

FERROVIE

Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) AV/AC Verona-Padova

SCHEDA N. 7



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J41E9100000009

SISTEMA INFRASTRUTTURALE:

Ferrovie

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

DESCRIZIONE

L'intervento costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione-Kiev. La tratta attuale Verona-Padova si estende dal km 147+480, stazione di Verona, al km 229+408, stazione di Padova, della linea storica Milano-Venezia. Il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento di tale tratta, di cui è prevista la "rilocazione", in alcuni casi di stretto affiancamento tra le due linee. La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV si svilupperà per 76,5 km, oltre a 5 km di interconnessioni con le reti esistenti, attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova, in affiancamento alla linea storica per circa 36 km. Le stazioni/fermate interessate dalla nuova linea sono: Verona Porta Vescovo, San Bonifacio, fermata di Lonigo, Montebello Vicentino, Vicenza, Lerino, Grisignano di Zocco, Mestrino, Rubano, Padova.

DELIBERE CIPE E/O ORDINANZE ATTUATIVE

94/2006

45/2014

84/2017

61/2019

DATI STORICI

1986

Nel Piano Generale dei Trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità (AV), attraverso il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino-Milano-Verona-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Napoli-Battipaglia.

1991

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema AV sia ripartito tra Stato e privati: lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio.

Il 15 ottobre viene stipulata la convenzione con TAV e viene individuato il Consorzio IRICAV DUE quale General contractor.

1996

La legge 662 (art. 2, comma 15) prevede una verifica parlamentare sullo stato di attuazione del progetto AV, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria ed all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

1998

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) concede il primo finanziamento del mondo bancario alle nuove linee ferroviarie veloci (stanziati 700 miliardi).

1999

Viene firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1.000 miliardi di lire.

2001

Nella delibera CIPE n. 121 viene indicato, per l'intero Asse, un costo di 7.901,8 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601 Meuro.

2003

Il 9 giugno RFI Spa, soggetto aggiudicatore, trasmette al MIT il progetto preliminare ed il SIA. Il progetto, già trasmesso alla Regione Veneto ed alle altre Amministrazioni interessate, prevede un importo di 2.620 Meuro e 55 mesi per la realizzazione.

Con Lodo arbitrale del 17.7.2003 interviene lo scioglimento della Convenzione Tav limitatamente al tratto Padova-Mestre e l'efficacia della stessa per la tratta Verona-Padova.

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.

Il CIPE, con delibera n. 120, approva il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona", parte dell'"Asse

ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)".

La Regione Veneto formula osservazioni sul progetto, richiedendo studi di variante e studi di fattibilità, con riferimento al tracciato della linea ferroviaria nelle tre province interessate di Verona, Vicenza e Padova.

2004

Il progetto fa parte della tratta Torino-Venezia inclusa nell' "Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina", di cui alla decisione UE n. 1692/96/CE, come modificata dalla decisione UE n. 884/2004/CE. L'asse è incluso tra i "progetti prioritari" con un inizio dei lavori entro il 2010. RFI Spa trasmette al MIT i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto.

La Regione Veneto rinnova la richiesta di una riprogettazione rispettosa delle esigenze delle comunità locali.

2005

Il MIT comunica a RFI ulteriori direttive di carattere tecnico relative alle decisioni emerse nel corso degli incontri tra le parti.

RFI, sulla base delle indicazioni del MIT e della Regione Veneto, redige uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate. Esso riguarda: ulteriori mitigazioni da realizzare nel comune di Verona; la nuova interconnessione di Vicenza tra Montebello e l'ingresso agli impianti di stazione nella zona di Ponte Alto, con ristrutturazione del dispositivo dei binari e dei relativi impianti di sicurezza e la costruzione di un parcheggio nella zona dell'attuale scalo merci; il prolungamento della galleria a San Martino Buon Albergo; l'attrezzaggio delle stazioni/fermate del tratto Vicenza-Padova agli standard del "Servizio ferroviario metropolitano regionale" (SFMR); adeguamenti degli impianti sulla linea storica nei tratti di affiancamento tra le due linee. Il progetto viene articolato 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. Il completamento dell'opera viene rinviato all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale, consistenti – rispettivamente – nell'adozione del tracciato originario del progettorepreliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco o nella realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione VIA sul progetto originario del 2003.

L'art. 1, comma 84, della legge finanziaria 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema AV/AC", concede a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 Meuro e autorizza un contributo annuale di 15 Meuro per quindici anni a decorrere dall'anno 2006 per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE delle linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona.

2006

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", proponendo l'approvazione del progetto preliminare limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.

Il CIPE, con delibera n. 94, approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova", limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Indica un costo complessivo aggiornato, per la 1a e la 2a fase, di 4.483 Meuro (erano 2.630 nel 2003). Sui tempi di realizzazione fa presente che "l'intero periodo di progettazione, approvazione e costruzione della 1^a e 2^a fase dell'intervento è pari a circa 11,5 anni, mentre la durata del periodo di realizzazione è stimato in circa 5,5 anni. La data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1^a e 2^a fase) il 2014".

Con il decreto legge n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

2007

L'art. 13, comma 8-quinquiesdecies e segg. del decreto-legge n. 7 prevede la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa per la progettazione e costruzione delle tratte ad AV Milano-Verona-Padova e Milano-Genova. La norma prevede altresì, per effetto della revoca, lo scioglimento delle Convenzioni stipulate tra TAV Spa e i General Contractor (Consorzio Cepav Due; Consorzio Irvac Due/Fintecna; Consorzio Cociv) nel 1991 e nel 1992 e successive modifiche e integrazioni.

Il General Contractor Iricav Due (come previsto all'art. 27 della Convenzione TAV- Iricav Due stipulata in data 15/10/1991), fondando le proprie pretese risarcitorie sulla predetta Convenzione, notifica a TAV domanda di arbitrato volta a far pronunciare la risoluzione della Convenzione per inadempimento di TAV. Il tentativo di amichevole conciliazione convocato da TAV si conclude con esito negativo.

2009

Il 6 novembre viene sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione del Veneto nel quale la tratta veneta dell'asse ferroviario AV-AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5) è confermata tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale. In particolare la Tratta Verona – Padova: I^ Fase, con un costo di 3.312 Meuro interamente da reperire, è inserita tra le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "AV/AC Verona-Padova" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, l'intervento Linea Verona-Padova è riportato tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 161 Meuro interamente contabilizzati al 2009, e tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 4.970 Meuro da reperire.

In data 31 dicembre la società TAV viene fusa per incorporazione in Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

2011 Aprile

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 l'opera "AV/AC Verona-Padova" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008): pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. "L'importo dei lavori, valutato complessivamente in 4.483 Meuro nella delibera CIPE 94/2006, dovrà essere aggiornato in relazione al quadro normativo, al tempo trascorso, ai possibili scenari di avvio dell'opera nonché agli ulteriori sviluppi progettuali".

2011 Dicembre

Nell'Intesa Generale Quadro con la Regione Veneto del 16 giugno l'opera è riportata tra le priorità. Nell'Intesa, per superare le criticità individuate (reperimento risorse finanziarie e individuazione lotti funzionali e/o costruttivi. Definizione del tracciato nel tratto in corrispondenza di Vicenza), si propone lo sviluppo del progetto definitivo per le tratte Verona-Montebello e Grisignano-Padova e del progetto preliminare e del SIA per la tratta intermedia Montebello-Vicenza-Grisignano.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 (aggiornato settembre 2011) l'opera è inserita nelle stesse tabelle di aprile.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2011, risulta completata la progettazione preliminare e la prosecuzione delle attività è subordinata all'assegnazione da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie, allo stato attuale non disponibili.

2012 Settembre

L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture-Rapporto intermedio di aprile 2012: allegato 5, quadro riepilogativo degli interventi del PIS.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2010/2011, sottoscritto tra il MIT e RFI SpA il 21 maggio 2012, la "Tratta AV/AC Verona-Padova" figura tra le opere in corso (tabella A03/A04 - Sviluppo infrastrutturale), con un costo di 161 Meuro interamente contabilizzato al 2010, e tra le opere programmatiche (tabella 03/04 - Sviluppo infrastrutturale), con un costo di 4.969 Meuro interamente da reperire.

L'opera è riportata nel 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 (aggiornamento di settembre 2012): Tabella 0, Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 2, Opere in fase di progettazione del PIS; documento due "due diligence".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 30 settembre 2012, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

2012 Dicembre

Nella seduta del 6 dicembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2012 – 10° Allegato infrastrutture.

Il CIPE, con delibera n. 136 del 21 dicembre, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture al DEF 2012.

2013 Giugno

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013: Tabella 2 - Le opere in progettazione del deliberato CIPE.

2013 Ottobre

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013), Tabella 0 - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) Avanzamento complessivo.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 ottobre 2013, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

2014 Giugno

L'opera è inclusa nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e fa parte del corridoio europeo Mediterraneo di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE.

L'art. 1, comma 76, della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità 2014), autorizza la spesa di 1.800 Meuro per la realizzazione dei lotti costruttivi AV/AC Brescia-Verona-Padova e Napoli-Bari.

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, Tabelle: III.1-1 Corridoio Mediterraneo; A.1-1 Tabella 0 - Avanzamento Programma Infrastrutture Strategiche.

Nella seduta del 16 aprile la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013 – 11° Allegato infrastrutture.

2014 Dicembre

La Regione del Veneto, con DGR n. 1241 del 22 luglio 2014, approva il Protocollo di intesa tra MIT, Regione del Veneto, RFI SpA, Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza per l'attraversamento nel territorio vicentino della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova. Tale Protocollo di intesa è stato sottoscritto in data 29 luglio 2014 e RFI si è impegnata a procedere alla redazione di uno Studio di Fattibilità sulla 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, che consente l'attraversamento del centro di Vicenza senza il ricorso a gallerie profonde. Lo Studio di Fattibilità è stato approvato con osservazioni dalla Regione del Veneto con Decreto n. 1/7100 del 21/01/2015, dalla Provincia di Vicenza con Decreto n. 2 del 12/01/2015, dal Comune di Vicenza con Delibera del Consiglio n. 1 del 13/01/2015.

Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2013.

Nel CdP RFI 2012-2016, sottoscritto tra il MIT e RFI SpA l'8 agosto 2014, la linea AV/AC Verona-Padova è riportata

nella Tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi, articolata in 2 interventi: tratta Verona-Vicenza, con un costo di 3.658 Meuro una copertura finanziaria complessiva di 369 Meuro da risorse MEF e un fabbisogno di 3.289 Meuro; tratta Vicenza-Padova, con un costo di 2.393 Meuro interamente da finanziare.

L'art. 1, comma 10, del decreto-legge 1° settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 stabilisce che il CdP RFI 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, deve essere approvato con decreto del MIT di concerto con il MEF. L'art. 3, commi 1 e 1 bis, per consentire nell'anno 2014 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, incrementa il Fondo "sblocca cantieri" di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013, con la seguente articolazione temporale: 26 Meuro per il 2014; 231 Meuro per il 2015; 159 Meuro per il 2016; 1.073 Meuro per il 2017; 2.066 Meuro nel 2018; 148 Meuro per ciascuno degli anni 2019 e 2020 (comma 1). Il fondo è altresì incrementato, per un importo pari a 39 Meuro, mediante utilizzo delle disponibilità, iscritte in conto residui, derivanti dalle revoche indicate nella norma. L' "Ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona-Padova" fa parte degli interventi da finanziare ai sensi del comma 2 con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto. I termini per l'appaltabilità e la cantierabilità dell'opera, ai fini dell'assegnazione del finanziamento, sono prorogati al 28 febbraio 2015 e al 31 agosto 2015 dal comma 2 dell'articolo 8 del decreto legge n. 192/2014.

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella 0 – Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 0.1 Il programmatico: le opere in progettazione.

Con decreto interministeriale n. 498 del 2014 sono stati assegnati all' "Ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona-Padova" 90 Meuro a condizione che, nel rispetto dei tempi previsti dall'articolo 3, comma 2 b, RFI trasmetta: alla STM l'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; al MIT il progetto definitivo della tratta Verona-Vicenza per la convocazione della conferenza dei servizi.

Il CIPE, con delibera n. 45 del 10 novembre 2014, ha approvato la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento "Collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova" limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova. In data 9 dicembre 2014 viene sottoscritto, tra il MIT e RFI SpA, un Accordo per l'aggiornamento del CdP 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014, relativamente al costo della tratta AV/AC Verona-Padova. Nello specifico tale accordo aggiorna le stime dei costi riportati nella Tabella B "Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi", in 4.153 Meuro per la subtratta Verona- Vicenza e in 1.249 Meuro per la subtratta Vicenza-Padova.

In data 23 dicembre 2014 RFI SpA sottoscrive un Accordo con il General Contractor Iricav Due per la redazione del progetto definitivo per entrambi i sublotti Verona-Montebello e Montebello-Vicenza.

La legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità 2015), all'art. 1, comma 230, prevede specifiche modalità per l'approvazione, da parte del CIPE, dei progetti inclusi nel programma di investimento "sviluppo investimenti grandi infrastrutture" per garantire la continuità dei lavori delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia, della tratta terzo valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, delle tratte del nuovo tunnel ferroviario del Brennero. Nella Tabella E è indicato il rifinanziamento della voce legge n. 147/2013 art. 1, comma 76, relativo tra l'altro al finanziamento a RFI della tratta Brescia-Verona-Padova, per un importo di 3.000 Meuro di cui 2.800 nel 2018 e 200 nel 2017 e un contestuale definanziamento di 90 milioni di euro. In data 31 dicembre 2014, coerentemente con la scadenza fissata dal decreto legge n. 133 del 2014, RFI SpA trasmette al MIT l'Accordo sottoscritto con il General Contractor Iricav Due, a seguito del quale sono avviate le attività di progettazione definitiva.

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2014, per la tratta AV/AC Verona-Padova il RUP comunica che a seguito dell'entrata in vigore della Legge di Stabilità 2014, sono state avviate le attività per la ripresa dell'iter progettuale-autorizzativo.

2016 Marzo

La Regione del Veneto, con DGR n. 159 del 13 febbraio 2015, approva l'elenco aggiornato delle opere infrastrutturali ritenute strategiche ed indifferibili per la Regione del Veneto da proporre al MIT per l'inserimento nel prossimo DEF - XII° Allegato infrastrutture. In particolare nell'allegato 1 sono riportati gli "interventi da confermare", nell'allegato 2 gli "interventi da inserire" e nell'allegato 3 gli "interventi da stralciare". L'opera "Tratta AV/AC Verona-Padova", è inserita nell'allegato 1.

L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 (aprile e novembre 2015), Allegato 3 Opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche.

Con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015 è approvato il CdP RFI 2012-2016 parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra RFI SpA e il MIT.

L'art 13 quater del decreto legge n. 78 del 2015 proroga al 31/10/2015 la data di invio al MIT, da parte di RFI, del progetto definitivo della tratta AC/AV Verona-Padova.

In data 27 ottobre 2015, RFI SpA comunica alla Regione del Veneto di ritenere opportuno di procedere ad un aggiornamento del Protocollo d'Intesa del 29 luglio 2014 per l'attraversamento nel territorio vicentino della linea AV/AC Verona-Padova, mediante sottoscrizione di un Addendum. Nell'Addendum, sottoscritto il 29 e 30 ottobre 2015, è stato concordato di procedere alla realizzazione della tratta da Verona al cd. bivio Vicenza che interessa il primo sub lotto il cui progetto preliminare è stato assentito dal CIPE e una porzione del secondo sub lotto in precedenza non approvato.

In data 28 novembre 2015 Italferr SpA pubblica l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 166 del D.LGS. 163/2006 e s.m.i., nonché dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con contestuale dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.LGS. 163/2006 e s.m.i., relativamente al progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - I lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza.

Il CIPE, con delibera n. 112 del 23 dicembre 2015, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2015 del CdP RFI 2012-2016 parte investimenti.

La tabella E della legge di stabilità 2016 (legge 208/2015) dispone una riduzione di 50 milioni per il 2016 dello stanziamento previsto dell'art. 1, co. 76 della legge n. 147/2013, relativo, tra l'altro, al finanziamento a RFI per la tratta Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia.

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 marzo 2016, per la tratta AV/AC Verona-Padova, articolata in quattro interventi, si rileva il seguente stato di attuazione:

1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - Nodo AV/AC di Verona Est: avvio dell'elaborazione della progettazione preliminare previsto entro il 1° semestre 2016;

1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza: progetto definitivo in corso di istruttoria al MIT;

2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza: in corso di finalizzazione l'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza;

3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova: le attività progettuali risultano sospese in attesa dello stanziamento dei necessari finanziamenti.

In data 30 gennaio 2016 RFI SpA pubblica l'avviso di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

2016 Dicembre

L'opera Linea AV/AC Verona-Padova è riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2016, Appendice - Stato avanzamento delle 25 opere del PIS.

Nel CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2015, sottoscritto il 29 aprile 2016, l'opera "Linea AV/AC Verona-Padova" è riportata nella Tabella B "Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi", articolata in 2 interventi:

- sottratta Verona-Vicenza, con un costo di 4.153 Meuro, una copertura finanziaria complessiva di 1.869 Meuro (1.779 Meuro da risorse MEF e 90 da Meuro risorse MIT) - con una variazione in aumento di risorse pari a 1.500 Meuro rispetto al precedente atto contrattuale -, e un fabbisogno di 2.284 Meuro;

- sottratta Vicenza-Padova, con un costo di 1.249 Meuro interamente da finanziare.

Il CIPE, nella seduta del 10 agosto 2016, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2016 del CdP RFI 2012-2016 parte investimenti.

Nel CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2016, sottoscritto il 17 giugno 2016 e approvato con legge 1 dicembre 2016, n. 225, l'opera "Linea AV/AC Verona-Padova" è riportata nella Tabella B "Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi", articolata in 3 interventi:

- 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza, con un costo di 2.790 Meuro, una copertura finanziaria complessiva di 1.364 Meuro (1.274 Meuro da risorse MEF e 90 Meuro da risorse MIT) - con una riduzione di risorse pari a 355 Meuro rispetto al precedente atto contrattuale -, e un fabbisogno di 1.426 Meuro di cui 355 Meuro quale impegno programmatico per il 2017;

- 2° lotto funzionale attraversamento di Vicenza, con un costo di 805 Meuro, una copertura finanziaria complessiva di 150 Meuro da risorse MEF e un fabbisogno di 655 Meuro corrispondenti all'ammontare dell'impegno programmatico per il 2017;

- 3° lotto funzionale Vicenza (e)-Padova, con un costo di 1.316 Meuro interamente da finanziare.

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2016, per la tratta AV/AC Verona-Padova, articolata in quattro interventi, si rileva il seguente stato di attuazione:

- 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - Nodo AV/AC di Verona Est, che include le Fasi 2 e 3 del progetto del 2004, con le necessarie modifiche, del nodo di Verona, risulta avviata la progettazione preliminare in data 14 aprile 2016;

- 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza: in data 23 marzo 2016 è convocata la conferenza di servizi istruttoria;

- 2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza: il Comune di Vicenza, con delibera consiliare n. 30 del 30 giugno 2016, individua nella "Soluzione 3", che prevede il tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente, con mantenimento dell'esistente stazione di viale Roma e realizzazione della nuova fermata "Vicenza Fiera", quella da adottare per i successivi sviluppi progettuali;

- 3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova: le attività progettuali saranno riavviate a seguito dello stanziamento dei necessari finanziamenti.

2018 Maggio

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, appendice 2 – Interventi, tabella Interventi prioritari – ferrovie, nell'ambito della "Diretrice trasversale", identificata con il codice 4, è inserito l'intervento: Linea AV/AC tratte: Verona-Bivio Vicenza, Bivio Vicenza-Padova", classificato sia "invariante" che "project review" con la nota "project review in corso (attraversamento di Vicenza)".

In data 1 agosto 2017 è sottoscritto lo schema di contratto di programma RFI, parte investimenti 2017-2021, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole, con raccomandazioni, con delibera n. 66 del 7 agosto 2017, registrata con osservazioni dalla Corte dei Conti e pubblicata in GU n. 83 del 10 aprile 2018. Riguardo ai contenuti, il nuovo piano degli investimenti in corso e programmatici è articolato in 4 sezioni di cui la prima è composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria (opere in corso finanziate) mentre le altre tre (fabbisogni finanziari 2018-2021, 2022-2026 e oltre Piano) hanno carattere programmatico. Inoltre sulla base delle indicazioni fornite dall'allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" è riportata, tra l'altro, la classe DPP suscettibile di variazioni sulla base delle indicazioni del documento pluriennale di pianificazione. L'opera "Linea AV/AC Verona-Padova" è riportata nella tabella B Investimenti realizzati per lotti costruttivi, articolata in tre interventi: Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale), classe DPP "Intervento invariante", con un costo di 3.093 milioni di euro, una copertura finanziaria di 1.364 milioni di euro e un fabbisogno di 1.729 milioni di euro quale impegno programmatico per il 2020; Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale) - classe DPP "intervento in project review", con un costo di 805 milioni di euro, una copertura finanziaria di 150 milioni di euro e un fabbisogno di 655 milioni di euro quale impegno programmatico per il 2021; Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale), classe DPP "intervento in project review", con un costo di 1.316 milioni

di euro da finanziare nel periodo 2022-2026.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 30 novembre 2017, esprime parere sul CdP RFI 2017-2021 parte investimenti.

Il CIPE, con delibera n. 84 del 22 dicembre 2017 approva il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza, escluso il nodo di Verona est, del costo a vita intera di 2.713 milioni di euro, e autorizza l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, nei limiti dei finanziamenti effettivamente disponibili.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 2 Ferrovie, tabella Interventi prioritari invariati – modalità: ferrovie, è inserito l'intervento "5 Direttrice trasversale - Linea AV/AC tratte: Verona-Bivio Vicenza, Bivio Vicenza-Padova", con un costo dell'intervento di 5.214,00 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 1.514,00 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 3.700,00 milioni di euro, e con la nota "Project review conclusa (effettuata da RFI in sede di approvazione CIPE). Viene rivista l'organizzazione del nodo di Vicenza: l'attraversamento del nucleo urbano è previsto in superficie anziché interrato riducendo i costi e permettendo ai treni AV di garantire un servizio nella stazione di Vicenza".

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2018, per la tratta AV/AC Verona-Padova, articolata in tre interventi, si rileva il seguente stato di attuazione:

- 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - Nodo AV/AC di Verona Est – Progettazione preliminare conclusa ad agosto 2017. Ad ottobre 2017 è stato dato avvio all'iter autorizzativo del progetto. In data 11 dicembre 2017 si è svolta la conferenza di servizi;
- 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza: progetto definitivo approvato dal CIPE a dicembre 2017;
- 2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza – Il 28 febbraio 2017 è stato dato avvio alla progettazione preliminare che si è conclusa in data 28 luglio 2017. Ad ottobre 2017 è stato dato avvio all'iter autorizzativo del progetto. In data 13 dicembre 2017 è svolta la conferenza di servizi;
- 3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova: le attività progettuali saranno riavviate a seguito dello stanziamento dei necessari finanziamenti.

2019 Ottobre

Il MIT, con note del 5 settembre 2018, trasmette al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle commissioni permanenti competenti per materia, ai sensi della citata legge 14 luglio 1993, n. 238, lo schema di CdP 2017-2021 – parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA, che recepisce le raccomandazioni della delibera CIPE n° 66/2017 e le osservazioni della Corte dei Conti in sede di registrazione della stessa.

In data 24 ottobre 2018 l'VIII^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato esprime parere favorevole, con condizioni e osservazioni, sullo schema di CdP 2017-2021 – parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA. In data 6 novembre 2018 la stessa Commissione esprime delle precisazioni in merito ad alcune osservazioni contenute nel proprio parere del 24 ottobre 2018. In data 25 ottobre 2018 la IX^a Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati esprime parere favorevole, con condizioni e osservazioni, sullo schema di CdP 2017-2021 – parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA. Le condizioni espresse nei suddetti pareri - di cui si dovrà tenere conto nei prossimi aggiornamenti del CdP - sono cinque e riguardano i seguenti interventi: Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari e tratta Ronchi dei Legionari-Trieste; Nuova linea Trieste-Divaca; Nodo AV di Firenze, stazione in zona Belfiore-Macelli; Raddoppi selettivi o integrali di linea; Elettrificazione e/o applicazione di tecnologie «zero emission». Nello specifico le condizioni riguardano: la sospensione degli interventi 0291 "Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari", 0262 "Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari-Trieste" e 1604B "Nuova linea Trieste-Divaca" (già privi di coperture per la realizzazione dell'opera e con fabbisogni finanziari oltre Piano, ovvero oltre il 2026) per poi procedere al loro "ritiro" con il prossimo aggiornamento contrattuale. Per quanto attiene all'intervento A5000-1 "Nodo AV di Firenze" la revisione del progetto della stazione in zona Belfiore-Macelli al fine di contenerne i costi; quanto ai "Raddoppi selettivi o integrali di linea" la verifica della possibilità di revisionare i progetti di raddoppio al fine di individuare tratte prioritarie coerenti con le ipotesi di sviluppo dei modelli di esercizio concordati con le Regioni; quanto, infine, all'intervento

“Elettrificazione e/o applicazione di tecnologie «zero emission» la possibilità di dare con i prossimi aggiornamenti al Contratto di programma, compatibilmente con le risorse disponibili, ulteriore impulso agli interventi di elettrificazione delle linee al fine di consentire la sostituzione dei mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili. Riguardo invece le 58 osservazioni espresse nei suddetti pareri la gran parte sono riferite alla possibilità di elaborare studi di fattibilità di interventi non ancora previsti nel Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti.

Il CIPE nella seduta del 28 novembre 2018 è informato sul CdP RFI 2017-2021. In particolare l’informativa concerne il prosieguo dell’iter del Contratto di programma alla luce delle indicazioni delle competenti commissioni parlamentari. Il MIT e RFI introdurranno nelle tabelle del Contratto l’indicazione relativa allo status delle singole opere a valle dei pareri delle Commissioni Parlamentari.

Con decreto interministeriale n. 87 del 7 marzo 2019 è approvato il CdP RFI 2017-2021 parte investimenti, tra MIT e RFI SpA sottoscritto digitalmente da RFI SpA in data 20 dicembre 2018 e dal MIT in data 28 gennaio 2019. Tale decreto è registrato alla Corte dei conti in data 9 maggio 2019.

Nell’Allegato Infrastrutture al DEF 2019, “capitolo III. Appendice: lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo III. 2 Ferrovie, figura 0.3 Interventi prioritari – modalità: ferrovie”, è inserito l’intervento “2 Direttrice trasversale” con un costo dell’intervento di 8.691,00 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 4.389,00 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 4.302,00 milioni di euro.

In data 3 luglio 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sulla nuova linea ferroviaria Alta Velocità Brescia-Padova producendo l’Analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica.

Il CIPE nella seduta del 24 luglio 2019 è informato sulla modifica di una prescrizione relativa al cronoprogramma della linea ferroviaria AV/AC Verona-Vicenza. Lo stesso giorno il CIPE, con delibera n. 37, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento del CdP RFI 2017-2021 parte investimenti per gli anni 2018 e 2019. L’aggiornamento prevede la contrattualizzazione di circa 15,4 miliardi di euro (al netto di 503 milioni di definanziamenti), di cui di 7,3 miliardi di euro di investimenti da fondi di legge di bilancio 2019 e 5,9 miliardi da legge di bilancio 2018, oltre a 2,2 miliardi di FSC 2014-2020. Al 31 ottobre 2019 l’iter per l’approvazione del CdP RFI 2017-2021 parte investimenti per gli anni 2018 e 2019 non risulta concluso. Riguardo ai contenuti, nella versione del documento inviato informalmente dal MIT nel mese di settembre 2019, sono riportati gli interventi: “Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)”, articolato in tre lotti, nella tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi – Classe f- Interventi da realizzare per lotti costruttivi – Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale - Classe DPP “Intervento invariante” con un costo di 3.093,00 milioni di euro, una copertura finanziaria complessiva di 1.364,00 milioni di euro e un fabbisogno di 1.729,00 milioni nel 2020; “Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)”, articolato in due lotti, nella tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi – Classe f- Interventi da realizzare per lotti costruttivi – Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale - Classe DPP “Intervento in project review” con un costo di 805,00 milioni di euro, una copertura finanziaria complessiva di 150,00 milioni di euro e un fabbisogno di 655,00 milioni nel 2021; “Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)” nella tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi – Classe f- Interventi da realizzare per lotti costruttivi – Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale - Classe DPP “Intervento in project review” con un costo di 1.316,00 milioni di euro e un fabbisogno finanziario di pari importo nel periodo 2022-2026.

Il CIPE, con delibera n. 61 del 1° agosto 2019, dispone la modifica della prescrizione n. 129 della precedente delibera 84/2017 relativa alla tempistica di realizzazione, da parte del concessionario dell’autostrada A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova, dello svincolo di Montecchio Maggiore che interferisce con la tratta ferroviaria, come di seguito riportata: “Garantire la realizzazione coordinata e integrata dei due progetti a vantaggio dell’utenza e del territorio, gli interventi di RFI saranno realizzati a cura del concessionario autostradale, per il tramite del soggetto affidatario dei lavori ICM S.p.a. e saranno a carico di RFI”.

Dalla rilevazione dell’ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 ottobre 2019, per la tratta AV/AC Verona-Padova, articolata in tre interventi, si rileva il seguente stato di attuazione:

- 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza – 1° e 2° lotto costruttivo - Verifica del progetto definitivo aggiornato in corso. A seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera CIPE 84/2017, il General Contractor Iricav

Due ha provveduto all'adeguamento del progetto definitivo alle 137 prescrizioni e 31 raccomandazioni rese nella delibera stessa.

- Nodo AV/AC di Verona Est – Progetto preliminare in corso di approvazione. Resi i pareri degli Enti/Amministrazioni interessate, tra cui il parere positivo di compatibilità ambientale n. 2722 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, e quello del C.S.LL.PP; restano da emettere il parere del MIBACT e il parere della Regione Veneto sulla localizzazione dell'opera.

- 2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza – 1° e 2° lotto costruttivo - Progetto preliminare in corso di approvazione. Resi i pareri degli Enti/Amministrazioni interessate, tra cui il parere positivo di compatibilità ambientale n. 2964 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, e quello del C.S.LL.PP.; restano da emettere il parere del MIBACT e il parere della Regione Veneto sulla localizzazione dell'opera; in corso rivisitazione del parere reso sul progetto dall'Autorità di Bacino- Distretto delle Alpi Orientali.

- 3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova: attività progettuali sospese. Saranno riavviate a seguito dello stanziamento dei necessari finanziamenti.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.630,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.744,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	4.483,000 Fonte: Delibera CIPE 94/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	5.130,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	5.130,000 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2011
Previsione di costo al 30 aprile 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2011
Costo al 30 giugno 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Previsione di costo al 31 dicembre 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Costo a giugno 2012	5.130,000 Fonte: DEF 2012 (aggiornamento settembre 2012)
Previsione di costo al 30 settembre 2012	5.130,000 Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Costo a dicembre 2012	5.130,000 Fonte: DEF 2012 (delibera CIPE 136/2012)
Costo a settembre 2013	5.130,000 Fonte: DEF 2013 (aggiornamento settembre 2013)
Previsione di costo al 31 ottobre 2013	5.130,000 Fonte: DEF 2013 (aggiornamento settembre 2013)
Costo ad agosto 2014	5.130,000 Fonte: Delibera CIPE 26/2014
Costo a settembre 2014	6.051,000 Fonte: DEF 2014 (aggiornamento settembre 2014)
Previsione di costo al 31 dicembre 2014	6.051,000 Fonte: DEF 2014 (aggiornamento settembre 2014)
Previsione di costo al 31 marzo 2016	5.402,000 Fonte: Accordo MIT-RFI SpA per l'aggiornamento del CdP 2012-2016
Previsione di costo al 31 dicembre 2016	4.911,000 Fonte: CdP RFI 2012-2016 - Aggiornamento 2016
Previsione di costo al 31 maggio 2017	4.911,000 Fonte: CdP RFI 2012-2016 - Aggiornamento 2016
Costo al 26 aprile 2018	5.214,000 Fonte: DEF 2018
Previsione di costo al 31 maggio 2018	5.214,000 Fonte: DEF 2018
Costo al 30 aprile 2019	5.261,000 Fonte: DEF 2019
Previsione di costo al 31 ottobre 2019	5.214,000 Fonte: CdP RFI 2017-2021 - Aggiornamento 2018/2019

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità al 31 ottobre 2019: **1.514,000**

Fondo "sblocca cantieri" (d)	90,000	Fonte: Decreto Interministeriale n. 498
Legge di stabilità 2015	1.103,000	Fonte: CdP RFI 2012-2016 - Aggiornamento 2016
Legge di stabilità 2014	321,000	Fonte: CdP RFI 2012-2016

Fabbisogno residuo al 31 ottobre 2019: **3.700,000**

(d) Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 le cui risorse sono state incrementate dai commi 1 e 1-bis dell'articolo 3 del decreto legge 133/2014.

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	<p>In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Iricav Due ed IRI (ora Fintecna) hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Verona-Venezia. Con Lodo arbitrale del 17.7.2003 è intervenuto lo scioglimento della suddetta Convenzione limitatamente al tratto Padova-Mestre e l'efficacia della stessa per la tratta Verona-Padova.</p> <p>Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata interrotta (L.n.388/2000 e D.L. n. 7/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. Il PP della tratta AV/AC Verona-Padova è stato approvato con delibera CIPE n.94 del 29.03.2006, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. L'importo dei lavori è riferito alla valutazione dell'investimento complessivo pari a 4.483 Mln di cui alla delibera CIPE 94/2006. Italferr SpA è società del Gruppo FS.</p>

Progettazione preliminare

CIPE:	Si
Importo lavori:	3.357.000.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	2.710.723,52
Nome aggiudicatario:	Italferr SpA
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data inizio:	19/03/2003
Data fine:	09/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	Contraente generale
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	

Data bando:
CIG/CUI: 3320049F17

Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

L'art.1 comma 76 della Legge n.147/2013 c.d. "Legge di Stabilità 2014" ha stabilito che: "Le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari sono realizzate con le modalita' previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE puo' approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilita' finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine e' autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato".

Pertanto, a seguito dell'entrata in vigore della Legge di Stabilità 2014, sono state avviate le attività per la ripresa dell'iter progettuale-autorizzativo. Il CVI dell'opera è stato aggiornato, in relazione al tempo trascorso e all'evoluzione normativa, in 6.051 Mln € (aggiornato al 2013), e sono stati individuati due lotti funzionali rispettivamente "Verona-Vicenza" del valore di 3.658 Mln €, comprensivo degli interventi nel nodo di Verona (stimati in 190 Mln €) necessari per consentire l'ingresso/uscita della tratta in Verona ed esclusi dallo scopo del lavoro del General Contractor Iricav Due, e "Vicenza-Padova" del valore di 2.393 Mln €

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva

Conferenza di servizi: Conclusa

Note:

In data 15.10.1991, TAV S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Iricav Due ed IRI (ora Fintecna) hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Verona-Venezia. Per effetto del Lodo arbitrale del 17.7.2003 l'efficacia della Convenzione è stata limitata alla tratta Verona – Padova. Il progetto preliminare dell'Opera è stato approvato con delibera CIPE n.94/2006, limitatamente alle tratte di 1^ fase Verona – Montebello – interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova; per la tratta intermedia tra Montebello e Grisignano di Zocco la delibera CIPE individuava il solo corridoio di sotto attraversamento di Vicenza. La delibera CIPE non rendeva disponibili risorse finanziarie per la prosecuzione delle attività.

La Legge di Stabilità 2014 ha annoverato la tratta AV/AC Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi ai sensi della legge 191/2009 rendendo disponibili i fondi per il finanziamento di un primo lotto costruttivo. Nell'aggiornamento 2014 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti è stato pertanto aggiornato il Costo a Vita Intera dell'investimento, articolato nelle due subtratte Verona-Vicenza (prioritaria) e Vicenza-Padova. L'investimento ricomprende anche gli interventi funzionali all'ingresso della Tratta AV/AC nel Nodo di Verona, esclusi dallo scopo del lavoro del General Contractor Iricav Due

In data 29.7.2014 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra MIT, RFI ed Enti Locali per la ridefinizione del tracciato della tratta Montebello – Vicenza – Grisignano di Zocco, con l'obiettivo, tra l'altro, di ridurre il costo dell'opera. Con la Legge 164/2014 (di conversione del c.d. "Sblocca Italia") e relativo decreto attuativo MIT/MEF, sono state assegnate alla Verona-Padova ulteriori risorse finanziarie, soggette alle condizioni di revoca di seguito specificate: 1) invio al MIT 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"; 2) invio al MIT entro il 30 giugno 2015 del "progetto definitivo della tratta Verona Vicenza per la convocazione della conferenza dei servizi" (termine prorogato dapprima al 31.8.2015 dalla Legge 11/2015 e successivamente al 31.10.2015 dalla Legge 125/2015).

In data 23.12.2014 RFI ha sottoscritto l'Accordo con il General Contractor Iricav Due/Fintecna per la redazione del progetto definitivo previsto al punto 1).

Il progetto dell'attraversamento di Vicenza ha evidenziato oneri eccedenti quelli previsti dallo Studio elaborato in coerenza con il Protocollo del luglio 2014 e pertanto è stato sottoscritto un Addendum al Protocollo di Intesa con il quale le parti hanno convenuto di: i) limitare l'estensione del 1^ lotto funzionale della Verona-Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza; ii) 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"; iii) riarticolare nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di Programma la Verona-Padova nei 3 Lotti Funzionali "Verona-Bivio Vicenza", "attraversamento di Vicenza" e "Vicenza-Padova"; iv) effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, al fine di definire gli elementi fondamentali della nuova soluzione progettuale.

In data 30.10.2015, coerentemente con la scadenza fissata dalla Legge 164/201, RFI ha trasmesso al MIT il progetto definitivo per la convocazione della Conferenza di Servizi finalizzata all'approvazione del 1^ lotto funzionale "Verona-Bivio Vicenza".

Il Consorzio Iricav Due ha trasmesso il suddetto progetto a tutti gli Enti/Amministrazioni interessate nel periodo 10-18.11.2016, e successivamente ha presentato le istanze di VIA, Verifica di Ottemperanza e PUT in data 03.02.2016.

Parallelamente, in data 28.11.2015 è stato avviato il procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera con la pubblicazione da parte della Società Italferr, in nome e per conto di RFI, dell'avviso di avvio del procedimento ai sensi degli artt. 166 e 167 del D.Lgs. 163/2006.

In data 23.3.2016 è stata quindi convocata dal MIT la Conferenza di Servizi istruttoria ex artt. 166 e 168 del D.Lgs. 163/2006, nell'ambito della quale sono stati emessi i pareri positivi, con prescrizioni, degli Enti locali e dei soggetti interferiti.

A seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte del MATTM, il Consorzio Iricav Due ha provveduto in data 13.5.2016 a presentare la documentazione integrativa di competenza.

In data 29.12.2016 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i pareri n. 2232 e n. 2233 del 25.11.2016 resi dalla Commissione tecnica VIA e VAS, relativa alle procedure di Verifica di Impatto Ambientale e di Verifica di Ottemperanza.

Infine, in data 14.4.2017, il C.S.LL.PP. ha trasmesso il parere n. 45/2016, reso dall'Assemblea Generale nell'adunanza del 31 marzo 2017. Nella seduta del 22 dicembre 2017, con Delibera n.84, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale della nuova linea AV/AC Verona-Padova, tratta "Verona-Bivio Vicenza (escluso nodo Verona est)", dal costo di 2.713 milioni di euro. Con Delibera n. 84/2017, pubblicata nella G.U. del 18.07.2018, il CIPE ha approvato il progetto definitivo del Lotto Funzionale "Verona-Bivio Vicenza (escluso nodo di Verona)", fissando un limite di spesa di 2.713 milioni di euro. Con la medesima Delibera, il CIPE ha inoltre autorizzato, ai sensi dell'art. 2 commi 232, 233 e 234 della L.191/2009 l'avvio della realizzazione dell'Opera per due lotti costruttivi non funzionali e, ai sensi dell'art.2, comma 233 della citata L.191/2009, la realizzazione del 1^ Lotto Costruttivo entro un limite di spesa di 984 milioni di euro, assumendo l'impegno programmatico a finanziare l'intera Opera. L'importo dei lavori indicato corrisponde alla valutazione tecnica dei lavori, incluse le garanzie a rimborso ed adeguamento monetario. L'importo indicato non comprende gli oneri per le Opere di ristoro socio ambientali e le altre prescrizioni di Enti/Amministrazioni rese in Conferenza di Servizi. A seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Delibera n.84/2017, il General Contractor Iricav Due ha provveduto all'adeguamento del progetto definitivo alle 137 prescrizioni e 31 raccomandazioni rese nella delibera stessa. È in corso di ultimazione la verifica del progetto definitivo aggiornato.

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	2.033.000.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	Iricav Due
Codice fiscale aggiudicatario:	04143521005
Data inizio:	23/12/2014
Data fine:	19/10/2015

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	

Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - 1° lotto costruttivo

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	<p>In data 15.10.1991, TAV S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Iricav Due ed IRI (ora Fintecna) hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Verona-Venezia. Per effetto del Lodo arbitrale del 17.7.2003 l'efficacia della Convenzione è stata limitata alla tratta Verona – Padova. Il progetto preliminare dell'Opera è stato approvato con delibera CIPE n.94/2006, limitatamente alle tratte di 1^ fase Verona – Montebello – interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova; per la tratta intermedia tra Montebello e Grisignano di Zocco la delibera CIPE individuava il solo corridoio di sotto attraversamento di Vicenza. La delibera CIPE non rendeva disponibili risorse finanziarie per la prosecuzione delle attività. La Legge di Stabilità 2014 ha annoverato la tratta AV/AC Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi ai sensi della legge 191/2009 rendendo disponibili i fondi per il finanziamento di un primo lotto costruttivo. Nell'aggiornamento 2014 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti è stato pertanto aggiornato il Costo a Vita Intera dell'investimento, articolato nelle due subtratte Verona-Vicenza (prioritaria) e Vicenza-Padova. L'investimento ricomprende anche gli interventi funzionali all'ingresso della Tratta AV/AC nel Nodo di Verona, esclusi dallo scopo del lavoro del General Contractor Iricav Due. In data 29.7.2014 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra MIT, RFI ed Enti Locali per la ridefinizione del tracciato della tratta Montebello – Vicenza – Grisignano di Zocco, con l'obiettivo, tra l'altro, di ridurre il costo dell'opera. Con la Legge 164/2014 (di conversione del c.d. "Sblocca Italia") e relativo decreto attuativo MIT/MEF, sono state assegnate alla Verona-Padova ulteriori risorse finanziarie, soggette alle condizioni di revoca di seguito specificate: 1) invio al MIT 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"; 2) invio al MIT entro il 30 giugno 2015 del "progetto definitivo della tratta Verona Vicenza per la convocazione della conferenza dei servizi" (termine prorogato dapprima al 31.8.2015 dalla Legge 11/2015 e successivamente al 31.10.2015 dalla Legge 125/2015). In data 23.12.2014 RFI ha sottoscritto l'Accordo con il General Contractor Iricav Due/Fintecna per la redazione del progetto definitivo previsto al punto 1). Il progetto dell'attraversamento di Vicenza ha evidenziato oneri eccedenti quelli previsti dallo Studio elaborato in coerenza con il Protocollo del luglio 2014 e pertanto è stato sottoscritto un Addendum al Protocollo di Intesa con il quale le parti hanno convenuto di: i) limitare l'estensione del 1^ lotto funzionale della Verona-Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza; ii) 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"; iii) riarticolare nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di Programma la Verona-Padova nei 3 Lotti Funzionali "Verona-Bivio Vicenza", "attraversamento di Vicenza" e "Vicenza-Padova"; iv) effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, al fine di definire gli elementi fondamentali della nuova soluzione progettuale. In data 30.10.2015, coerentemente con la scadenza fissata dalla Legge 164/2014, RFI ha trasmesso al MIT il progetto definitivo per la convocazione della Conferenza di Servizi finalizzata all'approvazione del 1^ lotto funzionale "Verona-Bivio Vicenza".</p> <p>La Conferenza di Servizi istruttoria si è tenuta in data 23.03.2016. L'importo dei lavori potrà essere modificato in conseguenza del completamento della verifica del progetto definitivo e della relativa congruità, nonché delle eventuali prescrizioni derivanti dall'iter autorizzativo, tuttora in corso.</p>

Progettazione definitiva

CIPE:	No
Importo lavori:	1.700.000.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	Iricav Due
Codice fiscale aggiudicatario:	04143521005
Data inizio:	23/12/2014

Data fine:

19/10/2015

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza - 2° lotto costruttivo

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:

Conferenza di servizi:

Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

Nodo di Verona Est

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	<p>Nel febbraio 2004 RFI ha trasmesso al MIT il progetto preliminare del Nodo AV/AC di Verona, che includeva tutti gli interventi funzionali alla continuità della linea AV/AC Milano-Venezia all'interno del Nodo di Verona.</p> <p>Il suddetto progetto prevedeva 3 fasi funzionali: Fase 1) interventi funzionali all'ingresso della tratta Brescia-Verona nel Nodo di Verona; Fase 2): interventi funzionali all'ingresso della tratta Verona-Padova nel Nodo di Verona; Fase 3): nuova "stazione elementare AV" di Verona Porta Nuova. Il progetto del Nodo AV/AC di Verona è stato approvato con delibera CIPE n. 10/2008, cui la Corte dei Conti, con Delibera n. 18/2008/P del 15.12.2008, ha riacusato il visto di legittimità, per assenza di finanziamenti.</p> <p>La Legge di Stabilità 2014 ha annoverato le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia tra quelle da realizzare per lotti costruttivi ai sensi della legge 191/2009. Nell'aggiornamento 2014 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti è stato pertanto aggiornato il Costo a Vita Intera delle Tratte AV/AC Brescia - Verona e Verona - Padova, recependo il finanziamento recato dalla Legge di Stabilità 2014. Inoltre, con l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, gli interventi inclusi nel progetto preliminare del 2004 sono stati ripartiti come segue: 1) la Fase 1 del progetto del 2004, con le necessarie modifiche, è stata inclusa nel progetto "Tratta AV/AC Brescia-Verona"; 2) le Fasi 2 e 3 del progetto del 2004, con le necessarie modifiche, sono state incluse nel progetto "Tratta AV/AC Verona-Padova".</p> <p>La Progettazione preliminare del "Nodo AV/AC di Verona Est" è stata avviata in data 14.04.2016 con specifico incarico ad Italferr S.p.A., Società di Ingegneria del Gruppo FS e si è conclusa in data 03.08.2017. Ad ottobre 2017 è stato dato avvio all'iter autorizzativo del progetto preliminare, con la trasmissione al MIT ed agli Enti/Amministrazioni/Soggetti interferiti e con la pubblicazione dello Studio di Impatto Ambientale.</p> <p>In data 11.12.2017 si è svolta la Conferenza di Servizi ex artt.165 e 168 del Dlgs 163/2006, per l'approvazione del progetto preliminare dell'opera. Sono stati resi i pareri degli Enti/Amministrazioni interessate, tra cui il parere positivo di compatibilità ambientale n. 2722 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, e quello del C.S.LL.PP; restano ancora da emettere il parere del MiBact e il parere della Regione Veneto sulla localizzazione dell'opera.</p> <p>L'importo dei lavori indicato, comprensivo anche dei costi per acquisizione aree, rappresenta una stima che non tiene conto degli oneri per prescrizioni di Enti/Amministrazioni che dovessero risultare dall'iter autorizzativo in corso.</p>

Progettazione preliminare

CIPE:	No
Importo lavori:	304.685.349,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	Italferr SpA
Codice fiscale aggiudicatario:	06770620588
Data inizio:	14/04/2016
Data fine:	03/08/2017

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi: Conclusa

Note:

In data 15.10.1991, TAV S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Iricav Due ed IRI (ora Fintecna) hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Verona-Venezia. Per effetto del Lodo arbitrale del 17.7.2003 l'efficacia della Convenzione è stata limitata alla tratta Verona – Padova. Il progetto preliminare dell'Opera è stato approvato con delibera CIPE n.94/2006, limitatamente alle tratte di 1^ fase Verona – Montebello – interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova; per la tratta intermedia tra Montebello e Grisignano di Zocco la delibera CIPE individuava il solo corridoio di sotto attraversamento di Vicenza. La delibera CIPE non rendeva disponibili risorse finanziarie per la prosecuzione delle attività. La Legge di Stabilità 2014 ha annoverato la tratta AV/AC Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi ai sensi della legge 191/2009 rendendo disponibili i fondi per il finanziamento di un primo lotto costruttivo. Nell'aggiornamento 2014 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti è stato pertanto aggiornato il Costo a Vita Intera dell'investimento, articolato nelle due subtratte Verona-Vicenza (prioritaria) e Vicenza-Padova. L'investimento ricomprende anche gli interventi funzionali all'ingresso della Tratta AV/AC nel Nodo di Verona, esclusi dallo scopo del lavoro del General Contractor Iricav Due. In data 29.7.2014 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra MIT, RFI ed Enti Locali per la ridefinizione del tracciato della tratta Montebello – Vicenza – Grisignano di Zocco, con l'obiettivo, tra l'altro, di ridurre il costo dell'opera. Con la Legge 164/2014 (di conversione del c.d. "Sblocca Italia") e relativo decreto attuativo MIT/MEF, sono state assegnate alla Verona-Padova ulteriori risorse finanziarie, soggette alle condizioni di revoca di seguito specificate: 1) invio al MIT 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"; 2) invio al MIT entro il 30 giugno 2015 del "progetto definitivo della tratta Verona Vicenza per la convocazione della conferenza dei servizi" (termine prorogato dapprima al 31.8.2015 dalla Legge 11/2015 e successivamente al 31.10.2015 dalla Legge 125/2015). In data 23.12.2014 RFI ha sottoscritto l'Accordo con il General Contractor Iricav Due/Fintecna per la redazione del progetto definitivo previsto al punto 1). Il progetto dell'attraversamento di Vicenza ha evidenziato oneri eccedenti quelli previsti dallo Studio elaborato in coerenza con il Protocollo del luglio 2014 e pertanto è stato sottoscritto un Addendum al Protocollo di Intesa con il quale le parti hanno convenuto di: i) limitare l'estensione del 1^ lotto funzionale della Verona-Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza; ii) 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"; iii) riarticolare nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di Programma la Verona-Padova nei 3 Lotti Funzionali "Verona-Bivio Vicenza", "attraversamento di Vicenza" e "Vicenza-Padova"; iv) effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, al fine di definire gli elementi fondamentali della nuova soluzione progettuale. In aderenza all'Addendum al Protocollo d'Intesa, RFI ha trasmesso al Comune l'analisi comparativa tra 3 possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza. Con delibera consiliare n. 30 del 30.6.2016, il Comune di Vicenza ha individuato nella "Soluzione 3" - che prevede il tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente, con mantenimento dell'esistente stazione di viale Roma e realizzazione della nuova fermata "Vicenza Fiera" - quella da adottare per i successivi sviluppi progettuali. In data 13-16 gennaio 2017, il MIT, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza, la CCIAA di Vicenza e RFI hanno firmato un ulteriore accordo, con il quale si è convenuto di procedere alla redazione del progetto preliminare dell'Attraversamento di Vicenza avendo a riferimento la soluzione progettuale n.3, approvata dal Comune di Vicenza con delibera consiliare n. 30/2016 e costituente una soluzione di minor impatto economico rispetto a quella oggetto del Protocollo d'Intesa del 2014. La Progettazione preliminare dell'attraversamento di Vicenza è stata avviata in data 28.02.2017 con specifico incarico ad Italferr S.p.A., Società di Ingegneria del Gruppo FS e si è conclusa in data 28.07.2017. Ad ottobre 2017 è stato dato avvio all'iter autorizzativo del progetto preliminare, con la trasmissione al MIT ed agli Enti/Amministrazioni/Soggetti interferenti e con la pubblicazione dello Studio di Impatto Ambientale. In data 13.12.2017 si è svolta la Conferenza di Servizi ex artt.165 e 168 del D.Lgs 163/2006, per l'approvazione del progetto preliminare dell'opera. L'importo dei lavori indicato corrisponde alla valutazione tecnica dei lavori, incluse le garanzie a rimborso ed adeguamento monetario. L'importo indicato non comprende gli oneri per Opere di ristoro socio ambientali e prescrizioni di Enti/Amministrazioni che dovessero risultare dall'iter autorizzativo in corso. Sono stati resi i pareri degli Enti/Amministrazioni interessate, tra cui il parere positivo di compatibilità ambientale n. 2964 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, e quello del

C.S.LL.PP; restano ancora da emettere il parere del MiBact e il parere della Regione Veneto sulla localizzazione dell'opera; è stata trasmessa una integrazione all'Autorità di Bacino – Distretto delle Alpi Orientali, per cui si è in attesa di una rivisitazione del parere reso sul progetto.

Studio di fattibilità

CIPE: No

Importo lavori:

Progettazione preliminare

CIPE: No

Importo lavori: 682.600.000,00

Servizio: Esterno

Importo a base gara:

Importo di aggiudicazione:

Nome aggiudicatario: Italferr S.p.A.

Codice fiscale aggiudicatario: 06770620588

Data inizio: 28/02/2017

Data fine: 28/07/2017

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza 1° lotto costruttivo

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:
Conferenza di servizi:
Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:

Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza 2° lotto costruttivo

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:
Conferenza di servizi:
Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Studio di fattibilità

Conferenza di servizi:**Note:**

In data 15.10.1991, TAV S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Iricav Due ed IRI (ora Fintecna) hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Verona-Venezia. Per effetto del Lodo arbitrale del 17.7.2003 l'efficacia della Convenzione è stata limitata alla tratta Verona – Padova. Il progetto preliminare dell'Opera è stato approvato con delibera CIPE n.94/2006, limitatamente alle tratte di 1^ fase Verona – Montebello – interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova; per la tratta intermedia tra Montebello e Grisignano di Zocco la delibera CIPE individuava il solo corridoio di sotto attraversamento di Vicenza. La delibera CIPE non rendeva disponibili risorse finanziarie per la prosecuzione delle attività. La Legge di Stabilità 2014 ha annoverato la tratta AV/AC Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi ai sensi della legge 191/2009 rendendo disponibili i fondi per il finanziamento di un primo lotto costruttivo. Nell'aggiornamento 2014 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti è stato pertanto aggiornato il Costo a Vita Intera dell'investimento, articolato nelle due subtratte Verona-Vicenza (prioritaria) e Vicenza-Padova. L'investimento ricomprende anche gli interventi funzionali all'ingresso della Tratta AV/AC nel Nodo di Verona, esclusi dallo scopo del lavoro del General Contractor Iricav Due In data 29.7.2014 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra MIT, RFI ed Enti Locali per la ridefinizione del tracciato della tratta Montebello – Vicenza – Grisignano di Zocco, con l'obiettivo, tra l'altro, di ridurre il costo dell'opera. Con la Legge 164/2014 (di conversione del c.d. "Sblocca Italia") e relativo decreto attuativo MIT/MEF, sono state assegnate alla Verona-Padova ulteriori risorse finanziarie, soggette alle condizioni di revoca di seguito specificate: 1) invio al MIT 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"; 2) invio al MIT entro il 30 giugno 2015 del "progetto definitivo della tratta Verona Vicenza per la convocazione della conferenza dei servizi" (termine prorogato dapprima al 31.8.2015 dalla Legge 11/2015 e successivamente al 31.10.2015 dalla Legge 125/2015). In data 23.12.2014 RFI ha sottoscritto l'Accordo con il General Contractor Iricav Due/Fintecna per la redazione del progetto definitivo previsto al punto 1). Il progetto dell'attraversamento di Vicenza ha evidenziato oneri eccedenti quelli previsti dallo Studio elaborato in coerenza con il Protocollo del luglio 2014 e pertanto è stato sottoscritto un Addendum al Protocollo di Intesa con il quale le parti hanno convenuto di: i) limitare l'estensione del 1^ lotto funzionale della Verona-Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza; ii) 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"; iii) riarticolare nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di Programma la Verona-Padova nei 3 Lotti Funzionali "Verona-Bivio Vicenza", "attraversamento di Vicenza" e "Vicenza-Padova"; iv) effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, al fine di definire gli elementi fondamentali della nuova soluzione progettuale. Le attività progettuali per il 3^ lotto funzionale "Tratta Vicenza-Padova", saranno riavviate a seguito dello stanziamento dei necessari finanziamenti.

Studio di fattibilità**CIPE:**

No

Importo lavori:**AFFIDAMENTO LAVORI:****Soggetto aggiudicatore:****Modalità di selezione:****Procedura:****Sistema di realizzazione:****Criterio di aggiudicazione:****Fase progettuale a base di gara:****Tempi di esecuzione:****Progettazione:****Lavori:****Data bando:****CIG/CUI:**

Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

CdP RFI 1994-2000 del 23 Novembre 2000

PPI RFI del Ottobre 2003

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003

Delibera CIPE 120/2003 del 1 Dicembre 2003

Delibera Regione Veneto n. 3735 del 5 Dicembre 2003

PPI RFI Spa del Aprile 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo del Marzo 2005

Legge n.266 (art.1, comma 84) del 23 Dicembre 2005

Delibera CIPE 94/2006 del 29 Marzo 2006

Decreto-legge n. 223 (art. 17) del 4 Luglio 2006

Decreto Legge n. 7 (art. 13) del 31 Gennaio 2007

Decreto legge n. 112 (art. 12) del 25 Giugno 2008

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009

2° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione del Veneto del 6 Novembre 2009

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

Intesa Generale Quadro Regione del Veneto del 16 Giugno 2011

CdP RFI 2007-2011, Aggiornamento 2010/2011 del 21 Maggio 2012

Legge n. 147

del 27 Dicembre 2013

Delibera Regione Veneto n. 1241 del 22 Luglio 2014

CdP RFI 2012-2016 del 8 Agosto 2014

Decreto-Legge n. 133 del 1 Settembre 2014

Delibera CIPE 45/2014 del 10 Novembre 2014

Legge n. 164

del 11 Novembre 2014

Decreto Interministeriale n. 498 del 14 Novembre 2014

Accordo tra MIT e RFI SpA per l'aggiornamento del CdP 2012-2016 del 9 Dicembre 2014

Legge n. 190 del 23 Dicembre 2014

Delibera Regione del Veneto n. 159 del 13 Febbraio 2015

Decreto interministeriale n. 158 del 18 Maggio 2015

Decreto legge n. 78 del 19 Giugno 2015

Decreto-Legge n. 185 del 25 Novembre 2015

Delibera CIPE 112/2015

del 23 Dicembre 2015

Legge n. 208 del 28 Dicembre 2015

CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2015 del 29 Aprile 2016

CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2016 del 17 Giugno 2016

Legge n. 225 del 1 Dicembre 2016

CdP RFI 2017-2021 del 1 Agosto 2017

Delibera CIPE 66/2017

del 7 Agosto 2017

Autorità di regolazione dei trasporti - Parere del 30 Novembre 2017

Delibera CIPE 84/2017

del 22 Dicembre 2017

Decreto Interministeriale n. 87 del 7 Marzo 2019

CdP RFI 2017-2021, aggiornamento 2018/2019 del Luglio 2019

Delibera CIPE 37/2019 del 24 Luglio 2019

Delibera CIPE 61/2019 del 1 Agosto 2019

SITI INTERNET UFFICIALI