

Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona-Padova

tra

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il quale interviene ed agisce nel presente atto il Sig. Graziano Del Rio nella sua qualità di Ministro;
- Regione del Veneto, per la quale interviene ed agisce nel presente atto il Sig. Luigi Fortunato nella sua qualità di Direttore Area Infrastrutture;
- Società RFI S.p.A., per la quale interviene ed agisce nel presente atto il Sig. Maurizio Gentile nella sua qualità di Amministratore Delegato.;
- Comune di Vicenza, per il quale interviene ed agisce nel presente atto il Sig. Achille Variati nella sua qualità di Sindaco;
- Camera di Commercio di Vicenza, per la quale interviene ed agisce nel presente atto il Sig. Paolo Mariani nella sua qualità di Presidente;

Premesso che:

1. il progetto del collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova ha per obiettivo il quadruplicamento, con caratteristiche di alta velocità/alta capacità, della tratta Verona-Padova;
2. la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio Europeo Mediterraneo;
3. la “tratta veneta dell’asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)” è compresa nell’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell’ambito delle “infrastrutture di preminente interesse nazionale”, confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011. L’intervento “Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV – Tratta AV/AC Verona Padova” è, altresì, inserito nel “X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012” approvato con delibera CIPE n. 136 del 21.12.2012;
4. con nota in data 4 giugno 2003 Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico incaricato da RFI S.p.A., ha trasmesso alla Regione del Veneto il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale dell’opera ai fini delle preliminari valutazioni ai sensi del D.Lvo 190/02;
5. in data 9 giugno 2003 il progetto preliminare dell’opera è stato quindi trasmesso da RFI S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
6. in esito a specifiche osservazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Veneto, RFI S.p.A. ha redatto uno studio integrativo che ha recepito le richieste avanzate dal MIT e dalla Regione, trasmettendo infine le relative integrazioni progettuali in data 25.1.2006;
7. lo studio integrativo di cui alla precedente premessa 6. prevedeva, altresì, di articolare il progetto in una 1^a fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, rinviando per il completamento dell’opera all’approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale;
8. con delibera n. 94 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare *“del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova”*, Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell’ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che *“la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in*

prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco”;

9. con la medesima delibera il CIPE ha stabilito in 3.333 miliardi di euro il limite di spesa dell'intervento di prima fase, indicando in 4.483 miliardi di euro costo complessivo della prima e della seconda fase funzionale;

Considerato che:

- A. nel corso del 2012 è stato predisposto - su incarico conferito dalla Camera di Commercio di Vicenza, quale capofila per l'attuazione di una convenzione stipulata tra Regione del Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e la stessa Camera di Commercio – uno studio di prefattibilità avente ad oggetto l'attraversamento del territorio della Città di Vicenza da parte della linea ferroviaria AC/AV, in affiancamento a quella storica e con localizzazione della relativa stazione AC/AV in zona Vicenza Ovest-Fiera;
- B. in data 2.8.2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato un tavolo tecnico per approfondire le esigenze di localizzazione del tracciato espresse per l'attraversamento del territorio vicentino, nonché i costi comparativi delle diverse alternative di localizzazione;
- C. la Legge 147/2013 del 27.12.2013 (c.d. legge di stabilità) annovera, all'art. 1 comma 76, anche la Tratta Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi secondo quanto previsto dalla Legge 191/2009, art. 2 commi 232, 233 e 234;
- D. nel corso del 2014, sempre su iniziativa della Camera di Commercio di Vicenza e con l'adesione della Regione del Veneto, del Comune di Vicenza e delle categorie economiche provinciali, è stato aggiornato lo studio di prefattibilità richiamato alla precedente lettera A., sostituendo l'attraversamento in galleria delle aree maggiormente urbanizzate della Città di Vicenza con un passaggio in superficie e, ove necessario per motivi urbanistico-ambientali, in trincea coperta, al fine di ridurre i costi di realizzazione sia rispetto alla soluzione CIPE 2006, sia rispetto allo studio di prefattibilità del 2012;
- E. in data 29.7.2014 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto, RFI S.p.A., il Comune di Vicenza e la Camera di Commercio di Vicenza (nel seguito il **“Protocollo di Intesa”**), con il quale RFI si è impegnata a procedere alla redazione di uno Studio di Fattibilità sulla nuova soluzione progettuale proposta dagli enti locali (nel seguito lo **“SdF”**), in variante rispetto al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con delibera n. 94/2006 per la tratta tra Montebello Vicentino e Vicenza; il suddetto Studio di Fattibilità è stato approvato con osservazioni dal Comune di Vicenza in data 13.1.2015 e dalla Regione Veneto in data 21.1.2015;
- F. In data 13.9.2014 è entrato in vigore il D.L. n. 133/2014 (“Decreto Sblocca Italia”), convertito nella Legge 164/2014, che, all'art. 3 comma 2, prevede di finanziare *“con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto ... i seguenti interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015: ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova”*. Il Decreto Sblocca Italia stabilisce inoltre, al comma 5 dell'art. 3, che il mancato rispetto dei termini fissati al comma 2 per l'appaltabilità e la cantierabilità delle opere determina la revoca del finanziamento assegnato;
- G. In data 13.11.2014 è stato sottoscritto il Decreto MIT/MEF di cui alla precedente lettera F., che all'articolo 3 comma 4 lettera g. esplicita le seguenti condizioni di revoca del finanziamento recato dal Decreto Sblocca Italia: (i) invio al MIT da parte di RFI entro il 31.12.2014 dell'Accordo *“ai sensi della convenzione vigente per la redazione del Progetto Definitivo per entrambi i sublotti Verona - Montebello di Vicenza e Montebello di Vicenza – Vicenza”*; (ii) invio al MIT da parte di RFI entro il 30.6.2015 del

“progetto definitivo della tratta Verona Vicenza per la convocazione della conferenza di servizi”, termine quest’ultimo prorogato dapprima al 31.8.2015 dalla Legge 11/2015 e successivamente al 31.10.2015 dalla Legge 125/2015;

- H. In data 31.12.2014, coerentemente con la scadenza fissata dalla Legge 164/2014, RFI ha trasmesso al MIT l’Accordo sottoscritto con il General Contractor Iricav Due, a seguito del quale sono state avviate le attività di progettazione definitiva;
- I. Con lettera del 21.8.2015 il Comune di Vicenza e la Camera di Commercio di Vicenza hanno rappresentato *“i punti fondamentali del progetto”*, di seguito sintetizzati: *a)* affiancamento della linea AV/AC alla linea esistente, assicurando a Vicenza la fermata dei treni AV/AC e il possibile sviluppo del sistema metropolitano regionale, nonché la realizzazione di una linea filoviaria efficiente; *b)* sostenibilità economica delle opere ferroviarie e delle opere connesse; *c)* compatibilizzazione dell’organizzazione e della tempistica dei cantieri con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria. Con la medesima nota hanno inoltre rappresentato la necessità di effettuare una analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative al fine di giustificare con elementi misurabili la validità della scelta.
- J. Il General Contractor Iricav Due ha consegnato il progetto definitivo - sul quale è in corso di ultimazione l’istruttoria tecnico/economica a cura della Società Italferr – evidenziando criticità per il sublotto “Montebello Vicentino – Vicenza”;

TUTTO CIO’ PREMESSO E CONSIDERATO

Le Parti, come in epigrafe individuate, convengono quanto di seguito riportato.

Art. 1

Le premesse ed i considerata formano parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di intesa ed hanno valore di patto.

Art. 2

Le Parti convengono, in considerazione di quanto sopra considerato, sulla necessità di

- a) effettuare, come richiesto dal Sindaco del Comune di Vicenza e dal Presidente della CCIA di Vicenza, una analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l’attraversamento del Comune di Vicenza confermando i punti fondamentali del progetto e tra questi in particolare l’affiancamento della linea AC/AV alla linea storica esistente, Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali ma anche per i treni di lunga percorrenza AC/AV al servizio della Città e dell’intera area metropolitana vicentina, la possibilità di sviluppare il sistema metropolitano regionale, la realizzazione di una linea filoviaria efficiente, la sostenibilità economica delle opere ferroviarie e delle opere connesse, la compatibilizzazione dell’organizzazione e della tempistica dei cantieri con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria; l’analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative prenderà in considerazione in particolare:
- per il traffico AV/AC: confronto tra la stazione Fiera e l’attuale stazione di Viale Roma;
 - per il sistema SFMR: confronto tra le stazioni Fiera e Tribunale e l’esistente stazione di Viale Roma.
- b) riarticolare, nell’aggiornamento in corso del vigente Contratto di Programma, i lotti funzionali della Verona - Padova come segue:

- 1^ lotto funzionale: da Verona a Bivio Vicenza
 - 2^ lotto funzionale: attraversamento di Vicenza
 - 3^ lotto funzionale: da Vicenza a Padova
- c) adempiere all'avvio dell'iter autorizzativo nei termini indicati dal Legge n. 164/2014 e s.m.i. per il 1^ lotto funzionale "Verona - Bivio Vicenza"
- d) per quanto sopra, le parti convengono che RFI provvederà a:
- limitare l'estensione del primo lotto funzionale della Verona-Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza, prevedendo l'innesto della nuova linea AV/AC sulla linea storica con l'inserimento di un apposito bivio a raso a circa 4,4 Km ad ovest del fabbricato viaggiatori della stazione di Vicenza;
 - inoltrare al MIT entro il 31.10.2015 per l'avvio della conferenza di servizi il progetto definitivo del nuovo 1^ lotto funzionale da Verona a Bivio Vicenza
- e) definire entro 4 mesi dalla firma del presente Addendum, tenuto conto dell'analisi comparativa di cui al precedente punto a), gli elementi fondamentali per la soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza, costituente il 2^ Lotto Funzionale della Tratta Verona-Vicenza-Padova, da adottare per i successivi sviluppi progettuali previa sottoscrizione di un ulteriore Addendum e da correlare al programma di realizzazione del 1^ lotto funzionale. A tal fine RFI ed il MIT concordano di allocare sul 2^ lotto funzionale un'opportuna quota dei finanziamenti già stanziati con le leggi vigenti.

Art. 3

Il presente atto viene sottoscritto dalle Parti in forma digitale e reso valido e impegnativo essendo stato approvato e reso esecutivo:

- per la Regione, in virtù della deliberazione di Giunta regionale del Veneto n. 1518 del 29 ottobre 2015
- per il Comune, in virtù della deliberazione di Giunta comunale n. 148 del 28 luglio 2014 e della decisione di Giunta comunale in data 28 ottobre 2015
- per RFI, in virtù dei poteri conferiti all'Amministratore Delegato
- per CCIAA di Vicenza, in virtù della delibera della Giunta camerale del 29 ottobre 2015

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Graziano Del Rio
Per la Regione del Veneto	Luigi Fortunato
Per la Società RFI S.p.A.	Maurizio Gentile
Per il Comune di Vicenza	Achille Variati
Per la Camera di Commercio di Vicenza	Paolo Mariani