, che conferma che tale progetto è basato sull'aggiornamento e sull'attualizzazione del progetto preliminare del 2004, per il quale era stata avviata la procedura VIA nello stesso anno, approvato dalla CTVIA nel 2005 e sottoposto all'approvazione al CIPE il 31 gennaio 2008;

26. il 19 ottobre 2017 è stato pubblicato sul portale della CTVIA sul sito web del MATTM, l'avviso di avvio del procedimento relativo alla VIA/VAS del progetto preliminare in esame, ai sensi del citato art. 12, comma 1, lettera e) del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104;

27. il soggetto aggiudicatore, con nota 3 novembre 2017, n. 863, ha trasmesso al MIT la relazione ex art. 168, comma 2, del decreto legislativo n. 163 del 2006, illustrativa delle autorizzazioni necessarie e della lista dei soggetti competenti con le date di ricezione da parte degli stessi soggetti del progetto preliminare, dalla quale si evince che la consegna del progetto preliminare a tutti i soggetti coinvolti si è completata il 20 ottobre 2017;

28. il MIT- Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota del 23 novembre 2017, n. 7052, ha convocato la conferenza di servizi istruttoria per il giorno 11 dicembre 2017;

29. il verbale della conferenza di servizi precisa che:

29.1. l'opera è inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche;

29.2. l'opera si configura come prosecuzione del precedente progetto preliminare con modifiche alla seconda e alla terza fase funzionale del Nodo AV/AC di Verona Est, per il quale la procedura di valutazione di impatto ambientale, nonostante il parere positivo della CTVIA in data 8 febbraio 2005, non si è mai perfezionata per la mancata registrazione, da parte della Corte dei conti, della delibera n. 10 del 2008 con la quale era stato approvato il precedente progetto preliminare del 2004;

29.3. che l'opera, in ragione dell'interpretazione del regime transitorio di cui all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, fornita dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) con delibera n. 924 del 7 settembre 2016, rientra nella procedura autorizzativa del decreto legislativo n. 163 del 2006;

29.4. che l'opera è soggetta a VIA/VAS;

30. la CTVIA del MATTM, in data 11 maggio 2018, ha espresso parere positivo relativamente alla compatibilità ambientale dell'intervento in esame, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni indicate;

31. in particolare, con riferimento al nuovo ponte sul fiume Adige, la prescrizione n. 14 della CTVIA, relativa all'«ambiente idrico – acque superficiali» richiede nelle future fasi progettuali la previsione di uno studio di dettaglio attraverso l'analisi modellistica dei flussi e delle possibili interazioni tra il vecchio e il nuovo ponte al fine di verificare la compatibilità idraulica, mentre la prescrizione n. 35 richiede di approfondire il progetto dell'inserimento architettonico e paesaggistico del nuovo ponte;

32. la Regione del Veneto, con delibera di giunta 4 dicembre 2018, n. 1827, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006, al rilascio del provvedimento di compatibilità ambientale sul progetto preliminare dell'intervento in esame;

33. il MIBACT, con nota del Ministro 22 luglio 2019, n. 20490, ha formulato parere favorevole sul progetto preliminare in esame, con prescrizioni;

34. in particolare, con riferimento al ponte sul fiume Adige, lo stesso MIBACT ha prescritto che:

34.1. la struttura del nuovo viadotto sul fiume Adige nelle successive fasi progettuali – definitiva ed esecutiva – dovrà essere approfondita, avendo cura di esplicitare i dettagli e gli elementi costruttivi;

34.2. dovranno altresì essere preferite scelte formali innovative;

34.3. si dovrà contestualmente garantire, mediante la presentazione di un elaborato di dettaglio nelle successive fasi progettuali, un'adeguata conservazione manutentiva del ponte esistente e dovrà essere individuata una coerente e più opportuna armonizzazione tra il nuovo manufatto architettonico e quello esistente, al fine di valorizzare l'inserimento nell'immediato contesto urbano;

34.4. tutti gli approfondimenti progettuali di cui ai punti precedenti dovranno essere concordati e presentati, per le opportune valutazioni, alle competenti Soprintendenza e Direzione generale del MIBACT;

35. la Regione del Veneto, con la deliberazione di giunta regionale n. 168 del 14 febbraio 2020 ha espresso parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento «Linea AV/AC Milano-Venezia - Tratta Verona-Padova. Nodo AV/AC di Verona Est»;

36. con la medesima delibera la regione ha chiesto che la somma destinata alle «opere compensative» sia garantita nella misura massima prevista dalla specifica normativa di settore, pari al due per cento del costo complessivo dell'intervento, anche al fine di chiarire che verrà fatta, nelle successive fasi progettuali, una adeguata selezione fra tutte le richieste pervenute di opere compensative che superano di molto, ad oggi, il limite di legge prefissato, ma che tuttavia durante la riunione preparatoria del CIPE del 12 maggio è stato indicato che il 2 per cento costituiva un valore massimo «in base all'entità dell'incidenza dell'infrastruttura in costruzione, sull'economia e sul territorio», come indicato dalla Corte dei conti con il rilievo avviso n. 246 del 17 marzo 2020 - prot. DIPE n. 1566 del 18 marzo 2020, e non un livello obiettivo;

37. hanno espresso pareri nell'ambito della conferenza di servizi il Ministero della difesa, la Provincia di Verona, il Comune di Verona, e, tra i gestori delle interferenze, le Acciaierie di Verona, e-distribuzione, AGSM, Terna S.p.a., SNAM Rete Gas;



38. in particolare il Comune di Verona, con la delibera n. 4 del 30 gennaio 2020, ha chiesto – tra l’altro — le seguenti opere compensative:

38.1. realizzazione nell’ambito della dismissione dello scalo merci di Porta Nuova di un parco urbano da destinare a fruibilità pubblica (opera già richiesta precedentemente dal comune con sua delibera n. 68 del 2017);

38.2. realizzazione di un sottopasso del fascio di binari della stazione di Porta Nuova per la parte interessata dalle nuove linee ferroviarie previste dal progetto in esame, prevedendo uno scatolare idoneo alla realizzazione di una carreggiata a due corsie per senso di marcia e pista ciclabile in sede separata, in posizione baricentrica tra via Albere e viale Piave (opera già richiesta precedentemente dal comune con sua delibera n. 68 del 2017, e che non è stata accolta poiché da sola ha un costo superiore al 2 per cento del valore dell’opera);

38.3. riqualifica e messa in sicurezza della stazione di Porta Vescovo;

38.4. realizzazione di una pista ciclabile, in sede separata, lungo tutta la via Basso Acquar fino a raccordarsi con l’itinerario ciclo-pedonale presente al ponte San Francesco;

39. il Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLP), nell’adunanza del 27 settembre 2018, ha espresso il proprio parere n. 70 del 2017 sul progetto all’esame, rilasciato in applicazione di quanto disposto dagli articoli 164 e seguenti del decreto legislativo n. 163 del 2006, in forza dell’art. 216, commi 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

40. il CSLP conclude il parere stabilendo «che il progetto preliminare relativo al» Nodo AV/AC di Verona Est «debba essere rivisto, modificato e integrato nello sviluppo progettuale» successivo «previsto dalla normativa vigente, e comunque prima dell’avvio delle procedure per la scelta del contraente, sulla base delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di cui ai “considerato” che precedono»;

41. con riferimento al nuovo ponte sul fiume Adige, il CSLP, pur avendo comunque ritenuto possibile «la soluzione per il nuovo ponte» che «dovesse prevedere pile in alveo», ritiene opportuno che in questa fase della progettazione sia esaminata anche una soluzione che non preveda pile in alveo, sviluppando una valutazione tecnico-economica comparativa che tenga conto dei costi relativi alla realizzazione di eventuali pile in alveo e le opere di difesa idraulica che ne derivano, oltre ai costi della messa in sicurezza del ponte esistente;

42. a seguito delle indicazioni del CSLP, RFI S.p.a. ha analizzato un’alternativa al ponte «in ombra idraulica» consistente in un ponte strallato che scavalca completamente il fiume Adige, con campata centrale maggiore di 240 metri;

43. RFI S.p.a. ha tuttavia dimostrato che tale ultima ipotesi:

43.1. determinerebbe un incremento di costo di circa 37 milioni di euro;

43.2. risulterebbe profondamente differente nella vista di prospetto dal ponte esistente, contravvenendo alle disposizioni del MIBACT;

43.3. richiederebbe un’importante modifica del tracciato ferroviario con maggiore ingombro dell’infrastruttura e all’interno della città di Verona;

43.4. incrementerebbe le aree da espropriare, e maggiori interferenze con le costruzioni esistenti;

43.5. sarebbe di difficile inserimento nel contesto urbano esistente;

44. RFI S.p.a., pertanto, avendo svolto gli approfondimenti richiesti dal CSLP e avendo dimostrato che la soluzione «con pile in alveo» risulta essere la soluzione migliore, ha deciso di dare preferenza, nelle successive fasi progettuali, alla scelta progettuale iniziale valutata anche da MATTM e MIBACT e in Conferenza di servizi, i cui risultati saranno illustrati, come richiesto dalla CTVIA e dal medesimo CSLP, all’autorità competente per l’acquisizione della necessaria deroga prevista dalle norme in merito alla distanza minima tra le pile in alveo;

45. il MIT ha confermato la soluzione progettuale prevista nel progetto preliminare presentato, analoga a quella già approvata nel 2008, e cioè quella di un ponte «in ombra idraulica» rispetto al ponte esistente e «con pile in alveo»;

46. con riferimento alle interferenze il progetto preliminare ha individuato le interferenze già note e prevedibili dell’opera ferroviaria con i sottoservizi esistenti, confermate dai soggetti gestori (Acciaierie di Verona, Terna S.p.a., e-distribuzione, AGSM e SNAM), in accordo con i quali sono state ipotizzate le soluzioni per il superamento delle medesime;

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

sotto l’aspetto attuativo:

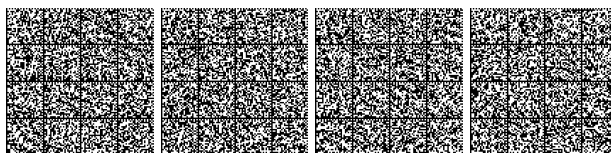
1. il soggetto aggiudicatore dell’opera, ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006, è individuato nella società RFI S.p.a.;

2. il CUP indicato per l’intervento è J41E91000000009, CUP che peraltro si riferisce all’intera «tratta AV/AC Verona-Padova», risultando così unico per entrambi gli interventi «tratta AV/AC Verona-Padova - primo lotto funzionale Verona-bivio Vicenza», di cui alla delibera n. 84 del 2017, e «Nodo AV/AC di Verona Est», di cui alla presente delibera;

3. il cronoprogramma di realizzazione dell’intervento allegato alla documentazione istruttoria, trattandosi di un progetto preliminare, è limitato alla sola fase di esecuzione e riporta anche la durata delle singole sotto-fasi. In particolare sono previsti 1.183 giorni naturali e consecutivi (pari a circa tre anni e tre mesi) per la durata dei lavori, di cui centoventi giorni naturali e consecutivi per le attività propedeutiche e 1.063 giorni naturali e consecutivi per le attività di costruzione;

4. la situazione di riferimento per l’inizio dell’opera prevede, fra i principali, la realizzazione dei seguenti interventi:

4.1. ingresso della nuova linea AV/AC Milano-Venezia;



4.2. ricollocazione linea storica Milano-Venezia;
4.3. realizzazione della linea indipendente merci (interconnessione merci AV);

4.4. realizzazione del raccordo tra la linea indipendente merci e Verona Porta Nuova;

sotto l'aspetto finanziario:

1. il costo stimato del progetto preliminare del Nodo AV/AC di Verona Est è pari a circa 379,96 milioni di euro, di cui circa 228,77 milioni di euro per le lavorazioni, 3,49 milioni di euro per oneri per la sicurezza e circa 147,70 milioni di euro per le somme a disposizione;

2. il costo stimato per l'accoglimento delle prescrizioni, scaturito dalla disamina dei pareri operata dal MIT, è pari a 2,83 milioni di euro, cui si aggiungono 0,04 milioni di euro per i relativi oneri per la sicurezza;

3. il costo stimato per le opere e le misure compensative dell'impatto territoriale e sociale dell'intervento, inizialmente stimato pari a 6,00 milioni di euro, è aumentato a causa delle richieste avanzate in conferenza di servizi, richieste valutate tuttavia di costo superiore al limite di legge, e pertanto l'incremento è stato limitato, portando il totale a circa 7,45 milioni di euro, importo pari a circa l'1,96 per cento del limite di spesa dell'intervento, inferiore al limite di spesa del due per cento previsto per legge;

4. il costo complessivo dell'intervento è tuttavia rimasto invariato in quanto gli incrementi dovuti all'accoglimento delle prescrizioni (+2,87 milioni di euro) e all'aumento del costo per le opere e le misure compensative dell'impatto territoriale e sociale (+1,45 milioni di euro) è stato compensato da equivalente riduzione dell'importo per imprevisti;

5. l'articolazione del costo dell'intervento prima e dopo la conferenza di servizi è la seguente:

Tabella 1 (importi in milioni di euro)

Voce	Importo ante iter autorizzativo	Importo post iter autorizzativo	Differenza
Opere civili	165,18	165,18	0,00
Sovrastruttura ferroviaria	23,94	23,94	0,00
Impianti tecnologici	39,65	39,65	0,00
Prescrizioni di enti e amministrazioni in Conferenza di servizi		2,83	2,83
Sub-totale lavorazioni	228,77	231,60	2,83
Oneri per la sicurezza	3,49	3,53	0,04
Progettazione	11,28	11,28	0,00
Opere di ristoro socio-ambientali	6,00	7,45	1,45

Contributi di legge, inclusa Inarcassa e CTVIA	1,29	1,29	0,00
Direzione lavori	14,09	14,09	0,00
Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera	5,00	5,00	0,00
Acquisizione aree	68,69	68,69	0,00
Imprevisti	34,00	29,68	-4,32
Spese generali del committente	7,35	7,35	0,00
Sub-totale somme a disposizione	147,70	144,83	-2,87
TOTALE	379,96	379,96	0,00

5. la definizione compiuta delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale è stata rinviata alla fase della progettazione definitiva, fermo restando il limite di spesa individuato di circa 7,45 milioni di euro;

6. la copertura finanziaria dell'intervento è prevista a carico delle risorse del CdP-I tra MIT e RFI S.p.a., dove, nel progetto di investimento ID03612A «Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (primo lotto funzionale)», è riportato il sotto-progetto indipendente denominato «Nodo AV/AC di Verona Est», con il costo arrotondato di 380 milioni di euro, interamente finanziati;

7. con riferimento all'intera Linea AV/AC Verona-Padova l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I tra MIT e RFI S.p.a., sul quale questo Comitato si è espresso con la sopra richiamata delibera n. 37 del 2019, nella tabella B Investimenti realizzati per lotti costruttivi - Direttrice trasversale, riporta i seguenti dati:

Tabella 2 (milioni di euro)

Linea AV/AC Verona-Padova	Costo	Disponibilità	Fabbisogno
1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza, di cui:	3.093,00	1.364,00	1.729,00
1° lotto costruttivo	984,00	984,00	0,00
2° lotto costruttivo	1.729,00	0,00	1.729,00
Nodo AV/AC di Verona Est	380,00	380,00	0,00
2° lotto funzionale Attraversamento Vicenza, di cui:	805,00	150,00	655,00



1° lotto costruttivo	150,00	150,00	0,00
2° lotto costruttivo	655,00	0,00	655,00
3° lotto funzionale Vicenza-Padova	1.316,00	0,00	1.316,00
Totale dei 3 lotti funzionali	5.214,00	1.514,00	3.700,00

Considerato che il costo indicato pari a 380 milioni di euro per il «Nodo AV/AC di Verona Est» è un importo arrotondato essendo previsto quale limite di spesa il valore di circa 379,96 milioni di euro;

Considerato che il CUP indicato nella relazione istruttoria per l'intervento (CUP J41E91000000009) è relativo all'intervento complessivo «Linea AV/AC Milano-Venezia: Tratta Verona-Padova - primo lotto funzionale Verona-bivio Vicenza»;

Considerato che il suddetto CUP è unico per entrambi gli interventi «Linea AV/AC Milano-Venezia. Tratta Verona-Padova - primo lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza» e «Nodo AV/AC di Verona Est»»;

Considerato che, pur trattandosi di due fasi funzionali del progetto di investimento unitario relativo alla Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Verona-Padova, i singoli interventi hanno modalità di affidamento diverse, quadri economici distinti, e fasi realizzative non coincidenti e che, secondo le sopra citate leggi 17 maggio 1999, n. 144, e 16 gennaio 2003, n. 3, è necessario distinguere i CUP di due interventi con caratteristiche differenti;

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

Considerato che con la delibera 7 agosto 2017, n. 66, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 83 del 2018, questo Comitato ha espresso parere sullo schema di CdP-I tra il MIT e RFI S.p.a. e che, nella «tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi» del «Corridoio Mediterraneo», il medesimo CdP-I include l'intervento «Linea AV/AC Verona-Padova: primo lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza»» articolato nei due lotti costruttivi e nel Nodo AV/AC di Verona Est, con un costo complessivo di 3.093 milioni di euro, e con copertura finanziaria complessiva di 1.364 milioni di euro;

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

Considerato che, con la delibera 24 luglio 2019, n. 37, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 4 del 2020, questo Comitato ha espresso parere sull'Aggiornamento 2018 e 2019 del CdP-I tra il MIT e RFI S.p.a. e che, nella «tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi» del «Corridoio Mediterraneo», il medesimo CdP-I include l'intervento «Linea AV/AC Verona-Padova: primo lotto funzionale Verona-bivio Vicenza» articolato nei due lotti costruttivi e nel Nodo AV/AC di Verona Est, con un costo complessivo di 3.093 milioni di euro, e con copertura finanziaria complessiva di 1.364 milioni di euro;

Considerato che il suddetto Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I riporta il costo arrotondato dell'intervento, indicando il costo di 380 milioni di euro anziché l'importo di circa 379,96 milioni di euro riportato nei documenti della presente istruttoria;

Considerato che il procedimento per la richiesta della VIA/VAS e il conseguente parere favorevole della CT-VIA ottenuto l'11 maggio 2018, n. 2722, è stato avviato in applicazione della disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del decreto legislativo n. 163 del 2006 in considerazione del fatto che la domanda del proponente RFI S.p.a., inviata al MATTM da parte di RFI S.p.a. in data 12 ottobre 2017, risulta inerente l'aggiornamento e l'attualizzazione del precedente progetto preliminare del medesimo «Nodo AV/AC di Verona Est» già valutato dal 2004 dalla CT-VIA;

Preso atto che il MIT, il MATTM, il MIBACT, la CT-VIA, il CSLP, la Regione Veneto, le altre amministrazioni coinvolte anche nella Conferenza di servizi, e RFI S.p.a., hanno utilizzato, per l'esame e la valutazione del progetto preliminare del Nodo AV/AC di Verona Est, la procedura di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006 in quanto con il progetto preliminare in esame è stata dalle Amministrazioni competenti considerata la prosecuzione con modifiche del precedente progetto preliminare, la cui procedura VIA/VAS era stata avviata già nel 2004 e presentata al CIPE nel 2008 (il cui iter non si è però perfezionato) e, pertanto, risulta applicabile quanto disposto dall'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, in materia di «disposizioni transitorie»;

Considerato che risulta ottemperata la prescrizione di cui al punto 2.3 della delibera n. 69 del 2019 in merito alla presentazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a questo Comitato della proposta di approvazione del progetto preliminare della parte rimanente del Nodo AV/AC di Verona Est, entro il 31 dicembre 2020;

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

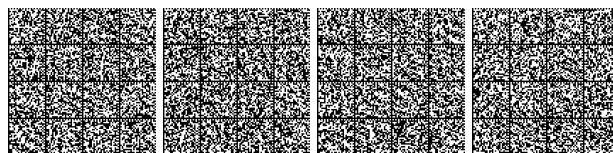
Vista la nota protocollo n. 2578 del 14 maggio 2020, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

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



1. Approvazione del Progetto preliminare

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.5, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare della «Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia. Tratta Verona-Padova. Nodo AV/AC di Verona Est».

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

1.3 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, l'importo di circa 379,96 milioni di euro (al netto di IVA), come riportato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'opera di cui al punto 1.1, comprensivo del limite di spesa delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, pari a circa 7,45 milioni di euro. Eventuali modifiche all'elenco e al costo complessivo delle opere e misure compensative saranno meglio definite e valutate nelle successive fasi progettuali in modo ragionevole e in base all'entità dell'incidenza dell'infrastruttura in costruzione, sull'economia e sul territorio, anche in merito a quanto previsto al successivo punto 1.5, fermo restando che il valore delle opere e misure compensative non potrà comunque eccedere il limite massimo del 2 per cento del costo dell'opera.

1.4 La copertura finanziaria del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è assicurata dalle risorse del Contratto di programma - parte Investimenti 2017-2021 sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.a., dove, nel progetto di investimento codice ID0362A «Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)», è riportato il sotto-progetto «Nodo AV/AC di Verona Est» con il costo arrotondato di 380 milioni di euro, interamente finanziato. Tale importo andrà modificato nella successiva fase di aggiornamento del Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 con il limite di spesa di circa 379,96 milioni di euro previsto al precedente punto 1.3.

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

2. Altre disposizioni.

2.1 Con il progetto definitivo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà dare evidenza delle opere compensative individuate per ridurre l'impatto ambientale, territoriale e sociale correlate alla funzionalità dell'opera il cui limite di spesa, fissato ora in circa 7,45 milioni di euro, non potrà comunque eccedere il 2 per cento del costo dell'opera.

2.2 RFI S.p.a., per tutte le fasi successive all'approvazione del progetto preliminare, dovrà richiedere e aprire uno specifico CUP per la «Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Milano-Venezia - Tratta Verona-Padova - Nodo AV/AC di Verona Est», da richiamare, ai sensi della delibera n. 24 del 2004, in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento, aggiornando di conseguenza la relativa Banca dati per le amministrazioni pubbliche (BDAP).

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

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

3. Disposizioni finali.

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

3.2 Il suddetto Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

3.3 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà, altresì, a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

Roma, 14 maggio 2020

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 9 ottobre 2020

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1183

ALLEGATO 1

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).

LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ MILANO-VENEZIA.
TRATTA VERONA-PADOVA.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
DEL NODO AV/AC DI VERONA EST.
CUP (J41E91000000009)

PARTE PRIMA - Prescrizioni

Prescrizioni nella fase di progettazione definitiva

Prescrizioni relative alle fasi successive alla progettazione definitiva



PARTE SECONDA – Raccomandazioni

PARTE PRIMA PRESCRIZIONI

PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Il soggetto aggiudicatore/impresa appaltatrice, nella fase di progettazione definitiva, dovrà:

1. redigere, in accordo e sotto la supervisione di Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPA Veneto), il Piano di monitoraggio ambientale (PMA) secondo la normativa vigente (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare (CTVA), Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 2 – A.002; Regione Veneto, Delibera di Giunta regionale (DGR) 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 2 – D.005; Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 1 – E.002; Comune di Verona, Delibera di Consiglio n. 4/2020, n. d.1 – F.024);

2. definire con maggior dettaglio i limiti dell'area vasta e dell'area di influenza potenziale dell'opera, mettendo in relazione, anche attraverso opportuna cartografia, le fasce d'influenza del progetto con le aree «Natura 2000» potenzialmente interferite (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 3 – A.004);

3. sviluppare una valutazione di incidenza appropriata nella quale vengano tenuti in considerazione i siti «Natura 2000» presenti in un buffer di 5 km dall'infrastruttura in progetto, nonché tutti gli accorgimenti da adottare in fase di realizzazione al fine di evitare impatti negativi sull'ambiente, redigendo:

i progetti delle opere di ripristino ambientale da realizzarsi al termine delle attività di cantiere, con relativa cartografia e verifica della compatibilità degli interventi con le misure di conservazione dei siti;

l'analisi dei potenziali effetti cumulativi del progetto con altre opere che potrebbero interferire sui siti protetti;

la verifica della presenza di *habitat* e specie di interesse comunitario e/o prioritari e i possibili effetti sulle stesse, con specifico riferimento alla ricaduta delle polveri di cantiere;

la Carta degli *habitat*;

i progetti di mitigazione ambientale in base alle sensibilità riscontrate nell'analisi degli effetti sinergici e cumulativi durante la fase di cantiere;

un approfondimento specifico sugli accorgimenti da attuare durante la fase di cantiere al fine di evitare eventuali sversamenti che possano dare origine a fenomeni di inquinamento o intorbidimento delle acque, con conseguenze sulle specie presenti;

la verifica della presenza di specie nidificanti nei pressi delle aree di cantiere al fine di evitare possibili interferenze con la nidificazione, ricercandone la presenza e la distribuzione in un intorno significativo per definire eventuali misure di mitigazione;

i progetti di implementazione e deframmentazione della connettività ecologica da attuare anche nell'area vasta. (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 5 – A.005; Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 7 – E.008; Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 9 – E.010; Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 10 – E.011; Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 11 – E.012);

4. individuare, d'intesa con gli enti territoriali, le opere compensative di cui sia stata verificata la fattibilità tecnica, nel rispetto del limite di spesa previsto dalla normativa vigente, sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, nonché della viabilità locale eventualmente interessata, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche, le aree tecniche, ecc. (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 6 – A.001; A.006; A.007; Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 2 – D.005; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.3 – F.007; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.4 – F.008; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.7 – F.013; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.9 – F.015; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.10 – F.016; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.11 – F.017; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. d.1 – F.024; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. e.2 – F.026; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. e.4 – F.028);

5. laddove, nella successiva fase progettuale, dagli approfondimenti sui materiali di risulta da movimentare e sulle modalità di gestione degli stessi, emerga la possibilità di prevedere una gestione delle terre mediante riutilizzo in sito o gestione in qualità di sottoprodotti, in luogo della prevista gestione come rifiuto, redigere il Piano di utilizzo terre (PUT) ai sensi della normativa vigente. L'eventuale PUT dovrà contenere, in modo dettagliato: a) la descrizione di tutti i siti di produzione, di deposito intermedio e finale, compresi i percorsi di trasporto, corredati da apposita cartografia; b) l'indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione; c) le quantità di sottoprodotto movimentato, definite per *work breakdown structure* (WBS), con l'indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie, nei diversi depositi definitivi di cui dovrà essere riportata la capienza (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 7; n. 8 – A.008; A.009; A.010; C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.016);

6. trasmettere tutte le approvazioni e le autorizzazioni relative agli impianti di trattamento rifiuti e alle cave di prestito e, in caso di gestione delle terre in qualità di sottoprodotti, redigere un PUT che contenga i progetti e le autorizzazioni degli interventi di ripristino ambientale delle cave e dei siti di deposito definitivo (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 9 – A.011; Consiglio superiore dei lavori pubblici (C.S.LL.PP.), Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.016);

7. prevedere l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di tutti gli accorgimenti tecnici atti a minimizzare le emissioni nocive (gas di combustione, polveri, rumori, etc.), disponibili sul mercato durante l'esecuzione dei lavori (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 10 – A.012);

8. specificare il calcolo dei fattori di emissione al secondo per gli ossidi di azoto (NOX) e il PM10 e la potenziale attribuzione a sorgenti puntuali e/o lineari (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 12 – A.014);

9. redigere i progetti delle misure compensative volte a mantenere costante il coefficiente idrometrico secondo il principio dell'«invarianza idraulica», in accordo con quanto previsto dalla DGRV 2948 del 06/10/2009 - Allegato A (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 13 – A.015);

10. ampliare la rete di misura delle quote piezometriche a un numero più ampio possibile di pozzi presenti nell'area interessata, estendendola almeno per un arco temporale di un intero anno idrologico al fine di avere una miglior conoscenza del comportamento dell'acquifero in condizioni sia di piena che di magra (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 16 – A.018; vedere anche C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.004; Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A – D.001);

11. fornire una mappa e le relative schede con la localizzazione e la descrizione dei pozzi per l'approvvigionamento delle acque a uso industriale (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 17 – A.019);

12. approfondire lo studio idrogeologico, utilizzando un modello numerico attendibile, al fine di caratterizzare l'acquifero interessato e di valutare l'assetto della falda a seguito dell'interferenza dovuta alle lavorazioni, con particolare riferimento all'attingimento idropotabile del pozzo denominato Basso Acquar e di tutti quelli utilizzati durante i lavori (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 18 – A.020; vedere anche C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.004; Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A – D.001);

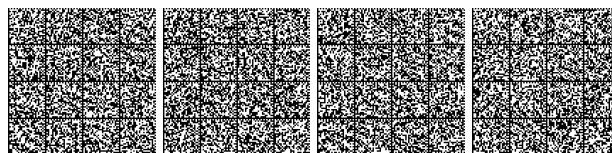
13. definire dettagliatamente le modalità operative e le procedure di emergenza per la messa in sicurezza della falda nel caso di sversamenti accidentali (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 19 – A.021);

14. dettagliare i progetti e le modalità operative relative alla realizzazione dei pali profondi di fondazione descrivendo anche gli interventi da adottare in caso di rischio ambientale per le componenti interessate (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 20 – A.022);

15. definire e dettagliare, attraverso schede tecniche dedicate, le caratteristiche degli additivi utilizzati per le operazioni di perforazione all'interno del Progetto ambientale della cantierizzazione (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 21 – A.023);

16. rielaborare le valutazioni relative alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento, ai sensi del decreto legislativo n. 30 del 2009 (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 22 – A.024);

17. approfondire le caratteristiche sismologiche delle aree interessate dal progetto, in considerazione della pericolosità sismica dell'area e della presenza nel sottosuolo di strutture tettoniche attive o con indizi di attività neotettonica recente e della vicinanza alla sorgente sismogenica individuale ITIS 104 – Romanengo (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 24 – A.026);



18. dettagliare lo studio sulle componenti vegetazione, flora e fauna, tenendo conto che il territorio interessato dal progetto presenta diverse aree sensibili quali il Parco dell'Adige e il corridoio ecologico del fiume (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 25 – A.027);

19. evidenziare le matrici di impatto, sia qualitative sia quantitative, utilizzate per le valutazioni di impatto sulle componenti e i criteri di come vengano attribuiti i livelli di significatività, con particolare riferimento alla fauna e all'ecosistema fluviale (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 27 – A.029);

20. prevedere, per la componente avifauna, come misura mitigativa la calendarizzazione delle lavorazioni in periodi non coincidenti con quelli della riproduzione (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 28 – A.030);

21. dettagliare idonei interventi di contenimento di specie esotiche e invasive (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 29 – A.031);

22. rivedere lo studio acustico tenendo conto delle condizioni di concorsualità sulla base di quanto previsto dalla «Nota tecnica ISPRA in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto», oltre a tenere conto, ove applicabili, delle indicazioni di cui all'Allegato 4 del decreto del Ministro dell'ambiente 29 novembre 2000, e successive modificazioni (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 30 – A.032; Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. b.4 – F.022);

23. fornire maggior dettaglio relativamente alla valutazione dei campi elettromagnetici prodotti dalla linea di trazione 3kV in corrente continua (c.c.) durante la fase di esercizio, facendo riferimento, in assenza di una normativa nazionale, a quella internazionale attualmente vigente (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 30 – A.033);

24. integrare la documentazione progettuale con fotosimulazioni relative all'inserimento delle singole opere nel paesaggio, identificando alcuni punti di vista (statici e dinamici) dai quali si percepisce l'intera opera, in particolare per quanto riguarda: a) le opere d'arte previste nel progetto; b) le aree di cantiere e le mitigazioni paesaggistiche previste; c) gli elettrodotti presenti nel territorio e/o previsti; d) nuovi sottopassi; e) adeguamento e/o prolungamento di opere o sottopassi esistenti; f) posto di manutenzione alta velocità (AV) (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 34 – A.036);

25. definire una Carta dell'intervisibilità su tutto il tracciato dell'opera (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 36 – A.038);

26. far precedere tutte le attività che prevedano manomissione del suolo e siano in corrispondenza e prossimità di tutte le zone ritenute a maggior rischio archeologico da una serie di saggi di scavo stratigrafici in numero, dimensioni e posizione utili ad assicurare una sufficiente campionatura dell'area interessata dai lavori, stabiliti di concerto con il funzionario archeologo competente per territorio. In caso di esito positivo delle suddette verifiche, svolgere gli eventuali ulteriori approfondimenti da eseguirsi nelle successive fasi progettuali, compresi anche sondaggi e/o prospezioni nell'alveo del fiume Adige, in corrispondenza dei plinti del nuovo viadotto. Le indagini archeologiche dovranno inoltre essere eseguite da parte di archeologi professionisti qualificati nel settore in base alla vigente normativa (decreto legislativo n. 42 del 2004, art. 9-bis), sotto la direzione scientifica della Soprintendenza e senza oneri per la stessa (MiBACT, Parere prot. n. 20490 del 22 luglio 2019, n. 1 – B.001);

27. consegnare alla competente Soprintendenza tutta la documentazione, che costituisce parte integrante dell'intervento archeologico, redatta secondo quanto indicato dalle prescrizioni per la consegna della documentazione di scavo archeologico, scaricabili presso il sito istituzionale dell'Ente coinvolto (MiBACT, Parere prot. n. 20490 del 22 luglio 2019, n. 2 – B.002);

28. comunicare tempestivamente alla Soprintendenza qualsiasi variante che comporti modifica degli interventi per i quali sia stato già formulato il relativo parere di competenza, al fine di consentire lo svolgimento dei propri compiti istituzionali. Adottare, ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio, le misure di tutela necessarie relativamente a singoli ritrovamenti in corso d'opera e al loro contesto, non prevedibili allo stato dell'arte (MiBACT, Parere prot. n. 20490 del 22 luglio 2019, n. 3 – B.003);

29. garantire, nelle successive fasi progettuali di tutte le opere d'arte previste, il minor impatto percettivo e assicurare la massima integrazione delle stesse rispetto agli ambiti di particolare valore paesaggistico-ambientale, al fine di non alterare gli equilibri morfologici caratterizzanti il contesto urbano interessato (MiBACT, Parere prot. n. 20490 del 22 luglio 2019, n. 4 – B.004);

30. definire, nelle successive fasi progettuali, la struttura del nuovo viadotto sul fiume Adige, a partire dalla soluzione condivisa preliminarmente con la Direzione generale del MiBACT - trasmessa con nota RFI-DIN-DIPAV.PTA0011\PA\2018\0000077 del 20.07.2018 - fermi restando gli esiti dello studio idraulico sperimentale basato sul modello fisico, avendo cura di esplicitarne i dettagli costruttivi e gli elementi costitutivi, differenziando le parti a valenza strutturale da quelle eventualmente di tamponamento, riducendo quanto più possibile queste ultime, in modo da garantire la massima intervisibilità del ponte esistente. Prediligere scelte formali innovative, tali da assicurare la migliore qualità architettonica per una corretta e sostenibile ridefinizione del paesaggio urbano e della sua nuova percezione. Concordare e presentare, per le opportune valutazioni, tutti gli approfondimenti progettuali sopra specificati, alla competente Soprintendenza e alla Direzione generale. Contestualmente, verificare con il Comune di Verona la possibilità di un collegamento tra Viale Piave e Via Basso Acquar alternativo a Via Fedrigoni, al fine di preservare il Centro sportivo Consolini (MiBACT, Parere prot. n. 20490 del 22 luglio 2019, n. 5 – B.005; CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 35 – A.037; Comune di Verona, Delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.12 – F.018; C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.009);

31. individuare, nelle successive fasi progettuali, una coerente e più opportuna armonizzazione tra il nuovo manufatto architettonico e quello esistente, al fine di valorizzarne l'inserimento nell'immediato contesto urbano. Si dovrà contestualmente garantire, mediante la presentazione di un elaborato di dettaglio nelle successive fasi progettuali, un'adeguata conservazione manutentiva del ponte esistente, da concordare con la Soprintendenza competente (MiBACT, Parere prot. n. 20490 del 22 luglio 2019, n. 6 – B.006; CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 35 – A.037);

32. rispettare le prescrizioni di cui all'art. 10 delle Norme tecniche del Piano d'area Quadrante Europa (Regione Veneto, Parere del Comitato tecnico n. 63 del 30 novembre 2017, allegato a nota prot. 513877 del 7 dicembre 2017 – C.001);

33. studiare nel dettaglio, nelle successive fasi progettuali, le fasi realizzative delle opere strutturali della nuova linea previste su via Basso Acquar, al fine di non limitare la portata veicolare, il livello di servizio e la funzionalità della viabilità (Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.6 – F.012);

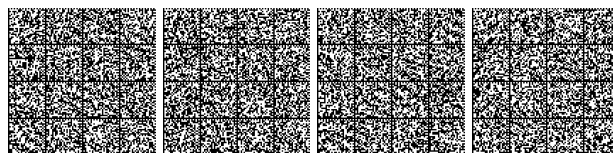
34. realizzare il rifacimento dell'accesso lato Stazione Porta Vescovo, con una gradazione della scalinata ed opportune opere in modo tale da consentire l'accesso ai disabili (Comune di Verona, delibera di Consiglio n. 4/2020, n. a.8 – F.014);

35. effettuare una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, e successive modificazioni, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto infrastrutture. Inviare una copia del Verbale di constatazione, rilasciato dal predetto Reparto, anche al Comando militare Esercito competente per territorio (Min. Difesa Mo.Tra., nota prot. n. 0012421 del 15 febbraio 2018, n. 3 – G.003);

36. rispettare le disposizioni contenute nella circolare dello Stato maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, «Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica», la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 m (60 m nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 m; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60kV (Min. Difesa Mo.Tra., nota prot. n. 0012421 del 15 febbraio 2018, prescrizione n. 4 – G.004);

37. osservare quanto disposto dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 m (Min. Difesa Mo.Tra., nota prot. n. 0012421 del 15 febbraio 2018, prescrizione n. 5 – G.005);

38. osservare il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante «Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137» con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare e, laddove, nelle successive fasi di progettazione ed esecuzione, vengano apportate varianti che possano interferire con i beni dell'Amministrazione Difesa, sottoporre i relativi progetti all'Amministrazione Difesa medesima e al Comando militare esercito competente per territorio, per tutti gli incombenti di legge (Min. Difesa Mo.Tra., nota prot. n. 0012421 del 15 febbraio 2018, prescrizione n. 6 – G.006);



39. risolvere le interferenze con Acciaierie di Verona S.p.a., come segue:

considerare, negli interventi di adeguamento e allungamento dei sottopassi presenti nell'area di proprietà di Acciaierie di Verona S.p.a., anche il sottopasso esistente al chilometro 148+075 (Acciaierie di Verona S.p.a., nota prot. n. ADV143 del 6 dicembre 2017, n. 1 - I.001);

modificare il progetto di allungamento del sottovia Galtarossa Scalo - progressiva chilometrica (p.k.) 148+002, al fine di poter garantire il transito in uscita dei mezzi lato sud mantenendo gli attuali raggi di curvatura che rispettano il limite di proprietà di Acciaierie di Verona (Acciaierie di Verona S.p.a., nota prot. n. ADV143 del 6 dicembre 2017, n. 2 - I.002);

prevedere la realizzazione di un idoneo muro di sostegno a supporto del rilevato ferroviario anche al chilometro 148+232 e al chilometro 148+537 (Acciaierie di Verona S.p.a., nota prot. n. ADV143 del 6 dicembre 2017, prescrizione n. 3 - I.003);

salvaguardare il manufatto alla p.k. 148+381 e/o modificarlo mantenendone la funzionalità (Acciaierie di Verona S.p.a., nota prot. n. ADV143 del 6 dicembre 2017, n. 4 - I.004);

tenere conto dell'interferenza tra le fondazioni del muro di sostegno nella tratta dal km 148+75 al km 148+232 con la tubazione interrata del gasdotto di proprietà della Sol S.p.a. che alimenta lo stabilimento di Acciaierie di Verona con fornitura di ossigeno gassoso, segnalando la stessa interferenza alla Sol S.p.a. nei tempi e nei modi previsti dalla normativa vigente (Acciaierie di Verona S.p.a., nota prot. n. ADV143 del 6 dicembre 2017, n. 5 - I.005);

tenere conto dell'interferenza tra le fondazioni del muro di sostegno nella tratta e la cabina elettrica di emergenza (Acciaierie di Verona S.p.a., nota prot. n. ADV143 del 6 dicembre 2017, n. 6 - I.006);

adottare una pianificazione delle attività di realizzazione delle opere infrastrutturali ferroviarie nelle aree di proprietà di Acciaierie di Verona, in modo tale da minimizzare l'impatto del cantiere sulla normale operatività dello stabilimento; in particolare, pianificare gli allungamenti dei sottopassi in modo da minimizzare al massimo le tempistiche di intervento e, soprattutto per ragioni di sicurezza e di continuità produttiva dello stabilimento, garantire sempre la possibilità di transito di persone e mezzi pesanti dall'area industriale, posta a nord della Linea ferroviaria Milano-Venezia, a quella logistica e industriale, posta a sud della Linea ferroviaria Milano-Venezia, e viceversa (Acciaierie di Verona S.p.a., nota prot. n. ADV143 del 6 dicembre 2017, n. 7 - I.007);

40. procedere alla progettazione delle risoluzioni delle interferenze riscontrate mediante il coinvolgimento degli Enti gestori dei servizi (E-Distribuzione S.p.a., nota prot. n. 0734279 del 12 dicembre 2017 - J.001; AGSM Verona S.p.a., nota prot. n. 2017_F_150 del 20 dicembre 2017 - K.001; Snam Rete Gas S.p.a., DI-NOR/LAV/Lov. Prot. 1568 NOR/VER/1767 del 7 dicembre 2017 - K.002);

40-bis. corredare il progetto definitivo di uno studio idraulico sperimentale basato su un modello fisico (anche tenendo conto delle opere provvisorie) ai fini dell'ottenimento della deroga da parte dell'autorità competente, relativamente alla luce netta minima tra pile in alveo prevista dalle NTC 2018 (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 11 - A.016; C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 - M.006; si veda anche C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 - M.009);

PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE FASI SUCCESSIVE ALLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA

41. Descrivere in modo dettagliato tutti gli accorgimenti e le mitigazioni che devono essere adottati durante la fase di cantiere al fine di contenere gli impatti sulle componenti ambientali tenendo conto che l'opera è inserita nell'ambito urbano della città di Verona (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 3 - A.003);

42. in considerazione del fatto che i lavori saranno eseguiti in massima parte all'interno del tessuto urbano, interessato da flussi di traffico elevati, prendere in considerazione, nella fase di modellazione, anche le emissioni di inquinanti e di polveri generate durante le attività di preparazione delle aree di cantiere (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 11 - A.013);

43. trasmettere le istanze di concessione e i progetti relativi agli attraversamenti dei corsi d'acqua illustrando le modalità di realizzazione delle opere durante le fasi di cantiere e le sistemazioni previste a fine lavori per ognuno di essi (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 15 - A.017);

44. in relazione alle modalità di smaltimento delle acque, sia in fase di cantiere che di esercizio, individuare tutti i punti finali di recapito delle stesse, integrando la rete di monitoraggio con i punti di recapito

delle acque di piattaforma e di cantiere, opportunamente trattate, se necessario, in modo da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 23 - A.025; Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 8 - E.009);

45. prevedere misure di conservazione per la componente vegetazione durante le diverse fasi di realizzazione del progetto (espianze, trasferimenti, reimpianti, ecc.) (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 26 - A.028);

46. istituire per la fase realizzativa del progetto Nodo Verona Est, un Tavolo tecnico di coordinamento, coordinato dalla Regione del Veneto, finalizzato a:

condividere i contenuti del Piano di monitoraggio e verificarne i risultati;

verificare il piano delle compensazioni;

e che veda la partecipazione degli enti locali interessati dall'opera e dei soggetti con competenza su temi paesaggistici e sanitari che non rientrano tra le competenze dell'Agenzia per la prevenzione e la protezione ambientale, ma che sono oggetto di monitoraggio periodico da parte del proponente. Tutti gli eventuali costi saranno a valere sulle somme previste per opere compensative nel Quadro economico di progetto nel limite massimo del 2 per cento dell'intero costo dell'opera stabilito dalla legge (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018 - D.005);

PARTE SECONDA - RACCOMANDAZIONI

1. Approfondire le scelte progettuali delle opere di mitigazione, in particolare delle barriere acustiche privilegiando il loro corretto inserimento nel paesaggio (CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 37 - A.039);

2. approfondire, per le aree di minor pregio, quali le aree agricole limitrofe al tracciato o le aree antropizzate già interessate dal tracciato ferroviario, lo studio tipologico delle barriere fonoassorbenti e descrivere le aree di cantiere e le mitigazioni paesaggistiche previste (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A - D.003);

3. prevedere, in fase di cantiere, in merito agli impatti sulla componente atmosfera:

la pulizia delle ruote dei mezzi in uscita dalle aree di cantiere come mitigazione per il transito dei mezzi sulle strade asfaltate;

una restrizione del limite di velocità dei mezzi sulle piste interne al cantiere come mitigazione per il transito di mezzi sulle strade non asfaltate;

l'aumento della frequenza di bagnatura delle aree di cantiere ogni 3 - 4 ore da maggio a settembre, come mitigazione per il transito di mezzi su strade non pavimentate e per i cumuli di terra presenti;

l'installazione di dispositivi antiparticolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati almeno Euro 4/Stage IIIB;

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

la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;

di informare le maestranze delle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni polverulenti (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 3 - D.006);

4. aggiornare i piani particellari di esproprio alle modifiche progettuali introdotte (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 4 - D.007);

5. rispettare le indicazioni della «Direzione Commissioni Valutazioni - Unità organizzativa commissioni VAS VINCA NUVV» del 22 dicembre 2017 prot.n. 537359 (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 - D.008; Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 - D.002), e segnatamente:

approfondire i temi già individuati all'interno dello Studio di impatto ambientale (SIA) a conferma della non interferenza diretta e/o indiretta, degli interventi per la realizzazione del nodo in argomento (comprese le opere accessorie e complementari) e la relativa fase di esercizio, con gli *habitat*, *habitat* di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 - D.009);

dimensionare, nello sviluppo del progetto ambientale della cantierizzazione, le barriere antirumore eventualmente ritenute necessarie, nonché, nella medesima fase, approfondire i temi legati alla presenza dell'erpetofauna (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 - D.010);



impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 – D.011);

attuare idonee misure in materia di limitazioni della torbidità per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 – D.012);

consentire l'attuazione degli interventi identificabili con «mitigazioni» solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 – D.013);

rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 184/2007 e successive modificazioni, dalla legge regionale n. 1 del 2007 (allegato E) e dalle delibere di Giunta regionale n. 786/2016, n. 1331/2017, n. 1709/2017 (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni, per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee, impiegare esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale senza utilizzo di miscugli commerciali contenenti specie alloctone (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 – D.014);

informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il cronoprogramma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l. (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 – D.015);

sviluppare, in fase di progetto definitivo, un progetto di monitoraggio ambientale che tenga conto, per la componente vegetazione, anche degli *habitat*, *habitat* di specie e specie tutelate dalle direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sotto criteri definiti con decisione 2011/484/Ue, in tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun *habitat* e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze - c.d. «bianca») (Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A, n. 5 – D.016);

6. valutare eventuali ulteriori scenari che prevedano diversi interventi di bonifica e/o mitigazione acustica ai recettori (es. barriere più alte o più lunghe) (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 2 – E.003);

7. ripristinare, a fine lavori, le viabilità che risulteranno 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 (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 3 – E.004);

8. prevedere un cronoprogramma che indichi le fasi di realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 4 – E.005);

9. analizzare, nella progettazione definitiva per lo sviluppo del progetto ambientale della cantierizzazione, il Piano di azione e risanamento della qualità dell'aria approvato dalla Provincia di Verona con delibera di Consiglio n. 108 del 27 novembre 2012 (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 6 – E.007);

10. analizzare, atteso che a ridosso della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova sono presenti istituti scolastici superiori, gli aspetti ambientali connessi alla fase costruttiva delle opere nell'ambito del Progetto ambientale della cantierizzazione, da redigere a corredo del progetto definitivo, all'interno del quale dovrà essere studiata l'ubicazione dei cantieri, l'interferenza delle lavorazioni con i flussi di traffico locali, l'eventuale presenza di ricettori sensibili e l'inserimento ambientale e paesaggistico della cantierizzazione e delle opere di mitigazione temporanee; approfondire inoltre lo studio dei ricettori in relazione agli interventi di mitigazione da porre in essere in fase di esercizio dell'opera ferroviaria (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, prescrizione n. 12 – E.013);

11. coordinare il progetto, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, con il sistema del trasporto pubblico locale (TPL) urbano ed extraurbano su gomma e con il progetto della filo tramvia di Verona (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 13 – E.014);

12. approfondire la fase di cantiere del nuovo viadotto e dello scalo intermodale, considerando l'adeguatezza delle aree di cantiere e valutando anche le possibili pressioni ambientali che si potrebbero esercitare in fase di cantiere sulla viabilità limitrofa di accesso all'area di cantiere (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 14 – E.015);

13. verificare i possibili effetti cumulativi relativi alle fasi di realizzazione delle diverse tratte dell'infrastruttura, in riferimento soprattutto allo scalo intermodale localizzato in corrispondenza del Quadrante Europa, riferito al progetto della Linea AV/AC Torino-Venezia. Lotto funzionale tratta Brescia-Verona, Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest, oggetto di precedente valutazione ambientale (Provincia di Verona, nota prot. n. 104381 del 7 dicembre 2017, n. 15 – E.016);

14. prestare particolare attenzione alla funzionalità dei tratti di transizione, per i quali definire e regolare il regime di circolazione e le velocità di percorrenza consentite, nonché la progressiva variazione di queste ultime, verificando, nel prosieguo della progettazione, che tali tratti di transizione non comportino condizionamenti di esercizio tali da limitare eccessivamente i miglioramenti prodotti dall'intervento in progetto e comprometterne l'efficacia prestazionale (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.001);

15. approfondire la tematica della classifica funzionale delle strade interessate e riconoscerne correttamente tipologia e funzioni. A valle di tale riconoscimento, assicurare il rigoroso rispetto delle norme di progettazione stradale (decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 e 19 aprile 2006) (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.002);

16. precisare e rappresentare in dettaglio, con riferimento alla ridefinizione geometrica di un tratto della via G. Fedrigoni, le caratteristiche geometriche della nuova configurazione, con particolare riferimento alla composizione e alle dimensioni della sezione trasversale. Eventualmente, in considerazione anche delle caratteristiche e l'altezza dell'opera di contenimento del terreno posta a lato della sede stradale, incrementare l'ampiezza dei margini e dei marciapiedi rispetto alle dimensioni minime previste dalla normativa, al fine di garantire le migliori condizioni di visibilità e di sicurezza per il traffico stradale (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.003);

17. verificare il potenziale pericolo di liquefazione con riferimento ai dati delle prove penetrometriche standard (SPT), aggiornando tale verifica sulla base delle Norme tecniche sulle costruzioni (NTC) 2018, mediante l'utilizzo dei risultati delle sole prove geofisiche (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.005);

18. (raccomandazione trasformata in prescrizione)

19. approfondire la condizione delle fondazioni del ponte esistente al fine di valutare eventuali interventi necessari per la sua sicurezza (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.008);

20. in forza dello studio idraulico sperimentale basato su un modello fisico, valutare correttamente il comportamento idraulico per quanto riguarda i fenomeni erosivi localizzati e generalizzati in corrispondenza delle fondazioni in alveo e delle difese di sponda, ed esaminare l'influenza delle opere provvisorie necessarie per la costruzione (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.009; CTVA, Parere n. 2722 dell'11 maggio 2018, n. 11 – A.016; Regione Veneto, nota prot. 509747 del 5 dicembre 2017 allegata al 514660 del 7 dicembre 2017 – C.002; Regione Veneto, DGR 1827 del 4 dicembre 2018, All. A – D.001; si veda anche C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.006);

21. verificare la sicurezza delle opere infrastrutturali da realizzarsi (prevalentemente ponti/viadotti, gallerie artificiali e sottopassi) e dei cinque fabbricati tecnologici semplicemente citati nella relazione generale, tenendo conto, sulla base delle normative vigenti e con adeguata modellazione, di tutte le azioni ambientali ed antropiche agenti sulla struttura, in particolare definendo vita nominale e classe d'uso delle strutture ai fini della valutazione della risposta all'azione sismica (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.010);

22. integrare il SIA, con riferimento agli aspetti elettrici, per tener conto anche degli effetti delle reti preesistenti nel tessuto adiacente alle opere ferroviarie. Scegliere, inoltre, l'armamento in modo che, oltre a ridurre il rumore e le connesse vibrazioni, determini una riduzione sostanziale delle correnti vaganti associate alle tratte ferroviarie alimentate a 3 kV del codice civile (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.011);



23. integrare il progetto con uno specifico studio relativo agli effetti vibrazionali, idoneo a quantificare i livelli di vibrazione trasmessi ai ricettori effettivamente presenti lungo l'infrastruttura e a minimizzare gli effetti di disturbo a carico dei ricettori medesimi (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.012);

24. approfondire la tematica della bonifica ordigni bellici (BOB), indicata come voce di costo nella valutazione costi diretti opere civili, suddivisa in BOB superficiale (142.879,00 euro) e BOB profonda (100.601,00 euro) (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.013);

25. censire in modo compiuto le interferenze ed indicare per ciascuna di esse la risoluzione ed il relativo costo, prima dell'appalto dei lavori (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.014);

26. approfondire le problematiche connesse alla cantierizzazione dei lavori e al relativo programma, sia in termini di organizzazione del cantiere, che nei confronti dell'impatto dei lavori sugli insediamenti circostanti e di previsione delle misure di mitigazione dell'impatto stesso (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.015);

27. osservare le norme di sicurezza vigenti per i luoghi di lavoro (decreto ministeriale 10 marzo 1998) e, ove fossero presenti attività e/o aree a rischio specifico, soggette ai controlli di prevenzioni incendi di cui all'allegato 1 del decreto Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, osservare i disposti del citato decreto del Presidente della Repubblica e del decreto del Ministro dell'interno 7 agosto 2012 (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.017);

28. produrre, prima dell'avvio delle procedure di scelta del contraente, uno specifico disciplinare descrittivo e prestazionale, anche in relazione ad eventuali lavorazioni particolari previste nel progetto in esame (C.S.LL.PP., Parere n. 70/2017 del 27 settembre 2018 – M.018).

20A05725

COMMISSIONE NAZIONALE PER LE SOCIETÀ E LA BORSA

DELIBERA 15 ottobre 2020.

Modifiche al regolamento di attuazione del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, concernente la disciplina dei mercati. (Delibera n. 21536).

LA COMMISSIONE NAZIONALE PER LE SOCIETÀ E LA BORSA

Vista la legge 7 giugno 1974, n. 216, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 1974, n. 95, recante disposizioni relative al mercato mobiliare ed al trattamento fiscale dei titoli azionari;

Visto il decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, e successive modifiche, con il quale è stato emanato il testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, ai sensi degli articoli 8 e 21 della legge 6 febbraio 1996, n. 52 (di seguito anche «TUF»);

Vista la delibera del 28 dicembre 2017, n. 20249, e successive modifiche, con la quale è stato adottato il regolamento concernente la disciplina dei mercati in attuazione del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 (di seguito anche «Regolamento mercati»);

Vista la delibera del 5 luglio 2016, n. 19654, con la quale è stato adottato il regolamento concernente i procedimenti per l'adozione di atti di regolazione generale, ai sensi dell'art. 23 della legge 28 dicembre 2005, n. 262, recante disposizioni per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari;

Considerato che con l'art. 75, comma 4, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, recante «Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia», sono state apportate talune modifiche all'art. 64-*bis* del TUF concernenti la disciplina degli obblighi di preventiva comunicazione da parte di coloro che intendono acquisire una partecipazione significativa o il controllo sulla gestione del mercato regolamentato;

Considerato che è opportuno modificare il Regolamento Mercati, al fine di stabilire il contenuto, i termini e le modalità di adempimento degli obblighi di comunicazione preventiva sopra richiamati, in ottemperanza alla delega regolamentare conferita alla Consob ai sensi dell'art. 64-*bis*, comma 6, lettera b), del TUF;

Considerato che gli «Orientamenti comuni per la valutazione prudenziale di acquisizioni e incrementi di partecipazioni qualificate nel settore finanziario» (*Joint Guidelines on the prudential assessment of acquisitions and increases of qualifying holdings in the financial sector*), emanati dalle Autorità europee di vigilanza il 20 dicembre 2016, prevedono un elenco delle informazioni minime necessarie, tra l'altro, per effettuare la valutazione di cui all'art. 32 del regolamento (UE) n. 648/2012 (EMIR) in relazione ai progetti di acquisizione di una partecipazione qualificata in una controparte centrale;

Considerato che tali orientamenti offrono un quadro esaustivo e armonizzato a livello europeo, applicabile anche con riguardo alle informazioni minime necessarie da trasmettere all'Autorità di vigilanza per valutare l'adeguatezza delle operazioni che interessano gli assetti proprietari e il controllo dei gestori dei mercati regolamentati;

Considerato che l'art. 7, comma 1, del regolamento concernente i procedimenti per l'adozione di atti di regolazione generale, consente alla Consob di derogare alle prescrizioni contenute nello stesso regolamento «in casi di necessità e urgenza allorché ricorrano situazioni di mercato che possano compromettere il regolare funzionamento e l'integrità dei mercati finanziari nonché la tutela degli investitori, imponendo la tempestiva adozione di atti di regolazione generale»;

Considerato che, nell'attuale contesto caratterizzato dallo scenario post-Brexit e dalle operazioni di aggregazione che interessano il gruppo di appartenenza dei gestori di mercati regolamentati italiani, è opportuno garantire un più efficace conseguimento degli obiettivi sottesi alla disciplina del monitoraggio degli assetti proprietari dei gestori del mercato, tale da richiedere l'immediata adozione della presente delibera;

Vista l'intesa rilasciata dalla Banca d'Italia con riferimento all'applicazione della disciplina alle sedi di negoziazione all'ingrosso dei titoli di Stato, ai sensi di quanto previsto dall'art. 62-*quater*, comma 2, lettera a), del TUF;

Sentita la Banca d'Italia per i profili concernenti l'applicazione della disciplina in materia di mercati all'ingrosso di titoli obbligazionari, ai sensi dell'art. 62-*quater*, comma 3, del TUF;

