

Quadruplicamento della linea Fortezza – Verona

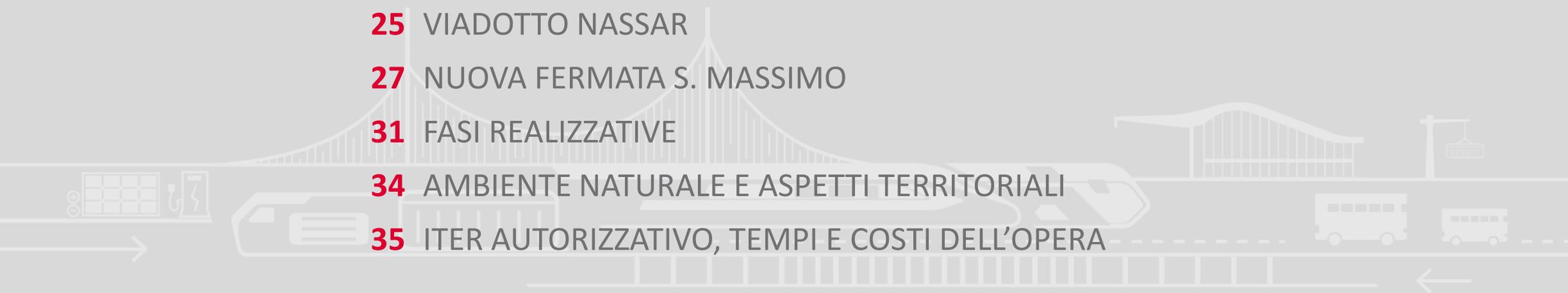
INGRESSO A VERONA DA NORD

ILLUSTRAZIONE GENERALE DEL PROGETTO



INDICE

- 03** IL DIBATTITO PUBBLICO
- 07** INQUADRAMENTO
- 11** OBIETTIVI DEL PROGETTO
- 12** STORIA DEL PROGETTO E DELLE ALTERNATIVE
- 16** DESCRIZIONE DELL'OPERA E SCELTE PROGETTUALI
- 23** GALLERIE
- 25** VIADOTTO NASSAR
- 27** NUOVA FERMATA S. MASSIMO
- 31** FASI REALIZZATIVE
- 34** AMBIENTE NATURALE E ASPETTI TERRITORIALI
- 35** ITER AUTORIZZATIVO, TEMPI E COSTI DELL'OPERA



Il Dibattito Pubblico

Luigi De Amicis



Cos'è il DP?

E' un percorso di **informazione, partecipazione e confronto pubblico**, su un'opera di interesse strategico che consente di far emergere osservazioni e proposte sul progetto da parte di una pluralità di attori e soggetti diversi.

Qual è l'obiettivo?

Ha lo scopo di:

- Presentare al pubblico il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) relativo alla **realizzazione del Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord"** che si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di **Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona**;
- Raccogliere le osservazioni e le proposte che consentiranno ad RFI di approfondire e migliorare la soluzione a valle del Dibattito Pubblico che risulterà **tecnicamente e socialmente più sostenibile da realizzare**;
- Di permettere alle **Amministrazioni statali**, alla **Regione** e agli altri **Enti territoriali** interessati alla realizzazione dell'opera, **nonché ai portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni e comitati**, che in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento, di presentare osservazioni e proposte (art.40 c.4 D.lgs. 36/2023).

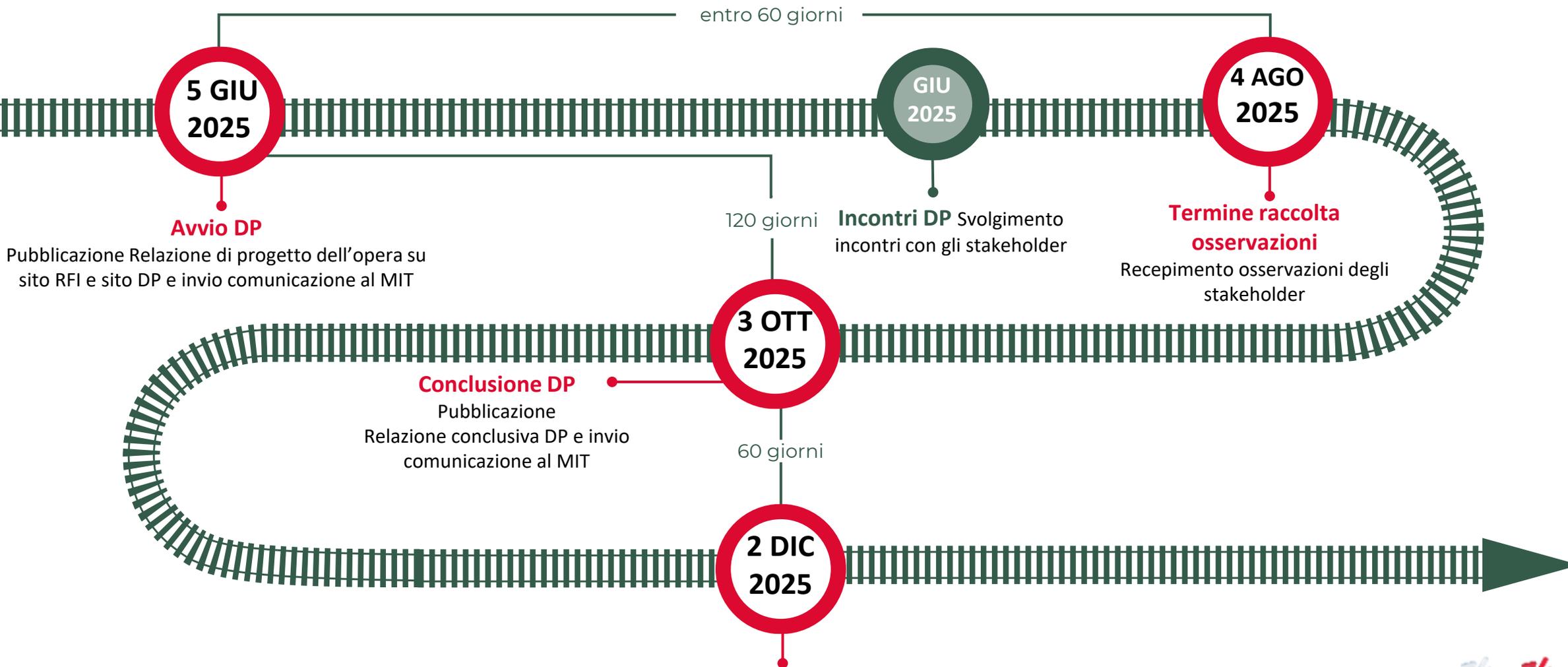
Chi può proporre osservazioni?

Le amministrazioni statali, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati che, in ragione degli scopi statuari, sono interessati dall'intervento. (**D.Lgs. 36/2023 – Art. 40, c. 4**)

Si può prendere parte al Dibattito Pubblico in varie forme:

- »» partecipando attivamente agli appuntamenti del 18-19-20-24-25-26 giugno 2025, che sono organizzati sia in presenza che online;
- »» consultando il sito del Dibattito Pubblico (www.dpingressoveronanord.it), dove è possibile trovare informazioni di dettaglio sull'intervento e inviare richieste di chiarimento;
- »» presentando proposte e osservazioni, tramite i canali di comunicazione dedicati, entro 60 giorni dall'avvio del DP.

L'iter del Dibattito Pubblico



Calendario degli incontri

GIUGNO 2025						
LUN	MAR	MER	GIOV	VEN	SAB	DOM
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
		Presentazioni e dell'opera (modalità ibrida) - ore 17	Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici (webinar) - ore 15	Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi (webinar) - ore 15		
23	24	25	26	27	28	29
	Verona Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio - ore 15	S. Pietro in C. Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio - ore 15	Pescantina Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio - ore 15			
30						

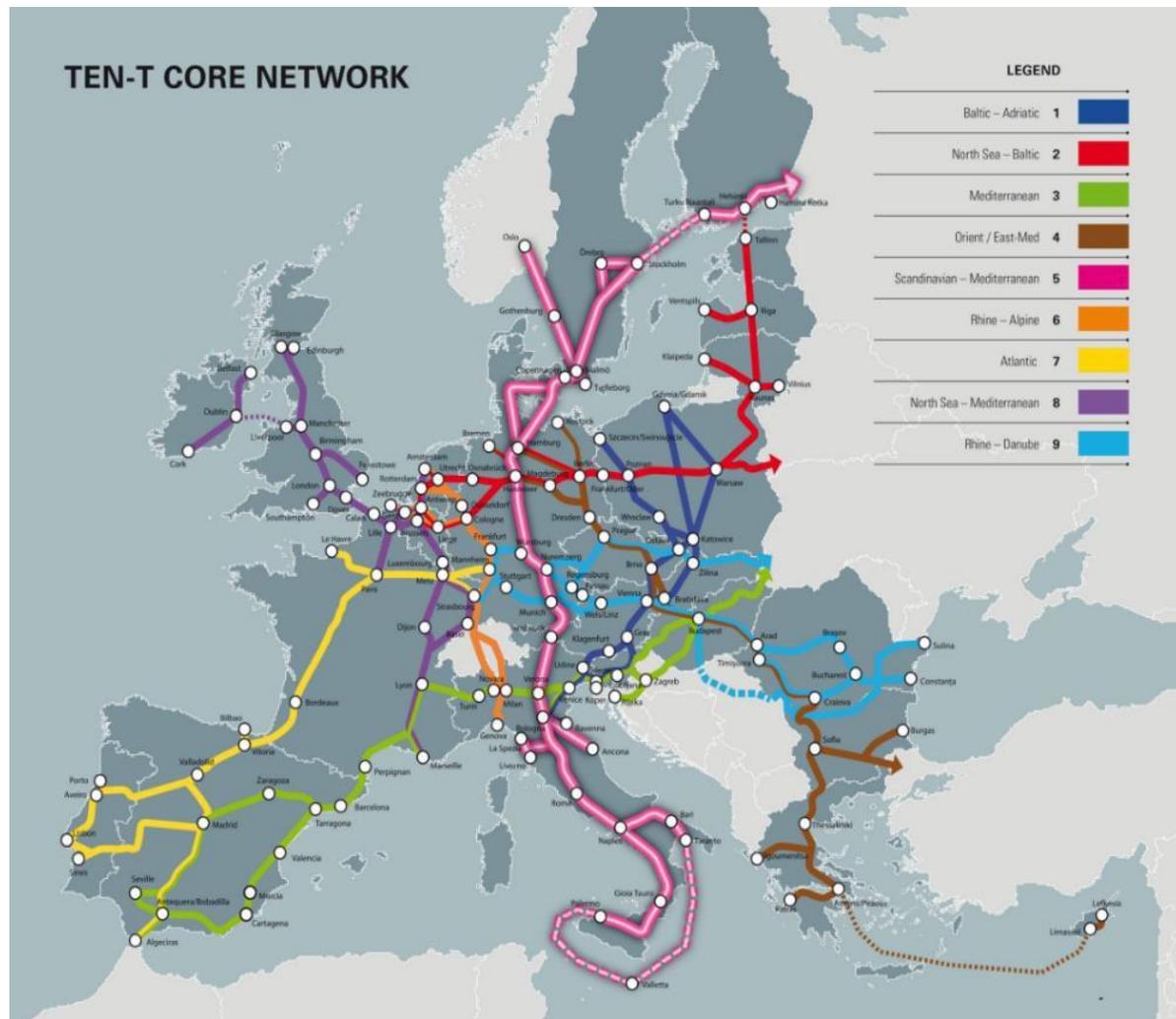
Inquadramento dell'opera, obiettivi del progetto e alternative

Damiano Beschin



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Inquadramento del Progetto – Il contesto europeo: l'asse portante della Trans European Network Transport



La Rete **TEN-T** (*Trans European Network Transport*) mira a creare uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un'unica rete transeuropea **completa, integrata e multimodale** tra trasporto terrestre, marittimo e aereo.

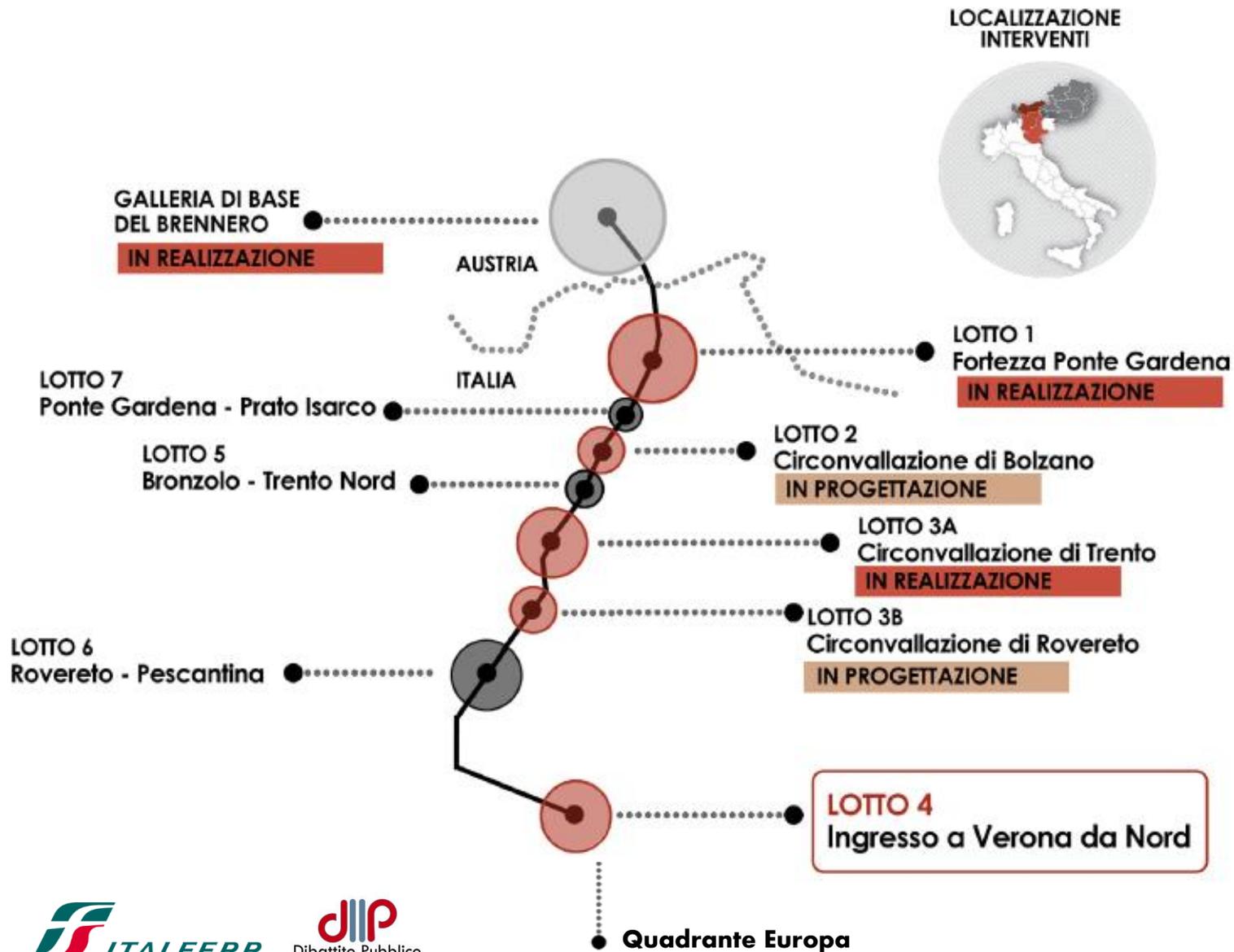
L'Italia si trova in una posizione **strategica** essendo interessata da quattro dei nove corridoi della rete TEN-T:

- █ Baltico - Adriatico
- █ Reno - Alpi
- █ Scandinavo - Mediterraneo
- █ Mediterraneo

Il nodo di Verona è posizionato all'intersezione tra il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (SCAN-MED)** ed il **Corridoio Mediterraneo della rete europea TEN-T**, nel quale convergono linee ferroviarie che consentono collegamenti diretti sulla direttrice est-ovest, con Milano e Venezia, e sull'asse nord-sud, verso l'Austria – tramite il Brennero – e verso Bologna, Mantova, Modena.

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Inquadramento del Progetto – Accesso sud alla Galleria di Base del Brennero



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Inquadramento del Progetto

INTERVENTI DI PROGETTO

Realizzazione del **quadruplicamento** della tratta tra Pescantina e Bivio S. Massimo della linea Fortezza – Verona che si inserisce nell’ambito del potenziamento ferroviario Monaco – Verona.

Il tratto di nuova linea rappresenta il quarto lotto funzionale/costruttivo della linea di Accesso Sud alla Galleria di base del Brennero.

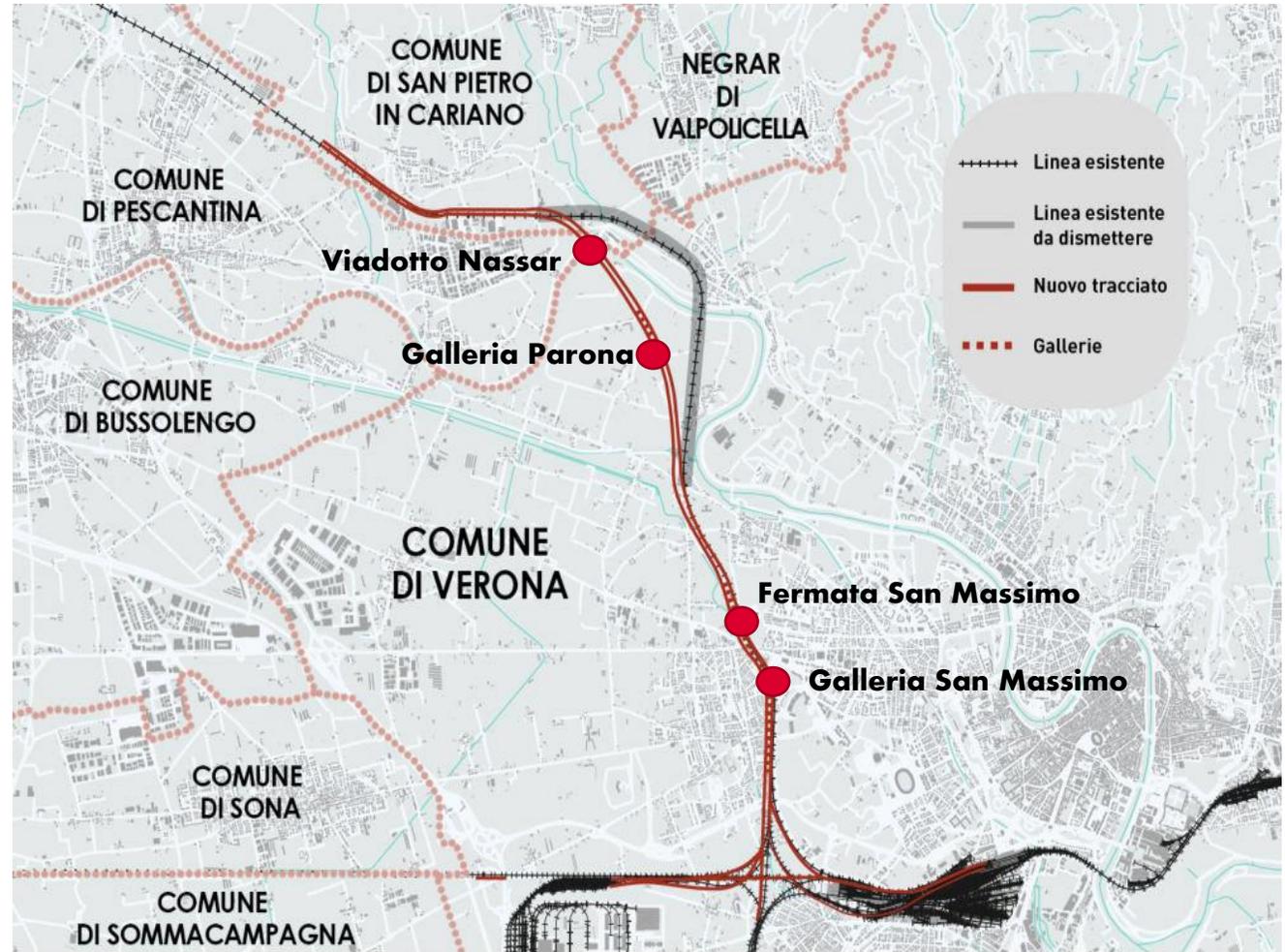
L’intervento si sviluppa per circa 9,5 Km, con inizio a sud del nuovo Bivio S. Massimo e termine lato nord dell’abitato di Pescantina.

Adeguamento della linea esistente.

- **Tratto in affiancamento:** 6,5 km
- **Tratto in variante:** 3 km
- **Viadotto Nassar:** 150 m
- **Galleria artificiale Parona:** 0,74 km
- **Galleria artificiale S. Massimo:** 1,80 km

OBIETTIVI

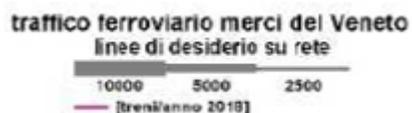
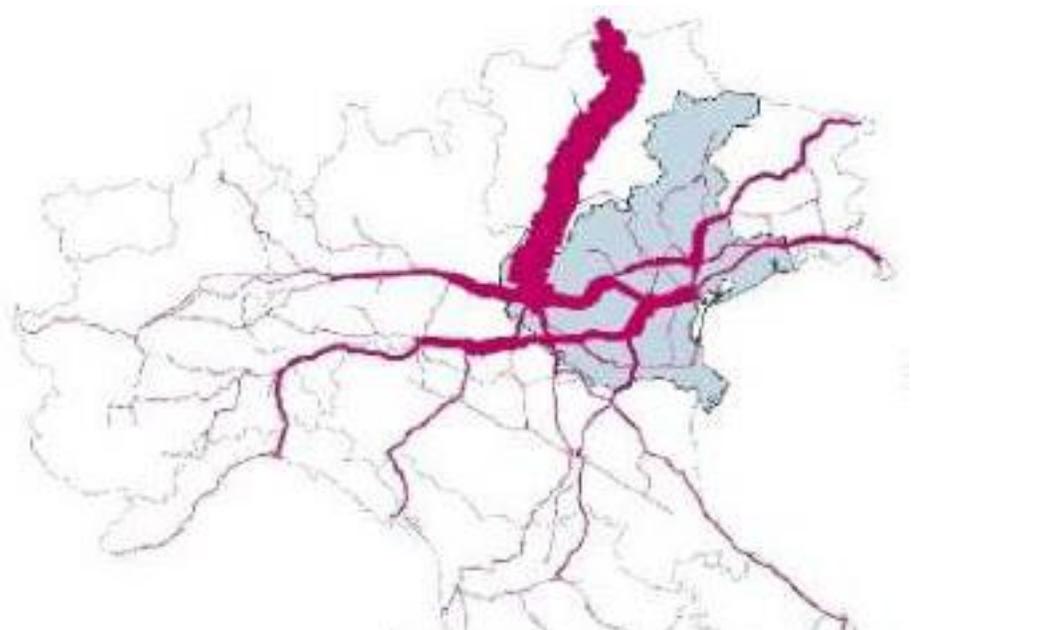
Incremento di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi, che consentirà di dedicare la nuova linea «alta capacità» principalmente al traffico merci, e potenziamento accessibilità a Verona Quadrante Europa. La velocità massima di tracciato è di **150 km/h**.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

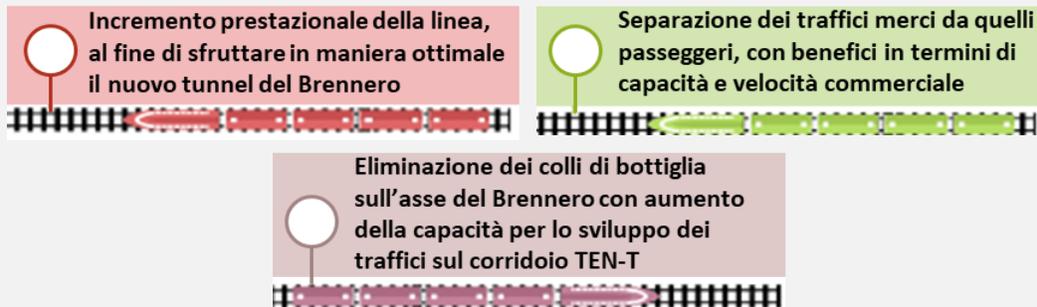
Un'opportunità per una maggiore connettività territoriale

L'intervento è parte integrante del **Global Project** di quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona e si inserisce nell'area Nord Est dell'Italia, realtà fra le più rilevanti del Paese per il traffico merci nazionale e internazionale.



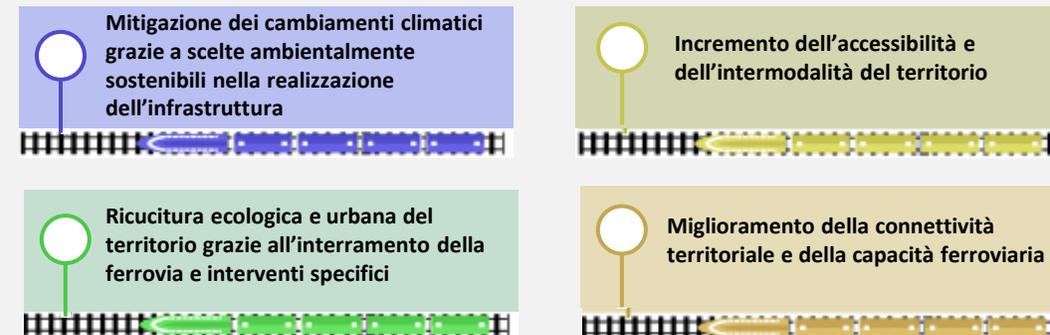
GLI OBIETTIVI DEL GLOBAL PROJECT

In tale contesto, il **Global Project** mira a favorire lo sviluppo del traffico ferroviario, contribuendo al passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia e alla decongestione della rete autostradale. Si evidenzia, infatti, che lungo il corridoio del Brennero transita circa il 40% di tutte le merci che attraversano le Alpi.



GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Alla scala locale, l'intervento pone le basi per definire un importante scenario di **riconfigurazione territoriale** grazie alla ricucitura del tessuto urbano fra i quartieri ad est e ad ovest della linea, garantendo permeabilità continua lungo il corridoio ferroviario e creando un nuovo spazio pubblico di valore urbano e sociale.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Le soluzioni analizzate

2003

RFI predispone un primo Progetto Preliminare (PP) dell'intera tratta Fortezza-Verona e nel mese di giugno **avvia l'iter autorizzativo** presso il CIPE



2004

Espressione positiva regione Veneto su VIA e localizzazione



2007

L'iter approvativo è **sospeso** su richiesta del Comune di Verona, sostenuta dalla Regione del Veneto, dalla Provincia di Verona e dal Commissario di Governo, rappresentando la necessità di apportare modifiche al progetto preliminare presentato



Nel progetto 2003 la nuova linea si sviluppa in superficie, prevalentemente in affiancamento stretto alla linea esistente



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Le soluzioni analizzate e il gruppo di lavoro

2008

Individuazione di un **tracciato alternativo ad ovest** della linea esistente



2009-2011

Regione del Veneto, Provincia di Verona e RFI costituiscono un **Gruppo di Progetto** con l'obiettivo di approfondire lo studio del 2003 e il nuovo corridoio.

L'analisi comparativa sui due corridoi porta a **scartare il nuovo corridoio ad ovest della linea esistente** per:

- ✓ maggiori impatti sul territorio
- ✓ maggiori costi
- ✓ ricadute sulla funzionalità del Quadrante Europa



il nuovo studio del 2008 prevede un tracciato alternativo che si sviluppa ad ovest della linea esistente, con tratti in trincea e in galleria, lasciando invariata la linea esistente



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Le soluzioni analizzate e i protocolli di intesa

2013

Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto e RFI siglano un **Protocollo di Intesa** avente tra gli obiettivi lo sviluppo del progetto preliminare e l'interramento della linea storica e della linea Alta Capacità per i tratti che attraversano i centri abitati.

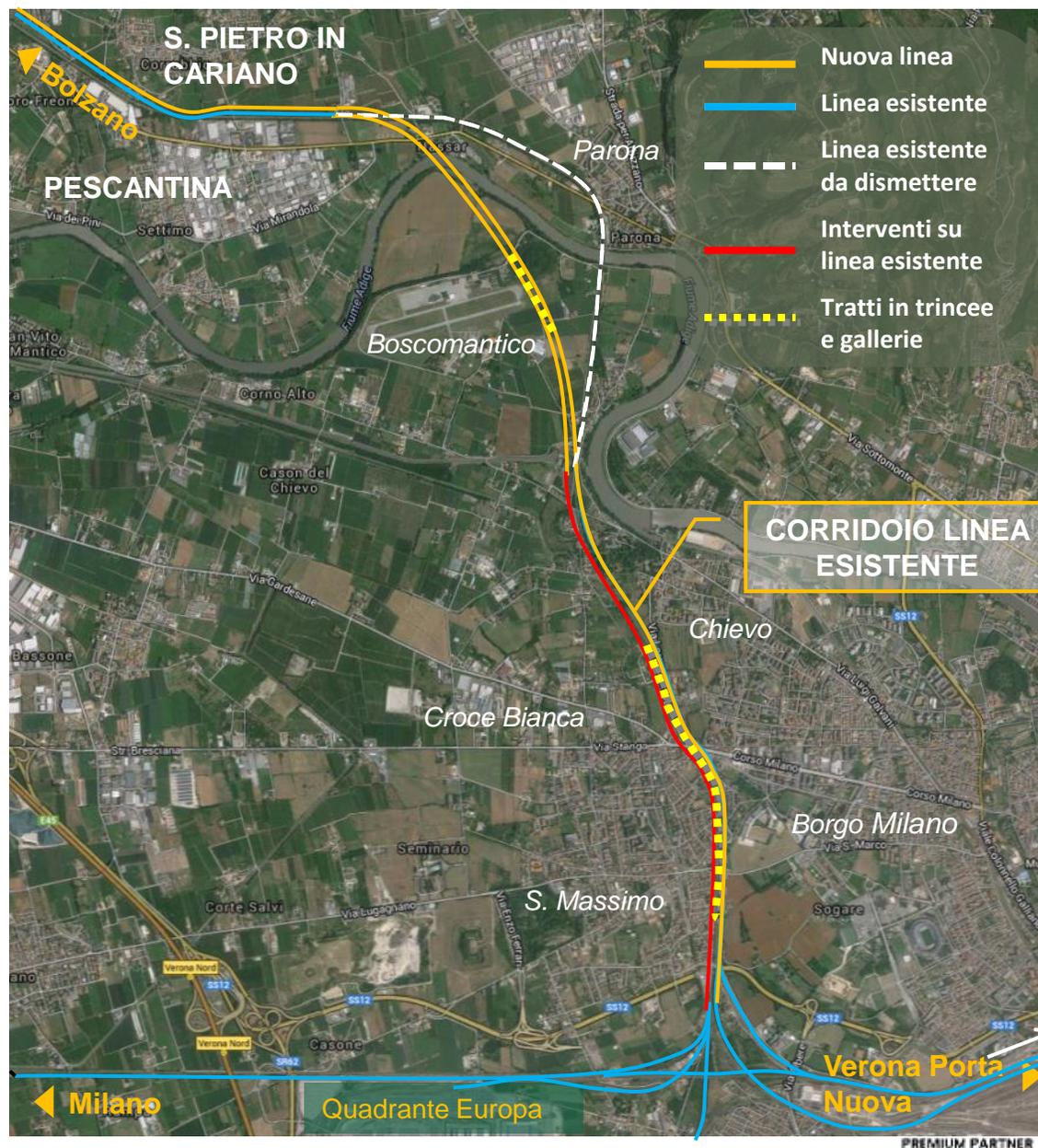


2014

Italferr, su incarico di RFI, sviluppa il **Progetto Preliminare del Lotto 4** che recepisce gli impegni assunti nel Protocollo del 2013.



Il progetto 2014 introduce tratti in trincea e galleria artificiale sia per la nuova linea che per la linea esistente in corrispondenza dei quartieri S. Massimo e Chievo



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Le soluzioni analizzate e i protocolli di intesa

2020 - 2021

Il protocollo di intesa è esteso ai Comuni di Pescantina e di San Pietro in Cariano. Gli obiettivi del protocollo del 2021 prevedono l'ottimizzazione delle soggezioni alle viabilità e l'inserimento di una nuova fermata San Massimo. Pertanto, RFI assume l'impegno di revisionare il progetto del 2014.

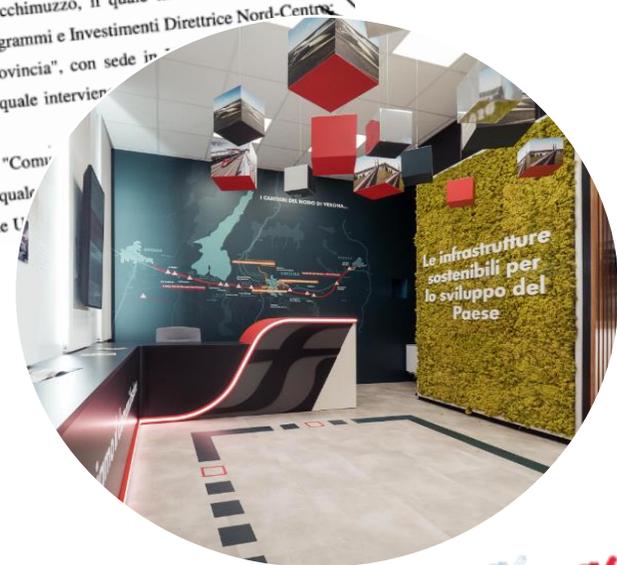


2022

Inaugurazione **Infopoint** presso la Stazione di Verona Porta Nuova - Binario 1 e conclusione sviluppo progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.



La soluzione progettuale oggetto di Dibattito Pubblico, conferma l'interramento della linea in corrispondenza dei centri abitati anche per la linea esistente e introduce la nuova fermata «San Massimo»



La descrizione dell'opera e le scelte progettuali

Silvia Mischi



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Gli obiettivi e i vincoli

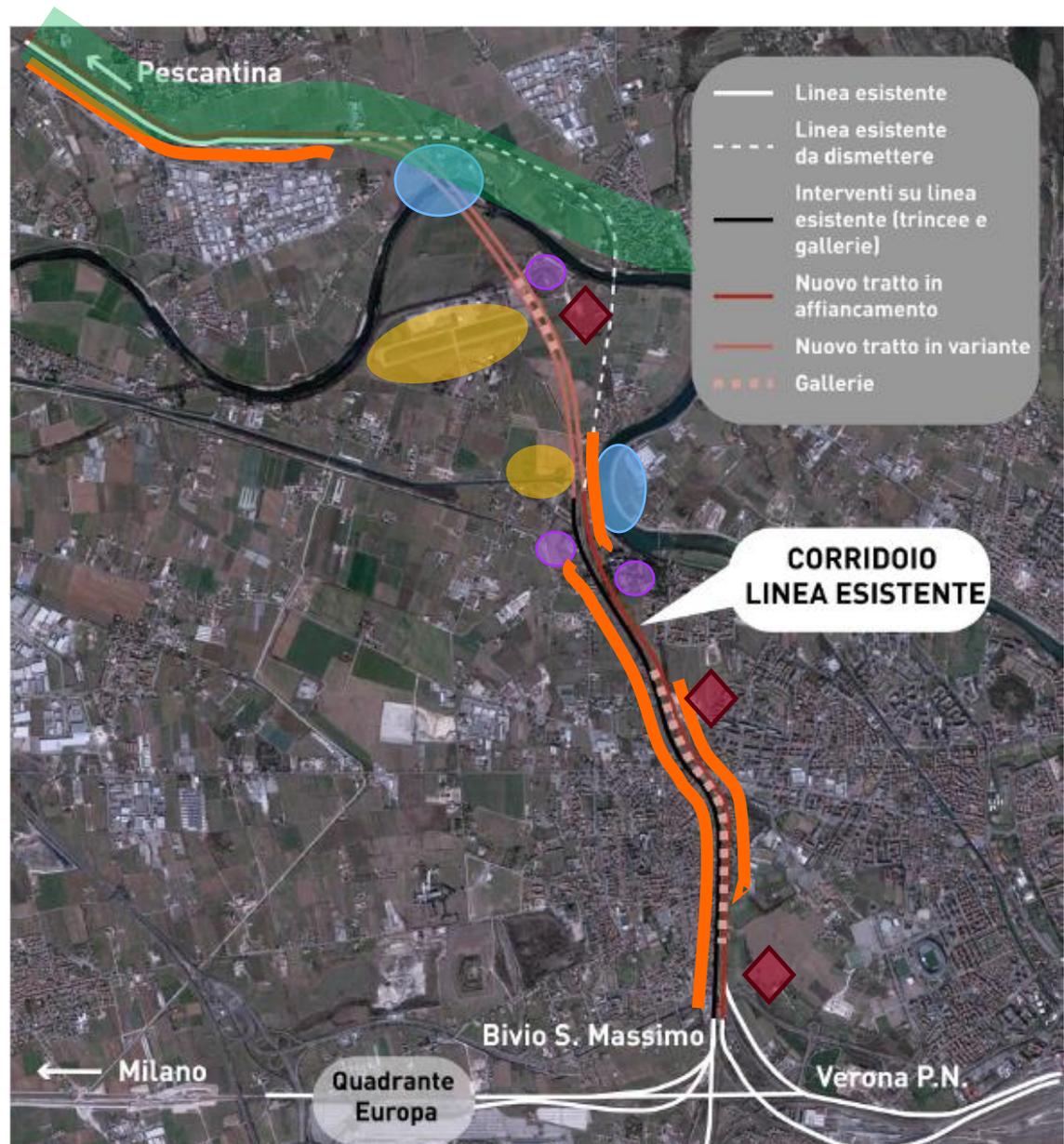
QUADRO ESIGENZIALE

Obiettivi funzionali e prestazionali

- Nuova linea Alta Capacità a doppio binario che assicuri la percorribilità al traffico merci
- Garantire sempre una linea in esercizio durante la fase di cantiere
- Nuova fermata «S. Massimo»
- Interramento della linea in corrispondenza dell'abitato di San Massimo – B.go Milano
- Quadruplicamento Bivio San Massimo

Vincoli

- Elevata antropizzazione lungo il corridoio di progetto 
- Vincoli territoriali: aeroporto Boscomantico e centrale elettrica del Chievo 
- Vincoli Beni culturali: Forte Chievo, Villa Pullè e Forte Parona 
- Vincoli paesaggistici: la zona della Valpolicella 
- Vincoli ambientali, idraulici e idrogeologici: il fiume Adige 
- Vincoli urbanistici (Piani Urbanistici Attuativi) 
- Geometria del tracciato ferroviario per garantire standard da AC



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

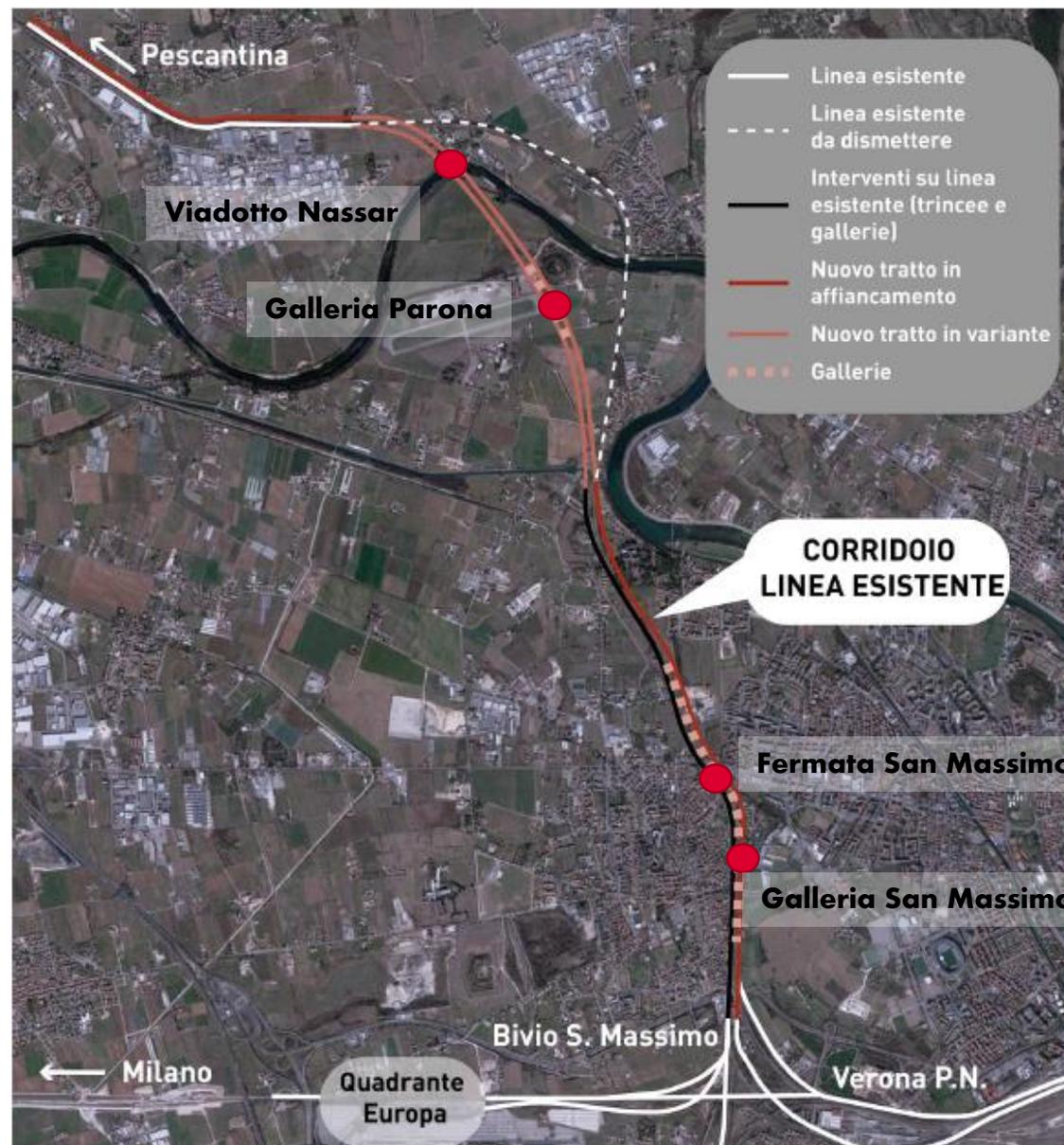
Inquadramento dell'intervento

INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Si sviluppa in un **unico lotto costruttivo e funzionale** con **inizio a sud** in corrispondenza dell'attuale **Bivio San Massimo**, che garantisce il collegamento diretto con il terminal merci di Quadrante Europa, la stazione di Verona Porta Nuova, la linea Milano-Venezia e la linea per Bologna, e **termina a nord dell'abitato di Pescantina**, dove è prevista la realizzazione di un bivio di connessione in corrispondenza dell'ex **fermata di Pescantina** per un'estensione complessiva pari a circa 9,5 km.

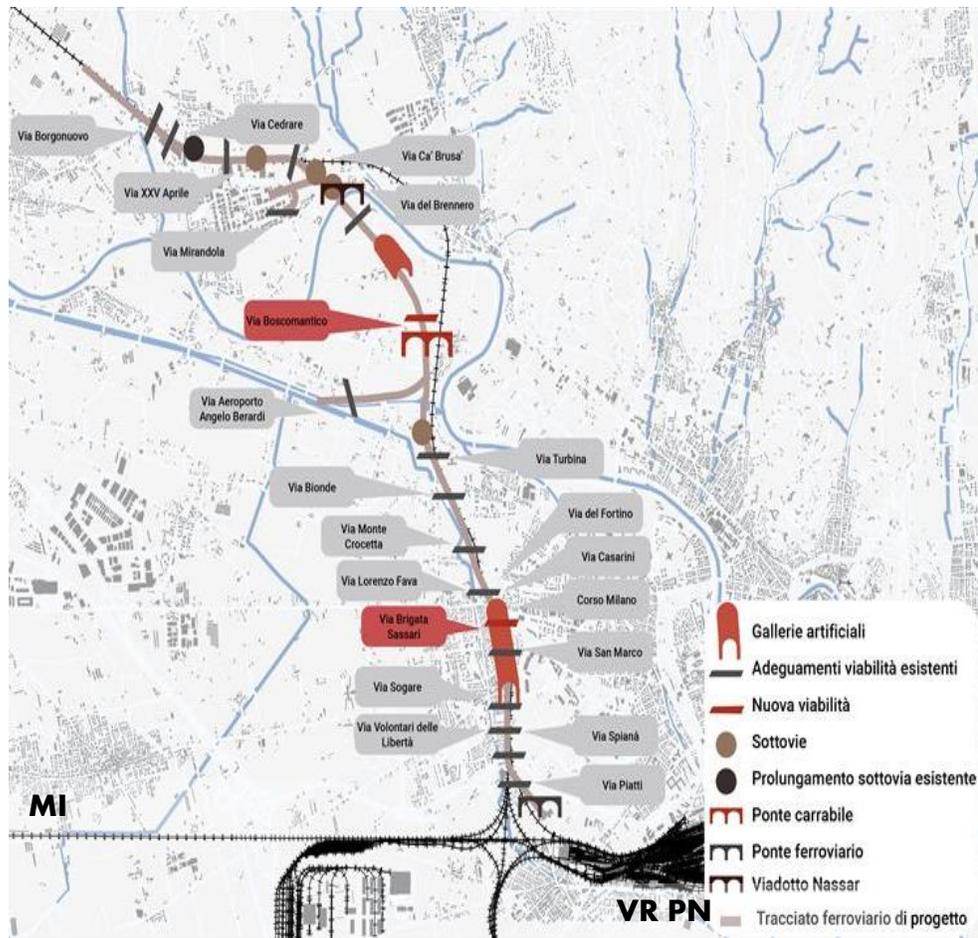
Tra i due estremi saranno quindi presenti a regime **due coppie di binari** il cui tracciato, a partire dall'estremità meridionale in località San Massimo, è **in affiancamento** a quello attuale fino a nord del Forte Chievo. Da qui il tracciato abbandona l'esistente, andando **in variante**, con una deviazione in direzione nord-ovest per 2,5 km circa fino a incontrare l'attuale linea ferroviaria nei pressi dell'abitato di Settimo di Pescantina, per poi proseguire, **in affiancamento** alla stessa, fino al nuovo bivio di connessione con la linea esistente che, come anticipato, verrà realizzato in prossimità della stazione di Pescantina.

Al fine di garantire gli obiettivi prestazionali del nuovo tracciato, è stato necessario realizzare **in variante** il tratto della linea storica attualmente interessato dalla **stretta curva di Parona**, che determina una sensibile riduzione della velocità di tracciato sulla linea storica.



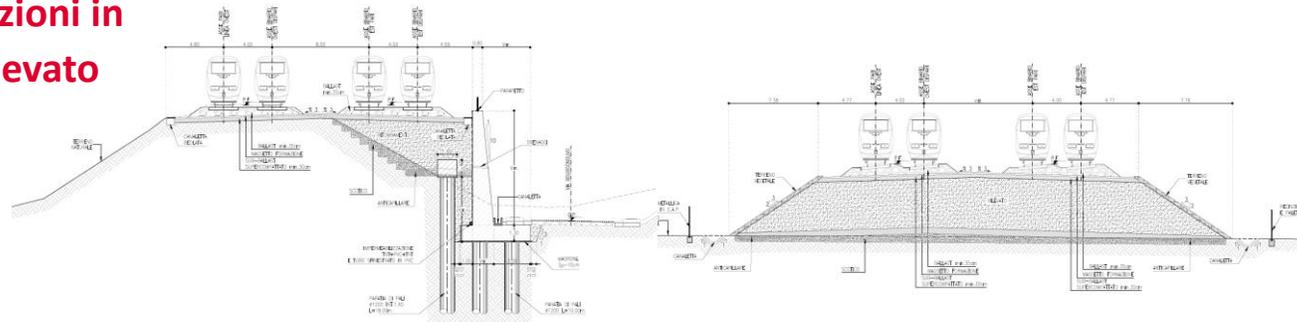
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Descrizione dell'opera

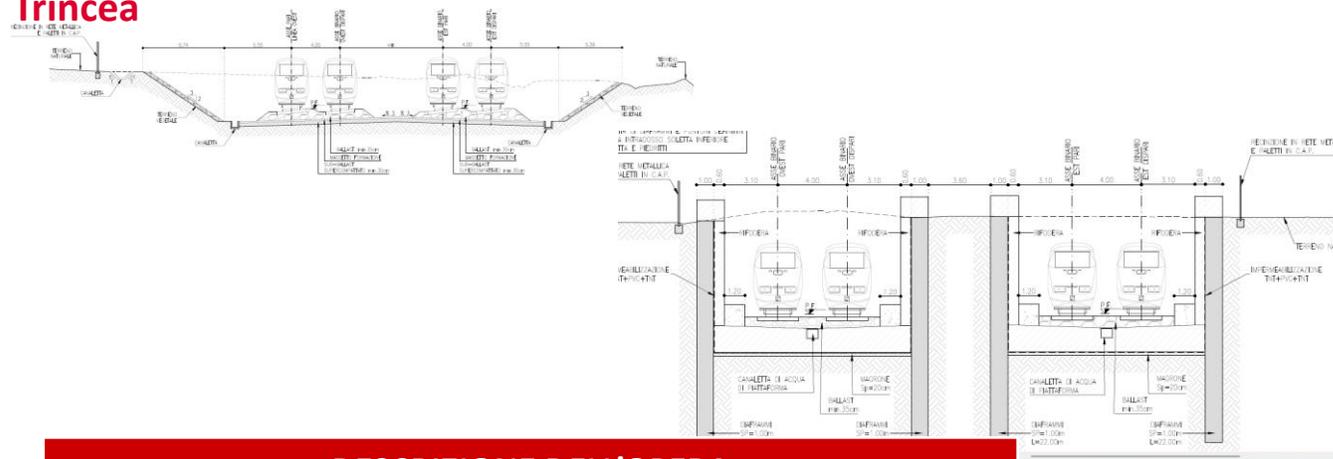


**Quadrante
Europa**

Sezioni in Rilevato



Sezioni in Trincea



DESCRIZIONE DELL'OPERA

La materializzazione a terra della nuova linea prevede la realizzazione di:

- 2 gallerie artificiali denominate “San Massimo” e “Parona” ,
- un nuovo ponte sul fiume Adige denominato “Viadotto Nassar”
- una nuova fermata urbana, ipogea, denominata “San Massimo”
- tratti in rilevato
- tratti in trincea

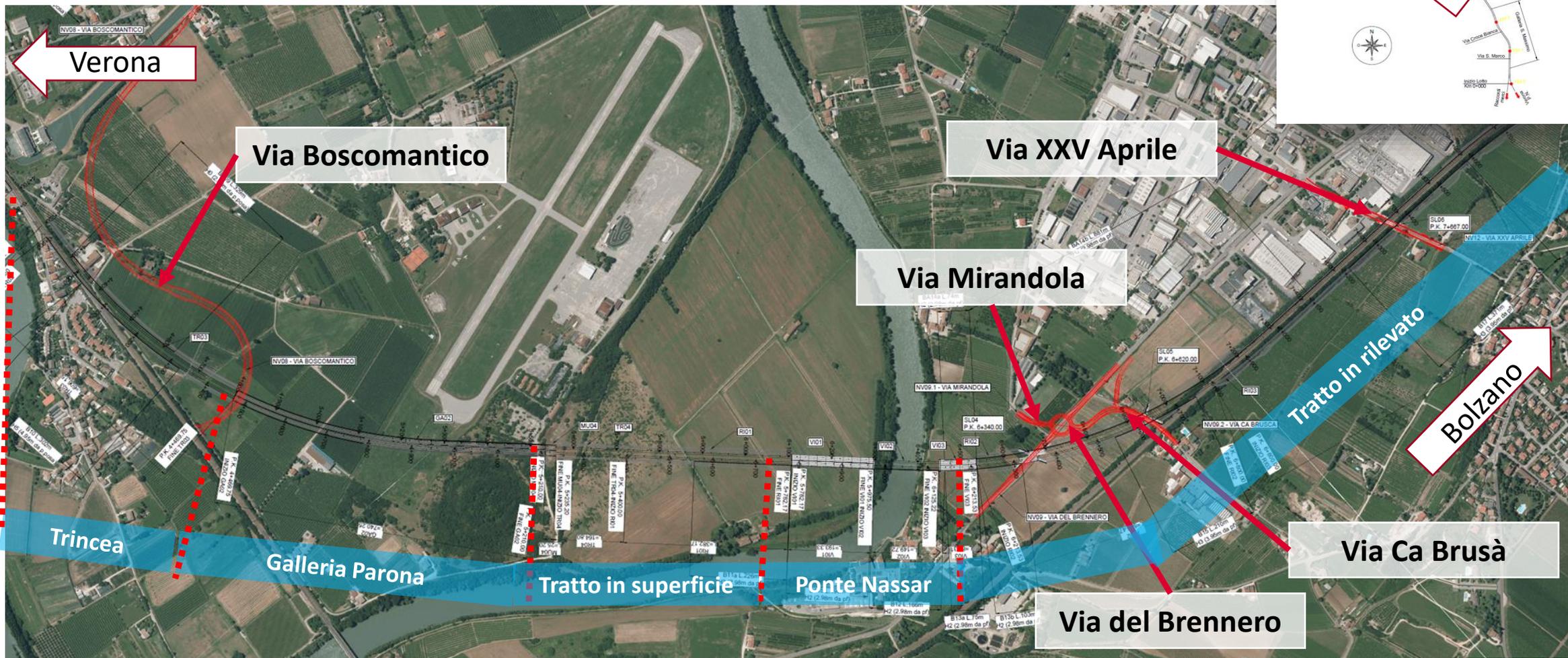
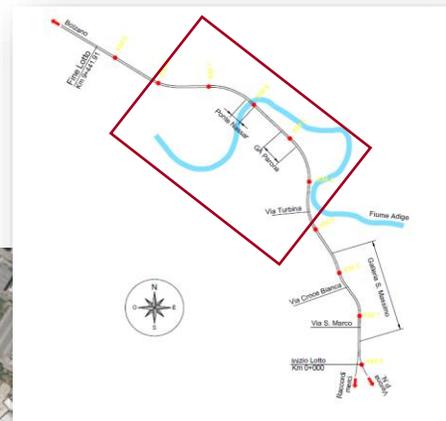
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Descrizione dell'opera - Planimetria di progetto 1/3



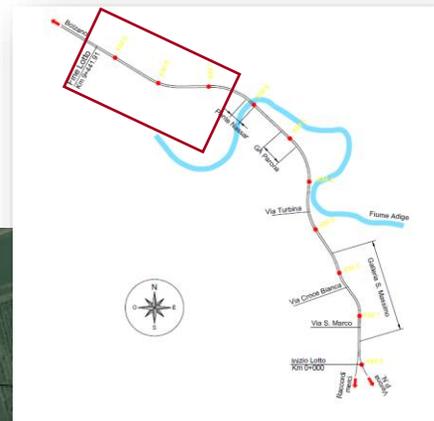
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Descrizione dell'opera - Planimetria di progetto 2/3



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Descrizione dell'opera - Planimetria di progetto 3/3



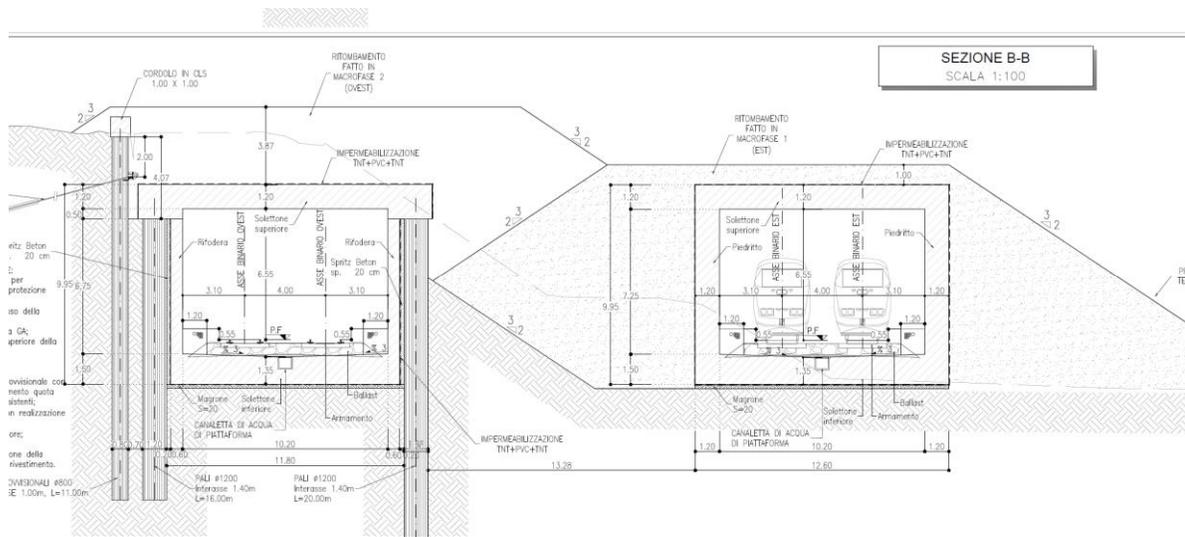
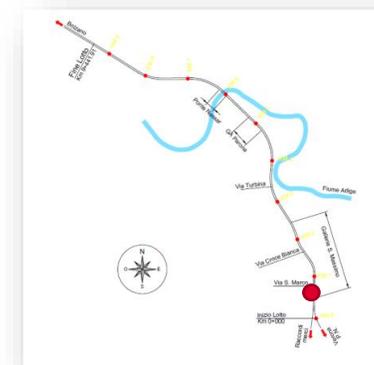
Via Cedrare / Via Ferrari

Via Borgonovo

Cabina TE e Fabbricato ACC

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Gallerie artificiali - Galleria San Massimo



Sezione trasversale

DESCRIZIONE

La Galleria artificiale **San Massimo** rappresenta l'opera interrata più importante e lunga dell'intervento. È costituita da due gallerie singole a doppio binario affiancate e si sviluppa nel tratto iniziale sud per circa 1830 m.

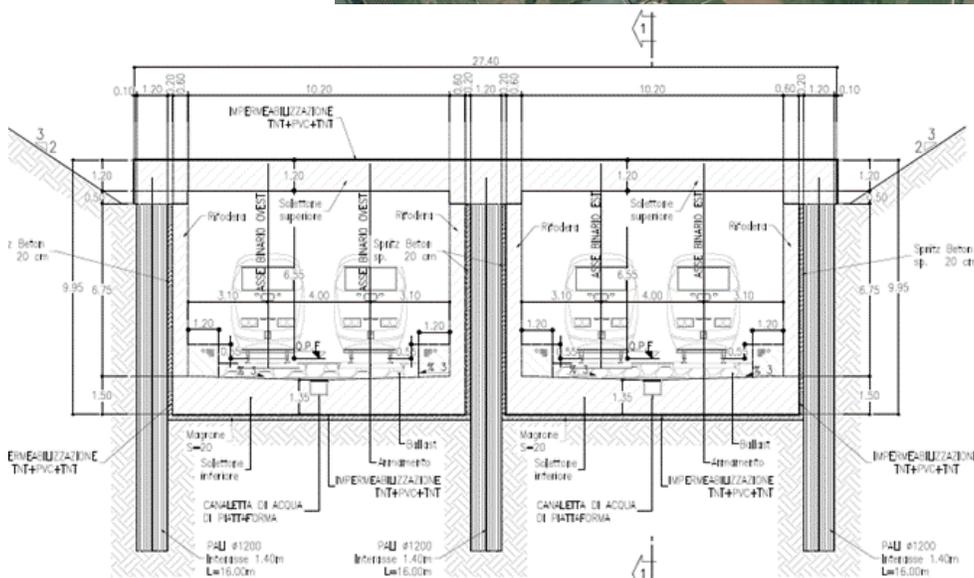
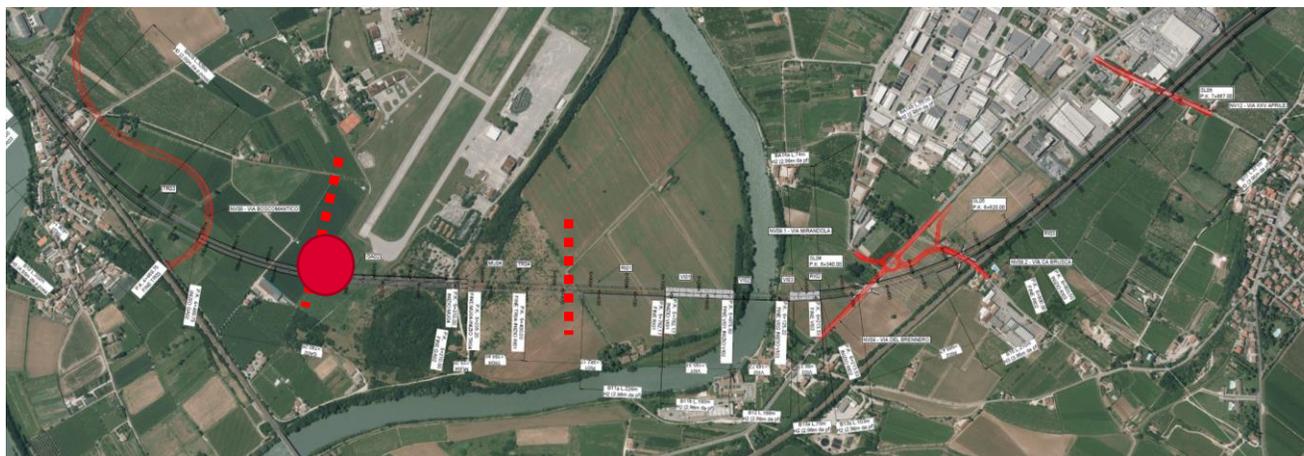
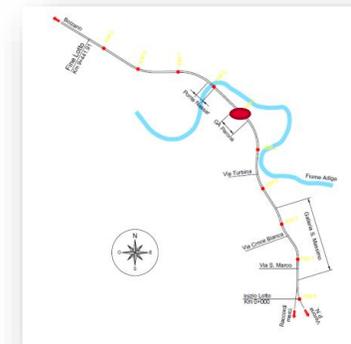
Il progetto della Galleria San Massimo prevede due tipologie strutturali, costruttivi e funzionali:

- Galleria artificiale scatolare;
- Galleria artificiale realizzata con il metodo «Milano».

Il progetto di interrimento della linea ferroviaria, previsto per i quartieri di San Massimo e Borgo Milano, non solo migliorerà la viabilità locale, ma restituirà anche alla cittadinanza un corridoio a fruizione pubblica con elevate potenzialità di riqualificazione.

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Gallerie artificiali - Galleria Parona



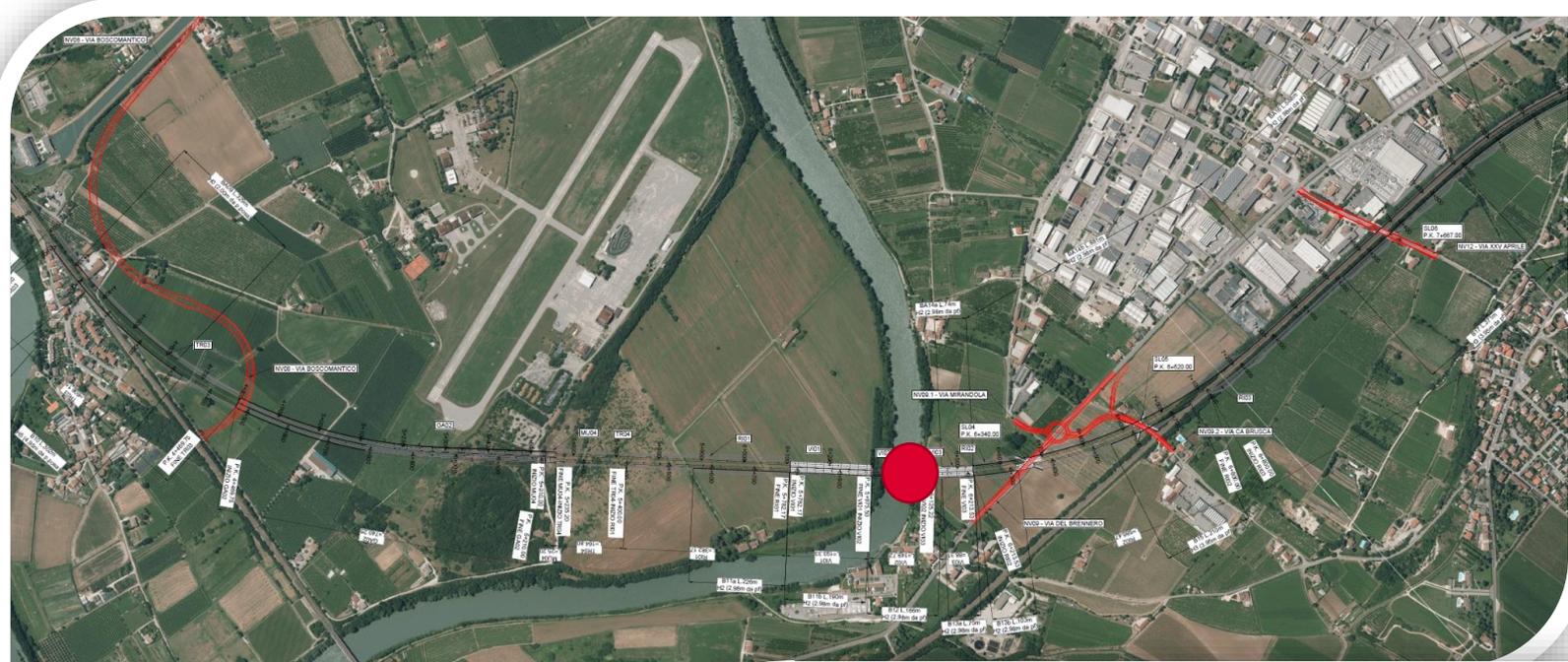
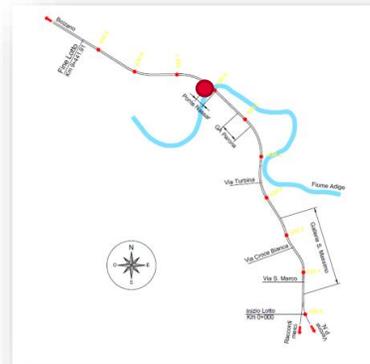
Sezione trasversale

DESCRIZIONE

La galleria artificiale Parona rappresenta la seconda opera sotterranea prevista nel progetto e si sviluppa per **circa 740 m** nel tratto **in variante** rispetto al tracciato attuale, sotto attraversando le aree coltivate poste in adiacenza all'Aeroporto Boscomantico e al Forte Parona. A differenza della San Massimo, la realizzazione della galleria Parona non è interferente con binari o costruzioni esistenti. La tipologia strutturale e costruttiva è unica con metodo Milano.

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Viadotto Nassar



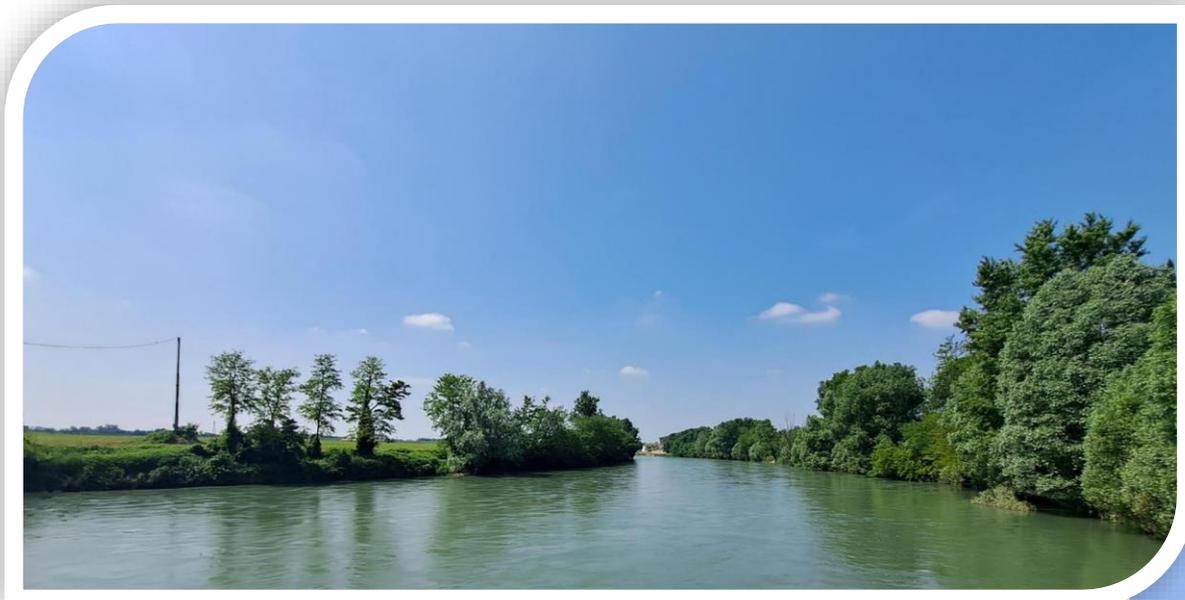
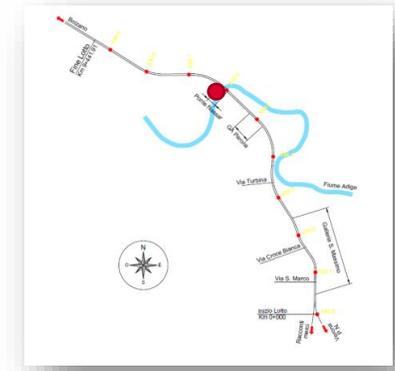
DESCRIZIONE

Il **ponte "Nassar"** consente l'attraversamento del fiume Adige ed è costituito da un doppio impalcato metallico a tre campate, con pile su fondazioni profonde in alveo e spalle in continuità agli scatolari di approccio. I due impalcati sono affiancati e realizzati a struttura mista acciaio-calcestruzzo con un'altezza delle travi rastremata in corrispondenza degli appoggi.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Viadotto Nassar



Ante operam



Post operam

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – Inquadramento territoriale

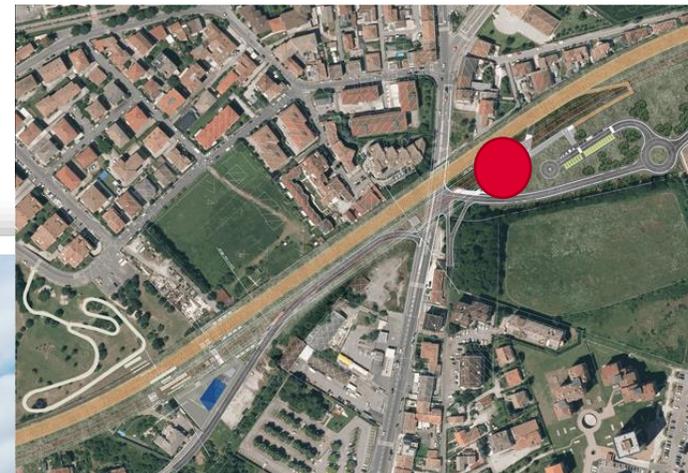
DESCRIZIONE

In ottemperanza all'art.3, comma 4 lett. f) del Protocollo di intesa del 27 Maggio 2021 il progetto della **fermata San Massimo** si sviluppa in corrispondenza di *Corso Milano*, tra il *Quartiere San Massimo* a ovest e *Borgo Milano* a est, sotto l'impronta della Linea ferroviaria esistente e si pone l'obiettivo di connettere le due porzioni del territorio attualmente divise dalla ferrovia, consentendo un incremento e valorizzazione del Parco urbano della Fratellanza, potenziando e allacciando la rete dei percorsi presenti e futuri, attraverso una vera e propria integrazione tra il paesaggio e l'infrastruttura.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – Accesso/Uscita Corso Milano



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – Ingresso Parco La Fratellanza/Via del Fortino



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – foto inserimento



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Fasi realizzative

FASI REALIZZATIVE

Per la complessità del tracciato e la sovrapposizione di alcuni tratti con la linea esistente, la realizzazione delle opere in progetto è suddivisa in **2 macrofasi** distinte che prevedono le seguenti lavorazioni:

MACROFASE I

- Quadruplicamento di Bivio San Massimo
- Realizzazione della sola linea Est nel tratto in affiancamento all'esistente compreso fra Bivio San Massimo e l'inizio del tratto in variante
- Realizzazione di entrambe le nuove linee (4 binari) nel tratto in variante rispetto alla linea storica
- Realizzazione del quadruplicamento del tratto nord, dal punto in cui la linea si stacca dall'esistente fino a Bivio Pescantina
- Realizzazione del collegamento provvisorio fra la nuova linea Est e le direttrici verso Milano e Bologna
- Attivazione della nuova Linea Est, sulla quale viene deviata l'intera circolazione ferroviaria



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

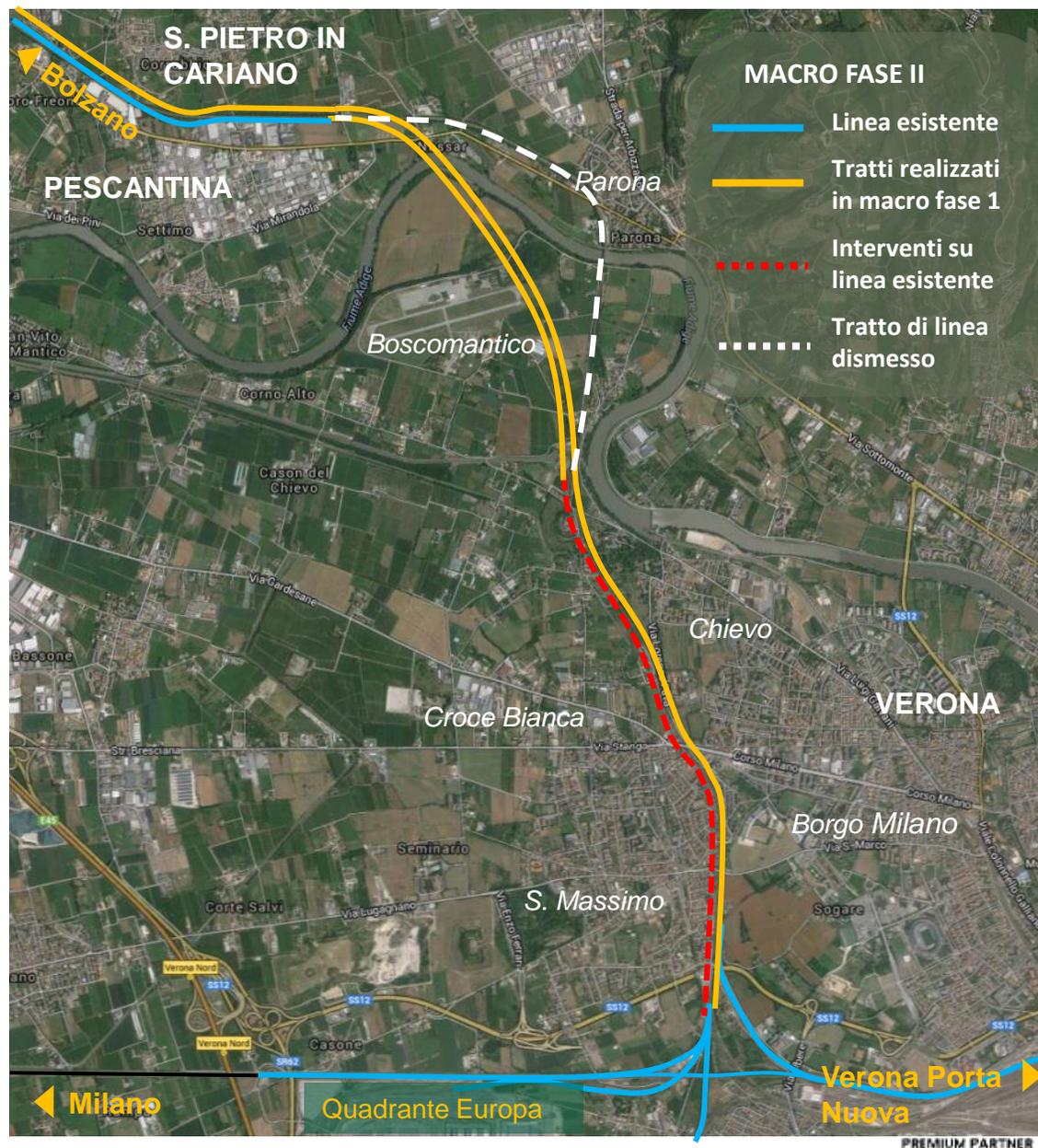
Fasi realizzative

FASI REALIZZATIVE

Per la complessità del tracciato e la sovrapposizione di alcuni tratti con la linea esistente, la realizzazione delle opere in progetto è suddivisa in **2 macrofasi** distinte che prevedono le seguenti lavorazioni:

MACROFASE II

Si sposta la circolazione dalla linea storica alla nuova linea est realizzata in Macrofase I e si realizza il **completamento della nuova linea ovest**, con realizzazione della canna ovest della galleria artificiale San Massimo e interramento della linea nel tratto interessato.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Ambiente naturale e aspetti territoriali

Territorio e ambiente nel e con il progetto



Iter autorizzativo, tempi e costi dell'opera



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Iter autorizzativo

- L'intervento «Ingresso a Verona da Nord» rientra tra i progetti inseriti nell'Allegato IV al DL 77/2021 e sottoposti alla gestione commissariale. Infatti, con DPCM del 16 aprile 2021, è stata nominata l'Ing. Paola Firmi, Commissaria straordinaria per l'intervento infrastrutturale in argomento.
- Con riferimento all'iter autorizzativo sul progetto:
 - ✓ è stato avviato il **procedimento di dibattito pubblico ai sensi del D.Lgs. 36/2023** (Nuovo Codice degli appalti, NC) in quanto l'intervento supera le soglie definite dall'allegato I.6 del NC.
 - ✓ a seguito del procedimento di DP potrà essere avviato l'iter autorizzativo sul PFTE previsto dall'art. 44 del DL 77/2021, ossia la **procedura che regola le fasi di approvazione delle Opere dell'allegato IV** del medesimo DL - *Opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto.*

Essendo l'intervento in gestione commissariale l'iter autorizzativo potrà essere avviato anche in pendenza della completa copertura finanziaria ai sensi del comma 1-quater dell'art. 44, del D.L. 77/2021 e s.m.i. "In tale ipotesi, fermi restando gli effetti dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, decade qualora, entro sei mesi dalla data in cui diventa efficace l'atto che dichiara la pubblica utilità, il Commissario straordinario non adotti apposita ordinanza attestante l'assegnazione dei finanziamenti necessari per la realizzazione degli interventi".

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Iter autorizzativo

Una volta concluso il Dibattito Pubblico e completato il PFTE, si potrà avviare l'iter autorizzativo della durata di circa 6 mesi, ai sensi del combinato disposto dell'art. 44 del DL 77/2021 e dell'art. 4, comma 2, del DL 32/2019 e s.m.i..

In particolare:

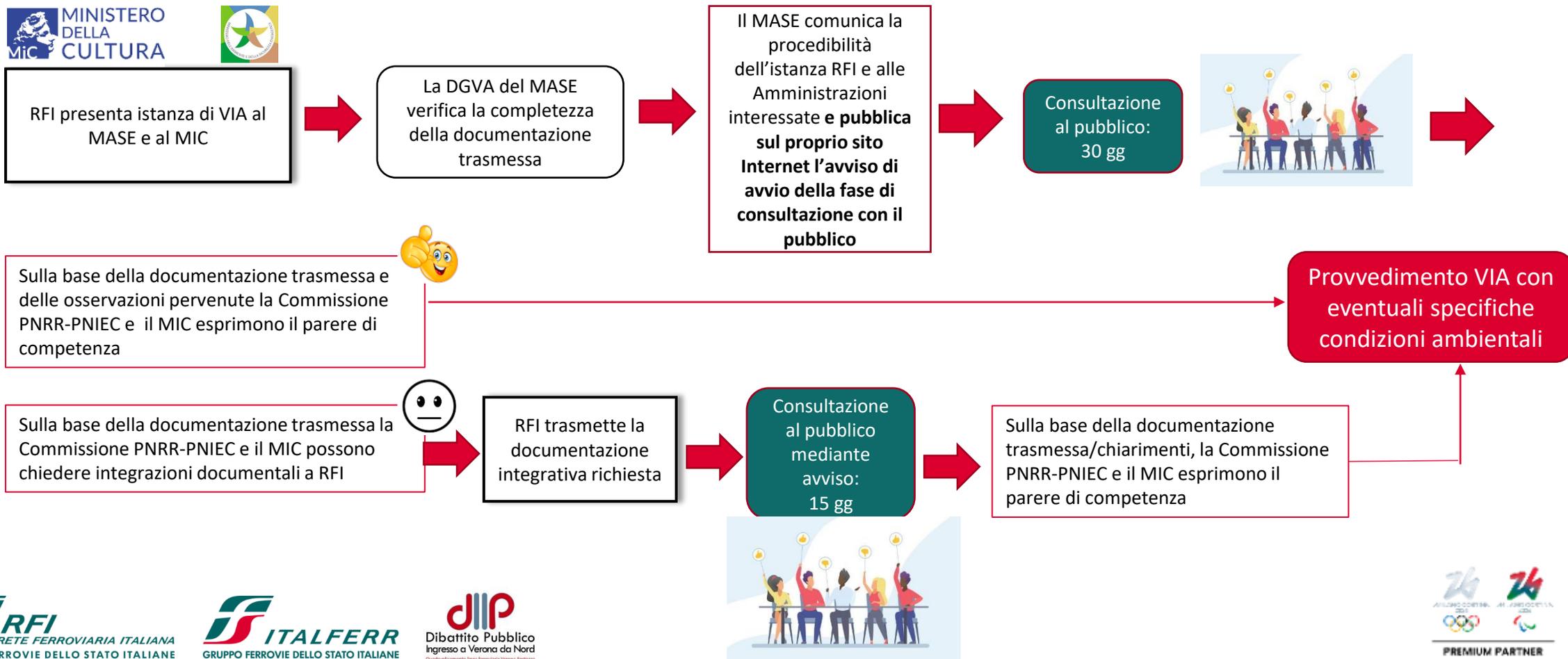
- Invio del PFTE al Comitato Speciale (CS) del CSLLPP, al fine di acquisire il parere di competenza, ai sensi dell'art. 44, comma 1, del DL 77/2021;
- In assenza di richieste di integrazioni da parte del Comitato Speciale dopo 15 gg RFI avvierà:
 - la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), a cura della Commissione PNRR_PNIEC, ai sensi dell'art. 44, comma 3, del DL 77/2021 e degli artt. 23 e ss. del D.Lgs. 152/2006; i risultati della procedura di DP (relazione conclusiva del responsabile del DP e documento conclusivo a cura di RFI) saranno trasmessi al MASE e al MiC all'atto dell'istanza di avvio del procedimento di VIA come previsto dall'art. 23, comma 1, let. g) del D.Lgs. 152/2006 (c.d. Testo Unico sull' ambiente).
 - la procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di verifica dell'Interesse Archeologico, ai sensi dell'art. 44, comma 2, del DL 77/2021 e dell'art. 41, comma 4, del D.Lgs. 36/2023;
 - Il procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità;
 - la Conferenza di Servizi (CdS), ai sensi dell'art. 44, comma 4, del DL 77/2021 e dell'art. 14-*bis* della L. 241/1990.
- La CdS terrà conto degli esiti della VIA e della verifica di assoggettabilità alla VPIA.
- Una volta concluso l'iter autorizzativo di cui sopra, si potrà procedere alla trasmissione del PFTE e della determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi al Comitato Speciale del CSLLPP a cura della Commissaria straordinaria. Successivamente a detto invio, ai sensi dell'art. 44, comma 6, del DL 77/2021, il CS potrà adottare la determinazione motivata nei successivi 15 gg.

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Iter Autorizzativo: La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e la relativa fase partecipativa



Valutazione di Impatto Ambientale (Art. 23 del D.Lgs. 152/2006): si applica per i progetti di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 ("tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza") che possono avere impatti ambientali significativi e negativi. L'istanza di VIA deve essere presentata da RFI al MASE e al MIC trasmettendo, oltre alla documentazione progettuale, anche lo **Studio di Impatto Ambientale** e la **Relazione Paesaggistica**. Il processo si concluderà con la pubblicazione del Decreto MASE-MIC, comprensivo dell'autorizzazione paesaggistica.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

La Conferenza di Servizi - Gli attori coinvolti

AMMINISTRAZIONI CENTRALI



AMMINISTRAZIONI LOCALI



Comune di Verona



Comune di San Pietro in Cariano



Comune di Pescantina



ALTRI ENTI

Enti interferiti con pubblici servizi



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Iter Autorizzativo: La Fase Partecipativa nell'ambito della Conferenza di Servizi

Convocazione da parte della Stazione Appaltante ai sensi dell'art. 44 del DL 77/2021 di una **Conferenza di Servizi semplificata** da svolgersi ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, a cui partecipano tutte le Amministrazioni/Enti interessati, ai fini dell'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché della localizzazione dell'opera.

Verrà pubblicato a cura di RFI apposito avviso al pubblico di indizione della CdS, ai sensi dell'art. 14, comma 5 della L. 241/2021 e s.m.i., e dell'avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità.

Tale Avviso verrà pubblicato:

- **Su Giornale a tiratura nazionale;**
- **Su Giornale a tiratura locale;**
- **Sugli Albi pretori on-line dei Comuni interessati dall'intervento;**
- **Sul Sito della Regione;**
- **Sul sito web della Società Italferr S.p.A.**



Tale modalità di pubblicazione garantisce la massima diffusione circa l'avvio del procedimento.

Tutti i soggetti interessati a vario titolo possono presentare osservazioni al PFTE entro la data fissata per la conclusione della Conferenza di Servizi all'indirizzo PEC indicato nell'avviso che saranno esaminate dalla Stazione Appaltante.

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Iter autorizzativo

Iter autorizzativo art. 44 DL 77/2021 (progetti allegato IV)									
Attività	Durata		MESI						
	giorni	mesi	1	2	3	4	5	6	
Parere Comitato Speciale CSLLPP per lavori ≥ 100 mln (art. 44, comma 1)	50	1,7	█						
Verifica preventiva interesse archeologico (art. 44, comma 2)	45	1,5	█						
Valutazione Impatto Ambientale	118	3,9	█						
CdS a cura della stazione appaltante (art. 44, comma 4)	123	0,0	█						
Avviso di avvio del procedimento volto all'opposizione del vincolo preordinato all'esproprio	30	1	█						
Trasmissione a cura del Commissario del PFTE + determinazione conclusiva CdS al Comitato Speciale CSLLPP	5	0,2						█	
Comitato Speciale CSLLPP adotta determinazione motivata con eventuali richieste di integrazioni e modifiche al PFTE per effetto dei pareri resi in CdS	15	0,5						█	
TOTALE PARZIALE (art 44, c.6 secondo e quarto periodo)	TOT MAX	158	5,3	█					

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Iter autorizzativo

La **determinazione conclusiva** della Conferenza di Servizi approva il progetto e tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità.

Opere di mitigazione e compensazione: Il nuovo Codice Appalti D. Lgs. 36/2023, all'art. 5 dell'Allegato I.7 prevede che nel costo complessivo dell'opera siano previste opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo pari al 2 per cento del costo complessivo dell'opera.

Per gli interventi di Allegato IV al D.L. 77/2021 nel quadro economico verrà considerata anche la voce relativa alla quantificazione economica dei **programmi e i progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica** connessi al progetto nel limite dell'1% del costo dell'intervento, in conformità a quanto previsto dall'art. 44 comma 6-ter del suddetto D.L. (*"I programmi e i progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi agli interventi di cui all'allegato IV del presente decreto possono essere finanziati entro il limite massimo dell'1% del costo dell'intervento a valere sulle risorse del quadro economico dell'opera"*).

Grazie per l'attenzione

