



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

UNDICESIMA LEGISLATURA

MOZIONE N. 230

LA REGIONE VENETO SOLLECITI MIT E RFI A FINANZIARE E ATTUARE IL PROGETTO DI COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA LA STAZIONE FERROVIARIA DI VERONA PORTA NUOVA E L'AEROPORTO "VALERIO CATULLO" DI VERONA VILLAFRANCA.

Presentata il 20 gennaio 2022 dai Consiglieri Possamai, Bigon, Camani, Montanariello, Zanoni, Zottis

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

Premesso che:

la Regione Veneto è servita da tre aeroporti (Venezia Tessera, Verona Villafranca e Treviso) che garantiscono servizi aerei di linea nazionali e internazionali, nonché uno (Venezia Tessera) che fornisce anche servizi di linea intercontinentali. Sebbene la distanza presente tra questi aeroporti e i principali centri abitati e produttivi della Regione sia paragonabile a quella presente nelle grandi metropoli tra il proprio centro cittadino e il proprio aeroporto principale, la mancanza di collegamenti rapidi di massa che colleghino i tre aeroporti con il territorio regionale li rende poco accessibili ai mezzi alternativi all'automobile.

A sopperire a questa lacuna, ci ha provato per anni la programmazione trasportistica a vari livelli, tra cui il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), attraverso la redazione dei progetti dei collegamenti ferroviari degli Aeroporti di Verona Villafranca e Venezia Tessera. Alla fine degli anni '90 e per tutto il primo lustro degli anni 2000, i due aeroporti sono stati interessati da progetti preliminari di collegamenti con la rete ferroviaria nazionale e tali progetti sono stati inclusi nel primo Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) stilato nel 2001 (Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001), accedendo quindi alle procedure autorizzative e ai finanziamenti previsti dalla cosiddetta "Legge obiettivo" (legge n. 443/2001).

Nel 2003, Rete Ferroviaria Italiana (di seguito chiamata "RFI") ha pubblicato i progetti preliminari dei collegamenti ferroviari di entrambi gli aeroporti ed ha avviato le procedure autorizzative previste dalla "Legge Obiettivo". Entrambi i progetti hanno ottenuto il parere favorevole di compatibilità ambientale e il parere regionale di assenso alla localizzazione urbanistica, vincolante ai fini dell'approvazione dei progetti in sede di CIPE. Dei due progetti, solo il progetto preliminare del collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Venezia è stato approvato dal CIPE (Delibera CIPE n. 69 del 27 maggio 2005), mentre quello riguardante il collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Verona è rimasto in sospeso a causa della mancanza di finanziamenti.

Per quanto riguarda il collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Venezia, nonostante l'approvazione del progetto preliminare sia avvenuta nel 2005, si è dovuto attendere il 2020 per vedere l'avvio della procedura autorizzativa del progetto definitivo, il quale è stato approvato definitivamente in sede di CIPE ed ha ottenuto tutti i finanziamenti necessari alla sua realizzazione (Delibera CIPE n. 56 del 03 novembre 2021).

Per quanto riguarda il collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Verona, l'iter autorizzativo è stato interrotto a metà anni 2000 e non è mai più ripartito. Ad oggi, sia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito chiamato "MIT"), sia RFI considerano impossibile portare a termine la procedura, in quanto il progetto necessiterebbe comunque di un aggiornamento a seguito delle modifiche normative intervenute dal 2003 ad oggi (il progetto è stato comunque inserito da tempo nei PRG dei comuni coinvolti dall'intervento e nel PTCP della Provincia di Verona).

Al contempo, però, a seguito d'iniziative del Parlamento e degli Enti Locali, quest'opera ha visto un nuovo impulso verso la sua realizzazione, tant'è che il MIT e RFI hanno deciso di anticipare il finanziamento dell'opera al Contratto di Programma 2022-2026.

Considerato che:

il progetto preliminare dell'intervento "Collegamento ferroviario aeroporto di Verona" (Progetto RFI 0269, CUP J51H03000180001), pubblicato da RFI nel 2003, prevedeva la realizzazione di una variante della linea ferroviaria Verona – Mantova – Modena a doppio binario fino a Villafranca di Verona e di una stazione ferroviaria ipogea collegata all'aerostazione mediante ascensori e tapis roulant. Il progetto prevedeva che tutta la variante della linea ferroviaria fosse costruita sotto il piano campagna, a tratti in trincea e in galleria artificiale, al fine di eliminare gli impatti in superficie. L'intervento così come progettato aveva un costo di 90,40 milioni di € e come scritto in premessa, aveva ottenuto il parere regionale di compatibilità ambientale (favorevole con prescrizioni, DGR n. 720/2004) e il parere regionale di assenso alla localizzazione urbanistica, sentiti gli enti locali (favorevole con prescrizioni, DGR n. 714/2004).

Il progetto preliminare del 2003, oltre a collegare l'aeroporto con la rete ferroviaria nazionale, permetteva di risolvere il problema dell'attraversamento ferroviario del paese di Dossobuono (Comune di Villafranca di Verona), oggi

tagliato a metà dalla linea ferroviaria Verona – Mantova – Modena e nel quale è presente un unico passaggio a livello che permette il collegamento stradale tra le due metà del paese.

Nel febbraio/marzo 2019, i tre comuni interessati dal tracciato, Verona, Villafranca di Verona (VR) e Sommacampagna (VR), hanno approvato una delibera di consiglio comunale nella quale chiedono a Regione Veneto e RFI di: *“Attivarsi per dare tempestiva attuazione al collegamento ferroviario dell’Aeroporto tramite la linea Verona – Dossobuono – Mantova, il quale prevede una variante all’esistente linea ferroviaria Verona – Mantova con la realizzazione di una nuova stazione metropolitana dedicata all’aeroporto e, contestualmente, l’eliminazione della tratta ferroviaria che attraversa il centro abitato di Dossobuono, per ritornare poi sulla linea esistente; Tale soluzione deve ritenersi una misura strategica in previsione della riorganizzazione infrastrutturale e di sviluppo dell’Aeroporto Valerio Catullo di Verona - Villafranca, secondo gli obiettivi di miglioramento dell’accessibilità e dell’intermodalità dello scalo da parte dei diversi sistemi di trasporto”* (Delibera del Consiglio Comunale di Verona n. 21 del 28/03/2019, Delibera del Consiglio Comunale di Sommacampagna n. 12 del 27/02/2019 e Delibera del Consiglio Comunale di Villafranca di Verona n. 20 del 28/02/2019).

L’iniziativa deliberata dai tre comuni ha ricevuto il supporto delle Province di Vicenza, Verona e Mantova (Delibera del Consiglio Provinciale di Verona n. 20 del 07/07/2021, Delibera del Consiglio Provinciale di Vicenza n. 21 del 31/05/2021 e Delibera del Consiglio Provinciale di Mantova n. 34 del 29/07/2021) e la stessa è stata riproposta dai tre comuni attraverso una nuova delibera di consiglio comunale (Delibera del Consiglio Comunale di Verona n. 72 del 02/12/2021, Delibera del Consiglio Comunale di Sommacampagna n. 87 del 25/11/2021 e Delibera del Consiglio Comunale di Villafranca di Verona del 30/11/2021).

Il masterplan vigente dell’Aeroporto “Valerio Catullo” di Verona Villafranca, considerando il collegamento ferroviario dell’aeroporto d’importanza strategica per lo sviluppo dello scalo aeroportuale nel lungo periodo, ha inserito al suo interno il progetto preliminare del collegamento ferroviario (e la relativa stazione) come redatto da RFI nel 2003, annoverandolo tra gli interventi di sviluppo e potenziamento dello scalo da mettere in servizio entro l’anno 2030. Esso è ritenuto una misura strategica in previsione della riorganizzazione infrastrutturale e di sviluppo dell’aeroporto, secondo gli obiettivi di miglioramento dell’accessibilità e dell’intermodalità dello scalo da parte dei diversi sistemi di trasporto.

I XXV Giochi olimpici invernali e i XIV Giochi paraolimpici invernali “Milano Cortina 2026” si svolgeranno, tra le altre, in diverse località della Regione Trentino-Alto Adige e nella città di Verona, dove il 22 febbraio e il 15 marzo 2026 all’Arena si terranno rispettivamente la Cerimonia di chiusura dei Giochi Olimpici e la Cerimonia di Apertura dei Giochi paraolimpici. L’aeroporto che risulta più vicino alle località interessate da gare e cerimonie è l’Aeroporto di Verona, non essendo la Regione Trentino-Alto Adige dotata di aeroporti con piste sufficientemente lunghe per l’attivazione di servizi aerei di linea.

Rilevato che:

nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma MIT-RFI 2017/2021, il finanziamento dell'intervento è fissato al prossimo Contratto di Programma 2022-2026 e che esso ha odieramente una dotazione finanziaria di 180.000 €; L'intervento è inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) vigente e poiché la valutazione d'impatto ambientale era già stata avviata prima della data di entrata in vigore del D.lgs. n. 50/2016, ai sensi della delibera ANAC n. 924 del 07/09/2016 che stabilisce che *"i progetti delle infrastrutture strategiche già inserite negli strumenti programmatori approvati e per i quali la procedura di VIA è già iniziata al momento dell'entrata in vigore del D.lgs. 50/2016, sono approvati secondo la disciplina previgente"*, al progetto dell'intervento e alle eventuali varianti successive all'entrata in vigore del D.lgs. n.50/2016, si applicherà la procedura autorizzativa della previgente disciplina di cui al D.lgs. 163/2006.

La Regione Veneto non ha inserito il collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Verona nell'Accordo quadro firmato con RFI e approvato con DGR n. 1917 del 29 novembre 2016, cosa che avrebbe indotto MIT e RFI a finanziare l'opera nel vigente Contratto di Programma e ss. aggiornamenti (come invece avvenuto con il collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Venezia);

La Regione Veneto, con nota del 15/07/2020 trasmessa a RFI nell'ambito dell'attività del *"Tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura"* (la sede di confronto continuo tra RFI, la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del MIT e gli "Stakeholder" (tra cui le Regioni)), ha chiesto a RFI di valutare la creazione di una "relazione via ferro" tra il bacino del Garda e l'Aeroporto di Verona (intervento definito "Collegamento ferroviario Lago di Garda - Aeroporto di Verona"), in parte sfruttando il progetto preliminare del "Collegamento ferroviario aeroporto di Verona", in parte progettando e realizzando nuovi tratti di linea ferroviaria. Il confronto, avvenuto il 18/11/2020 con un incontro tra RFI e Regione Veneto, si è concluso con la richiesta da parte di RFI alla Regione Veneto di *"fornire il modello d'esercizio previsionale delle linee ferroviarie delle quali si chiede la costruzione [...]"* e di *fornire un ordine di priorità all'intervento rispetto alle richieste degli anni precedenti.*

Ritenuto che:

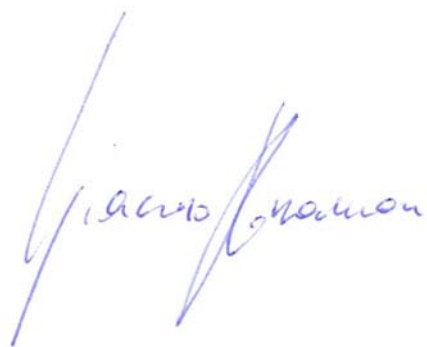
le istanze presentate dagli enti locali, il vigente masterplan dell'aeroporto e la scadenza delle Olimpiadi Invernali del 2026 (le quali necessitano che l'Aeroporto di Verona sia facilmente accessibile dal Trentino-Alto Adige e dalla città di Verona con i trasporti pubblici di massa), fanno sì che sia opportuno che la Regione Veneto indichi tempestivamente a MIT e RFI che la realizzazione del collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Verona con la Stazione di Verona Porta Nuova ha la massima priorità;

Il "Collegamento ferroviario aeroporto di Verona", che prevede di collegare l'Aeroporto di Verona con la Stazione di Verona Porta Nuova, può essere

considerato come un lotto funzionale del più ampio intervento “Collegamento ferroviario Lago di Garda - Aeroporto di Verona” come proposto dalla Regione Veneto con la nota del 15/07/2020 trasmessa a RFI.

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

- ad accogliere quanto richiesto dalle Amministrazioni Comunali di Verona, Villafranca di Verona (VR) e Sommacampagna (VR) attraverso le delibere dei rispettivi consigli comunali, cui si è aggiunto il sostegno delle Province di Verona, Vicenza e Mantova con le delibere dei rispettivi consigli provinciali;
- a proseguire le interlocuzioni in corso con MIT e RFI, fornendo loro gli elementi richiesti al tavolo tecnico sopra citato e indicando come massima priorità l’attuazione dell’intervento “Collegamento ferroviario aeroporto di Verona” (Progetto RFI 0269, CUP J51H03000180001), chiedendone il finanziamento nell’annualità 2022 del Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 e avviandone la progettazione definitiva e la realizzazione sulla base del progetto preliminare del 2003, integrato con le prescrizioni presenti nei pareri di compatibilità ambientale e di localizzazione urbanistica nonché con le varianti che si rendessero necessarie;
- a interloquire con la Regione Trentino-Alto Adige per un possibile prolungamento di una coppia di treni che consentirebbe di giungere a un cadenzamento di 6 treni all’ora tra l’Aeroporto di Verona Villafranca e la Stazione di Verona Porta Nuova.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Giuseppe..." followed by a stylized name.