



Gruppo CLAS



*MONITORAGGIO DELLO STATO DI AVANZAMENTO DELLE
TRATTE ITALIANE E TRANSFRONTALIERE DELLA
TRANSPADANA*

Aggiornamento dicembre 2010

INDICE

1. MONITORAGGIO DELLO STATO DI AVANZAMENTO DELLA TRANSPADANA	3
1.1 Linea AV/AC Milano-Genova “Terzo Valico dei Giovi”	3
1.2 Linea AV/AC Torino-Lione.....	8
1.3 Linea AV/AC Milano-Verona – tratta Treviglio-Brescia	13
1.4 Linea AV/AC Milano-Verona – tratta Brescia-Verona	18
1.5 Linea AV/AC Verona-Venezia – Tratta Verona-Padova	21
1.6 Linea AV/AC Venezia-Trieste.....	25
1.7 Linea AV/AC Trieste-Divača.....	27
2. SINTESI DEGLI STATI DI AVANZAMENTO PROGETTUALI.....	30
3. SINTESI DEGLI STATI DI AVANZAMENTO DI COSTI, FABBISOGNI, DISPONIBILITÀ.....	31

1. Monitoraggio dello stato di avanzamento della Transpadana

1.1 Linea AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi"	
<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Il progetto n. 24 della rete europea TEN-T riguarda il potenziamento dell'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa e si prefigge di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con il Mare del Nord, puntando ad accrescere la capacità di trasporto del traffico merci nella modalità ferroviaria.</p> <p>In particolare, quale componente del corridoio "Dei due mari", il progetto di realizzazione della linea AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi", oltre a contribuire ad un miglioramento dei collegamenti a livello internazionale, mira a sviluppare il sistema di trasporto nazionale (fra Genova e i mercati del Piemonte e della Lombardia) determinando vantaggi per i traffici in termini di tempo, affidabilità e sicurezza.</p> <p>Più specificamente, l'attivazione della linea AV/AC permetterà di aumentare sensibilmente, rispetto all'attuale situazione, il numero e la velocità dei treni in circolazione; inoltre il tracciato, grazie alle minori pendenze, consentirà la produzione del servizio a mezzo di convogli più lunghi e di peso maggiore, contribuendo in tal modo all'incremento della competitività del trasporto ferroviario rispetto alla strada e ampliando il bacino potenziale di riferimento del porto e delle imprese genovesi, come conseguenza della complessiva riduzione dei costi e dei tempi del trasporto consentita dall'infrastruttura.</p> <p>L'opera favorirà l'integrazione fra porti, ferrovia e retroportualità garantendo, tramite le interconnessioni della Bretella di Voltri, la relazione diretta verso i porti di Voltri, Savona e Vado Ligure e, tramite il bivio Campasso, verso il porto di Sampierdarena. Inoltre, si doterà il porto di Genova di una via di accesso privilegiata per il trasferimento delle merci verso l'area padana e il nord d'Italia e, all'interno della rete TEN-T, l'infrastruttura rappresenterà la principale via di collegamento fra il Mar Mediterraneo ed il nord Europa.</p> <p>Da ultimo, il complesso di linee e di rami di raccordo che costituirà la nuova infrastruttura di valico, consentirà di accrescere l'accessibilità al capoluogo ligure, contribuendo alla realizzazione, unitamente agli indispensabili interventi di potenziamento del nodo ferroviario previsti, di una vera e propria rete che potrà essere dedicata al traffico metropolitano, est-ovest e nord-sud.</p>
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>Il tracciato si sviluppa per 53,9 chilometri, 38,9 dei quali in galleria, ed è collegato alla linea esistente attraverso quattro interconnessioni lunghe complessivamente 14 chilometri.</p> <p>In particolare, la nuova infrastruttura AV/AC si integra con la linea storica connettendosi a sud con il nodo di Genova (per assicurare il collegamento diretto con i bacini portuali e con la linea Savona-Ventimiglia); a nord, in direzione Torino/Novara/Sempione, sarà collegata alla linea Torino-Genova in prossimità di Novi Ligure e, in direzione Milano, alla linea Alessandria-Piacenza, in prossimità di Tortona. La linea da Genova, bivio Fegino, fino alla piana di Novi, si sviluppa senza interconnessioni con le linee esistenti ed interamente in galleria, ad eccezione di un unico breve tratto allo scoperto in corrispondenza di Libarna, dove è prevista la realizzazione di un posto di movimento dotato di binari per le manovre di soccorso, la sosta e la manutenzione dei treni. Dalla piana di Novi Ligure a Tortona il tracciato è caratterizzato dall'alternanza di rilevati, trincee e due gallerie artificiali di cui la prima nel comune di Pozzolo e la seconda nei pressi di Tortona.</p> <p>Le gallerie naturali sul tracciato sono 9, di lunghezza variabile da 0,6 a 27,0 km, mentre quelle artificiali sono 5, con lunghezze che vanno da 0,05 a 4,6 km, e si susseguono intervallate da tratti all'aperto in rilevati e trincee. In particolare, per garantire la sicurezza in accordo con le vigenti disposizioni normative in materia, il progetto prevede la realizzazione di due gallerie a semplice binario affiancate con collegamenti trasversali ogni 250 metri che consentono a ciascun tunnel di essere luogo sicuro per l'altro.</p>

	Tempi attuali	Genova – Milano: 91 min.	Genova – Torino: 103 min.
	Tempi sulla nuova linea	Genova – Milano: 58 min.	Genova – Torino: 71 min.
	Soggetti coinvolti	Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, Province di Genova, Alessandria e Pavia, RFI, Italferr, consorzio COCIV, Autorità portuale di Genova, Comuni localizzati sulla direttrice della linea (l'opera interessa direttamente tutti i Comuni presenti sul tracciato, tra cui i principali sono Genova, Milano, Novi Ligure, Tortona, Alessandria; indirettamente, tutta l'Italia nord-occidentale).	
	Rilevanza geografica	Comunitaria	
DOCUMENTAZIONE TECNICA	<ul style="list-style-type: none"> • Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive. • Delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 con la quale, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, il CIPE ha approvato il primo Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico – Nord Europa" alla voce "Sistemi ferroviari", l'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione). • Delibera CIPE n. 78 del 29 settembre 2003 di approvazione della progettazione preliminare, con prescrizioni e raccomandazioni, unitamente allo Studio di Impatto Ambientale. • Delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006 di approvazione del progetto definitivo "Terzo Valico dei Giovi" Linea AV/AC Milano-Genova. • PUM 2007, Comune di Genova. • Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamento 2008 (marzo 2008). • Legge 6 agosto 2008, n. 133, art. 12 (abrogazione della revoca delle concessioni TAV). • Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2009 – 2011 della Regione Liguria, Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Porti, Lavori pubblici ed edilizia. • Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche (presentata al CIPE nella seduta del 6 marzo 2009). • Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, luglio 2009. • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007 - aggiornamento 2009 (su cui il CIPE ha espresso parere favorevole nel maggio 2010). • Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione europea, giugno 2010). • 5° Rapporto per l'VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici "L'attuazione della legge obiettivo" (luglio 2010). • 8° Allegato Infrastrutture alla DPF 2011-2013 (settembre 2010), nel quale l'opera "Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" è inserita tra le infrastrutture strategiche del "Quadro programmatico prioritario 2010-2013". 		
STATO DI AVANZAMENTO	Progettazione Il 29 settembre 2003 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale. In tale sede è stato stabilito il costo complessivo delle opere, pari a 4,719 miliardi di euro, da anticipare da parte di RFI per la realizzazione delle opere prioritarie.		

	<p>Il consorzio COCIV, il General Contractor del progetto, ha provveduto alla progettazione definitiva dell'opera, che è stata consegnata alla Regione Liguria in data 19 settembre 2005. La Giunta regionale della Liguria ha approvato, con deliberazione regionale n. 1628 del 16 dicembre 2005, il progetto definitivo per il Terzo Valico ferroviario ad alta velocità tra Genova e Milano ed ha stabilito che la realizzazione dell'opera, già finanziata dal Governo, parta contestualmente al nuovo nodo ferroviario di Genova. La progettazione definitiva è stata infine approvata con delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006.</p> <p>Cantiere La realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio COCIV sulla base dei rapporti instaurati con la convenzione stipulata dalla TAV Spa nel novembre 1992. Nel corso degli anni sono stati effettuati scavi geologici preventivi all'opera e mai conclusi. Si prevede un'articolazione dei lavori di realizzazione in sei lotti costruttivi, e una durata complessiva dei cantieri di 8,5 anni circa, cui seguirà una fase di pre-esercizio di tre mesi. Il CIPE, nella seduta del 18 novembre 2010 (in cui esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013), ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi".</p>
<p>FINANZIAMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'ente FS S.p.A. ha affidato a TAV S.p.A. la progettazione e la realizzazione della nuova linea; è stato poi ritenuto opportuno ricorrere alla figura del General Contractor (ossia un consorzio di imprese private) COCIV per la progettazione esecutiva e l'elaborazione di tempi e costi. • Il dossier economico-finanziario approvato dal CIPE il 18 marzo 2005 prevedeva la copertura dei costi tramite Infrastrutture S.p.a (ISpa, poi incorporata nella Cassa Depositi e Prestiti) attraverso un prestito il cui canone di restituzione avrebbe dovuto decorrere dal 2012 (che in quella data era l'anno di entrata in esercizio prevista della linea) a valere in parte sui ricavi di mercato (15%) e in parte su risorse proprie nazionali e comunitarie. Nel periodo antecedente era previsto l'intervento a carico dello Stato per la copertura degli interessi intercalari. • Il CIPE, nella seduta del 3 agosto 2005, ha approvato l'elevazione del progetto preliminare di 148 milioni di euro per l'aggiornamento monetario del costo dell'opera, portandola all'ammontare complessivo di 4.867 milioni di Euro. • La Delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006 ha approvato il progetto definitivo del Terzo Valico e portato il costo complessivo a 4.962 milioni di euro¹. • Le leggi finanziarie 2006 e 2007 prevedevano lo stanziamento di 225 milioni di euro, su 15 anni, per la realizzazione delle opere propedeutiche alle linee Genova-Milano e Milano-Verona; tuttavia i fondi sono stati trasferiti sulla rete tradizionale anziché essere impegnati per realizzare la viabilità al servizio dei cantieri, come previsto dal CIPE. • Il CIPE, con delibera n. 112 del 18 dicembre 2008, procede ad una ricognizione aggiornata della dotazione del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) ed assegna al Fondo infrastrutture, di cui all'articolo 6 <i>quinquies</i> della legge n. 133/2008, 7.356 milioni di euro. • Legge 28 gennaio 2009, n. 2 sulla previsione di concessione di contributi per la

¹ Nel dicembre 2005, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria relativa al progetto definitivo della linea AV/AC "Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", quantificando in 112 milioni di euro il costo aggiuntivo delle prescrizioni, sì che il valore complessivo dell'opera risultasse pari a 4.979 milioni di euro; tale valore di costo verrà successivamente contenuto a 95 milioni di euro (nota MIT n. 17847/2006/sp) al fine di non superare il limite indicato per l'intero sistema AV/AC nel decreto interministeriale del 24 novembre 2004, e sarà stabilito che l'onere residuale di 17 milioni di euro rimanga a carico del soggetto aggiudicatore.

	<p>prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di interesse nazionale di cui alla Legge 21 dicembre 2001 n. 443.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il CIPE, con delibera n. 3 del 6 marzo 2009, provvede all'assegnazione di risorse per 5.000 milioni di euro a favore del Fondo infrastrutture a carico del Fondo per le aree sottoutilizzate (art. 18 del decreto-legge n. 185/2008), rimandando al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, l'impegno a presentare il relativo programma degli interventi da finanziare con l'assegnazione disposta. • Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo 2009, prende atto della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, in cui il Terzo Valico è inserito tra le infrastrutture strategiche con valore di costo pari a 5.060 milioni di euro, disponibilità da contributi statali per 197 milioni di euro e fabbisogno per 4.863 milioni di euro. • Il CIPE, nella seduta del 26 giugno 2009, con delibera n. 51, ha definito le disponibilità del Fondo infrastrutture, quantificando le risorse allocabili da Comitato medesimo rispettivamente per il Centro-Nord e per il Mezzogiorno e riportando in apposito allegato l'elenco degli interventi da attivare nel triennio con identificazione delle relative fonti di copertura (risorse ai sensi della legge obiettivo, Fondo infrastrutture, fondi propri del Gruppo Ferrovie dello Stato, risorse private). • Nel quadro di dettaglio relativo alla Delibera CIPE del 6 marzo 2009 articolato all'interno dell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, l'asse AV/AC Milano-Genova, prima fase, viene inserito tra gli interventi funzionali al riassetto del sistema ferroviario, prevedendo risorse per 500 milioni di euro (a valere per 400 milioni su risorse della legge obiettivo, e per 100 milioni su fondi FAS). Più specificamente, le stime relative al tiraggio cassa riferiscono un utilizzo delle risorse previste pari a 150 milioni di euro nel 2010, a 200 milioni nel 2011 e ulteriori 150 milioni dopo il 2011. • Il CIPE, nel corso della seduta del 6 novembre 2009, provvede all'approvazione di un primo lotto costruttivo della linea Milano-Genova, con un'assegnazione complessiva di 500 milioni di euro, di cui 400 milioni a valere su risorse della legge obiettivo e 100 milioni sul Fondo Infrastrutture. • Attraverso la Legge 23 Dicembre 2009, n. 191 (Legge finanziaria 2010) si procede all'approvazione di una norma (art. 2, commi 232-233) in base alla quale, limitatamente ai progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma nazionale delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori rispettivamente a 2 miliardi di euro e 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo, il CIPE può autorizzare l'avvio dei lavori per singoli lotti costruttivi qualora questi ultimi siano integralmente finanziati e costituiscano almeno il 10% del costo complessivo dell'opera². • Il CIPE, nella seduta del 13 maggio 2010, provvede a rendere disponibili risorse stanziare nel 2009, rimaste bloccate nel corso delle procedure di approvazione dei piani e delle opere. Con riferimento alle infrastrutture ferroviarie, si è proceduto all'approvazione del contratto di programma FS (aggiornamento 2009) in conseguenza alla quale sarà possibile destinare fondi, per un totale di 4,8 miliardi di euro, per la realizzazione di alcune grandi opere (tra cui la linea AV/AC Milano-Genova) finanziate solo per alcuni lotti parziali. In particolare, in merito al Terzo Valico, il primo lotto costruttivo viene inserito nel contratto di programma delle Ferrovie che, dunque, si impegnano ad utilizzare i fondi
--	---

² Art. 2, comma 232, lett. a: "in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10 per cento del costo complessivo dell'opera".

	<p>stanziati per realizzare l'opera (500 milioni di euro nel 2009 e 220 nel 2008). Specificamente, l'aggiornamento 2009 del CdP, oltre ad indicare un costo di investimento pari a 5.400 milioni di euro³, riferisce che il valore del lotto costruttivo finanziato ammonta a 720 milioni di euro, di cui 220 milioni risultano già contabilizzati al 31/12/2009, mentre 500 milioni sono ancora da contabilizzare. L'articolazione delle risorse è la seguente:</p>										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Milioni di euro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg. 08)</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Legge Obiettivo</td> <td>400</td> </tr> <tr> <td>FAS</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td>720</td> </tr> </tbody> </table>			Milioni di euro	Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg. 08)	220	Legge Obiettivo	400	FAS	100	TOTALE
	Milioni di euro										
Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg. 08)	220										
Legge Obiettivo	400										
FAS	100										
TOTALE	720										
	<p>Il valore dei lotti da avviare è pari a 4.680 milioni di euro, ancora integralmente da contabilizzare⁴.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le più recenti stime⁵ relative al costo a vita intera del progetto riferiscono un valore pari a 6.200 milioni di euro, superiore a quanto approvato dal CIPE nel 2009 di 1.140 milioni. Tenendo conto dei finanziamenti disponibili (720 milioni di euro), il fabbisogno residuo ammonta a 5.480 milioni, come riferito dall'Allegato Infrastrutture alla DFP (settembre 2010). 										

³ Tale valore, come specificato nella Relazione Informativa sull'aggiornamento 2009 al CdP 2007-2011, recepisce le risultanze degli approfondimenti tecnico-economici della stima complessiva delle opere, effettuati al fine di valutarne la congruità in relazione al tempo trascorso dall'anno di avvio dei lavori (originariamente previsto nel 2006).

⁴ Si pianifica un fabbisogno pari a 1.100 milioni di euro nel 2011 e di 3.580 milioni a partire dal 2012 (aggiornamento 2009 al CdP MIT-RFI 2007-2011, Tab. A1).

⁵ Fonte: RFI, luglio 2010.

1.2 Linea AV/AC Torino-Lione	
OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio V mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio, e da alternativa alle direttrici ovest-est più a Nord (tra cui la Rotterdam-Kiev), favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa meridionale.</p> <p>In particolare, l'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino (Progetto Prioritario n.6), garantendo una significativa riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard, della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto (passeggeri e merci), si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.</p> <p>Per l'Italia tale progetto, oltre a dotare il quadrante nord del Paese di un nuovo asse infrastrutturale, andrà ad incidere ed interessare una porzione di territorio ben più ampia di quella direttamente interessata dal tracciato che, nel segmento centrale del Corridoio V, risulterebbe supportata, a sud, dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico e, a nord, dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero.</p> <p>Il collegamento ferroviario Torino-Lione si colloca al centro degli assi di comunicazione tra il Nord e il sud d'Europa (direttrice Londra-Amsterdam-Parigi-Milano) e tra l'Est e l'Ovest (sulla direttrice Lisbona-Budapest); il progetto mira a conseguire una sensibile riduzione dei tempi di viaggio per il traffico passeggeri e a fornire una risposta efficace e sostenibile dal punto di vista ambientale al significativo incremento della domanda di trasporto merci sull'arco alpino.</p> <p>Assumendo una prospettiva locale, attraverso la realizzazione della tratta transnazionale Torino-Lione si intende collegare l'Italia, tramite il Piemonte che fungerà da "regione ponte", alla Francia, primo Paese ad aver introdotto in Europa il sistema AV/AC agli inizi degli anni '80 e, più estesamente, all'Europa. L'intervento, nella tratta fra Avigliana e Settimo Torinese permetterà anche un forte miglioramento del sistema ferroviario metropolitano dedicato ai pendolari nell'area di Torino e della Val di Susa e valorizzerà il ruolo dell'interporto di Orbassano quale gateway per i traffici intermodali internazionali e nazionali, semplificandone l'accesso ferroviario e riducendo i costi per le imprese ferroviarie, oltre ad ampliare la varietà di attività logistiche ivi localizzabili.</p>
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	<p>La proposta di intervento lungo il tratto da Torino a Lione prevede una linea di circa 256 km, che attraversa i territori francese e italiano, con un tracciato che si sviluppa alternando tratti in galleria a segmenti all'aperto. Il progetto si articola nelle sezioni seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • francese, dall'area a est di Lione a Saint-Jean-de-Maurienne (di lunghezza pari a 130 km); • comune italo-francese, da Saint-Jean-de-Maurienne a Chiusa San Michele (di lunghezza pari a 80,4 km, di cui 57 km di tunnel di base); • italiana, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese (di lunghezza pari a 45,7 km). <p>Per quanto concerne la parte francese, il progetto prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un itinerario viaggiatori ad alta velocità fra l'est di Lione e il cosiddetto "Sillon alpin" (ad est di Chambéry), con un attraversamento in galleria del massiccio di Dullin e di quello di L'Epine; • un itinerario merci e Autostrada Ferroviaria fra l'est di Lione e il Sillon alpin (ad est di Chambéry), con un attraversamento in tunnel del massiccio di Chartreuse; • un itinerario misto (viaggiatori e merci) fra il Sillon alpin e l'ovest di Saint-Jean-de-Maurienne, con un attraversamento in galleria del massiccio di Belledonne e di quello del

	<p>Rocheray.</p> <p>Nello specifico, il tracciato si compone delle sezioni di seguito riferite⁶:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Lyon - La Tour-du-Pin (32 km, di cui 11,5 in galleria), del valore di 2.005 milioni di euro; 2) Le Guiers (35,6 km, di cui 20,6 in galleria), del valore di 1.178 milioni di euro; 3) Chambéry - Combe de Savoie (40 km, di cui 30 in galleria), del valore di 1.343 milioni di euro; 4) La Maurienne (tratto all'aperto che precede il tunnel di base nel bacino di St Jean-de-Maurienne e tunnel di base (45 km), del valore di 4.425 milioni di euro). <p>Relativamente alla parte italiana, il progetto distingue tra le seguenti due sezioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <i>tratta internazionale in territorio italiano</i> (di lunghezza pari a 35,4 km e costo complessivo pari a 4,3 miliardi di euro – IVA esclusa), articolata negli interventi di: <ul style="list-style-type: none"> - tunnel di base, - piana di Susa, - tunnel Orsiera, - piana delle Chiuse, 2) <i>tratta nazionale</i> (di lunghezza pari a 45,7 km e costo complessivo pari a 4,4 miliardi di euro) così articolata: <ul style="list-style-type: none"> - galleria tra S.Ambrogio ed Orbassano, - area di Orbassano, - galleria da Bivio Pronda, Cso Marche fino a Settimo, - innesto di Settimo. <p>Dal punto di vista tecnico, si ipotizza che le <u>gallerie</u> avranno un diametro interno di 8,40 m, con rami di collegamento tra le 2 canne ogni 333 m per consentire l'evacuazione dei passeggeri in caso di incidente. Le gallerie saranno scavate prevalentemente con fresa meccanizzata, con una velocità d'avanzamento media di 10 metri al giorno. Con riferimento al materiale rotabile, si prevede l'utilizzo di <u>convogli</u> di lunghezza massima pari a 750 metri, ipotizzando che, per il trasporto AV di passeggeri internazionali e regionali, la velocità media sia di 220 km/h, e pari a 100-120 km/h per merci ed Autostrada Ferroviaria.</p>		
	<i>Torino-Lione</i>	<i>Milano-Parigi</i>	<i>Milano-Barcellona</i>
Tempi attuali	240 minuti	410 minuti	720 minuti
Tempi sulla nuova linea	100 minuti	255 minuti	420 minuti
Soggetti coinvolti	<p>Unione Europea, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, Ministero dei Trasporti francese, CIPE, CIG Commissione intergovernativa, RFF, RFI, LTF, Regione Piemonte, Regione Rhône-Alpes, Regione e Provincia di Savoia, Provincia di Torino, Comitato Promotore Transpadana e Comité Promoteur pour la Liaison a Grande Vitesse Lyon-Turin-Milan, Osservatorio tecnico per l'asse ferroviario Torino-Lione, Comuni localizzati sulla direttrice della linea (l'opera interessa tutti i Comuni attraversati dal tracciato, tra cui: Aussois, Avrieux, Bramans, Caprie, Chambéry, Collegno, Fourneaux, Grenay, Lanslebourg, Le Freney, Lyon, Modane, Montemelian, Orelle, Saint-André, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Martin-la-Porte, Saint-Michel-de-Maurienne, Settimo Torinese, Torino, Villarodran, Villarodin-Bourget).</p>		

⁶ Aggiornamento gennaio 2007.

	Rilevanza geografica	Comunitaria.
DOCUMENTAZIONE TECNICA	<ul style="list-style-type: none"> • Legge 21 dicembre 2001 n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive. • Delibera CIPE 21 dicembre 2001 n. 121, con la quale il CIPE, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo Programma delle opere strategiche, che include, nel "Corridoio plurimodale padano", la voce "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino – Trieste)". • Legge 28 febbraio 2002 n. 2002-91 del Parlamento francese e legge 27 settembre 2002 n. 228 del Parlamento italiano che ratificano l' "Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione". • Intesa generale quadro tra Governo e Regione Piemonte sottoscritta nell'aprile 2003, nella quale si comprende l'opera tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale" che interessano il territorio della Regione e che per essa rivestono carattere strategico. • Delibera CIPE 5 dicembre 2003, n.113, con la quale è approvato, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto preliminare del "nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale", tratta confine di Stato-Bruzolo, ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera; attraverso tale delibera si prende, inoltre, atto che il costo della tratta italiana della parte comune è stimato in 2.278 milioni di euro (secondo quanto indicato nel PPI - Piano delle priorità degli investimenti ferroviari, dell'ottobre 2003). • Memorandum di intesa sulla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione da parte dei Ministri dei Trasporti di Francia ed Italia sottoscritto nel maggio 2004. • Delibera CIPE 3 agosto 2005, n. 119, con la quale si approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto preliminare del "nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea Bussoleno-Torino e cintura merci"; attraverso tale delibera si prende, inoltre, atto che il costo complessivo dell'intervento, in linea con le previsioni del PPI dell'aprile 2004, è quantificato in 2.375 milioni di euro. • Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamento 2008 (marzo 2008). • Primo atto aggiuntivo dell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Piemonte sottoscritto il 23 gennaio 2009 (ad integrazione e aggiornamento del documento d'intesa dell'aprile 2003), nel quale la nuova linea Torino-Lione (comprensiva, per la parte italiana, degli interventi relativi a Corso Marche, Orbassano e nodo di Torino) è inserita tra le opere di interesse regionale concorrente con il preminente interesse nazionale. • Documento dell'Osservatorio Torino-Lione "Indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino-Lione – dal confine di Stato alla connessione con la linea AV/AC Torino-Milano" (gennaio 2010). • Dossier Technique - Démarche Grand Chantier – Lyon Turin (aprile 2010). • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007 - aggiornamento 2009 (su cui il CIPE ha espresso parere favorevole nel maggio 2010). • Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione europea, giugno 2010). • Progetto preliminare in variante della nuova linea Torino-Lione, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano (elaborato da LTF), presentato il 10 agosto 2010. 	

<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione</p> <p>Relativamente alla parte francese⁷, il progetto preliminare sommario (Avant-projet sommaire – APS) del tratto alta velocità Lione-Chambéry è stato approvato nel marzo 2002. Nel febbraio 2007 sono stati approvati gli studi preliminari relativi all'itinerario merci Lione-Sillon alpin e all'itinerario misto Sillon alpin-Saint-Jean-de-Maurienne.</p> <p>Per quanto attiene al tratto internazionale, nel maggio 2009 è stata assegnata la gara d'appalto di LTF per l'elaborazione dello studio del progetto preliminare necessario per la definizione del nuovo tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione sul versante italiano della parte transfrontaliera. Nell'agosto 2010 è stato presentato, da parte di LTF, il progetto preliminare relativo a tale sezione.</p> <p>Per la tratta italiana, sarà Italferr a curare l'elaborazione del progetto preliminare.</p> <p>Dopo la progettazione preliminare si avranno le fasi valutativa ed approvativa, cui seguiranno la progettazione definitiva e la valutazione d'impatto ambientale (la conclusione di tale processo è attesa per la fine del 2012).</p> <p>Il CIPE, nella seduta del 18 novembre 2010 (in cui esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013), ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione".</p> <p>Cantiere</p> <p>A partire dal 2002, sono stati realizzati tre cunicoli di esplorazione – <i>discenderie</i> – (Saint-Martin-La-Porte, Villarodin-Bourget/Modane e La Praz) nella parte di francese del tunnel di base, mentre nel gennaio 2010 sono stati avviati i lavori preparatori per la realizzazione della galleria geognostica della Maddalena (sulla parte italiana del tunnel). L'inizio dei lavori di costruzione della galleria di base è previsto prima della fine del 2013, mentre la loro conclusione è attesa per il 2023.</p> <p>In merito alla fase di cantiere dell'intera infrastruttura, i lavori interesseranno i diversi segmenti del tracciato secondo il seguente cronoprogramma:</p> <p>2012: nodo di Torino (completamento) e linea Valence-Montmélian (potenziamento);</p> <p>2013: tunnel di base (avvio cantieri);</p> <p>2020: corso Marche e Gronda Nord (Orbassano – innesto sulla linea AV/AC Torino-Milano), Gronda di Lione;</p> <p>2023: parte Nazionale (Orbassano–Piana delle Chiuse); parte Comune (Piana delle Chiuse-Saint-Jean de Maurienne); 1° fase RFF : linea Lione–Chambéry; 1° canna del tunnel di Chartreuse; autostrada ferroviaria in bassa Maurienne (potenziamento);</p> <p>2030: seconda canna Tunnel di Chartreuse; prima canna Tunnel di Belledonne;</p> <p>2035: linea AV Lione–Chambéry; seconda canna Tunnel di Belledonne;</p>
<p>FINANZIAMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sulla base dello studio di prefattibilità, è stato stimato nel 2003 un costo totale (per l'intero progetto) di 13,85 miliardi di euro, di cui 7,6 miliardi (valore aggiornato a gennaio 2006 sulla base del tracciato iniziale italiano) per la tratta transnazionale tra la Val Susa e Saint Jean de Maurienne. • Nel 2006, la regione Rhône-Alpes ha stanziato 1 miliardo di euro per i lavori relativi al tracciato francese, sebbene non siano stati ancora assunti impegni chiari circa il resto del finanziamento, stimato a 3 miliardi di euro nel 2006. • Nel mese di dicembre 2008, la Commissione europea ha stanziato 671,8 milioni di euro per studi e lavori riguardanti la sezione comune durante il periodo 2007-2013 (di tale importo, 437,2 milioni per l'Italia e 234,6 milioni per la Francia). L'erogazione della somma è subordinata alla capacità di entrambi i partner di rispettare il calendario indicato

⁷ Fonte: RFF (febbraio 2008).

in occasione della presentazione della domanda di cofinanziamento delle TEN-T. Più precisamente, la destinazione del contributo attiene alle attività: "studi tecnici di progettazione, studi ambientali, costruzione di discenderie e gallerie, preparazione di siti di costruzione e le prime tappe della fase di costruzione"⁸.

- Nella seduta del 13 maggio 2010 il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI. Tra le Opere in corso, nella Tabella A04-Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità è incluso il progetto "Nuova linea Torino-Lione (studi ed indagini opzionali e quota finanziata comprensiva anche delle risorse TEN-T 2007-2013 la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)", con risorse aggiuntive 2009 per 471 milioni di euro, per un totale risorse al 2009 di 916 milioni di euro che coprono il costo a vita intera.
- Secondo quanto riferito nel documento "Relazione di sintesi sui costi di investimento"⁹ del progetto preliminare in variante relativo alla tratta transnazionale, il costo totale delle opere (comprensivo delle spese per alea e imprevisti) ammonta a 9.974 milioni di euro, di cui 4.049,1 per il tratto in territorio italiano, e 5.925,4 per quello in territorio francese. Comprendendo anche gli "Altri costi a carico del general contractor" (spese per espropri, interferenze e misure di accompagnamento), il costo tecnico totale del progetto risulta pari a 10.258,8 milioni di euro, di cui 4.227,9 relativi all'opera da realizzarsi in territorio italiano.
- Secondo quanto stimato nel progetto preliminare della nuova linea Torino-Lione¹⁰, il costo d'investimento dell'intera tratta comune internazionale (LTF) ammonterebbe a circa 10,5 miliardi di euro (di cui 4,3 miliardi - IVA esclusa - per la parte italiana e 6,2 miliardi la parte francese). Relativamente alla parte nazionale (RFI), il costo di investimento è stimato pari a 4,4 miliardi di euro.
- Nell'ambito della valutazione intermedia (ottobre 2010) dei 92 progetti prioritari per le reti transeuropee, cofinanziati dalla Commissione nel quadro del programma TEN-T per il periodo 2007-2013, il contributo comunitario alla sezione comune della tratta internazionale della linea Torino-Lione, stanziato nel 2008, è stato ridotto di 9,18 milioni di euro (risultando, dunque, pari a 662,6 milioni).

⁸ 2007-EU-06010-P.

⁹ Fonte: LTF (luglio 2010).

¹⁰ Fonte: LTF - RFI (settembre 2010).

1.3 Linea AV/AC Milano-Verona – tratta Treviglio-Brescia	
OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio V mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio, e da alternativa alle direttrici ovest-est più a Nord (tra cui la Rotterdam-Kiev), favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa meridionale.</p> <p>In particolare, l'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino (Progetto Prioritario n.6), garantendo una significativa riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard, della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto, si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.</p> <p>Per l'Italia tale progetto, oltre a dotare il quadrante nord del Paese di un nuovo asse infrastrutturale, andrà ad incidere ed interessare una porzione di territorio ben più ampia di quella direttamente interessata dal tracciato che, nel segmento centrale del Corridoio V, risulterebbe supportata, a sud, dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico e, a nord, dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero.</p> <p>Relativamente alla tratta Milano-Verona, duplice è l'obiettivo che si intende perseguire con la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC: da un lato, fornire collegamenti veloci sulle lunghe distanze, dall'altro, alleggerire la rete ordinaria ed incrementare conseguentemente il traffico ferroviario regionale.</p> <p>In particolare, sono obiettivi specifici del progetto AV/AC nella tratta Treviglio-Brescia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'adeguamento dell'offerta infrastrutturale alla domanda crescente di trasporto sulle direttrici Venezia, Bergamo e Cremona; • la riduzione dei tempi di percorrenza della relazione Milano-Brescia di circa il 25%; • la separazione dei flussi di lunga percorrenza da quelli di tipo regionale e metropolitano, con miglioramento della regolarità dell'esercizio; • l'omotachicità delle relazioni sulle direttrici di Venezia, Bergamo e Cremona; • la velocizzazione degli itinerari attraverso un incremento della velocità dei tracciati; • l'elevazione degli standard qualitativi della linea con miglioramento dell'affidabilità degli impianti e della regolarità della circolazione.
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	<p>Il tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 140 chilometri circa, attraverso il territorio di 31 Comuni in Lombardia e 5 in Veneto. Dell'intera tratta, il segmento Milano-Treviglio è stato completato nel 2007 ed è attualmente in esercizio, mentre la linea Brescia-Verona risulta in progettazione.</p> <p>Il tratto AV/AC Treviglio-Brescia, di prossima cantierizzazione, si sviluppa per circa 57 chilometri attraverso 20 Comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia (39 km fino a raggiungere il nodo di Brescia, cui l'infrastruttura si innesta tramite l'interconnessione Brescia Ovest, lunga circa 14 km, per poi proseguire con un tratto di attraversamento urbano di circa 4 km). L'intervento avrà origine in corrispondenza della punta scambi dell'interconnessione di Treviglio e terminerà in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della stazione Brescia centrale; esso sarà integrato con l'attuale linea Milano-Verona e con il resto della rete regionale mediante alcune interconnessioni all'altezza dei Comuni di Treviglio e Brescia.</p> <p>Le caratteristiche tecniche del tracciato sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • velocità di progetto della linea: 250-300 km/h; • velocità di progetto della interconnessione: 160 km/h; • pendenza massima: 14,6 per mille; • alimentazione: 2x25 kV c.a per la tratta AV da km 29+330 a km 5+186 (IC Brescia)

	<p>Ovest); trazione elettrica con alimentazione a 3000 V in corrente continua per gli altri tratti della penetrazione urbana di Brescia e collegamento con la linea DD Pioltello-Treviglio;</p> <ul style="list-style-type: none"> • segnalamento: European Rail Traffic Management System (ERTMS) livello 2 per la tratta AV da km 29+330 a km 13+000 (circa 2 km dopo il termine dell'IC di Brescia Ovest); blocco automatico a correnti codificate banalizzato attrezzato con SCMT per gli altri tratti di penetrazione urbana di Brescia e collegamento con la linea DD Pioltello-Treviglio. 		
	Tempi attuali	Milano - Verona: 81 minuti	
	Tempi sulla nuova linea	Milano - Verona: 43 minuti	
	Soggetti coinvolti	<p>Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Province di Bergamo, Brescia e Milano, RFI, Italferr, CEPAV DUE (Consorzio ENI Per l'Alta Velocità Due)¹¹. Tra i principali Comuni attraversati dalla futura linea vi sono: Brescia, Calcio, Cassano d'Adda, Chiari, Lonato del Garda, Melzo, Milano, Pioltello, Romano di Lombardia, Rovato, Treviglio.</p>	
	Rilevanza geografica	Comunitaria	
DOCUMENTAZIONE TECNICA	<ul style="list-style-type: none"> • Legge 21 dicembre 2001 n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive. • Delibera CIPE 21 dicembre 2001 n. 121, con la quale il CIPE, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo Programma delle opere strategiche, che include, nel "Corridoio plurimodale padano", la voce "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)". • Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia in data 11 aprile 2003 che include, conferendole carattere prioritario, l'opera di realizzazione della "tratta AC Milano-Verona (parte lomabrda)". • Delibera CIPE n. 120 del 5 dicembre 2003, con la quale è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della "Linea AV/AC Milano-Verona". • Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamento 2008 (marzo 2008). • Legge 6 agosto 2008 n. 133 art. 12 (abrogazione della revoca delle concessioni TAV), con la quale si prevede relativamente alla tratta Milano-Verona il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con il contraente generale Consorzio Cepav Due. • Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche (presentata al CIPE nella seduta del 6 marzo 2009). • Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, luglio 2009. • Delibera CIPE n.81 del 22 settembre 2009, con la quale si approvano il progetto definitivo e il finanziamento relativi alla "Linea AV/AC Milano-Verona: lotto funzionale Treviglio-Brescia". 		

¹¹ Il consorzio nasce dalle partecipazioni delle società Aquater, Condotte d'Acqua, Garboli-Conicos, Maltauro, Saipem, SnamProgetti, Impresa Pizzarotti.

	<ul style="list-style-type: none"> • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007 - aggiornamento 2009 (su cui il CIPE ha espresso parere favorevole nel maggio 2010). • Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione europea, giugno 2010). • 5° Rapporto per l'VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici "L'attuazione della legge obiettivo" (luglio 2010). • 8° Allegato Infrastrutture allegato alla DPF 2011-2013 (settembre 2010), nel quale l'opera "Tratta AV/AC Milano-Verona: Tratta Treviglio-Brescia" è inserita tra le infrastrutture strategiche del "Quadro programmatico prioritario 2010-2013".
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Progettazione</p> <p>Il progetto preliminare della Linea AV/AC Milano-Verona è stato approvato nel luglio 2003 dalla Regione Lombardia, con il parere favorevole delle Province di Milano, Bergamo e Brescia, di 10 Comuni delle Province di Milano e Bergamo interessati dal progetto, e dalla maggioranza dei Comuni bresciani. Il CIPE, con Delibera 5 dicembre 2003 n. 120, ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il medesimo progetto preliminare (nella stessa delibera, il CIPE prende atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo cui "la realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio Cepav Due").</p> <p>Nel settembre 2009, il CIPE ha provveduto, con la Delibera n.81, all'approvazione del progetto definitivo per il primo lotto costruttivo della linea, da Treviglio a Brescia. RFI, in qualità di soggetto aggiudicatore, è autorizzata a procedere alla contrattualizzazione del lotto per successive fasi costruttive non funzionali, impegnative per le parti nei soli limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili per ogni singola fase costruttiva. Nella medesima delibera il CIPE prende atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo cui si prevede che la realizzazione della tratta sarà a carico del general contractor Cepav Due.</p> <p>Risultano ancora¹² in corso le attività connesse con la stipula dell'atto integrativo tra RFI e il general contractor.</p> <p>Cantiere</p> <p>La Delibera CIPE n.81/2009 riferisce che, secondo il cronoprogramma di attuazione riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 8 mesi per attività progettuali ed autorizzative residue, e sessanta mesi complessivi oltre ad uno di pre-esercizio per la realizzazione dell'opera, inclusa l'apertura dei cantieri. La realizzazione, che si articolerà in due lotti costruttivi, è prevista concludersi entro il mese di marzo 2015 (pre-esercizio escluso).</p> <p>Il CIPE, nella seduta del 18 novembre 2010 (in cui esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013), ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della "Linea Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia".</p>
FINANZIAMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Le leggi finanziarie 2006 e 2007 prevedevano lo stanziamento di 225 milioni di euro, su 15 anni, per la realizzazione delle opere propedeutiche alle linee Genova-Milano e Milano-Verona; tuttavia i fondi sono stati trasferiti sulla rete tradizionale anziché essere impegnati per realizzare la viabilità al servizio dei cantieri, come previsto dal CIPE. • Secondo quanto riferito dalla Delibera CIPE n.13/2007, il costo complessivo per la realizzazione della sub-tratta in esame (comprensivo degli oneri di affiancamento alla Brebemi e dei costi di ristrutturazione degli impianti di Brescia, al netto d'IVA) era stimato in circa 2.000 milioni di euro, al netto delle eventuali prescrizioni e

¹² Ultimo aggiornamento (fonte RFI): settembre 2010.

raccomandazioni che lo stesso CIPE avrebbe potuto deliberare in sede di approvazione del progetto definitivo. Esso risultava articolato come di seguito riferito:

Voci	Importi (euro, milioni)
Opere civili	633
Sovrastruttura ferroviaria	75
Impianti tecnologici	183
Acquisizione aree	262
Adeguamenti progettuali	220
Sub-totale valutazione tecnica dei lavori	1.373
Imprevisti	137
Opere di ingegneria – Italferr	96
Costi di struttura RFI	41
Collaudi e prove di esercizio	28
Accordi enti locali	150
Opere di parallelismo (Brebemi)	175
Sub-totale somme a disposizione	627
TOTALE	2.000

Nella medesima Delibera veniva definito il cronoprogramma del fabbisogno finanziario del progetto, che risultava essere:

Anno	Fabbisogno (milioni di euro)
2008	20
2009	250
2010	400
2011	400
2012 e succ.	930

- Il CIPE, con delibera n. 112 del 18 dicembre 2008, procede ad una ricognizione aggiornata della dotazione del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) ed assegna al Fondo infrastrutture, di cui all'articolo 6 *quinquies* della legge n. 133/2008, 7.356 milioni di euro.
- Legge 28 gennaio 2009 n. 2 sulla previsione di concessione di contributi per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di interesse nazionale di cui alla Legge 21 dicembre 2001 n. 443.
- Il CIPE, con delibera n. 3 del 6 marzo 2009, provvede all'assegnazione di risorse per 5.000 milioni di euro a favore del Fondo infrastrutture a carico del Fondo per le aree sottoutilizzate (art. 18 del decreto-legge n. 185/2008), rimandando al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, l'impegno a presentare il relativo programma degli interventi da finanziare con l'assegnazione disposta.
- Secondo quanto riferito dall'Allegato 2 alla delibera CIPE n.10 del 6 Marzo 2009, il costo della linea AV/AC Milano-Verona ammonta a 4.800 milioni di euro, a fronte del quale risultano disponibili risorse per 237 milioni, per un fabbisogno complessivo pari a 4.563 milioni.
- Nel quadro di dettaglio relativo alla Delibera CIPE del 6 marzo 2009 articolato all'interno dell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, la tratta Treviglio-Brescia dell'Asse AV/AC Milano-Verona, prima fase, viene inserita tra gli interventi funzionali al riassetto del sistema ferroviario, prevedendo risorse per **949,9 milioni di euro** (a valere per 390,0 milioni su risorse della legge obiettivo, 316,0 milioni su fondi propri FS, e per 243,9 milioni su fondi FAS). Più specificamente, le stime relative al tiraggio cassa riferiscono un utilizzo delle risorse previste pari a 189,98 milioni di euro nel 2010, a 379,96 milioni nel 2011 e ulteriori 379,96 milioni dopo il 2011.
- Il CIPE, nella seduta del 26 giugno 2009, con delibera n. 51, ha definito le disponibilità

del Fondo infrastrutture, quantificando le risorse allocabili dal comitato medesimo rispettivamente per il Centro-Nord e per il Mezzogiorno e riportando in apposito allegato l'elenco degli interventi da attivare nel triennio con identificazione delle relative fonti di copertura (risorse ai sensi della legge obiettivo, Fondo infrastrutture, fondi propri del Gruppo Ferrovie dello Stato, risorse private).

- Rispetto a quanto definito dal CIPE con la Delibera n.13/2007, nella Delibera n.81 del 22 settembre 2009 il nuovo limite di spesa, pari a 2.050 milioni di euro¹³, risulta articolato come di seguito riferito:

Voci	Importi (euro, milioni)
Opere civili	727
Sovrastruttura ferroviaria	90
Impianti tecnologici	256
Acquisizione aree	260
Adeguamento monetario	91
Sub-totale valutazione tecnica dei lavori	1.424
Imprevisti	144
Opere di ingegneria – Italferr	70
Costi di struttura RFI	40
Collaudi e prove di esercizio	10
Accordi enti locali	150
Opere di parallelismo (Brebemi)	212
Sub-totale somme a disposizione	626
TOTALE	2.050

Nella stessa delibera (n.81/2009), a fronte del fabbisogno evidenziato nella precedente tabella, sono dichiarate disponibili le risorse seguenti:

- **175 milioni di euro** a valere su risorse statali già disponibili nel Contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e RFI – aggiornamento 2008;
- **6,05 milioni di euro** a valere su risorse TEN-T programmazione 2007-2013 (extra Multiannual Indicative Programme – MIP 2008) previste nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del suddetto Contratto di Programma 2007-2011;
- **391 milioni di euro** a valere su risorse destinate all'investimento nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011, rinvenienti da riallocazione di risorse disponibili nel medesimo Contratto di programma (aggiornamento 2008);
- **69 milioni di euro** a valere sulla quota destinata al Centro-Nord dei 960 milioni di euro stanziati dall'art. 25 della citata legge 28 gennaio 2009, n. 2 per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Tuttavia, al fine di avviare un primo lotto costruttivo del costo di **1.130,95 milioni di euro**, non dotato di funzionalità sotto il profilo dell'esercizio ferroviario, è richiesta, oltre alle risorse già disponibili ora riferite, l'assegnazione di 489,9 milioni di euro a valere:

- per l'importo di **390 milioni di euro**, in termini di volume di investimento, sulle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche dall'articolo 21 del decreto legge n. 185/2008;
- per l'importo di **99,9 milioni di euro** a valere sulla quota destinata al Centro-Nord del Fondo infrastrutture.

- Attraverso la Legge 23 dicembre 2009 n. 191 (Legge finanziaria 2010) si procede

¹³ Tale maggiore importo tiene conto delle variazioni intervenute nel progetto definitivo a seguito delle prescrizioni e, in particolare, della necessità di nuove opere che permettano il parallelismo al tracciato della nuova autostrada Brebemi.

	<p>all'approvazione di una norma (art. 2, commi 232-233) in base alla quale, limitatamente ai progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma nazionale delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori rispettivamente a 2 miliardi di euro e 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo, il CIPE può autorizzare l'avvio dei lavori per singoli lotti costruttivi qualora questi ultimi siano integralmente finanziati e costituiscano almeno il 10% del costo complessivo dell'opera¹⁴.</p> <ul style="list-style-type: none"> Il CIPE, nella seduta del 13 maggio 2010, ha provveduto a rendere disponibili risorse stanziare nel 2009, rimaste bloccate nel corso delle procedure di approvazione dei piani e delle opere. Con riferimento alle infrastrutture ferroviarie, si è proceduto all'approvazione del contratto di programma FS (aggiornamento 2009) in conseguenza alla quale sarà possibile destinare fondi, per un totale di 4,8 miliardi di euro, per la realizzazione di alcune grandi opere (tra cui la linea AV/AC Treviglio-Brescia) finanziate solo per alcuni lotti parziali (gruppo A1 – Progetti infrastrutturali realizzati per “lotti costruttivi non funzionali”). <p>In particolare, per la tratta Treviglio-Brescia, nell'aggiornamento 2009 del CdP si riferisce che il valore del lotto costruttivo finanziato è pari a 1.131 milioni di euro, di cui 11 milioni già contabilizzati al 31/12/2009. Nel dettaglio, l'articolazione delle risorse è la seguente:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">Milioni di euro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg.08)</td> <td style="text-align: right;">175</td> </tr> <tr> <td>TEN</td> <td style="text-align: right;">6</td> </tr> <tr> <td>Riallocazione risorse Stato già contrattualizzate (CdP agg.09)</td> <td style="text-align: right;">391</td> </tr> <tr> <td>Legge Obiettivo</td> <td style="text-align: right;">390</td> </tr> <tr> <td>FAS</td> <td style="text-align: right;">169</td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td style="text-align: right;">1.131</td> </tr> </tbody> </table> <p>Il valore degli altri lotti da avviare è pari a 919 milioni di euro (importo da contabilizzare per intero¹⁵). Tali valori di costo, finanziamento disponibile e relativo fabbisogno vengono riferiti anche nell'Allegato Infrastrutture alla DFP del settembre 2010.</p>		Milioni di euro	Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg.08)	175	TEN	6	Riallocazione risorse Stato già contrattualizzate (CdP agg.09)	391	Legge Obiettivo	390	FAS	169	TOTALE	1.131
	Milioni di euro														
Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg.08)	175														
TEN	6														
Riallocazione risorse Stato già contrattualizzate (CdP agg.09)	391														
Legge Obiettivo	390														
FAS	169														
TOTALE	1.131														

1.4 Linea AV/AC Milano-Verona – tratta Brescia-Verona	
OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio V mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio, e da alternativa alle direttrici ovest-est più a Nord (tra cui la Rotterdam-Kiev), favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa meridionale.</p> <p>In particolare, l'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino (Progetto Prioritario n. 6), garantendo una significativa riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard, della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto, si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione</p>

¹⁴ Art. 2, comma 232, lett. a: “in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10 per cento del costo complessivo dell'opera”.

¹⁵ E' pianificato, per l'anno 2011, un fabbisogno di competenza pari a 919 milioni di euro (aggiornamento 2009 al CdP MIT-RFI 2007-2011, Tab. A1).

	<p>dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.</p> <p>Per l'Italia tale progetto, oltre a dotare il quadrante nord del Paese di un nuovo asse infrastrutturale, andrà ad incidere ed interessare una porzione di territorio ben più ampia di quella direttamente interessata dal tracciato che, nel segmento centrale del Corridoio V, risulterebbe supportata, a sud, dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico e, a nord, dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero.</p> <p>Relativamente alla tratta Milano-Verona, duplice è l'obiettivo che si intende perseguire con la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC: da un lato, fornire collegamenti veloci sulle lunghe distanze, dall'altro, alleggerire la rete ordinaria ed incrementare conseguentemente il traffico ferroviario regionale.</p>	
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	<p>Il tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 140 chilometri circa, attraverso il territorio di 31 Comuni in Lombardia e 5 in Veneto. Dell'intera tratta, il segmento Milano-Treviglio è stato completato nel 2007 ed è attualmente in esercizio, mentre il tratto Treviglio-Brescia è di prossima cantierizzazione.</p> <p>Relativamente al segmento da Brescia a Verona, secondo il progetto in definizione la nuova linea attraverserà il territorio per circa 73 km e sarà collegata alla linea esistente attraverso due interconnessioni lunghe complessivamente circa 7 km. Il tratto di attraversamento del nodo di Verona si svilupperà per ulteriori 10 km.</p> <p>Nello specifico, il tratto da Brescia a Verona si diramerebbe a partire dall'interconnessione Brescia Ovest, posta nei pressi di Castrezzato, e passerebbe attraverso i comuni dell'hinterland meridionale di Brescia. Il tracciato si riacosterebbe, quindi, al doppio binario della linea storica nei pressi di Calcinato (interconnessione Brescia Est). Da questo punto, fino a Verona, seguirebbe il percorso lungo la linea storica, ad eccezione di alcune varianti necessarie per aderire agli standard Alta velocità/Alta capacità.</p>	
	Tempi attuali	Milano – Verona: 81 minuti
	Tempi sulla nuova linea	Milano – Verona: 43 minuti
	Soggetti coinvolti	Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia e Regione Veneto, Provincia di Brescia, Provincia di Verona, RFI, Italferr, CEPAV DUE (Consorzio ENI Per l'Alta Velocità Due) ¹⁶ . I principali Comuni interessati sono: Brescia, Desenzano del Garda, Peschiera del Garda, Rezzato, Sommacampagna, Verona.
DOCUMENTAZIONE TECNICA	Rilevanza geografica	Comunitaria
	<ul style="list-style-type: none"> • Legge 21 dicembre 2001 n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive. • Delibera CIPE 21 dicembre 2001 n. 121, con la quale il CIPE, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo Programma delle opere strategiche, che include, nel "Corridoio plurimodale padano", la voce "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino – Trieste)". • Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia in data 11 aprile 2003 che include, conferendole carattere prioritario, l'opera di realizzazione della "tratta AC Milano-Verona (parte lombarda)". 	

¹⁶ Il consorzio nasce dalle partecipazioni delle società Aquater, Condotte d'Acqua, Garboli-Conicos, Maltauro, Saipem, SnamProgetti, Impresa Pizzarotti.

	<ul style="list-style-type: none"> • Intesa generale quadro stipulata tra Governo e Regione Veneto il 24 ottobre 2003 che ricomprende tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale" che interessano il territorio veneto la tratta veneta dell'"asse ferroviario AC/AV Milano-Venezia-Trieste". • Delibera CIPE n. 120 del 5 dicembre 2003, con la quale è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della "Linea AV/AC Milano-Verona". • Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamento 2008 (marzo 2008). • Legge 6 agosto 2008, n. 133, art. 12 (abrogazione della revoca delle concessioni TAV), con la quale si prevede relativamente alla tratta Milano-Verona il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con il contraente generale Consorzio Cepav Due. • Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche (presentata al CIPE nella seduta del 6 marzo 2009). • Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, luglio 2009. • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007 - aggiornamento 2009 (su cui il CIPE ha espresso parere favorevole nel maggio 2010). • Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione europea, giugno 2010). • 5° Rapporto per l'VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici "L'attuazione della legge obiettivo" (luglio 2010). • 8° Allegato Infrastrutture allegato alla DPF 2011-2013 (settembre 2010), nel quale l'opera "Tratta AV/AC Milano-Verona: Tratta Brescia-Verona" è inserita tra le infrastrutture strategiche del "Quadro programmatico prioritario 2010-2013".
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione Il progetto preliminare della Linea AV/AC Milano-Verona è stato approvato nel luglio 2003 dalla Regione Lombardia, con il parere favorevole delle Province di Milano, Bergamo e Brescia, di 10 Comuni delle Province di Milano e Bergamo interessati dal progetto, e dalla maggioranza dei Comuni bresciani. Il CIPE, con Delibera n.120 del 5 dicembre 2003, ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il medesimo progetto preliminare (nella medesima delibera, il CIPE prende atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo cui "la realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio Cepav Due") . Approvato nel settembre 2009 il progetto definitivo per il lotto costruttivo da Treviglio a Brescia, è attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo per la tratta Brescia-Verona.</p> <p>Cantiere La tratta AV/AC Brescia-Verona risulta inserita, nella sezione dell'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011 relativa all'aggiornamento delle opere indicate dalla Conferenza Unificata Stato Regioni, tra le opere da avviare entro il 2013.</p>
<p>FINANZIAMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le leggi finanziarie 2006 e 2007 prevedevano lo stanziamento di 225 milioni di euro, su 15 anni, per la realizzazione delle opere propedeutiche alle linee Genova-Milano e Milano-Verona; tuttavia i fondi sono stati trasferiti sulla rete tradizionale anziché essere impegnati per realizzare la viabilità al servizio dei cantieri, come previsto dal CIPE. • L'allegato "Infrastrutture prioritarie" al DPEF 2008-2012 indica la tratta Brescia-Verona quale seconda fase dell'opera Treviglio-Verona, riferendone un valore di costo pari a 2,8 miliardi di euro.

	<ul style="list-style-type: none"> • Nel contratto di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI 2007-2011 (aggiornamento 2008), la "linea Milano-Verona (Brescia-Verona)" risulta tra le "Altre opere da realizzare". In tale documento, il costo "vita intera" della tratta Brescia-Verona è stimato in 2.800 milioni di euro, di cui 62 milioni contrattualizzati al 31/10/2007, con un fabbisogno corrispondente di 2.738 milioni di euro. • Il CIPE, nella seduta del 6 marzo 2009, ha ricompreso la linea AV/AC Milano-Verona tra gli interventi da finanziarsi con un importo globale di 2.750 milioni di euro (da ripartirsi con le linee AV/AC Milano-Genova, AV/AC Bologna-Firenze e Pontremolese). • Secondo quanto riferito dall'Allegato 2 alla delibera CIPE n.10 del 6 marzo 2009, il costo della linea AV/AC Milano-Verona ammonta a 4.800 milioni di euro, a fronte del quale risultano disponibili risorse per 237 milioni, per un fabbisogno complessivo pari a 4.563 milioni. • L'aggiornamento 2009 del CdP tra RFI e Ministero Infrastrutture e Trasporti (che ha ricevuto il parere favorevole del CIPE nel maggio 2010) include tra le opere in corso (Tabella A04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità) l'intervento "Linea Milano-Verona (Fase)", per un importo al 2009 di 53 milioni di euro. Inoltre, come riportato nel documento "Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale", per il progetto di realizzazione della linea Brescia-Verona si riferisce un costo a vita intera pari a 2.747 milioni di euro (relativamente al quale si prevede un fabbisogno, nel 2011, di 84 milioni e, oltre tale anno, di 2.663 milioni). • Secondo quanto riferito dall'Allegato infrastrutture alla DFP (settembre 2010), il costo della tratta risulta pari a 2.800 milioni di euro; rispetto a tale importo, risultano disponibili 53 milioni di euro e un corrispondente fabbisogno pari a 2.747 milioni.
--	---

1.5 Linea AV/AC Verona-Venezia – Tratta Verona-Padova

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio V mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio, e da alternativa alle direttrici ovest-est più a Nord (tra cui la Rotterdam-Kiev), favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa meridionale.</p> <p>In particolare, l'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino (Progetto Prioritario n.6), garantendo una significativa riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard, della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto, si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.</p> <p>Per l'Italia tale progetto, oltre a dotare il quadrante nord del Paese di un nuovo asse infrastrutturale, andrà ad incidere ed interessare una porzione di territorio ben più ampia di quella direttamente interessata dal tracciato che, nel segmento centrale del Corridoio V,</p>
---	--

	<p>risulterebbe supportata, a sud, dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico e, a nord, dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero.</p>						
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>La linea AV/AC Verona-Venezia, lunga complessivamente circa 100 km, è già in attività dal marzo 2007 sui 25 km tra Padova e Mestre/Venezia (in tale tratto, la nuova linea è stata realizzata in parallelo alla linea storica).</p> <p>Da Verona a Padova, la nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV si svilupperà per 76,5 km (di cui 10 km in galleria, 9 km di ponti e viadotti) e 5 km di interconnessioni con le reti esistenti, attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova, in affiancamento alla linea storica per circa 36 km. Le due interconnessioni, che consentiranno l'integrazione tra nuova linea e linea esistente, saranno localizzate a Vicenza e nel punto di ingresso a Padova per il collegamento tra linea AV/AC e la linea "di gronda" merci di Venezia sulla direttrice Castelfranco-Treviso-Udine/Portogruaro.</p> <p>Due sono le fasi in cui la realizzazione dell'opera tra Verona e Padova è ripartita: la prima, costituita dalle tratte Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova; la seconda, relativa agli interventi di completamento (fra Montebello e Grisignano di Zocco).</p> <p>Oltre a quanto riferito relativamente alla linea AV/AC Verona-Padova, rilevante è in tale sede fare cenno al progetto di sistemazione del nodo AV/AC di Verona, intervento necessario ad interconnettere le due tratte di linea AV/AC Milano-Verona e Verona-Padova. Nello specifico, il progetto prevede la realizzazione della nuova linea Alta capacità (AC) per circa 10 km in prevalente affiancamento all'attuale linea Milano-Venezia, e l'intera sistemazione della stazione di Porta Nuova, sulla quale sarà incentrato il servizio dei treni viaggiatori, oltre che l'eliminazione di tutte le interferenze tra i nuovi binari dell'AC/AV e le altre linee convergenti sul nodo ferroviario di Verona. La realizzazione dell'intervento è prevista articolarsi in tre fasi attuative.</p> <table border="1" data-bbox="520 1294 1428 1391"> <tr> <td>Tempi attuali</td> <td>Milano – Trieste: 300 minuti</td> </tr> <tr> <td>Tempi sulla nuova linea</td> <td>Milano – Trieste: 160 minuti</td> </tr> </table> <p>Soggetti coinvolti</p> <p>Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Veneto, Province di Verona, Vicenza e Padova, RFI, Italferr, Iricav Due (Consorzio IRI per l'Alta Velocità Due)¹⁷. I Comuni interessati sono: Altavilla Vicentina, Arcugnano, Belfiore, Brendola, Caldiero, Grisignano di Zocco, Grumolo delle Abbadesse, Lonigo, Mestrino, Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore, Padova, Rubano, San Bonifacio, San Martino Buon Albergo, Torri di Quartesolo, Verona, Vicenza, Villafranca Padovana, Zevio.</p> <table border="1" data-bbox="520 1749 1428 1794"> <tr> <td>Rilevanza geografica</td> <td>Comunitaria</td> </tr> </table>	Tempi attuali	Milano – Trieste: 300 minuti	Tempi sulla nuova linea	Milano – Trieste: 160 minuti	Rilevanza geografica	Comunitaria
Tempi attuali	Milano – Trieste: 300 minuti						
Tempi sulla nuova linea	Milano – Trieste: 160 minuti						
Rilevanza geografica	Comunitaria						
<p>DOCUMENTAZIONE TECNICA</p>	<ul style="list-style-type: none"> Legge 21 dicembre 2001 n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle 						

¹⁷ Il consorzio nasce dalle partecipazioni di Fintecna, Ansaldo, Impregilo, Salini, Del Favero, Torno.

	<p>attività produttive.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale il CIPE, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo Programma delle opere strategiche, che include, nel "Corridoio plurimodale padano", la voce "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino – Trieste)". • Intesa generale quadro stipulata tra Governo e Regione Veneto il 24 ottobre 2003 che ricomprende tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale" che interessano il territorio veneto la tratta veneta dell'"asse ferroviario AC/AV Milano-Venezia-Trieste". • Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche (presentata al CIPE nella seduta del 6 marzo 2009). • Delibera CIPE n.94/2006, con la quale è stato approvato il progetto preliminare del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova limitatamente alle tratte di prima fase, e nella quale il CIPE riferisce di prendere atto che l'opera, di cui RFI è riconosciuto soggetto aggiudicatore, verrà realizzata mediante affidamento a contraente generale. • Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamento 2008 (marzo 2008). La linea Verona-Padova è inserita tra le "Altre opere da realizzare". • Legge 6 agosto 2008 n. 133 art. 12 (abrogazione della revoca delle concessioni TAV), con la quale si prevede relativamente alla tratta Verona-Padova il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con il contraente generale Consorzio Iricav Due. • Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, luglio 2009. • Secondo Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto del 6 novembre 2009 nel quale la tratta veneta dell'asse ferroviario AV/AC Milano-Venezia-Trieste è confermata tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale. • Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione europea, giugno 2010). • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007 - aggiornamento 2009 (su cui il CIPE ha espresso parere favorevole nel maggio 2010). • 8° Allegato Infrastrutture allegato alla DPF 2011-2013 (settembre 2010), nel quale le opere "Tratta AV/AC Verona-Padova" e "sistemazione del nodo AV/AC di Verona" sono inserite tra le infrastrutture strategiche del "Quadro programmatico prioritario 2010-2013".
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione</p> <p>Il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova" limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova è approvato dal CIPE con Delibera n.94 nel Marzo 2006, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il valore stimato per le opere della prima fase è pari a 3.333 milioni di euro¹⁸ (su un totale complessivo, per entrambe le fasi, stimato in 4.483 milioni).</p> <p>L'elaborazione del progetto definitivo è affidata ad RFI; risultano tuttavia sospese, allo</p>

¹⁸ Relativamente alla **seconda fase**, in sede di approvazione del progetto preliminare si prende atto che risulta identificato solo il corridoio nel quale si collocherà il tracciato della futura linea, senza procedere ad una formale localizzazione urbanistica e ad una valutazione della compatibilità ambientale (al momento dell'approvazione del progetto preliminare, le alternative di tracciato relative alla seconda fase risultano: adozione del tracciato originario del progetto preliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco (in adiacenza dell'autostrada) e realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco).

	<p>stato attuale, le attività inerenti lo sviluppo progettuale e realizzativo dell'opera.</p>
<p>FINANZIAMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Secondo quanto riferito dalla Delibera CIPE n.94/2006 il costo dell'intervento limitatamente alla prima fase ammonta a 3.333 milioni di euro, per un valore complessivo (realizzazione integrale dell'opera) pari a 4.483 milioni di euro. Risultavano disponibili, a valere sulle risorse di cui al Contratto di programma 1994-2000, 156,3 milioni di euro. • Il costo calcolato relativo all'intera vita del progetto e riportato nel contratto di programma 2007-2011 RFI (aggiornamento 2008) nella sezione "Altre opere da realizzare" è stato quantificato in 5.130 milioni di euro. Al 31/12/2007 la competenza contrattualizzata risultava pari a 171 milioni, mentre si inseriva tra i fabbisogni di competenza dell'anno 2009 un ammontare pari a 120 milioni di euro. • Secondo quanto riferito dall'Allegato 2 alla delibera CIPE n.10 del 6 marzo 2009, il costo del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova ammonta a 5.130 milioni di euro, a fronte del quale risultano disponibili risorse per 171 milioni, per un fabbisogno complessivo pari a 4.959 milioni di euro. • Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 del luglio 2009 il costo stimato per la realizzazione della linea AV/AC Verona-Padova è pari a 5.130 milioni di euro, cui corrispondono disponibilità "da altre fonti statali" pari a 162 milioni, un fabbisogno residuo di 4.968 milioni e un stato dell'arte "da avviare al 2013". Relativamente al nodo di Verona, invece, si stima un costo pari a 670 milioni di euro e si riferisce la disponibilità di 16 milioni di euro da Legge Obiettivo, con risultante fabbisogno residuo di ammontare pari a 654 milioni e stato dell'arte "da avviare al 2013". • L'aggiornamento 2009 del CdP tra RFI-MIT include l'intervento "Linea Verona-Padova (Fase)" tra le opere in corso per un valore (risorse al 2009) di 161 milioni di euro (Tabella A04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità). Inoltre, l'opera "Linea Verona-Padova" è riportata nel documento "Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale (sviluppo infrastrutturale rete alta capacità)" che riferisce un valore di costo a vita intera pari a 4.969 milioni di euro (relativamente al quale si prevede un fabbisogno, nel 2011, pari a 120 milioni e, oltre tale anno, di 4.849 milioni); nel medesimo documento, per quanto concerne il nodo di Verona si riferisce il costo per la realizzazione in 652 milioni di euro (con corrispondente fabbisogno pianificato attestarsi integralmente a partire dal 2012). • Secondo quanto riferito dall'Allegato infrastrutture alla DFP (settembre 2010), il costo della tratta ammonta a 5.130 milioni di euro; rispetto a tale importo, risultano disponibili 161 milioni di euro e un corrispondente fabbisogno di 4.969 milioni. Nello stesso documento, l'intervento di sistemazione del nodo AV/AC di Verona è inserito con un valore di costo pari a 670 milioni di euro, finanziamenti disponibili per 18 milioni e fabbisogno di 652 milioni di euro.

1.6 Linea AV/AC Venezia-Trieste

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio V mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio, e da alternativa alle direttrici ovest-est più a Nord (tra cui la Rotterdam-Kiev), favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa meridionale.</p> <p>In particolare, l'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino (Progetto Prioritario n.6), garantendo una significativa riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard, della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto, si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.</p> <p>Per l'Italia tale progetto, oltre a dotare il quadrante nord del Paese di un nuovo asse infrastrutturale, andrà ad incidere ed interessare una porzione di territorio ben più ampia di quella direttamente interessata dal tracciato che, nel segmento centrale del Corridoio V, risulterebbe supportata, a sud, dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico e, a nord, dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero.</p> <p>Relativamente alla tratta Venezia-Trieste, l'obiettivo è quello di garantire continuità al progetto del Corridoio V, prevedendo un adeguamento agli standard AV/AC con quadruplicamento veloce della direttrice, sebbene esistano significativi margini di potenzialità residue sull'attuale struttura (salvo sul segmento Ronchi-Trieste).</p>									
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>Il segmento del PP n.6 da Venezia a Trieste è inserito nel progetto Alta Capacità/Alta Velocità (velocità di 250-300 km/h per la linea e di 160 km/h per le interconnessioni con la rete esistente, oltre che esercizio misto per il trasporto di merci e passeggeri), con la previsione di un quadruplicamento veloce dell'intera direttrice.</p> <p>Il tracciato complessivo, avente estensione di 186 km, da Venezia Mestre a Trieste Centrale, interessa le province di Venezia, Gorizia, Udine e Trieste. In particolare, la tratta Venezia/Mestre-Ronchi si divide in tre sub-tratte: Mestre-Meolo, Meolo-Portogruaro, Portogruaro-Ronchi dei Legionari; da Ronchi a Trieste si articola l'ultimo segmento del progetto, che dovrebbe collegare la nuova stazione ferroviaria direttamente all'aeroporto Ronchi, per poi procedere per ulteriori 32 km verso Trieste, alternando tratti all'aperto e in galleria.</p> <table border="1" data-bbox="464 1400 1370 1489"> <tr> <td data-bbox="464 1400 917 1444">Tempi attuali</td> <td data-bbox="917 1400 1370 1444">Milano – Trieste: 300 minuti</td> </tr> <tr> <td data-bbox="464 1444 917 1489">Tempi sulla nuova linea</td> <td data-bbox="917 1444 1370 1489">Milano – Trieste: 160 minuti</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="464 1489 1370 1814"> <tr> <td data-bbox="464 1489 798 1814">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="798 1489 1370 1814">Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Ambiente, Ministero Economia e Finanze, Regioni Veneto e Friuli Venezia-Giulia, Province di Venezia, Gorizia, Udine e Trieste, RFI, Italferr. Tra i Comuni interessati vi sono: Cervignano del Friuli, Duino-Aurisina, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Meolo, Monfalcone, Portogruaro, Quarto d'Altino, Ronchi dei Legionari, Ronchis, San Donà di Piave, San Giorgio di Nogaro, San Stino di Livenza, Trieste, Venezia.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="464 1814 798 1865">Rilevanza geografica</td> <td data-bbox="798 1814 1370 1865">Comunitaria.</td> </tr> </table>		Tempi attuali	Milano – Trieste: 300 minuti	Tempi sulla nuova linea	Milano – Trieste: 160 minuti	Soggetti coinvolti	Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Ambiente, Ministero Economia e Finanze, Regioni Veneto e Friuli Venezia-Giulia, Province di Venezia, Gorizia, Udine e Trieste, RFI, Italferr. Tra i Comuni interessati vi sono: Cervignano del Friuli, Duino-Aurisina, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Meolo, Monfalcone, Portogruaro, Quarto d'Altino, Ronchi dei Legionari, Ronchis, San Donà di Piave, San Giorgio di Nogaro, San Stino di Livenza, Trieste, Venezia.	Rilevanza geografica	Comunitaria.
Tempi attuali	Milano – Trieste: 300 minuti									
Tempi sulla nuova linea	Milano – Trieste: 160 minuti									
Soggetti coinvolti	Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Ambiente, Ministero Economia e Finanze, Regioni Veneto e Friuli Venezia-Giulia, Province di Venezia, Gorizia, Udine e Trieste, RFI, Italferr. Tra i Comuni interessati vi sono: Cervignano del Friuli, Duino-Aurisina, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Meolo, Monfalcone, Portogruaro, Quarto d'Altino, Ronchi dei Legionari, Ronchis, San Donà di Piave, San Giorgio di Nogaro, San Stino di Livenza, Trieste, Venezia.									
Rilevanza geografica	Comunitaria.									
<p>DOCUMENTAZIONE TECNICA</p>	<ul style="list-style-type: none"> Legge 21 dicembre 2001 n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle 									

	<p>attività produttive.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delibera CIPE 21 dicembre 2001 n. 121, con la quale il CIPE, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo Programma delle opere strategiche, che include, nel "Corridoio plurimodale padano", la voce "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino – Trieste)". • Accordo quadro del dicembre 2003 tra RFI e Regione Friuli Venezia Giulia. • Convenzione del novembre 2005 tra RFI e Regione Veneto. • Protocollo d'intesa stipulato il 4 febbraio 2008 tra la Regione Friuli Venezia-Giulia e i Comuni della Bassa Friulana direttamente interessati dal tracciato relativo alla tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari. • Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamento 2008 (marzo 2008). • Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 (luglio 2009), in cui il progetto "AV/AC Venezia-Trieste, tratta Ronchi dei Legionari sud-Trieste (progettazione definitiva)" è tra le opere da avviare entro il 2013. • Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione europea, giugno 2010). • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007 - aggiornamento 2009 (su cui il CIPE ha espresso parere favorevole nel maggio 2010). • 8° Allegato Infrastrutture allegato alla DPF 2011-2013 (settembre 2010), nel quale gli interventi relativi alla tratta "AV/AC Venezia-Trieste – Tratta Ronchi Sud-Trieste Sud" e la tratta "AV/AC Venezia-Trieste – Tratta Venezia-Ronchi Sud" sono inserite come infrastrutture strategiche non comprese nel "Quadro programmatico prioritario 2010-2013".
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione</p> <p>La progettazione preliminare del tratto dal fiume Tagliamento a Ronchi dei Legionari è stata finanziata in attuazione dell'accordo quadro del dicembre 2003 tra RFI e Regione Friuli Venezia Giulia. E' stato inoltre finanziato da RFI il tratto da Portogruaro al fiume Tagliamento per dar modo di sviluppare la progettazione preliminare del tratto Portogruaro-Palmanova-Ronchi. Nel 2005, la Regione Veneto, a mezzo di specifica Convenzione con RFI, si è impegnata a farsi carico di una quota dei fondi necessari a redigere la progettazione preliminare della tratta Quarto d'Altino-Tagliamento e, successivamente, anche del tratto tra Venezia Mestre e Quarto d'Altino.</p> <p>Per il segmento Venezia Mestre-Ronchi attualmente in corso è l'elaborazione della fase di progettazione preliminare.</p> <p>Per quanto riguarda la tratta Ronchi-Trieste, si è in attesa del parere del Ministero dell'Ambiente, che ha chiesto ulteriori approfondimenti prima di procedere all'approvazione del progetto preliminare (nell'Allegato infrastrutture 2010-2013 del luglio 2009, il progetto preliminare della tratta Ronchi dei Legionari sud-Trieste risulta in istruttoria).</p>
<p>FINANZIAMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nel Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI del periodo 2007-2011 (aggiornamento 2008), la Venezia-Ronchi è inclusa tra le "Opere previste a completamento del piano"; dei 4.200 milioni di euro di costo, 4.197 risultano da reperire. La tratta Ronchi-Trieste è ricompresa tra le "Altre opere da realizzare": a fronte di un costo previsto di ammontare pari a 1.881 milioni di euro, 1.863 non risultano disponibili. • Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013, relativamente alla tratta "Ronchi dei Legionari sud-Trieste (progettazione definitiva)", compresa tra le opere parzialmente

	<p>finanziate da avviare entro il 2013, del costo, pari a 48 milioni di euro, risultano disponibili 24 milioni ("Altre fonti statali").</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nel Dicembre 2008, la Commissione europea ha deciso di stanziare 24 milioni di euro da destinarsi ad attività relative a studi preparatori e progettazione per l'accesso a Trieste da Ronchi dei Legionari. • Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, il costo della tratta Ronchi dei Legionari sud-Trieste risulta pari a 1.929 milioni di euro, a fronte del quale risultano disponibili finanziamenti da "altre fonti statali" per 42 milioni, un fabbisogno da reperire pari a 1.887 milioni di euro e uno stato dell'arte "da avviare al 2013". • Nell'ottobre 2009, l'Unione europea conferma all'Italia e alle Regioni del Veneto e del Friuli Venezia Giulia il cofinanziamento comunitario per la progettazione preliminare della tratta ferroviaria da Mestre a Ronchi sud (4 milioni di euro). • L'aggiornamento 2009 del CdP MIT-RFI riferisce, tra le "opere in corso", gli interventi "Nuova linea AV/AC VE-TS (tratta Ronchi-Trieste) (Progettazione)", per un importo pari a 48 milioni di euro, e "Nuova linea AV/AC VE-TS (tratta Venezia-Ronchi, progettazione preliminare)" per un importo di 13 milioni. Nel documento relativo alle opere programmatiche, il costo a vita intera del progetto di realizzazione della linea AV/AC Ronchi-Trieste è indicato in 1.881 milioni di euro (la competenza del cui fabbisogno è pianificata per gli anni successivi al 2011); per quanto attiene, invece, al tratto Venezia Mestre-Ronchi, si riferisce un costo pari a 4.188 milioni di euro (per cui si prevede un fabbisogno di competenza 2011 pari a 126 milioni di euro e oltre tale anno per 4.062 milioni). • Secondo quanto riferito dall'Allegato infrastrutture alla DFP (settembre 2010), il costo della tratta Venezia Trieste AV/AC – Tratta Venezia-Ronchi Sud ammonta a 4.200 milioni di euro; rispetto a tale importo, risultano disponibili 13 milioni di euro e un corrispondente fabbisogno pari a 4.187 milioni; relativamente alla tratta Venezia-Trieste AV/AC – Tratta Ronchi Sud-Trieste sud si riferisce un costo per 1.929 milioni di euro, rispetto al quale risultano disponibili 42 milioni di euro per un corrispondente fabbisogno pari a 1.887 milioni.
--	---

1.7 Linea AV/AC Trieste-Divača

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio V mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio, e da alternativa alle direttrici ovest-est più a Nord (tra cui la Rotterdam-Kiev), favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa meridionale.</p> <p>In particolare, l'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino (Progetto Prioritario n.6), garantendo una significativa riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard, della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto, si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.</p> <p>Per l'Italia tale progetto, oltre a dotare il quadrante nord del Paese di un nuovo asse infrastrutturale, andrà ad incidere ed interessare una porzione di territorio ben più ampia di quella direttamente interessata dal tracciato che, nel segmento centrale del Corridoio V,</p>
----------------------------------	---

	<p>risulterebbe supportata, a sud, dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico e, a nord, dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero.</p> <p>In particolare, la tratta da Trieste a Divača costituisce la sezione transfrontaliera di collegamento tra l'Italia e la Slovenia, punto di snodo tra la porzione occidentale ed orientale del PP n.6, attraverso cui si intende accrescere la capacità del corridoio ferroviario esistente creando un collegamento diretto tra i centri italiano e sloveno, complementare alla linea attuale.</p> <p>La rilevanza del progetto su scala regionale risulta estremamente significativa, in quanto la nuova linea contribuirà a ridurre la congestione del traffico merci stradale sull'arco alpino e consentirà di catturare una porzione apprezzabile dei flussi gestiti dai porti adriatici di Trieste e Koper; su scala europea, la tratta transfrontaliera permetterà il collegamento tra il traffico merci avente origine in Spagna e in Portogallo con quello dell'Europa Centrale e Orientale.</p>		
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	<p>Quello tra Trieste e Divaccia è il secondo segmento transfrontaliero del progetto prioritario n.6. Secondo quanto riferito dallo studio di fattibilità della futura sezione transfrontaliera, la tratta sarà lunga 35,6 km, si svilupperà quasi completamente in galleria naturale a singolo binario, doppia canna, con pendenze massime del 17 per mille; la velocità oraria consentita andrà dai 160 ai 200 chilometri, ed è previsto l'utilizzo di un sistema di distanziamento interoperabile di tipo ERTMS livello 2.</p>		
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="464 898 858 949">Tempi attuali</td> <td data-bbox="858 898 1380 949">Trieste-Divača (passeggeri): 89 minuti</td> </tr> </table>	Tempi attuali	Trieste-Divača (passeggeri): 89 minuti
	Tempi attuali	Trieste-Divača (passeggeri): 89 minuti	
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="464 949 858 1001">Tempi sulla nuova linea</td> <td data-bbox="858 949 1380 1001">Trieste-Divača (passeggeri): 17 minuti</td> </tr> </table>	Tempi sulla nuova linea	Trieste-Divača (passeggeri): 17 minuti
Tempi sulla nuova linea	Trieste-Divača (passeggeri): 17 minuti		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="464 1001 724 1173">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="724 1001 1380 1173">Unione Europea, Ministero infrastrutture e trasporti italiano, Ministero dei trasporti sloveno, Commissione intergovernativa Italia-Slovenia, Regione Friuli Venezia Giulia, Provincia di Trieste, Comune di Trieste e Divača, RFI, Italferr, Projectivno Podjetje Ljubljana.</td> </tr> </table>	Soggetti coinvolti	Unione Europea, Ministero infrastrutture e trasporti italiano, Ministero dei trasporti sloveno, Commissione intergovernativa Italia-Slovenia, Regione Friuli Venezia Giulia, Provincia di Trieste, Comune di Trieste e Divača, RFI, Italferr, Projectivno Podjetje Ljubljana.	
Soggetti coinvolti	Unione Europea, Ministero infrastrutture e trasporti italiano, Ministero dei trasporti sloveno, Commissione intergovernativa Italia-Slovenia, Regione Friuli Venezia Giulia, Provincia di Trieste, Comune di Trieste e Divača, RFI, Italferr, Projectivno Podjetje Ljubljana.		
DOCUMENTAZIONE TECNICA	<ul style="list-style-type: none"> • Accordo interministeriale tra Italia e Slovenia per la realizzazione della tratta transfrontaliera Trieste-Lubiana sottoscritto nel febbraio 2001. • Studio di fattibilità "Nuovo collegamento ferroviario Trieste-Divača" (giugno 2008), nel quale vengono individuate una soluzione di tracciato ("Soluzione ottimizzata") e due varianti ("Opzione Cattinara" e "Opzione OSP"). • Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, luglio 2009. • Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione europea, giugno 2010). • Memorandum d'intesa sottoscritto, nel giugno 2010, dai Ministri dei trasporti di Francia, Italia, Slovenia e Ungheria riguardante la realizzazione del progetto prioritario n.6 TEN-T "Asse ferroviario Torino-Lione-Trieste-Divaccia/Koper-Divaccia-Ljubljana-Budapest-confine ucraino". 		
	<p>Progettazione</p> <p>Nel giugno 2008, la Commissione intergovernativa Italia-Slovenia approva all'unanimità lo studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste-Divača. Il costo stimato per la realizzazione dell'opera ammonta a 2,4 miliardi di euro ("Soluzione ottimizzata"), di cui 1,3 miliardi per la porzione di tracciato in territorio italiano e 1,1 per la parte slovena. Tuttavia, nel corso della consultazione pubblica relativa al progetto nella Regione Friuli Venezia-Giulia, alcune amministrazioni locali hanno espresso parere negativo al progetto in conseguenza degli impatti ambientali negativi associati al tracciato.</p> <p>All'interno del Memorandum d'intesa sottoscritto, nel giugno 2010, dai Ministri dei trasporti</p>		
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Progettazione</p> <p>Nel giugno 2008, la Commissione intergovernativa Italia-Slovenia approva all'unanimità lo studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste-Divača. Il costo stimato per la realizzazione dell'opera ammonta a 2,4 miliardi di euro ("Soluzione ottimizzata"), di cui 1,3 miliardi per la porzione di tracciato in territorio italiano e 1,1 per la parte slovena. Tuttavia, nel corso della consultazione pubblica relativa al progetto nella Regione Friuli Venezia-Giulia, alcune amministrazioni locali hanno espresso parere negativo al progetto in conseguenza degli impatti ambientali negativi associati al tracciato.</p> <p>All'interno del Memorandum d'intesa sottoscritto, nel giugno 2010, dai Ministri dei trasporti</p>		

	<p>di Francia, Italia, Slovenia e Ungheria, l'Italia e la Slovenia si sono impegnate a confermare il nuovo tracciato della sezione transfrontaliera Trieste-Divaccia, e a creare un Comune organo esecutivo che ne porterà alla realizzazione, prima dell'ottobre 2010.</p> <p>Il 12 ottobre 2010, è stato siglato ufficialmente l'accordo tra i Governi italiano e sloveno per il nuovo studio e la progettazione della linea ferroviaria transfrontaliera tra Trieste e Divaccia; tale accordo, in cui si formalizza, in particolare, l'intesa raggiunta nei mesi scorsi tra i due Paesi sul nuovo tracciato (il cosiddetto "corridoio alto" rispetto al "corridoio basso" previsto in un primo tempo), permetterà di completare in tre anni la progettazione esecutiva del tratto transfrontaliero Trieste-Divaccia. Il tracciato scelto corrisponde alla cosiddetta "variante alta".</p>
<p>FINANZIAMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nel dicembre 2008, tra le decisioni europee di finanziamento sottoscritte dal vicepresidente della Commissione responsabile dei trasporti nell'ambito del programma TEN-T (periodo 2007-2013), quella relativa alla sezione transfrontaliera Trieste-Divaccia prevede lo stanziamento di 50,7 milioni di euro per l'attività di progettazione e studi. • Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 si riferisce che, per il completamento verso est del Progetto Prioritario 6 (Corridoio 5), la richiesta di contributo comunitario avanzata a sostegno dei costi di progettazione della sezione italo-slovena è stata accolta integralmente per la parte italiana, con un'assegnazione di 22 milioni di euro. • Secondo l'accordo firmato il 12 ottobre 2010 tra i Governi italiano e sloveno, il costo totale della progettazione, dallo studio di fattibilità del "corridoio alto" fino ai disegni esecutivi, è di 101,4 milioni di euro, di cui il 50 per cento (50,7 milioni) sarà coperto dall'Unione europea. Dell'altra metà, 22 milioni saranno stanziati dal Governo italiano e i restanti 28,7 da quello sloveno.

2. Sintesi degli stati di avanzamento progettuali

	Fattibilità	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	INIZIO LAVORI	FINE LAVORI	IN ESERCIZIO
Terzo Valico dei Giovi										
Linea AV/AC Lione-Torino										
Tratta francese										
Tratta comune										
Tratta italiana										
Linea AV/AC Torino-Milano										
Linea AV/AC Milano-Verona										
Tratta Milano-Treviglio										
Tratta Treviglio-Brescia										
Tratta Brescia-Verona										
Linea AV/AC Verona-Venezia										
Tratta Verona-Padova										
Tratta Padova-Venezia										
Linea AV/AC Venezia-Trieste-Divača										
Tratta Venezia Mestre-Ronchi dei Legionari										
Tratta Ronchi del Legionari-Trieste										
Tratta Trieste-Divača										

Fonte: Elaborazioni GruppoCLAS (aggiornamento novembre 2010)

3. Sintesi degli stati di avanzamento di costi, fabbisogni, disponibilità

			milioni di euro	20%	40%	60%	80%	100%
Linea AC/AV Milano-Genova	Terzo Valico dei Giochi (realizzazione)	Costo	6.200					
		Disponibilità	720					
		Fabbisogno	5.480					
Linea AV/AC Lione-Torino	Tratta internazionale in territorio italiano e tratta italiana (realizzazione)	Costo	8.700					
		Disponibilità	0					
		Fabbisogno	8.700					
Linea AV/AC Milano-Verona	Tratta Treviglio-Brescia (realizzazione)	Costo	2.050					
		Disponibilità	1.131					
	Tratta Brescia-Verona	Costo	2.800					
		Disponibilità	53					
Fabbisogno	2.747							
Totale corridoi europei nel Nord-Ovest		Costo	19.750					
		Disponibilità	1.904					
		Fabbisogno	17.846					
Linea AV/AC Verona-Venezia	Tratta Verona-Padova	Costo	5.130					
		Disponibilità	161					
	Nodo di Verona	Costo	670					
		Disponibilità	18					
Fabbisogno	652							
Linea AV/AC Venezia-Trieste-Divača	Venezia Mestre-Ronchi	Costo	4.200					
		Disponibilità	13					
	Ronchi-Trieste	Costo	1.929					
		Disponibilità	42					
	Trieste-confine italo-sloveno (realizzazione)	Costo	1.328					
		Disponibilità	0					
Fabbisogno	1.328							
Totale corridoi europei nel Nord Italia*		Costo	33.007					
		Disponibilità	2.138					
		Fabbisogno	30.869					

Fonte: GruppoCLAS da 5° Rapporto per l'VIII Commissione "L'attuazione della legge obiettivo" (luglio 2010) e Allegato Infrastrutture alla DFP (settembre 2010)

* limitatamente agli interventi considerati