

2^ 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. Alessandro Benassi nella sua qualità di Direttore Area Tutela e Sviluppo del Territorio;
- 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 “XI Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013” approvato con delibera CIPE n. 26 del 1.8.2014;
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.Lgs. 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. il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio, con nota 21 dicembre 2005 ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione speciale VIA sul progetto originario del 2003;
7. 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;
8. lo studio integrativo di cui alla precedente premessa prevedeva, altresì, di articolare il progetto in una 1^ 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;

9. 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”*;
10. 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 il costo complessivo della prima e della seconda fase funzionale;

Considerato che:

- A. 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;
- B. la Legge 147/2013 del 27.12.2013 annovera, all’art. 1 comma 76, anche la Tratta Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell’articolo 2 della Legge n. 191/2009;
- C. 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 (il “Protocollo di Intesa”), con il quale RFI si è impegnata a procedere alla redazione di uno Studio di Fattibilità sulla base di una nuova soluzione progettuale proposta dagli enti locali, in variante rispetto al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con delibera n. 94/2006 per la tratta tra Montebello Vicentino e Vicenza, sostituendo l’attraversamento in galleria delle aree maggiormente urbanizzate della città di Vicenza con un passaggio in superficie/in trincea coperta, al fine di ridurre i costi di realizzazione dell’Opera; 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;
- D. 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;
- E. in data 13.11.2014 è stato sottoscritto il Decreto MIT/MEF di cui alla precedente lettera D., 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;

- F. 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;
- G. 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;
- H. il General Contractor Iricav Due ha consegnato il progetto definitivo, evidenziando criticità per il sublotto "Montebello Vicentino – Vicenza";
- I. in data 29-30 ottobre 2015 è stato sottoscritto un Addendum al Protocollo di Intesa (l'"Addendum al Protocollo d'Intesa"), con il quale le parti hanno convenuto di:
- ✓ limitare l'estensione del 1° lotto funzionale della Verona-Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza, inserendo un apposito bivio sulla linea esistente e inoltrare al MIT entro il 31.10.2015 per l'avvio della conferenza di servizi approvativa il progetto definitivo del nuovo 1° lotto funzionale "Verona-Bivio Vicenza", al fine di adempiere all'avvio dell'iter autorizzativo nei termini indicati dalla Legge n. 164/2014 e s.m.i. per tale Lotto Funzionale;
 - ✓ riarticolare 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;
 - ✓ effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, confermando i punti fondamentali del progetto rappresentati dal Comune di Vicenza e dalla Camera di Commercio di Vicenza con la lettera di cui al punto G. dei considerata;
 - ✓ definire entro 4 mesi 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° e del 2° Lotto Funzionale e - a tal fine - allocare sul 2° Lotto Funzionale un'opportuna quota dei finanziamenti già stanziati con le leggi vigenti;
- J. in aderenza a quanto previsto dall'Addendum al Protocollo d'Intesa:
- ✓ RFI ha trasmesso al MIT il progetto definitivo del 1° Lotto Funzionale della tratta AV/AC Verona-Padova in data 30.10.2015, ai fini dell'avvio del relativo iter autorizzativo, procedendo successivamente, per il tramite della Società Italferr e/o del General Contractor Iricav Due, all'avvio dei procedimenti di pubblica utilità e alla presentazione delle istanze di VIA e di Verifica di Ottemperanza;
 - ✓ RFI ha trasmesso al Comune di Vicenza l'analisi comparativa tra le possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, di seguito sintetizzate:
 - Soluzione 1) Stazioni Vicenza Fiera e Tribunale + dismissione della stazione V.le Roma, con interrimento della linee AV e storica in prossimità dell'attuale stazione;

- Soluzione 2) Unica stazione in Viale Roma e con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente;
 - Soluzione 3) Stazione in Viale Roma e fermata Vicenza Fiera e con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente;
- K. con Deliberazione n. 30 del 30.6.2016 il Consiglio Comunale di Vicenza ha indicato la “Soluzione 3” di cui al precedente punto J. quale soluzione progettuale da sviluppare per la realizzazione del 2^ Lotto Funzionale della Tratta AV/AC Verona-Padova, integrata da n. 30 osservazioni;
- L. in aderenza a quanto previsto dall'Addendum al Protocollo d'Intesa, occorre procedere alla sottoscrizione di un ulteriore Addendum al fine di confermare la soluzione progettuale da adottare per l'attraversamento di Vicenza e consentire l'avvio delle attività progettuali e del relativo iter autorizzativo;
- M. per quanto attiene alla procedura autorizzativa, l'attraversamento di Vicenza rientra tra gli interventi per i quali è confermata l'applicabilità della previgente disciplina, di cui al D.Lgs. 163/2006, in quanto:
- ✓ l'ANAC, con delibera n. 924 del 7.9.2016, in risposta ad una specifica richiesta di parere da parte dell'Ufficio Legislativo del MIT, ha evidenziato che *“i progetti delle infrastrutture strategiche già inserite negli strumenti programmatori approvati, e per i quali la procedura di VIA è già iniziata al momento dell'entrata in vigore del d.lgs. 50/2016, sono approvati secondo la disciplina previgente”*;
 - ✓ la tratta AV/AC Verona-Padova, che include l'attraversamento di Vicenza, ricade tra le infrastrutture strategiche incluse negli strumenti programmatori approvati e nello specifico nell'XI Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2013;
 - ✓ la nuova soluzione per l'attraversamento di Vicenza si configura come una variante al progetto preliminare della tratta AV/AC Verona-Padova sottoposto a procedura VIA nel 2003, procedura che non si era conclusa con la delibera CIPE n. 94/2006 di cui al punto 9. delle premesse in quanto tale delibera, per l'attraversamento di Vicenza, aveva prescritto un nuovo tracciato in sotterraneo;

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 Addendum ed hanno valore di patto.

Art. 2

Le Parti convengono che i successivi sviluppi progettuali per l'attraversamento del territorio vicentino da parte della tratta AV/AC Verona-Padova, siano effettuati avendo a riferimento la soluzione indicata quale “Soluzione 3” nell'analisi comparativa trasmessa da RFI di cui al punto J. dei considerata, e indicata dal Consiglio comunale di Vicenza con osservazioni, e che prevede sinteticamente il mantenimento della stazione di Viale Roma e una nuova fermata in zona Fiera, con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente e opere connesse.

In coerenza con quanto sopra, RFI analizzerà la fattibilità tecnica e la pertinenza all'opera delle citate osservazioni nell'ambito della redazione del progetto preliminare del 2^ Lotto Funzionale

