

**Linea AV/AC Verona - Padova**  
**1^ Lotto funzionale: Verona – Bivio Vicenza**

**Variante progettuale “Via del Lavoro” (NV51 - IN11) derivante dal recepimento delle prescrizioni n. 20, 54 e 55 della Delibera CIPE 84/2017, ex art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. conformemente alla soluzione progettuale individuata con Verbale di Accordo del 17.06.2021 sottoscritto tra Regione del Veneto, Comune di San Martino Buon Albergo, Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., Consorzio Iricav Due, MIMS-DGVCA e RFI S.p.A.**

**(CUP: J41E91000000009)**

**Conferenza Di Servizi**

**Documento Conclusivo ex art. 168, comma 4,  
D.Lgs. 163/2006**

**Oggetto:** Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443.

Linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova: 1^ Lotto Funzionale “*Verona-bivio Vicenza*” (CUP: J41E91000000009).

Variante progettuale “*Via del Lavoro*” (NV51 - IN11) derivante dal recepimento delle prescrizioni n. 20, 54 e 55 della Delibera CIPE 84/2017, ex art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., conformemente alla soluzione progettuale individuata con Verbale di Accordo del 17.06.2021 sottoscritto tra Regione del Veneto, Comune di San Martino Buon Albergo, Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., Consorzio Iricav Due, *MIMS-DGVCA* e RFI S.p.A.

**Documento ex art. 168, comma 4, D.Lgs. 163/2006**

**Presidente: Ing. Luigi De Amicis**, Direttore e Responsabile Progetti AV/AC della Direzione Investimenti.

**Segretario: Arch. Teresa Ciccone**, u.o.m. Autorizzazioni, Ambiente e territorio.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del  
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





**Convocazione** con nota prot. RFI-VDO.DIN.DIPAV\A0011\P\2024\33 del 25 giugno 2024 ai sensi del combinato disposto dall'art. 169, comma 3 e dell'art. 165, comma 5, del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.

### **PREMESSO CHE**

- con nota prot. O/24/19202 in data 13 maggio 2024 il Consorzio IRICAV DUE ha chiesto a RFI di convocare una Conferenza di Servizi sul progetto esecutivo della Variante localizzativa NV51-IN11 della “*Linea AV/AC Verona-Padova: 1^ lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza*”, ai sensi degli artt. 169, comma 3 e 165, comma 5 del D.Lgs. 163/2006;
- con nota prot. O/24/19940 del 6 giugno 2024, il Consorzio IRICAV DUE ha inviato il progetto esecutivo della suddetta variante, a tutte le Amministrazioni/Enti convocati in Conferenza di Servizi e la data ultima di ricezione dello stesso è stata assunta al 10 giugno 2024, ai sensi dell'art. 165, comma 4 del D.Lgs. 163/2006;
- in data 4 luglio 2024 il Responsabile Progetti AV/AC della Direzione Investimenti, ai sensi del combinato disposto dell'art. 169, comma 6, e dell'art. 166, comma 2, del D.Lgs. 163/2006, ha pubblicato l'avviso di avvio del procedimento volto alla Dichiarazione di Pubblica Utilità delle opere previste in progetto, su un quotidiano a diffusione nazionale “*La Repubblica*” e uno a diffusione locale “*L’Arena di Verona*”, per cui da tale data è decorso il termine perentorio di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni da parte delle ditte interessate dalle procedure espropriative e/o asservitive;
- con nota prot. RFI-VDO.DIN.DIPAV\A0011\P\2024\33 del 25 giugno 2024 il Direttore e Responsabile Progetti AV/AC decorsi 30 giorni (previsti dalla normativa) dalla ricezione del progetto esecutivo delle varianti da parte delle Amministrazioni/Enti coinvolti ha convocato la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto medesimo ai sensi dell'art. 165, comma 4 del D.Lgs. 163/2006;



- in data 1° luglio 2024 il Direttore e Responsabile Progetti AV/AC ha reso nota ai terzi la convocazione della Conferenza di Servizi con avviso pubblicato sul sito internet di RFI S.p.A.; lo stesso avviso è stato altresì inviato alla Regione Veneto con nota del 25 giugno 2024 per l'inserimento nel proprio sito internet per la medesima finalità;
- il 16 luglio 2024, si è tenuta in modalità telematica la seduta della Conferenza di Servizi relativa alla "Linea AV/AC Verona-Padova: 1^ Lotto Funzionale: Verona – Bivio Vicenza. Variante progettuale "Via del Lavoro" (NV51-IN11)"; della riunione della citata Conferenza di Servizi è stato redatto il relativo resoconto (Allegato 1);

## **TUTTO CIO' PREMESSO**

Il Presidente della Conferenza di Servizi Ing. Luigi De Amicis, Responsabile della Direzione Progetti AV/AC, coadiuvato, con funzione di Segreteria, dall'Arch. Teresa Ciccone, della u.o.m. Autorizzazioni, Ambiente e territorio, dà conto della chiusura dei lavori della Conferenza alla data del **9 agosto 2024**.

In data **11 settembre 2024**, con nota prot. RFI-VDO.DIN.DIPAV\A0011\P\2024\46 Il Presidente della Conferenza di Servizi ha inoltrato un sollecito ai soggetti invitati alla Conferenza che non avevano reso il parere di competenza entro il termine di scadenza.

Entro il sopracitato termine di scadenza, sono pervenuti agli atti della Conferenza, da parte dei soggetti invitati a partecipare alla stessa, le seguenti note/pareri:

### **• ATTI DEPOSITATI NELLA SEDUTA DELLA CONFERENZA DEL 16.07.2024:**

1. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali: *Nota prot. 9970 del 2 luglio 2024*;
2. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali: *Nota prot. 114861 del 21 giugno 2024*;
3. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali: *Nota prot. 125226 dell'8 luglio 2024*;



4. Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: *Nota prot. 19007-P dell'1° luglio 2024;*
5. Ministero della Cultura – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza: *Nota prot. 20241-P dell'8 luglio 2024;*
6. Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: *Nota prot. 20342-P dell'11 luglio 2024;*
7. Ministero della Difesa, Comando Trasporti e Materiali: *Nota prot. 63042 del 19 giugno 2024;*
8. Ministero della Difesa, Comando Trasporti e Materiali: *Nota prot. 66486 del 28 giugno 2024;*
9. Ministero della Difesa, Comando Forze Operative Nord: *Nota pro. 49609 del 24 giugno 2024;*
10. Ministero della Difesa, Comando Forze Operative Nord: *Nota prot. 53104 del 5 luglio 2024;*
11. Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali: *Nota prot. 11813 dell'11 luglio 2024;*
12. Comune di Verona – Settore Pianificazione Urbanistica: *Nota prot. 260286 del 9 luglio 2024;*
13. Comune di Verona – Settore Patrimonio: *Nota prot. 259131 del 9 luglio 2024;*
14. Comune di Verona – Settore Pianificazione Urbanistica: *Nota prot. 260274 del 9 luglio 2024;*
15. Comune di Verona – Settore Strade Giardini Arredo Urbano: *Nota prot. 256521 dell'8 luglio 2024;*
16. Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Verona: *Nota prot. 15425 del 12 luglio 2024.*

• **ATTI INVIATI ENTRO IL 9 AGOSTO 2024:**

1. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali: *Nota prot. 22875 del 1° agosto 2024;*
2. Regione Veneto, EQ Sistemazioni idraulico forestali – coordinamento VR: *Nota prot. 304421 del 25 giugno 2024;*



3. Regione Veneto, Direzione Infrastrutture e Trasporti: *Nota prot. 405528 del 9 agosto 2024;*
4. Provincia di Verona, Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità Servizio SIT e Pianificazione: *Nota prot. 39635 del 18 luglio 2024;*
5. Autostrada A4 Brescia-Verona-Padova: *Nota prot. 44042 del 29 luglio 2024;*
6. Comune di Verona – Direzione Ambiente e Transizione Ecologica: *Nota prot. 254575 del 5 luglio 2024;*
7. Comune di San Martino Buonalbergo, Urbanistica Territorio e LLPP: *Nota del 23 luglio 2024;*
8. Comune di San Martino Buonalbergo: *Delibera di Consiglio Comunale n. 41 del 7 agosto 2024;*
9. Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta – *Nota prot. 6642 del 17 luglio 2024;*
10. Società Sol Gas Primari Srl: *Pec del 16 luglio 2024;*
11. Società Sol Gas Primari Srl: *Pec del 9 agosto 2024;*
12. Società V-Reti S.p.A.: *Nota del 6 agosto 2024.*

• **ATTI INVIATI SUCCESSIVAMENTE AL 9 AGOSTO 2024:**

1. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali: *Nota prot. 183883 del 10 ottobre 2024;*
2. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali: *Nota prot. 217652 del 27 novembre 2024;*
3. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali: *Decreto n. 9 del 13 gennaio 2025;*
4. Ministero della Difesa, Comando Forze Operative Nord: *Nota prot. 75341 del 2 ottobre 2024;*
5. Ministero della Difesa, Comando Trasporti e Materiali: *Nota prot. 90763 del 17 settembre 2024;*
6. Prefettura di Verona: *Nota prot. 84817 del 13 settembre 2024;*
7. Regione Veneto: *Delibera di Giunta Regionale n. 1256 del 5 novembre 2024;*



8. Comune di Verona – Settore Mobilità e Traffico: *Nota prot. 348870 del 24 settembre 2024;*
9. Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta: *Nota prot. 7463 del 12 agosto 2024;*
10. Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta: *Nota prot. 8537 del 19 settembre 2024;*
11. Società FiberCop S.p.A.: *Nota prot. 35872-P del 10 dicembre 2024;*
12. Società Sol Gas Primari Srl: *Pec del 22 novembre 2024;*
13. Società TIM S.p.A.: *Nota del 7 novembre 2024;*
14. ARPA Veneto: *Nota prot. 91564 del 9 ottobre 2024.*

Si rappresenta, infine che le seguenti Amministrazioni/Soggetti: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero della Difesa, Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Verona, Provincia di Verona, Comune di Verona, Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, Società Autostrade Brescia-Verona-Padova S.p.A., ARPA Veneto, TIM S.p.A., regolarmente convocati con nota del 25 giugno 2024, non hanno presenziato con i propri rappresentanti alla riunione di Conferenza del 16 luglio 2024, hanno tuttavia inviato successivamente agli atti della Conferenza di Servizi il proprio parere.

Azienda ULSS 9 Scaligera, Acque Veronesi S.c.a.R.L., E-distribuzione, regolarmente convocati con nota del 25 giugno 2024, non hanno presenziato con i propri rappresentanti alla riunione di Conferenza del 16 luglio 2024, né hanno inviato successivamente agli atti della Conferenza di Servizi il proprio parere.

Il presente documento, redatto in unica copia, è composto da n. 6 pagine.

Le note e i pareri inviati alla Direzione Investimenti progetti AV/AC e alla Segreteria della CdS sono depositati presso la medesima Segreteria.



**Allegati:**

1. Resoconto della Conferenza di Servizi del 16.07.2024

IL SEGRETARIO

Arch. Teresa Ciccone  
*Teresa Ciccone*

IL PRESIDENTE

Ing. Luigi De Amicis

*Luigi De Amicis*

Firmato da LUIGI DE  
AMICIS  
Data: il 10/02/2025  
alle 15:29:46 CET

**Infrastruttura Strategica di Interesse Nazionale ex Art. 1 Legge 21 dicembre 2001, n. 443**

**Linea Ferroviaria AV/AC Verona – Padova: 1^ Lotto Funzionale “Verona-Bivio  
Vicenza”**

**(Cup: J41E91000000009)**

**Variante Progettuale “Via Del Lavoro” (NV51 - IN11) derivante dal Recepimento delle Prescrizioni nn. 20, 54 E 55 della Delibera CIPE 84/2017, ex Art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e art. 1, comma 15, del D.L. 32/2019 e s.m.i., conformemente alla soluzione progettuale individuata con verbale di accordo del 17.06.2021**

**Verbale della seduta del 16 luglio 2024**

**Ing. Luigi De Amicis**

Buongiorno a tutti e grazie di aver partecipato a questa conferenza dei servizi per il progetto di quello che noi definiamo “Via del Lavoro”; questa conferenza dei servizi è gestita direttamente dalla RFI in qualità di soggetto aggiudicatore per effetto delle modifiche apportate dal cosiddetto decreto “sblocca cantieri”, convertito con modificazioni nella legge numero 55 del 2019, nonché dal decreto “Milleproroghe” numero 215 del 2023, convertito con modificazione, poi nella legge numero 18/2024. Per la realizzazione dell'intervento con DPCM del 16 aprile 2021 è stato nominato Commissario straordinario l'ingegner Vincenzo Macello, dirigente di RFI, ai sensi dell'articolo quattro, comma uno, del decreto legislativo 30/02/2019 e successive modifiche. Come noto, la conferenza di servizi per la valutazione dei progetti delle infrastrutture strategiche ha finalità istruttoria e ad essa non si applicano le disposizioni degli articoli 14 e seguenti della legge del 7 agosto 1990 numero 241 e successive modifiche ed integrazioni, ciò in conformità a quanto stabilito nell'articolo 165, comma 4, del decreto legislativo 163 del 2006, applicabile ai sensi dell'articolo 225 del decreto legislativo 30/06/2023, che prevede il regime transitorio per l'approvazione dei progetti relativi alle infrastrutture strategiche, come quella in oggetto. Per rappresentarvi la novità dall'incombenza amministrativa che RFI deve garantire, dobbiamo prendere a riferimento all'articolo 1, comma 15, del decreto legislativo 32/2019, il cosiddetto “sblocca cantieri”, come da ultimo modificato dalla legge 18 del 2024, di conversione del decreto legge 215/2023, secondo cui fino al 2024 le varianti da portare ai progetti definitivi approvati di infrastrutture strategiche, sia in sede di redazione del progetto esecutivo, sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore anche ai fini della localizzazione e, ove occorrente, previa convocazione da parte di quest'ultimo, della conferenza di servizi, qualora non superino del 50% il valore del progetto approvato. Pertanto, le varianti di ogni genere, localizzative sostanziali, non sostanziali o che richiedano l'utilizzo dei ribassi di gara, apportate in sede di redazione del progetto esecutivo o in fase di realizzazione delle opere, che non superino il 50% del valore progetto approvato dal CIPE, alla luce della citata normativa, sono approvate esclusivamente da RFI. Oggetto della presente conferenza di servizi è il progetto esecutivo della variante apportata al progetto definitivo della linea AV/AC Verona Padova, 1° Lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza, approvato con la

delibera del Cipe numero 84 del 2017. Il progetto è stato elaborato dal General Contractor, il consorzio Iricav Due. L'intervento risulta inserito tra gli investimenti del PNRR, con la conseguente stringente tempistica per l'ultimazione dei lavori, come noto fissata a giugno 2026. In data 17 giugno 2021 è stato sottoscritto il verbale di accordo tra la Regione del Veneto, il Comune di San Martino Buon Albergo, Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, il consorzio Iricav Due, il MIMS (Direzione generale per le concessioni autostradali) e RFI, in cui è stata individuata la soluzione progettuale migliorativa per dare attuazione alla prescrizione numero 20 dell'allegato 1 alla delibera CIPE numero 84 del 2017.

Al fine quindi di ottemperare alle prescrizioni numero 54 e 55 di cui alla delibera CIPE, nonché di ottemperare alla citata prescrizione numero 20, secondo la soluzione progettuale individuata nel predetto verbale di accordo del 17/06/2021, si è reso necessario apportare una variante rilevante sotto il profilo localizzativo al progetto definitivo. Per la variante, che sarà illustrata dal progettista, in recepimento delle prescrizioni numero 20, 54 e 55, di cui all'allegato 1 della delibera CIPE 84/2017, considerato che l'intervento si pone al di fuori del cosiddetto corridoio individuato in sede di approvazione del progetto, ai fini urbanistici, occorre il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione ai fini della localizzazione delle opere medesime in variante agli strumenti urbanistici vigenti adottati, oltre che l'acquisizione del pronunciamento di tutte le amministrazioni competenti e dei soggetti gestori dei servizi interferenti.

Sotto il profilo della cronologia degli atti adottati per la presente Conferenza, si specifica che:

- ✓ il 13/05/2024 il Consorzio IRICAV DUE ha chiesto a RFI la convocazione della Conferenza di Servizi;
- ✓ il progetto esecutivo della variante è stato inviato da IRICAV DUE con nota del 06/06/2024, a tutte le Amministrazioni/Enti convocati in Conferenza di Servizi e la data ultima di ricezione dello stesso è assunta al 10/06/2024;
- ✓ l'avviso di avvio del procedimento volto alla Dichiarazione di Pubblica Utilità (che conseguirà con l'approvazione del progetto esecutivo della variante a cura del sottoscritto Responsabile Progetti AV/AC della Direzione Investimenti) è stato pubblicato, ai sensi del combinato disposto dell'art. 169, comma 6, e dell'art. 166, comma 2, del D.Lgs. 163/2006, su un quotidiano a diffusione nazionale "La Repubblica" e uno a diffusione locale "L'Arena di Verona" in data 4 luglio 2024 per cui da tale data decorre il termine perentorio di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni da parte delle ditte interessate dalle procedure espropriative e/o asservitive;
- ✓ la riunione odierna è stata convocata con nota del 25 giugno 2024 dal sottoscritto, Direttore Investimenti Progetti AV/AC, che la Presiede;
- ✓ in data 1° luglio 2024 la Conferenza di Servizi è stata resa nota ai terzi con avviso pubblicato sul sito internet di RFI avviso altresì inviato alla Regione Veneto con nota del 25 giugno 2024 per l'inserimento nel proprio sito internet per la medesima finalità;
- ✓ dal 10 giugno decorre il termine perentorio di 60 giorni per le pronunce delle Amministrazioni interessate, ai sensi dell'art. 168, commi 2 e 4, del decreto legislativo sopra citato, per cui le stesse nel caso in cui non abbiano provveduto in data odierna a darne lettura nell'intervento riservato, ovvero non siano state trasmesse mediante pec,

potranno far pervenire, al seguente indirizzo di posta elettronica certificata *segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it*, alla attenzione della Segreteria della Conferenza – le cui funzioni sono svolte dall' Arch. Teresa Ciccone della SO Autorizzazioni, Ambiente e Territorio – i propri pareri ed assensi entro e non oltre il 9 agosto 2024.

Grazie per l'attenzione ripasso la parola all'Architetto Teresa Ciccone per il proseguimento della Conferenza, grazie.

### **Arch. Teresa Ciccone**

Grazie Presidente. Prima di proseguire vorrei dare il benvenuto al dottor geologo Di Gianfrancesco del MASE. Ho visto che si è collegato qualche minuto dopo.

### **Dott. Geolog. Carlo Di Gianfrancesco - MASE**

Buongiorno a tutti.

### **Arch. Teresa Ciccone**

Buongiorno, ci risentiamo più tardi per l'intervento. Adesso proseguo elencando i documenti inviati agli atti della conferenza, grazie. Voglio dare evidenza ai partecipanti alla riunione che alla data odierna sono stati inviati agli atti della conferenza i seguenti documenti:

- con nota del 19 giugno 2024 il Ministero della Difesa – Comando Trasporti e Materiali - ha comunicato di essere delegato ad esprimere il parere per conto dell'A.D. solo in caso di Conferenza di Servizi indette dalle Strutture centrali e periferiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Società RFI per i programmi di soppressione dei passaggi a livello e di demandare l'emissione del parere in merito al progetto al Comando Forze Operative Nord, competente per territorio, al termine dell'istruttoria condotta dagli Organi tecnici delle Forze Armate;
- con nota del 21 giugno 2024 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, verificata la completezza della documentazione progettuale trasmessa, ha comunicato la procedibilità dell'istanza ai fini dei compiti istruttori di competenza della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, chiedendo di esprimersi in ordine alla sostanzialità delle varianti in oggetto, ai fini dell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la rinnovazione della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 167, comma 7 del D.lgs. 163/2006;
- con nota del 24 giugno 2024 il Ministero della Difesa – Comando Forze Operative Nord – ai fini della completezza dell'istruttoria, ha trasmesso ai reparti competenti, interni al medesimo Ministero, la nota di convocazione della Conferenza di Servizi odierna, nonché i pareri resi in sede dei precedenti iter autorizzativi, intervenuti sul 1° Lotto Funzionale in argomento;
- con nota del 28 giugno 2024 il Ministero della Difesa – Comando Trasporti e Materiali - ha comunicato che, ai sensi di quanto previsto dall'art. 334 D.Lgs. n.66/2010, alla Conferenza di servizi parteciperà il Comando Forze Operative Nord, tenendo informato lo scrivente, al termine dell'istruttoria condotta con gli Organi tecnici delle Forze Armate;

- con nota del 1° luglio 2024 il Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano di Ripresa e Resilienza – ha comunicato che *la Soprintendenza ABAP potrà partecipare alla seduta della Conferenza di Servizi in oggetto del 16.07.2024 a fini istruttori anche in rappresentanza della Scrivente (...)*, avendo poi cura di trasmettere alla Scrivente il proprio parere istruttorio entro il 21 luglio p.v.. La Soprintendenza Speciale per il Piano di Ripresa e Resilienza ha altresì richiesto ai Servizi II e III della Direzione generale di trasmettere il proprio contributo istruttorio entro 3 giorni dal ricevimento delle valutazioni della competente Soprintendenza ABAP;
- con nota del 2 luglio 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto - Direzione Generale Per Le Strade E La Sicurezza Delle Infrastrutture Stradali – ha informato il Consorzio Iricav Due che, in caso di interferenza con strade di interesse nazionale in gestione ad ANAS S.p.A., è chiamata ad esprimersi, la medesima società e non la Direzione generale del Ministero; il Consorzio Iricav Due, con nota dell'11 luglio 2024, ha fornito pronto riscontro rappresentando che il progetto di variante in esame non presenta interferenze con strade di interesse nazionale in gestione ad ANAS S.p.A.;
- con nota del 5 luglio 2024 il Ministero della Difesa – Comando Forze Operative Nord – ha comunicato al 5° Reparto Infrastrutture del medesimo Ministero (Organo tecnico), che, ove nulla contro da parte del Dipartimento delle Infrastrutture, parteciperà alla Conferenza di Servizi;
- con nota dell'8 luglio 2024 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ha richiamato la nota del 21 giugno 2024 nella quale comunicava la procedibilità dell'istanza ai fini dei compiti istruttori di competenza della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, dimostrandosi attivo nel fornire gli esiti della predetta istruttoria;
- con nota dell'8 luglio 2024 il Ministero della Cultura – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza – ha trasmesso alla Soprintendenza per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza parere endoprocedimentale favorevole alla variante in oggetto, comunicando di non ritenere necessaria la partecipazione alla conferenza odierna;
- con nota dell'8 luglio 2024 il Comune di Verona – Strade Giardini Arredo Urbano – ha espresso parere favorevole all'intervento avanzando alcune richieste progettuali;
- con nota del 9 luglio 2024 il Comune di Verona – Direzione Patrimonio – ha precisato che, esaminato, in particolare, l'elaborato progettuale “Elenco ditte”, non risultano indicate, e quindi interessate dalla succitata variante, particelle di proprietà del Comune di Verona; lo stesso ha inoltre segnalato refusi nella codifica di alcuni elaborati, chiedendo dunque di effettuare una verifica degli stessi, specialmente nell'ipotesi in cui risultassero presenti aree di proprietà comunali; il General Contractor Iricav Due, in data 11 luglio 2024, ha fornito riscontro alla presente nota confermando la correttezza degli elaborati menzionati e che il procedimento in essere non interessa aree di proprietà del Comune di Verona;
- con nota del 9 luglio 2024 il Comune di Verona – Pianificazione Urbanistica - ha comunicato a RFI che, per quanto attiene la localizzazione urbanistica, si può ritenere una sostanziale conformità al Piano degli Interventi. Pertanto, ha espresso nulla osta alla realizzazione delle opere;

- con nota del 9 luglio 2024 il Comune di Verona – Pianificazione Urbanistica – ha precisato, al Consorzio Iricav Due e a RFI, che le procedure previste per le autorizzazioni necessarie ex art. 168, comma 2, D Lgs 12 aprile 2006 n. 163, saranno inviate direttamente dalle Strutture comunali competenti. Per quanto attiene l'autorizzazione necessaria alla localizzazione urbanistica, ha ribadito che si può ritenere una sostanziale conformità al Piano degli Interventi. Pertanto, ha confermato il nulla osta alla realizzazione delle opere;
- con nota dell'11 luglio 2024 l'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, rilevando che l'area interessata non ricade in aree classificate a pericolosità idraulica dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e che l'intervento non risulta in contrasto con i contenuti del Piano di gestione delle Acque, ha espresso parere favorevole all'intervento;
- con nota dell'11 luglio 2024 il Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano di Ripresa e Resilienza – considerato che la variante localizzativa non ricade in aree sottoposte a tutela di cui alla Parte III del D.lgs. 42/2004 e considerato che nel corso delle indagini archeologiche preventive e dell'assistenza cautelativa svolta contestualmente all'esecuzione dei lavori, non sono emerse evidenze archeologiche, ha espresso parere favorevole alla variante in oggetto;
- con nota del 12 luglio 2024 il Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Verona ha comunicato che, dalla descrizione dei lavori oggetto della conferenza stessa, non si rilevano aspetti di competenza dello stesso Comando, pertanto non prenderà parte all'odierna seduta.

Vi ringrazio per la cortese attenzione, e procediamo con l'apertura dei lavori della Conferenza rammentandovi che, lo svolgimento degli stessi in modalità telematica, comporta che tutti gli interventi delle persone che vi partecipano, a vario titolo, sono oggetto di registrazione.

Cedo pertanto la parola ai rappresentanti del General Contractor IRICAV DUE per l'illustrazione del progetto esecutivo della variante in recepimento delle prescrizioni n. 20, 54 e 55 di cui alla delibera CIPE 84/2017, a seguito del Verbale di Accordo del 17/06/2021.

Il Consorzio, ove dovesse occorrere, si avvarrà del supporto di specialisti per le varie tematiche che dovessero venire in rilievo anche a seguito di eventuali richieste di chiarimenti tecnici da parte delle Amministrazioni/Enti interessati. Invito chi vuole prendere la parola a iniziare con l'illustrazione del progetto.

### **Alberto Lavorato – Iricav Due**

Buongiorno, ho preparato una presentazione del progetto dell'interconnessione che adesso condivido. Partiamo dal recepimento della prescrizione numero 20 della delibera CIPE 84 del 2017; la prescrizione recitava: “nel Comune di San Martino Buon Albergo, sopraelevare, in corrispondenza della rotatoria di Viale del Lavoro/tangenziale Est, con l'innesto di via Pontara Sandri le corsie del raccordo autostradale, in modo che possano attraversare la rotonda in sede propria, lasciando alla rotonda il compito di regolare maggiormente il traffico locale, senza interferenza di quello diretto o proveniente dal casello autostradale o dalla tangenziale sud di Verona. Successivamente a questa prescrizione c'è stato un accordo tra la Regione Veneto e il

Comune di San Martino Buon Albergo, Autostrada Brescia Padova, Consorzio Iricav, Ministero delle Infrastrutture e RFI, per rispondere alla prescrizione numero 20 e sancire, diciamo uno schema funzionale, con un inserimento di una tipologia di svincolo. Quindi, si è individuata questa tipologia, inserimento a nord e a sud dell'accordo autostradale di Verona Est di due rotatorie, realizzazione di un'asse di collegamento tra la rotatoria nord e la rotatoria a sud che scavalca raccordo autostradale tramite un cavalcavia con annessa pista ciclabile, ricucitura con le piste ciclopedonali esistenti, eliminazione della rotatoria esistente con adeguamento della sede dell'accordo autostradale che viene mantenuta a raso con medesima sezione tipo a due corsie per senso di marcia e riconfigurazione delle corsie di immissione e uscita dei collegamenti con il nuovo sistema di svincolo di Via del Lavoro. Questa planimetria con lo schema funzionale del raccordo, è inserita appunto nel verbale di accordo del 2021; come avevamo detto prima due rotatorie, che sono individuate con due cerchi verdi. Quella a Nord è collegato con Via del lavoro e la rotatoria a sud è collegata con via Pontara Sandri. Viene dismessa la rotatoria esistente e viene riqualificato, con un unico rettilineo, il raccordo autostradale di Verona Est. Da questo raccordo partono sia le rampe di uscita che di immissione in entrambe le carreggiate; per garantire tutte le direzioni le due rotatorie vengono collegate con un cavalcavia che scavalca il raccordo autostradale. L'intervento prevede anche la riqualificazione di via Pontara Sandri con l'inserimento di una pista ciclabile individuata in questo grafico con il colore viola, che nello schema iniziale prevedeva lo scavalco del cavalcavia. Il progetto che vi è stato fornito a base di questa conferenza di servizi recepisce le tre prescrizioni Cipe precedentemente citate. La prima è la n. 20, la seconda è la n. 54 “prevedere se è possibile in corrispondenza del tratto, un affiancamento al raccordo autostradale di Verona Est sistemi di protezione della linea ferroviaria, differenti dalle barriere di sicurezza stradale di classe superiore a quella richiesta dalla normativa”; la n. 55 “prevedere in corrispondenza del tratto in dismissione dell'innesto sul raccordo autostradale di Verona est, adeguati interventi di segnaletica sulla piattaforma del raccordo autostradale per il ripristino della continuità della sezione trasversale, recuperando dall'attuale sezione stradale allargata solo una piazzola di sosta”.

Allora vediamo nei due stralci planimetrici le proposte per rispondere alle due prescrizioni. La prima prevede sia la barriera di sicurezza stradale H4 bordo laterale nella nuova configurazione del raccordo autostradale, in prossimità dello svincolo di Via del Lavoro, sulla destra e oltre alla barriera, anche l'interposizione della duna. Nella prescrizione numero 55, il riutilizzo delle aree, diciamo marginali del raccordo autostradale di Verona Est, con inserimento sia di una piazzola che di una piazzola tecnica per la manutenzione e la gestione del pannello a messaggio variabile, che si configura come riconfigurazione del pannello PMV esistente. Questa è la planimetria di progetto dell'interconnessione di Via del Lavoro, dov' è sviluppata nel dettaglio la progettazione stradale. Come accennavo prima, la rotatoria a Nord diciamo si collega con Via del Lavoro, subito dopo l'attraversamento idraulico e prevede un ramo di svincolo con una pista bidirezionale che collega le due rotatorie, sovrappassa il raccordo e arriva nella rotatoria di Via Pontara Sandri. Le due rotatorie garantiscono l'interconnessione con le rampe d'immissione in direzione casello e le rampe d'immissione in direzione Verona Nord, oltre anche alle due rampe d'uscita. Chi proviene da

Verona Nord e ha intenzione di andare su Via del Lavoro, esce tramite la rotatoria e l'interconnessione con le due rotatorie può andare a Via del Lavoro, e ugualmente chi arriva dal casello, uscendo, può andare sia su Via del Lavoro o andare in Via Pontara Sandri. Questo intervento si inserisce all'inizio della galleria ferroviaria. Noi l'abbiamo identificata come la GA01, mentre a sinistra abbiamo la trincea ferroviaria; questo elemento rettangolare è una sottostazione elettrica, la FA03. Questo è il prolungamento di Via Pontara Sandri e la rappresentazione di dettaglio del progetto; come vedete abbiamo allargato la sede stradale verso Nord, in Via Pontara Sandri, in questa zona, e in quest'altra ci siamo allargati verso Nord Est, in quanto nella parte a Sud c'era una conformazione orografica più impegnativa. È stata riposizionata nella sede storica la fossa Zenobria. Qui elencati ci sono i rami di svincolo e gli assi stradali e tutte le connessioni con le varie direzioni e le varie viabilità. La rampa bidirezionale è conforme al DM del 2006 per le intersezioni stradali, è formata da due corsie da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m. La medesima sezione prosegue anche sul cavalcavia e i due marciapiedi presenti sono due marciapiedi di tipo tecnologico. Il raccordo autostradale di Verona Est rispetta il DM/2001, è una categoria B, le corsie sono 3,50 m e le banchine laterali sono da 1,50 m, così come quelle esistenti. Qui abbiamo l'asse della rotatoria di Via del Lavoro che è una categoria urbana con corsia da 3,50 m e banchina da 1 m; in questa slide sono rappresentati gli assi S1AS04 e S1AS05, tra la rotatoria di Via Pontara Sandri Sud e Via Pontara Sandri Nord.

Qui abbiamo una soluzione con una strada, secondo il DM del 2001, con corsia 2,75 m e banchine 0,5 m, affiancate da una pista ciclopedonale con una larghezza di 2,65 m e un cordolo di separazione tra la sede veicolare e la sede ciclabile di 50 cm.

La rotatoria ha un anello asfaltato di 6 m e una banchina di 1 m per lato e un diametro esterno di 50 m. Le rotatorie sono le stesse. Nella rotatoria, quella a Sud, che si accorda con Via Pontara Sandri è stata inserita una connessione con la pista ciclabile e quindi si prevede un allargamento per la sua continuità. Le rampe d'ingresso sono di larghezza, 6 m e sono composte da 4 m, per la corsia, più 1 m di banchina per lato. In questa slide vengono riportate nel dettaglio le piste ciclabili che hanno un colore rosa; in Via Pontara Sandri iniziano in corrispondenza del distributore di carburante e proseguono fino alla rotatoria con un attraversamento e poi proseguono lungo Via Pontara Sandri sul lato verso Nord-Est. La pista ciclabile si collega a un percorso ciclopedonale presente lungo l'argine della fossa Rosella, dove il Comune di San Martino Buonalbergo sta prevedendo uno scavalco, sempre di tipo ciclopedonale. La continuità con la pista ciclabile verso fossa Rosella permette il collegamento al nuovo sviluppo urbanistico delle Case Nuove previsto nei piani urbanistici del comune di

San Martino Buonalbergo. Nel dettaglio, vediamo la pista ciclabile con la configurazione di larghezza 2,65 m e il cordolo di separazione. In questa immagine viene rappresentato il profilo del cavalcavia con una luce in corrispondenza del raccordo autostradale di 45 m e con lunghezza delle campate laterali da 35 m e 37 m e due campate in prossimità delle spalle di 25 m. Ha una larghezza leggermente variabile in curva per garantire la visibilità per l'arresto. Ha un impalcato di struttura mista in quanto abbiamo una trave in acciaio, una soletta in calcestruzzo. Per garantire la funzionalità stradale e i pochi spazi fisici presenti, tra via Pontara Sandri e il raccordo autostradale, sono stati inseriti dei muri di contenimento per avvicinare il più

possibile sia la rampa bidirezionale che arriva dal cavalcavia e sia le rampe di ingresso e uscita che provengono dal raccordo. I muri, parzialmente sono su fondazione diretta, mentre quando aumenta l'altezza sono su fondazioni profonde, quindi su pali. Sono stati progettati anche gli interventi relativi allo smaltimento dell'acqua. Abbiamo due tipologie di fossi di raccolta, abbiamo fossi in terra e fossi parzialmente rivestiti. Le zone di competenza dell'interconnessione, con raccordo autostradale, hanno un fosso di tipo chiuso, quindi un rivestimento in calcestruzzo, perché si prevede il trattamento della prima pioggia. Ovviamente anche l'acqua del cavalcavia viene raccolta con dei pluviali. Sono previsti nelle zone intercluse dello svincolo, aree destinate alla laminazione; scaricano con una portata laminata secondo i parametri stabiliti dalla norma di 5 litri/sha nella fossa Rosella, sia quello a Nord che quello a Sud. La laminazione invece lungo la Via Pontara Sandri avviene lungo i fossi di guardia della strada stessa. Qui abbiamo dei tipologici per la realizzazione delle cosiddette "bocche tarate", quindi le bocche degli scarichi controllati nelle portate.

Questo è un tipologico di impianto di disoleatura e di sabbiatura, previsto nelle rampe di uscita e di immissione del raccordo, in quanto il volume di traffico è sensibile. L'intervento si inseriva in un ambito, diciamo già compromesso e perché c'era una precedente cava e la fossa Zenobria, che era stata dismessa ma ancora presente nelle planimetrie catastali, aveva perso la sua continuità. Quindi è stata prevista la continuità della fossa Zenobria, da questo manufatto, in un tratto parallelo alla trincea ferroviaria, perché la fossa Zenobria nella sezione originale, attraversava la trincea e ovviamente era interferente con la trincea ferroviaria. Questo primo tratto si inserisce in un tratto già intubato che è nel tratto frontale dell'impianto di erogazione carburante, presente lungo Via Pontara Sandri e poi a valle di questo erogatore di carburante, la fossa Zenobria continua ad avere un percorso a cielo aperto. Un tratto intubato in corrispondenza dei muri di sostegno che vi avevo accennato dato che gli spazi sono molto ristretti, poi ritorna a con la sezione a trapezio intubata sotto la rotatoria, per poi andare a scaricare sulla fossa Rosella. Si è cercato di collocare la fossa Zenobria il più possibile nel medesimo sedime demaniale presente nei documenti catastali. In questa slide vediamo l'individuazione delle opere a Verde: abbiamo un filare di mascheramento, nel rilevato a Nord, abbiamo interventi di macchie arbustive nelle aree tra la F03 e l'interconnessione e abbiamo una formazione arbustiva tra la ferrovia e il raccordo autostradale. Io vi ringrazio per l'attenzione e se ci sono chiarimenti sono a disposizione.

### **Arch. Teresa Ciccone**

Grazie, terminata l'illustrazione del progetto della variante, possiamo passare agli interventi delle amministrazioni presenti chiamate ad esprimersi sul progetto medesimo, Per quanto di rispettiva competenza, secondo l'ordine di invito. Si precisa che le seguenti amministrazioni e soggetti, Provincia di Verona, Autostrada Brescia, Verona Vicenza, Padova, Arpa Veneto, AUSSL 9 Scaligera, E- distribuzione, TIM, Acque Veronesi, regolarmente convocati con nota del 25 giugno 2024, non sono presenti all'odierna riunione. Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il Ministero della Difesa, il Ministero della Cultura, il Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Verona, il Comune di Verona, Autorità di Bacino distrettuale delle

Alpi Orientali, ancorché non presenti, hanno inviato le note precedentemente sintetizzate. Dunque, invito per primo il dottor Geologo Carlo Di Gianfrancesco del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, prego.

**Dott. Geolog. Carlo Di Gianfrancesco - MASE**

Buongiorno, allora come abbiamo ben illustrato e richiamato gli atti da noi precedentemente trasmessi e anche da processo che è stato avviato presso questo Ministero, attualmente l'attività istruttoria è in corso presso la Commissione VIA. Al momento sapete che è in corso la rinnovazione della Commissione, ma comunque entro i tempi di norma invieremo le valutazioni sul progetto che è stato trasmesso, come da voi richiamato in premessa. Non ho nulla da aggiungere in questa fase, grazie.

**Arch. Teresa Ciccone**

Dunque, procediamo con la dottoressa Giulia Lupo, funzionario amministrativo della Prefettura Ufficio territoriale del Governo di Verona nel Ministero dell'Interno.

**Dott.ssa Giulia Lupo – Prefettura Vicenza**

Buongiorno, aggiungo che appunto, non si rilevano profili di competenza; tuttavia, eventuali problematiche che possono interessare l'ordine pubblico saranno oggetto di valutazione nell'ambito del Comitato di ordine e sicurezza pubblica. E quindi verrà chiaramente fatta per venire poi una nota entro i termini previsti.

**Arch. Teresa Ciccone**

Va benissimo, la ringrazio. Dunque, proseguiamo con l'ingegner Simone Zanini della Regione Veneto, Direttore dell'unità organizzativa autostrade e infrastrutture e delegato in qualità di rappresentante unico di Regione Veneto.

**Ing. Simone Zanini – Regione Veneto**

Buongiorno a tutti, io sono stato delegato come rappresentante unico della Regione per espressione del parere di questa Conferenza di Servizi, pertanto abbiamo richiesto il parere alle diverse strutture che potevano avere delle relazioni; al momento sono arrivate alcune risposte, quindi ci riserviamo di inviare il pacchetto completo entro la scadenza della conferenza. Quello che posso dire è che sui pareri acquisiti oggi non ci sono motivi ostativi alla realizzazione degli interventi, anche perché alcune strutture hanno rilevato la non competenza ad esprimere il parere su questo tipo di variante. Dal punto di vista meramente infrastrutturale, essendo noi una struttura tecnica che si occupa di strade, per quanto non siano infrastrutture in gestione di Regione Veneto, comunque il parere dal punto di vista prettamente stradale è favorevole. Ci riserviamo quindi di inviare entro i termini di conferenza il parere definitivo, comprensivo di tutti i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria.

**Arch. Teresa Ciccone**

Vi ricordo dovrà essere emessa una delibera di giunta ai fini dell'intesa per la localizzazione.

**Ing. Simone Zanini – Regione Veneto**

Sì, lo sappiamo.

**Arch. Teresa Ciccone**

Perfetto grazie, dunque proseguiamo con il Dottor Giulio Furlani, Sindaco del Comune di San Martino Buonalbergo.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Buongiorno a tutti, innanzitutto ringrazio di questa variante, spero che venga accolta in quanto per il nostro territorio è un nodo molto cruciale lo svincolo di Verona Est. Siamo alla porta di Verona; pertanto, in una situazione molto delicata di traffico e questa soluzione ci appare molto migliorativa e permetterebbe sicuramente uno svincolo per entrata ed uscita dei veicoli sul raccordo del casello di Verona Est, molto frequentato, nonché anche la sistemazione, al sud di via Pontara Sandri, che ad oggi, con tutti gli interventi in corso da parte di IRICAV Due per realizzazione del tratto della TAV nel nostro territorio, ha creato delle criticità, ma insomma, con questa soluzione sicuramente vengono risolte. Noi avremmo alcune osservazioni molto semplici, volevamo capire eventualmente le tempistiche per fare queste osservazioni e modalità, se va bene una lettera da parte del sindaco o dell'Ufficio, come ha fatto il Comune di Verona o altri, oppure se serve una delibera per fare queste osservazioni molto semplici, le enuncio lo stesso e poi le formalizzeremo. L'altra cosa, siccome ho saputo alcuni privati hanno terreni in prossimità di questi interventi, se anche loro possono fare delle osservazioni o se devono passare tramite comune e noi ci facciamo portavoce o meramente tramite un passaggio di protocollazione le inviano a noi e noi dopo facciamo il pacchetto unico da inviare a voi.

**Arch. Teresa Ciccone**

Allora, per quanto riguarda le osservazioni da parte dei settori interni al Comune di San Martino Buonalbergo, possono pervenire tramite nota, appunto, come già fatto per il Comune di Verona, alla pec della segreteria della conferenza di servizi. Alla fine, poi, dovrà essere fatta una delibera di consiglio comunale, trattandosi di una variante localizzativa che raccolga appunto tutte le osservazioni; quindi, abbiamo bisogno di un provvedimento finale che sia messo sotto forma di delibera di Consiglio. Penso che questo lei già lo sappia.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Sì, l'abbiamo fatto due anni fa. All'interno di quella delibera eventualmente ci saranno anche eventuali osservazioni da parte dei privati?

**Arch. Teresa Ciccone**

Allora, per quanto riguarda i privati c'è un discorso differente, perché non so se lei abbia ascoltato il discorso della Conferenza all'inizio, il Presidente ha elencato appunto che l'avviso volto al procedimento di dichiarazione di pubblica utilità è stato pubblicato sui quotidiani a diffusione nazionale locale il 4 luglio, per cui da questa data decorre il termine di 60 giorni per presentare osservazioni da parte delle ditte interessate dalle procedure espropriative o asservitive. Lì è indicata la pec alla quale il privato può appunto presentare le osservazioni dal 4 luglio. Ovviamente, decorso questo termine di 60 giorni, le osservazioni vengono valutate, verrà fatta una relazione sulla pubblicizzazione e vengono esaminate nell'ambito di questa relazione, da parte dei progettisti con il supporto di Italferr.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Quindi in quella sede verranno contro dedotte, ok. Invece, per quanto riguarda le nostre, appunto, le raccogliamo dai vari settori e con una delibera di Consiglio.

**Arch. Teresa Ciccone**

Sì, esatto. Allora il termine glielo ripeto 9 agosto, perché si considerano 60 giorni dalla data di ultima ricezione della documentazione, appunto trasmessa da General Contractor.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

E invece se le osservazioni le faccio qui in diretta, non hanno nessuna valenza?

**Arch. Teresa Ciccone**

No, lei può comunque in questa sede presentare le sue osservazioni e possiamo ovviamente risponderle. Interverranno i tecnici del General contractor, che possono risolverle qualche dubbio; quindi, serve anche per questo la seduta della conferenza.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Eh, mi scuso ma è la prima volta che partecipo a conferenze di servizi così importanti. Soprattutto per il nostro territorio sono abituato a quelle più facili e meno importanti, inteso come coinvolgimento.

**Arch. Teresa Ciccone**

Mi scusi sindaco, il Presidente voleva fare un piccolo intervento.

**Ing. Luigi De Amicis**

Sì, volevo fare un intervento. Intanto do il benvenuto al sindaco della nuovissima amministrazione. Volevo fare questa precisazione proprio per il sindaco che è nuovo, ma vale in generale. Le osservazioni, noi le valutiamo, quindi se è possibile, come diceva l'architetto Ciccone, le valutiamo in questa sede. Ma quando sono tecniche diventa complicato.

Noi siamo disponibili, soprattutto tramite il consorzio IRICAV Due, a incontrarci con i vostri tecnici per valutarle di volta in volta. Le osservazioni vengono valutate sia in termini di possibilità tecnica, ma anche in termini di possibilità economica e soprattutto giuridica, cioè questa è una variante che deve recepire già un'osservazione e una prescrizione fatta a suo tempo dal comune e quindi raccolta nel verbale che tutti conosciamo. Quindi le osservazioni devono essere attinenti all'oggetto e noi verificheremo se lo sono. Se non lo fossero, si configurerebbero come ulteriori opere e quindi diventerebbero delle opere compensative che, come tutti sappiamo, sono state già assegnate, condivise e viste nell'ambito dello Stato - Regione, fatto a suo tempo. Ecco, questa è una precisazione che voglio fare perché stiamo già facendo diverse conferenze di servizi dove a volte le osservazioni non sono pertinenti all'oggetto, probabilmente non è il caso suo sindaco, anzi, diciamo io qualche cosa ho già visto e le vostre osservazioni dovrebbero essere pertinenti all'oggetto stesso. Però mi è capitato anche in altre conferenze di servizi dove c'è la tendenza di inserire delle nuove opere, che di norma non sono pertinenti con l'oggetto della conferenza dei servizi, essendo peraltro il costo a vita intera del progetto ormai chiuso da tempo. Ovviamente noi le osservazioni le vedremo tutte puntualmente e daremo una risposta, grazie mille.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Grazie Presidente, quindi procedo. Partiamo da quelle un po' più facili di cui ho avuto già una risposta, praticamente le barriere di mascheramento di questo raccordo, che comunque è abbastanza importante anche a livello d'impatto, sono previste? Anche le barriere fonoassorbenti, soprattutto nel lato autostradale, che praticamente proteggano il quartiere di case nuove che è a sud, nel senso che, nella penultima slide avevo visto che tra il tratto d'innesto tra l'autostrada e la galleria della TAV era prevista una fascia di barriere fonoassorbenti. Volevo capire se sono solo arbusti, oppure sono anche previste delle barriere fonoassorbenti fisiche. La seconda osservazione riguarda le due aree a nord e a sud di raccolta delle acque meteoriche, appunto degli svincoli della rotatoria; di chi resteranno di proprietà? Mi pare di aver capito che forse verranno cedute al comune e di conseguenza poi ne avrà anche il compito della manutenzione. Eventualmente, se ci fosse questa ipotesi, cosa si potrebbe fare? Ad esempio, si potrebbe installare una pannellatura fotovoltaica o altre soluzioni al fine di avere un minimo di redditività per assorbire il costo di manutenzione, perché sarebbero ulteriori costi per l'ente. Anche il semplice taglio, la pulizia, mantenere in ordine, perché potrebbe essere anche un ricettacolo di abbandono di rifiuti. Per quanto riguarda Pontara Sandri, non abbiamo osservazioni perché l'allargamento della pista ciclabile va benissimo. L'altra osservazione era relativamente alla rotonda a Nord. Nell'angolo che c'è tra la rotonda a Nord e il tratto d'innesto dell'autostrada e la fossa Rosella esiste un accordo pubblico-privato tra il comune e una ditta; potrebbe essere valutabile spostare leggermente a nord questa rotonda al fine di non compromettere lo sviluppo di quest'area? È ferma lì da molti anni, appunto perché è interessata dai lavori della Tav e dai futuri lavori. Pertanto, insomma, questa sarebbe una soluzione un po' più tecnica, che permetterebbe una mediazione tra tutto l'intervento che comunque è molto riqualificante per il nostro territorio. Queste erano le tre osservazioni. Dunque, le barriere lato sud della tangenziale, verso i quartieri nuovi, se siano fonoassorbenti o semplici piantumazioni, il tema della gestione delle due aree di

laminazione, chi le debba gestire e come, capire se si possa prevedere qualcosa all'interno e infine, lo spostamento della rotonda a Nord. Ringraziamo tutti per la collaborazione.

**Arch. Teresa Ciccone**

Grazie. Invito i tecnici del consorzio Iricav Due a riscontrare le richieste del sindaco.

**Alberto Levorato – Iricav Due**

Non sono previste barriere acustiche, prima mi riferivo al filare arboreo lungo il rilevato diciamo di approccio al cavalcavia. Poi per quanto riguarda le aree verdi, gli aspetti patrimoniali e gestionali non posso dare una risposta sul dopo.

**Francesca Baiocco – Iricav Due**

Scusa Alberto, sono Baiocco Francesca, sempre del Consorzio, se non sbaglio però c'è una prescrizione della delibera CIPE 84/2017, la quale prevede che le aree che ospitano gli interventi di mitigazione che non sono in proprietà delle ferrovie, vengano trasferite all'amministrazione comunale in cui le stesse ricadono.

**Ing. Luigi De Amicis**

Sì, grazie Francesca, volevo rispondere al Sindaco. Allora, verificato il filare di alberi, queste sono mitigazioni che nel progetto della Verona-bivio Vicenza, cosiddette “compensazioni a verde”, già assentite dal Ministero dell'Ambiente, che quindi vengono realizzate appunto per mitigare quanto possibile l'impatto prodotto dalla linea ferroviaria. Come rappresentato dalla dottoressa Baiocco, sicuramente c'è una prescrizione che prevede che tutte le opere da destinare a terzi, che non siano ferroviarie, verranno trasferite in patrimonio ai terzi, i quali ne dovranno curare anche la manutenzione. Per quanto riguarda invece la rotonda, questa è una di quelle cose che ha necessità di essere verificata con il Consorzio e spiego anche il motivo, un po' a beneficio di tutti. Qui noi acquisiamo delle aree e quindi andremo anche ad intervenire con la pubblica utilità; quindi, dobbiamo verificare che questo spostamento permetta di continuare a realizzare l'opera all'interno delle aree che sono già state indicate nell'esproprio. Perché se è così rientrano in quelle modifiche che sono pertinenti e che quindi definiamo modifiche nel passaggio tra progetto definitivo al progetto esecutivo contrattuale; quindi adesso faremo le nostre verifiche. Se serve Sindaco, magari ci interfacciamo con i vostri tecnici per verificare. Stessa cosa sulla parte delle acque, che è più di dettaglio; quindi, adesso facciamo una verifica; nell'immediato sarebbe complesso e soprattutto rischieremmo di commettere degli errori nella verifica. Quindi le faremo avere comunicazione da parte dei tecnici del Consorzio se queste sue richieste sono recepitibili a livello tecnico, in quanto sono comunque pertinenti perché riguardano l'oggetto che stiamo portando in approvazione.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Quindi non devo presentare nulla a livello formale?

**Ing. Luigi De Amicis**

È bene che una nota in cui siano indicate queste richieste venga trasmessa. Dopodiché noi faremo tutte le verifiche con il Consorzio e, prima della scadenza dei termini, vedremo con l'amministrazione in maniera che la stessa possa fare una delibera di Consiglio che contenga già ciò che è recepitibile. Non so se siamo stati chiari.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Chiarissimo, io faccio inviare una lettera, con queste indicazioni, andiamo in Consiglio Comunale con quelle che sappiamo che avranno esito positivo.

**Ing. Luigi De Amicis**

Esattamente, noi le verifichiamo, la contattiamo per eventuali chiarimenti e poi vediamo di chiudere.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Ultimissima domanda, questa fascia verde che si vede appunto tra il raccordo dell'autostrada e la galleria, si tratta di mitigazioni o è altro?

**Alberto Levorato – Iricav Due**

Sì, sono mitigazioni.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Insomma, c'è proprio una barriera, una barriera verde.

**Alberto Levorato – Iricav Due**

Sì.

**Dott. Giulio Furlani – Sindaco Comune San Martino Buonalbergo**

Perfetto. Allora procedo con questa comunicazione, sempre mandando una pec alla segreteria di questa conferenza.

**Arch. Teresa Ciccone**

Dunque, ai soggetti delle opere interferenti rammento a chi non abbia già provveduto che il progetto di risoluzione delle interferenze, unitamente al cronoprogramma di risoluzione, dovranno pervenire entro e non oltre il 9 agosto prossimo venturo, affinché possa essere approvato unitamente al progetto esecutivo della variante relativa all'opera ferroviaria. Ciò in conformità a quanto stabilito dall'articolo 171, comma 1, ultimo periodo, del decreto legislativo 163/2006 e successive modifiche e integrazioni, in quanto, in mancanza, in mancanza gli stessi verranno approvati secondo le procedure proprie del soggetto che ha competenza a

realizzarle. Fatto questo richiamo normativo, invito il dottor Nicola Legnani, Project manager delegato della società SOL GAS PRIMARI SRL Unipersonale, prego.

**Dott. Nicola Legnani Project manager della società SOL GAS PRIMARI SRL**

In rappresentanza della SOL GAS PRIMARI proprietaria di un gasdotto ossigeno in pressione che fornisce l'acciaieria Pittini di Verona dallo stabilimento di frazionamento aria, posizionato nel Comune di San Martino Buon Albergo. Il mio intervento verte in merito alla posizione esatta del progetto, in quanto noi al momento della progettazione della variante del gasdotto che è stata portata a termine messa in esercizio nel mese di febbraio di quest'anno, abbiamo considerato le posizioni dello scavalco in particolare le rampe e le pile e quindi la variante realizzata è stata messa in esercizio e di conseguenza la tubazione ossigeno interferente è stata demolita e quindi non è più esistente. Alla luce di quanto sopra la variante è a tutti gli effetti necessaria per la fornitura di ossigeno all'acciaieria Pittini di Verona. Il nostro progetto esecutivo approvato da Iricav Due teneva conto della posizione della NV51 quando la progettazione era stata effettuata, cioè diversi anni fa, quindi la nostra richiesta è di verificare che il progetto esecutivo oggetto di questa conferenza dei servizi sia conforme o andare a evidenziare quali siano le differenze rispetto alle bozze progettuali ai quali abbiamo tenuto conto nella realizzazione del progetto approvato da Iricav Due, per andare a verificare se questo progetto oggetto della conferenza di servizi presenti o meno, interferenze con il gasdotto realizzato in esercizio, e già autorizzato come progetto da Iricav Due. Quindi volevamo avere il progetto approvato e poi ci riservavamo il tempo per fare le debite verifiche con il tracciato georeferenziato che noi abbiamo già consegnato a Iricav Due, però purtroppo noi non abbiamo ricevuto documentazione progettuale aggiornata in merito al progetto oggetto di questa conferenza dei servizi e quindi abbiamo bisogno che il nostro ufficio tecnico faccia tutte le debite verifiche affinché vada ad evidenziare se ci siano o meno delle interferenze. Diciamo che già qualche piccola interferenza è venuta fuori in quanto Iricav Due ci ha contattato proprio nei giorni scorsi, che dovrebbe esserci uno sfianto, qualcosa da fare c'è, ma proprio perché qualcosa da fare c'è bisogna avere evidenza tecnica che sia coerente e gestibile in maniera corretta per garanzia dell'esercizio del gasdotto, di cui ovviamente noi teniamo, ma anche poi al fine della realizzabilità dell'opera.

**Ing. Alessio Carrettucci - Iricav Due**

Tutto quello che è stato detto dal dott. Legnani è corretto, ma in considerazione dell'impatto della risoluzione, va necessariamente trovata una soluzione tecnica condivisa per risolvere l'interferenza.

**Dott. Nicola Legnani - SOL GAS PRIMARI SRL**

Volevo aggiungere che tra l'altro il progetto iniziale che è stato approvato dai Iricav Due prevede un palancolato a protezione della tubazione ossigeno in esercizio. Quest'ultimo è sempre stato previsto e tale prescrizione desideravamo ribadirla anche in questa sede, con una dichiarazione che, se volete io vi posso esporre o posso anche mandare per iscritto in maniera tale che venga riportata nel verbale agli atti, in quanto dalle elaborazioni progettuali che erano state fatte è emerso che la posizione del gasdotto approvata a progetto è piuttosto vicina alle pile di fondazione dello Scavalco

e data la scarsa distanza, per esigenze di sicurezza e di esercizio dell'ossigeno in pressione, che ricordo è un comburente quindi appena trovo combustibile brucia e fa enorme danni, è necessario avere il palancolato che possa fungere da contenimento del terreno e quindi garantire che tutte le opere di scavo non vadano ad interessare l'ossigeno dotto che è posizionato all'interno del terreno. Questa è una prescrizione esecutiva di cui bisogna tenerne conto e noi ci teniamo a che venga specificato in questa sede e che verrà eseguita. Di fatto è già stata concordata, però bisogna tenere presente che questa è un'opera a cura del General contractor o terzi che sia, a tutela del gasdotto in esercizio che assolutamente è necessaria. Ditemi voi se è utile che possa io leggervi la dichiarazione adesso che è sintetizzato quello che io vi ho adesso spiegato in maniera più semplice oppure basta che la inviamo tramite pec e messa a verbale.

### **Arch Teresa Ciccone**

La dichiarazione può essere inviata alla pec della segreteria della conferenza di servizi e poi ovviamente si dovranno prendere accordi con il consorzio Iricav Due per trovare una soluzione tecnica che sia definitiva.

### **Dott. Nicola Legnani - SOL GAS PRIMARI SRL**

Per avere la soluzione tecnica la Società ha bisogno di ricevere il prima possibile, cosa che ad oggi non è stata ancora fatta, la documentazione in formato aperto DVG per avere evidenza di quali siano le interferenze ed avere così tempi congrui per fare le relative valutazioni in considerazione anche delle chiusure aziendali in vista dell'approssimarsi del mese di agosto.

### **Ing. Alessio Carrettucci - Iricav Due**

Ora controllerò se abbiamo o meno inviato gli editabili e quello che Iricav Due può fare, in maniera costruttiva, è trasmettere immediatamente gli editabili rimanendo a vostra disposizione per trovare insieme la soluzione, possibilmente il prima possibile, compatibilmente con tutto quello che in tale sede ha riferito.

**Il dott. Legnani** riferisce che invierà la dichiarazione da mettere a verbale, relativa a quanto esposto nel corso del suo intervento nella CdS.

### **Ing. Luigi De Amicis**

Chiedo al Consorzio Iricav Due, di inviare oggi stesso via pec il progetto alla SOL GAS PRIMARI SRL in considerazione della disponibilità manifestata dall'ente interferito e cercheremo di recuperare quanto possibile in base a quello che troveremo nel progetto il tempo trascorso per quanto possibile. È evidente che c'è stato, diciamo un difetto di comunicazione e quindi il progetto non è stato trasferito all'ente interferito ma ne prendiamo atto e cerchiamo di risolverlo comunque all'interno del processo che stiamo attuando.

**Dott. Geologo Carlo Di Gianfrancesco - MASE**

Chiedo un chiarimento a seguito dell'intervento del dott. Legnani, al fine anche di comprendere che tipo di modifica verrà apportata al progetto per superare l'interferenza, cioè se consisterà in una piccola variante e nel caso se la Commissione tecnica del MASE dovrà essere aggiornata su questa che potrebbe o non potrebbe consistere in una piccola variante a quanto già trasmesso in fase di istanza di cui all'art. 169, comma 5 del d.lgs. 163/2006.

**Ing. Luigi De Amicis**

Ricapitolando, l'ente interferito non ha ricevuto il progetto da parte di Iricav Due; quindi, la prima cosa da fare è che il consorzio mandi il progetto oggi stesso, dopodiché è necessario trovare la soluzione tecnica dell'interferenza, la risoluzione dell'interferenza e quindi in questi giorni ci saranno degli incontri per cercare di capire se è possibile contenerla nei tempi previsti dalla conferenza tutto qui. Se riteniamo che si tratti di una variante che merita la facciamo ricircolare assolutamente.

**Ing. Francesca Baiocco - Iricav Due**

Se l'ente interferito è intervenuto nella presente CdS, il progetto dell'intervento in argomento gli è stato trasmesso in formato PDF come indicato nelle specifiche del MASE, mentre non ha ricevuto solamente la versione editabile a questo punto bisogna solamente approfondire e risolvere l'interferenza.

**Arch Teresa Ciccone**

Confermo l'avvenuta consegna a mezzo pec del progetto, avendo agli atti la ricevuta di consegna.

**Dott. Nicola Legnani - SOL GAS PRIMARI SRL**

Sottolinea come l'importante è che non ci siano delle modifiche sostanziali rispetto al pre-progetto trasmesso. Se queste modifiche non ci sono, la questione dello sfiato è risolvibile.

**Arch Teresa Ciccone**

Passo la parola al dottor **Angelo Bonvicini**, responsabile progettazione della Società V-Reti S.p.A. e AG Smaim Smart Solution S.p.A.

**Dottor Angelo Bonvicini - V-Reti S.p.A.**

In rappresentanza della società che è interessata da queste opere, AG Smaim smart solution che cura l'illuminazione pubblica, diamo parere favorevole e faccio presente che abbiamo una condotta del gas che intendiamo riqualificare in occasione dell'allargamento della tracciatura del nuovo sedime stradale. Dovremmo intervenire prima noi, quando avremo la tracciatura della nuova strada, parlo solo Pontara Sandri, il lato Verona perché Pontara Sandri confina con il Comune San Martino. Poi abbiamo anche altre interferenze con delle piccole linee di bassa tensione, energia elettrica non vedo Enel che da quel che ho capito ha una cabina sul Comune di Verona che dovrebbe però interferire con l'allargamento della strada. Perché da questa cabina loro servono

alcune utenze nostre e non so bene come vogliono operare, se questa cabina verrà spostata, se effettivamente non è interferente o se continueranno a mantenere le attuali utenze nel nostro comune, come sono gestite attualmente. Discorso a parte invece per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, verrà fatta solo sul Comune di Verona. Attualmente in un incrocio abbiamo quattro o 5 punti luce che verranno smantellati e l'impianto di illuminazione pubblica che verrà redatto dal consorzio Iricav Due. dovrà rispondere ai nostri standard che vi verranno inviati alla pec della Segreteria, penso la settimana prossima, il tempo di raccogliere alcune firme, verrà inviato il materiale, qualche altra prescrizione, ma niente di che. Sostanzialmente si chiede di stare attenti alle tubazioni esistenti, di non posare sopra le tubazioni sia nuove che vecchie, cioè su quelle nuove che andremo a posare o quelle esistenti dei pozzetti o dei Guard Rail o dei plinti che potrebbero arrecare danno e nient'altro. Avrei invece una domanda e cioè se la Società dovrà procurare anche in questo un cronogramma?

**Arch. Teresa Ciccone**

Preciso al dottor. Bonvicini che dovrà essere redatto il progetto di risoluzione, unitamente al cronoprogramma di risoluzione, un progetto completo.

**Ing. Luigi De Amicis**

Chiedo all'Ing. Alessio Carrettucci di Iricav Due se la cabina è stata presa in considerazione perché da quello che dicono è interferente col progetto e se Enel è stata invitata alla CdS di oggi.

**Arch. Teresa Ciccone**

La Società E – Distribuzione del gruppo Enel, è stata invitata a partecipare alla CdS.

**Dottor. Bonvicini – E-Distribuzione**

A prima vista mi sembrava che Enel potesse essere interessata, però ha ritenuto di non partecipare alla CdS di oggi presumo che non sia interferente. Presumo però magari chiamarli sarebbe opportuno.

Il **Presidente, l'Ing. De Amicis** chiede a Iricav Due di verificare, nel corso della CdS, la sussistenza dell'interferenza da parte di Enel.

**Arch. Teresa Ciccone**

Passo la parola all'Ing. Silvia Tizian del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta.

**Ing. Silvia Tizian - Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta**

Noi per quanto riguarda questo nodo idraulico abbiamo già avuto più volte confronti con Iricav Due per cui la soluzione che ci è stata proposta è favorevole, ovviamente è stata accolta nell'ultima riunione che abbiamo fatto la settimana scorsa da cui sono emerse alcune osservazioni e alcuni consigli di tipo idraulico e prettamente tecnico su cui adesso mi soffermerò proprio in breve a riferire ma che poi comunque metterò per iscritto nelle osservazioni entro il 9 di agosto 2024. La

prima osservazione è legata ai punti di deviazione delle portate sia in fossa Rosella che in Gardesana e la richiesta era quella di, per garantire maggior sicurezza e maggior controllo di gestione di quelle che sono le portate, inserire una paratoia a doppio settore in direzione Rosella per migliorare il senso delle due portate e una delle due paratoie sarebbe il caso fosse di aggancio per mettere in questo caso uno stramazzo, inoltre verso la Rossella, nel punto invece di scarico ai fini proprio di sicurezza, di regolazione delle portate che comunque defluiscono in Rossella, si consiglia di inserire una paratoia in più doppia 22 metri circa, prima della paratoia di scarico in Rosella, ai fini di presidio. Invece, per quanto riguarda le aree che dovranno essere oggetto di demanializzazione perché abbiamo comunque dei tratti che non sono demaniali, si chiede di fare attuare quella che è la procedura di demanializzazione di questi tratti di canale e in particolar modo fino nel tratto della Zenobia, fino allo sbocco della Gardesana e con il collegamento poi della Rosella, tratto attualmente ancora demaniale. Dal punto di vista concessorio sappiamo che ogni intervento e manufatto che verrà fatto di intersezione con quello che è il demanio richiederà dal punto di vista concessorio una domanda di concessione, quindi conseguente disciplinare di concessione che verrà emesso a seguito dell'invio della documentazione di tipo esecutivo. Per quanto riguarda invece la parte relativa alla mitigazione vengono adottati, per la mitigazione delle aree di strada, dei fossi di guardia e sarebbe il caso di adeguare la pendenza dei fossi di guardia in terra che ne è stato proposto 1 su 1 a 3 su 3. in maniera tale da evitare fenomeni di erosione delle sponde. Inoltre, se è possibile proprio per maggior chiarezza, si chiede di evidenziare, con diversi colori le aree che sono mitigate da ogni singolo bacino di laminazione, tanto da capire effettivamente quali sono le superfici e quali sono le aree servite. E inoltre nella parte finale dello scarico dei canali demaniali, la Rosella, in particolar modo, non era visitabile il manufatto di regolazione delle portate. Se fosse possibile avere una tavola che chiarisca e illustri queste tipologie di manufatti per tutto il resto ci esprimeremo entro il 9 di agosto. Il progetto per noi è favorevole ha un parere favorevole.

### **Alberto Levorato - Iricav Due**

La cabina si trova lunga via Pontara Sandri ma fuori dall'ambito dell'intervento del raccordo di via Del Lavoro, nella direzione di Verona adesso ve la faccio vedere, (tramite l'ausilio di slide), ma immagino che la persona di Moretti la confermi, qui siamo fuori dall'ambito perché diciamo che il progetto oggetto di questa conferenza di servizi si ferma in prossimità del distributore, quindi, è spostata e quindi non è interferita.

### **Ing. Luigi de Amicis**

Invito il Consorzio a mettere in atto da subito le attività per cercare di risolvere le questioni emerse o comunque da aggiornare o verificare i punti che sono stati indicati oggi dagli enti interferiti, quindi dalla dottoressa Tizian del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta e dalla SOL GAS PRIMARI SRL, il Consorzio procederà con le procedure di sdemanializzazione. Invece volevo approfittare per chiedere all'Ing. Tizian se è necessaria una sdemanializzazione di eventuali parti che vengono acquisite oppure tutto viene riportato al demanio?

**Ing. Silvia Tizian**

Allora c'è una parte, che è un piccolo tratto che andrà con il nuovo manufatto della ZENOBIA che attraversa in questo caso la strada e c'è un piccolo tratto che andrà in disuso e resta al demanio però è un tratto comunque demaniale. Principalmente si parla di demanializzazione di tratti che attualmente sono privati, non demaniali e che vanno demanializzati, per tutto il resto c'è un ripristino di un'area demaniale che era stata che era stata cancellata dalla ex cava e io direi che è un breve tratto, questo qui e può essere anche lasciato così, anche se comunque inutilizzato.

**Ing. Luigi De Amicis**

Chiedo agli ingegneri di Iricav Due di verificare questa cosa poiché per RFI la difficoltà si verifica quando abbiamo necessità di sdemanializzare e portare al demanio, in questo caso non è il demanio nostro perché non è il demanio ferroviario, ma qualora, la parte demaniale del canale dovesse transitare invece al demanio del comune queste attività il consorzio lo deve fare e quindi chiede, qualora ci fossero questi casi, di facilitare il processo, perché generalmente quando ci sono queste modifiche dei fossi demaniali c'è sempre una permuta nel senso che qualcosa va demanializzata e qualcos'altro invece va sdemanializzato.

**Ing. Silvia Tizian**

In questo tratto, infatti, c'è una piccola parte che comunque dovrebbe essere sdemanializzata, lasciando poi spazio al nuovo in avviamento che è quello lato Verona e questa parte sarà inutilizzata, cioè non avrà più la sua funzione idraulica, per cui c'è un piccolo tratto da sdemanializzare.

Poiché gli interventi risultano conclusi la Segretaria cede la parola al Presidente per la chiusura dei lavori della Conferenza di Servizi. Il Presidente ringrazia tutti gli intervenuti e dichiara chiusa la CdS.