



Gruppo CLAS



RELAZIONE TECNICA

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

GRUPPO CLAS s.r.l.

Via Lattuada, 20
20135 MILANO
Tel. 02.5418431 -
Fax 02.55192205

Via San Basilio 64
00187 ROMA
Tel. 06.48905892
Fax 06.42012213

www.gruppoclas.com

P.I. e C.F. 09786990151

GIUGNO 2013





1 LA TRATTA ITALIANA DEL CORRIDOIO TEN-T GENOVA - ROTTERDAM E LE INTERCONNESSIONI CON LA RETE SVIZZERA

1.1 LINEA AV/AC MILANO-GENOVA “TERZO VALICO DEI GIOVI”

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Il progetto si inserisce nel core network della rete TEN-T, all'interno del corridoio prioritario Genova-Rotterdam e si prefigge di ridurre i costi di attraversamento degli Appennini e collegare in maniera sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico il Mediterraneo con l'Europa Centrale e il Mare del Nord, puntando ad accrescere la capacità di trasporto del traffico merci nella modalità ferroviaria.</p> <p>In particolare, 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 merci e passeggeri in termini di tempo, affidabilità e sicurezza.</p> <p>Più specificamente, l'attivazione della nuova linea 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 con un solo locomotore (anziché con il sistema della doppia o tripla trazione utilizzato per le linee attuali) e 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 sistema dei porti liguri 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 e la direttrice tirrenica di levante. 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 km, 38,9 dei quali in galleria, ed è collegato alla linea esistente attraverso quattro interconnessioni lunghe complessivamente 14 km.</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 Figino, 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 realizza-</p>



	zione 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.	
	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
NORMATIVA DI RIFERIMENTO E 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. • Accordo di Programma tra Ministero Infrastrutture, Regione Liguria, RFI e Autorità Portuale di Genova avente ad oggetto la definizione dei reciproci impegni per la realizzazione e gestione dell'opera firmato il 6 maggio 2004. • 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. • La Legge 40 del 2 aprile 2007 che revoca le concessioni rilasciate da TAV per la progettazione/costruzione della tratta Milano-Genova e prevede lo scioglimento delle Convenzioni stipulate tra TAV S.p.A e il General Contractor COCIV • L'art. 12 del DL n. 112 del 2008 prevede che i rapporti convenzionali stipulati da TAV con il General Contractor COCIV proseguano, senza soluzione di continuità direttamente con RFI e che atti convenzionali integrativi fissino la quota di lavori che deve essere affidata dai medesimi CG a terzi mediante procedure concorsuali conformi alle norme comunitarie • 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). • 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 febbraio 2010, il comune di Genova firma il protocollo d'intesa sul potenziamento del nodo ferroviario Genova-Milano che potenzierà il sistema portuale della città con il Nord Italia e l'Europa. • 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".

- 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera " Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi." È riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002- 2011 (marzo)".
- Il 29 luglio 2011 è firmato da RFI e dal General Contractor COCIV il "Verbale di Accordo" per l'avvio dei cantieri del primo lotto costruttivo.
- L'11 novembre 2011, a Genova è firmato l'atto integrativo del Terzo Valico, per i lavori del Terzo Valico ferroviario dei Giovi sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova, da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e del general contractor COCIV, consorzio partecipato da Impresilo, Condotte, Tecnimont e CIV (divenuto esecutivo il 2 aprile 2012).
- Il 6 dicembre 2011 il CIPE ha approvato il finanziamento del 2° lotto costruttivo per un importo di 1,1 miliardi di Euro.
- Il 21 dicembre 2011 firmato l'accordo quadro e gli accordi operativi per l'allocazione dei materiali di risulta in territorio ligure.
- Relazione presentata in IX Commissione trasporti in data 27 marzo 2012 dal commissario straordinario per la realizzazione del terzo valico dei Giovi nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 agosto 2009, nella quale emerge che appena raggiunta l'efficacia dell'Atto Integrativo verranno immediatamente avviate le attività inerenti il primo lotto costruttivo.
- Comune di Novi Ligure: il 16 aprile 2012 il Consiglio comunale approva il documento sul Terzo Valico proposto dalla Giunta Comunale nel quale si ribadisce la validità della delibera comunale n.76 del 2005, si chiede alla Provincia di Alessandria di istituire un tavolo di confronto, con tutte le amministrazioni comunali del territorio coinvolte nell'opera Terzo Valico, allo scopo di approfondire e coordinare gli studi e le proposte dei diversi enti locali, e si chiede alla Regione di estendere gli effetti della legge regionale n°4 del 21 aprile 2011 (per mitigare gli impatti negativi e produrre opportunità per i territori) e al governo nazionale di attivare l'Osservatorio ambientale e istituire un tavolo istituzionale degli enti locali e delle Regioni e un osservatorio tecnico.
- Il 14 maggio 2012 firmato il Protocollo d'Intesa per il Terzo Valico ferroviario tra il COCIV (Consorzio collegamenti integrati veloci), Agi (Associazione grandi imprese) Ance (costruttori edili) nazionale insieme all'associazione di Alessandria e Genova, i sindacati di categoria di Cgil, Cisl e Uil nazionali e territoriali.
- Il Tar del Piemonte respinge la richiesta di sospensiva per gli espropri a Serravalle e Arquata Scrivia promossa con ricorso collettivo ai decreti di esproprio (luglio 2012)
- La Giunta Regionale del Piemonte ha inserito il Terzo valico nella legge regionale 4/2011, che prevede una serie di interventi a favore dei territori interessati dalle grandi infrastrutture per limitare gli impatti armonizzando le opere di mitigazione e compensazione con quelle di accompagnamento (2 luglio 2012)
- Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia e Piemonte per Terzo Valico (6 luglio 2012)
- Presentato a Genova il nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova alla Commissione Territorio del Comune in cui il Terzo Valico viene indicato come elemento cardine dello sviluppo portuale (3/10/2012);
- Protocollo di Intesa tra Regione Liguria e COCIV e le organizzazioni sindacali confederali e di categoria per la gestione della sicurezza nel cantiere (13 ottobre 2012);
- Cociv ha depositato (novembre 2012) la documentazione del nuovo Piano Cave del Terzo Valico di Giovi in Regione Liguria cambiando la classificazione e l'utilizzo di alcuni siti rispetto a quello depositato nel 2004. Il 14 dicembre 2012 la Giunta comunale di Genova ha approvato una delibera che prevede un accordo di programma ai sensi dell'art. 58 della l.r. n. 36/1997 e s.m. che coinvolge Regione Liguria, Cociv (il consor-



	<p>zio di imprese incaricato della costruzione del Terzo Valico) e proprietari della cave della Val Chiaravagna, Giunchetto e Gneo, per l'estrazione dei materiali inerti necessari alla realizzazione del Terzo Valico ferroviario ed il successivo riempimento di esse e della cava dismessa Vecchie Fornaci con il materiale di scavo delle nuove gallerie, circa 1 milione di metri cubi di "smarino"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Firmato a Genova il "Protocollo per la legalità", sottoscritto dalle Prefetture di Genova e Alessandria, la società Rfi Ferrovie dello Stato, committente dell'opera, e il Consorzio Co.Civ, general contractor. Il protocollo riguarda «le attività di prevenzione e contrasto della criminalità organizzata in relazione alla realizzazione dei lavori per il Terzo Valico (18 dicembre 2012). • Il 28 gennaio 2013 si è insediato presso la sede dell'Assessorato regionale ai Trasporti della Regione Piemonte il Comitato di pilotaggio previsto dalla legge CST per il progetto del Terzo Valico dei Giovi. Il Comitato è composto da quattro membri, un rappresentante ciascuno per la Regione, la Provincia di Alessandria e gli enti locali (il sindaco di Voltaggio, più il Commissario di Governo. • Istituzione delle strutture tecniche a supporto dell'Osservatorio ambientale per la realizzazione della Linea AV/AC MI – GE, Terzo Valico dei Giovi. È stata concordata l'istituzione di tre tavoli tecnici, presieduti dalla Regione stessa, che coinvolgono i diversi attori interessati su temi di specifica rilevanza per le amministrazioni ed il territorio con l'obiettivo di garantire agli Enti locali maggiore trasparenza e partecipazione ai processi autorizzativi e realizzativi dell'opera (Voltaggio 20 marzo 2013). • Firmato l'accordo tra RFI e Cociv per la costruzione del secondo lotto del Terzo Valico (22 marzo 2013). • Nulla osta dell'Autorità Portuale di Savona per ricevere parte della terra movimentata nei cantieri di scavo delle gallerie del Terzo Valico (marzo 2013).
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Progettazione</p> <p>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> <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>Lo stesso CIPE, nella seduta del 18 Novembre 2010, ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo. A Novembre 2011 è stato sottoscritto l'Atto Integrativo con COCIV che ha dato avvio alla realizzazione dei lavori del 1° lotto costruttivo.</p> <p>Nel novembre 2012 è stata completata la progettazione esecutiva del primo lotto costruttivo, mentre l'avvio della progettazione esecutiva per il secondo lotto costruttivo è avvenuto nell'Aprile 2013.</p> <p>Cantiere</p> <p>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.</p> <p>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.</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 AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi". In data 2 aprile 2012 è stato reso efficace l'atto integrativo del rinnovo del vincolo paesaggistico da parte delle due Regioni interessate, Liguria e</p>



	<p>Piemonte, dando così avvio alla progettazione esecutiva del primo lotto costruttivo, che dovrà essere completato entro il 2 Ottobre 2012. Sono attualmente in corso i lavori propedeutici alle attività di cantiere, quali gli espropri, la bonifica e le cantierizzazioni.</p> <p>Avvio della procedura di espropriazione di terreni siti in Moriassi, Redimero e Prandella (luglio 2012); "Decreti di occupazione d'urgenza preordinata all'espropriazione" (Comunicazione ex art.17 DPR 327/2001 ed avviso di occupazione anticipata di aree necessarie, ai sensi e per gli effetti dell'art.22 bis (...) site nel territorio di Genova». Oggetto: "Tratta Av/AC terzo valico dei Giovi") nei confronti dei proprietari terrieri della Valpolcevera: promosso ricorso collettivo ai decreti di esproprio davanti il TAR della Liguria.</p> <p>Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornato lo stato di avanzamento dei vari lotti del Terzo Valico dei Giovi, indicando il 1°Lotto come opera in realizzazione, il 2°Lotto come opera in attesa di progettazione esecutiva e ulteriori lotti come opere in attesa di progettazione esecutiva.</p> <p>Ad aprile 2013 la concessionaria COCIV ha affidato i lavori per la realizzazione della galleria di Borzoli e sono partiti alcuni interventi nella zona di Trasta nel comune di Genova.</p>
FINANZIAMENTO	<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 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

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.



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

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".

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.



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 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:

Fonte	Milioni di Euro
Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg. 08)	220
Legge Obiettivo	400
FAS	100
TOTALE	720

- Il valore dei lotti da avviare è pari a 4.680 milioni di Euro, ancora integralmente da contabilizzare⁴.
- 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).
- Il CIPE (nelle sedute del 18 novembre 2010 e 6 dicembre 2011) ha approvato gli stanziamenti per i primi due lotti costruttivi, rispettivamente di 500 e 1100 milioni di Euro.
- Si riporta di seguito un prospetto sullo stato di avanzamento dell'opera con evidenziazione il diverso stato delle singole fasi di lavoro (in verde quelle di prossima realizzazione).

Stato di avanzamento del Terzo Valico dei Giovi

Lotti Costruttivi	Tempi	Costo (milioni di Euro)	Avanzamento
1° Lotto	37 mesi	500	In attesa apertura cantieri
2° Lotto	54 mesi	1.100	In attesa apertura cantieri
3° Lotto	59 mesi	1.270	Progettazione Esecutiva
4° Lotto	48 mesi	1.340	Progettazione Esecutiva
5° Lotto	40 mesi	1.200	Progettazione Esecutiva
6° Lotto	26 mesi	650	Progettazione Esecutiva

- Secondo quanto si apprende dalla piattaforma web cantieri Italia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultimo passaggio al CIPE del Gennaio 2012 sono stati attualizzati i costi per il primo lotto costruttivo a 719,52 milioni di Euro di cui 500 milioni a carico dei fondi Legge Obiettivo (Legge 443/2001) e Fondi Aree Sottoutilizzate), mentre 219,52 milioni a carico di altre risorse pubbliche di enti locali, Regione, Unione Europea e privati. Per quanto riguarda il secondo lotto costruttivo sono state confermate le stime di spesa per 1.100 milioni di Euro con fondi a carico Legge Obiettivo e FAS.
- Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata la voce di costo complessivo per i vari lotti del Terzo Valico dei Giovi secondo lo schema che si riporta di seguito:



1° Lotto	719,52	719,52
2° Lotto	1.100	1.100
Altri Lotti	4459,4	0

- La Delibera CIPE del 18 marzo 2013 modifica lo stanziamento del secondo lotto, attraverso una riduzione de finanziamento di 240 milioni di Euro, destinando le risorse in particolare per lavori di manutenzione della rete ordinaria RFI (aggiustare binari e traversine). La delibera CIPE deve essere ancora pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale ed approvata dalla Corte dei Conti. Il nuovo valore del II Lotto passa così da 1.100 Milioni di Euro (CIPE 86/2011) a 860 Milioni di Euro.
- IL DL 69/2013 'Fare' sottrae 773 Mil€.
- La legge di conversione del DL 43/13 (art. 7 ter) riassegna 1.200 mil€ a tranches di 120 mil€/anno da condividersi con la nuova linea FS del Brennero (e altro) per il periodo 2015-2024 (previa delibera CIPE).

1.2 LINEA RHO-GALLARATE

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Il potenziamento della linea Rho-Gallarate si inserisce all'interno del nuovo panorama infrastrutturale collegato al nodo di Milano, quale intersezione tra i futuri corridoi transeuropei Mediterraneo e Genova-Rotterdam, attraverso le interconnessioni alle linee svizzere sia del Sempione sia del Gottardo (via Luino).

L'intervento è funzionale alla gestione del traffico passeggeri da e per Milano in un'area ad alta intensità abitativa, che comprende i comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, San Giorgio su Legnano, Legnano, Castellanza, Busto Arsizio. Il potenziamento di questa tratta permette anche il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto internazionale di Malpensa, dal quale si potrà accedere grazie ad una diramazione nei pressi di Busto Arsizio (definito "raccordo Y") e, in funzione dell'Expo 2015, l'attivazione del collegamento veloce Milano Centrale-Rho Fiera-Malpensa. La tratta è funzionale al miglioramento del servizio per i flussi pendolari interni all'area metropolitana di Milano, grazie alla separazione dei traffici (lento e veloce) attraverso il posizionamento di nuovi fasci di binari paralleli a quelli esistenti. Tramite il potenziamento della linea sarà possibile anche attivare un nuovo servizio S15 tra Rogoredo e Parabiago. L'opera, inoltre, incrementa la capacità di gestione dei flussi dedicati alle merci, all'interno di un contesto caratterizzato da una notevole rilevanza dei traffici ferroviari internazionali, attraverso il traforo del Sempione, al quale si accede tramite la linea Rho-Gallarate-Arona-Domodossola, e la galleria del San Gottardo, collegata con la tratta Rho-Gallarate-Varese-Loveno-Luino. Considerando invece il Corridoio Mediterraneo, la Rho-Gallarate permetterà l'incrocio dei flussi in direzione Nord-Sud ed Est-Ovest. In particolare, ad Est le merci potranno raggiungere direttamente il nodo di Milano ed immettersi sia sulla linea Milano-Treviglio-Brescia-Verona-Padova, raggiungendo dunque il Veneto e i nodi portuali del Nord Adriatico, sia sulla linea Milano-Genova e Milano-Bologna.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura parallela a quella esistente per 25 km, divisa in due sezioni. Saranno posizionati 2 binari aggiuntivi nella tratta tra Rho e Parabiago uno ad Est ed uno ad Ovest rispetto a quelli esistenti, dedicati rispettivamente ai servizi con fermate e ai traffici veloci. A causa delle limitazioni legate al contesto urbano sarà invece realizzato solamente un terzo binario tra Parabiago e Gallarate, comunque sufficiente a consentire la rispondenza al modello di esercizio progettato.

Il Progetto include la realizzazione di due nuove fermate a Nerviano ed a Castellanza e la messa a PRG delle stazioni di Rho e Parabiago, tramite opere civili di armamento della trazione elettrica. Sarà realizzato all'altezza della stazione di Busto Arsizio un raccordo ad Y consentendo il collegamento tra la linea di competenza di RFI Rho-Gallarate e la linea Ferrovie Nord Milano Novara-Saronno, con la quale sarà possibile interconnettere la fermata



	<p>Rho Fiera con Malpensa.</p> <p>Il progetto risulta scomposto in due lotti funzionali: il primo considera la tratta Rho-Parabiago, il raccordo Y nei pressi Busto Arsizio e la parziale realizzazione della messa a regime del Piano Regolatore Generale delle stazioni di Rho e Parabiago, il cui completamento dovrà avvenire entro il 2015, in modo da garantire i collegamenti funzionali tra l'aeroporto di Malpensa e Rho Fiera contestualmente all'apertura dei lavori dell'Expo. Il secondo lotto funzionale comprende la realizzazione del triplicamento della tratta Parabiago-Gallarate e il completamento degli interventi previsti nel progetto definitivo dell'intera opera.</p>		
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="394 716 646 716">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="646 716 1239 716">Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, RFI, Italferr. Tra i principali Comuni attraversati dalla futura linea vi sono Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, San Giorgio su Legnano, Legnano, Castellanza, Busto Arsizio.</td> </tr> </table>	Soggetti coinvolti	Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, RFI, Italferr. Tra i principali Comuni attraversati dalla futura linea vi sono Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, San Giorgio su Legnano, Legnano, Castellanza, Busto Arsizio.
Soggetti coinvolti	Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, RFI, Italferr. Tra i principali Comuni attraversati dalla futura linea vi sono Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, San Giorgio su Legnano, Legnano, Castellanza, Busto Arsizio.		
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="394 716 646 716">Rilevanza geografica</td> <td data-bbox="646 716 1239 716">Regionale</td> </tr> </table>	Rilevanza geografica	Regionale
Rilevanza geografica	Regionale		
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E 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 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 "Accessibilità ferroviaria Malpensa". In questa fase la tratta è anche parte del "Potenziamento del Sistema Gottardo". • Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia in data 11 aprile 2003 che include anche il "Potenziamento del Sistema Gottardo: triplicamento tratta Gallarate - Rho". • Regione Lombardia delibera di Giunta 13 febbraio 2004, n. VII/16381, con la quale la Regione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare dell'opera, sentite le Province e i Comuni interessati. • Delibera CIPE 12 dicembre 2004 n. 91, con la quale il CIPE ha approvato il Piano delle Priorità degli Investimenti all'interno del Contratto di Programma 2001-2005 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, che include il "potenziamento della Rho-Gallarate". • Delibera CIPE 27 maggio 2005 n. 65, con la quale il CIPE ha approvato il progetto preliminare del "Potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate". • Delibera Regione Lombardia 7 ottobre 2009 n. 10273 con la quale la Regione ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni sul progetto definitivo dell'opera, sentite le Province e i Comuni interessati. • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007, aggiornamento 2009 (sottoscritto il dicembre 2009), nel quale sono compresi gli interventi: "Potenziamento linea Gallarate-Rho (Progettazione + 1^ Fase)" tra le opere in corso. • Delibera CIPE 13 maggio 2010 n. 33, con la quale il CIPE ha approvato il progetto definitivo del primo lotto funzionale Rho-Parabiago del "Potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Gallarate-Rho". • Procedura aperta pubblicata da Italferr il 14 giugno 2011 per l'affidamento con appalto integrato della "Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la realizzazione del quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa tra Rho e Parabiago, nonché del raccordo Y e dei correlati interventi sulla tratta Parabiago-Busto Arsizio, nell'ambito della prima fase funzionale del potenziamento Rho-Gallarate". 		
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione</p> <p>Il progetto preliminare del "Potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate" è stato approvato nel luglio 2003 dalla Regione Lombardia con prescrizioni e raccomanda-</p>		



zioni sentiti i Comuni e le Province interessate. Il CIPE nel 2005 con delibera n. 65 ha approvato il medesimo progetto preliminare accogliendo le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

Il progetto definitivo è stato oggetto di parere favorevole con prescrizioni da parte della Regione Lombardia nel 2009 con delibera n. 10273, con la quale si prende atto dei pareri, delle osservazioni e delle prescrizioni pervenute dalle Provincia di Milano e Varese e dai Comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Cagnate, San Giorgio su Legnano, Legnano, Castellanza, Busto Arsizio, Gallarate. Il CIPE nel maggio 2010 con delibera n. 33 ha approvato il progetto definitivo del primo lotto funzionale Rho-Parabiago del "Potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Gallarate-Rho", con prescrizioni e raccomandazioni. Nella stessa delibera il CIPE ha confermato come soggetto aggiudicatore RFI, indicando l'appalto integrato come modalità per la realizzazione dell'opera e prevedendo la predisposizione di una gara d'appalto e il relativo affidamento dei lavori entro il luglio 2012.

Il 14 giugno 2011 Italferr in nome e per conto di RFI ha pubblicato l'avviso di avvio della procedura aperta per l'affidamento in appalto integrato della "Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la realizzazione del quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa tra Rho e Parabiago, nonché del raccordo Y e dei correlati interventi sulla tratta Parabiago-Busto Arsizio, nell'ambito della prima fase funzionale del potenziamento Rho-Gallarate".

Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata lo stato di avanzamento dei vari lotti del progetto Gallarate-Rho, 1° Lotto Rho-Parabiago, indicando come opera in realizzazione, mentre il 2°Lotto Parabiago-Gallarate risulta in progettazione definitiva.

Il 9 Luglio 2012 con sentenza n.1914, il Tar della Lombardia ha annullato la delibera n. 33 del CIPE del 13 maggio 2010, relativa all'approvazione del progetto definitivo del primo lotto funzionale della linea Rho-Gallarate. Il ricorso era stato presentato dalle amministrazioni comunali di Vanzago, Pogliano, Pregnana e Parabiago, assieme ad un organismo associativo di natura temporanea (Comitato Civico Contro il Potenziamento della Ferrovia della Tratta Rho - Parabiago), contestando la validità del progetto definitivo dell'opera approvato dal CIPE, che prevedeva il raddoppio (quadruplicamento) della linea ferroviaria ed era in contrasto rispetto a quanto stabilito dal progetto preliminare, che prevedeva la realizzazione di un terzo binario.

Il 21 Dicembre 2012 il Consiglio di Stato ha confermato la sentenza del Tar della Lombardia, annullando in via definitiva la delibera n. 33 del CIPE di approvazione del progetto definitivo "Potenziamento Linea Rho - Arona /Tratta Rho - Gallarate/ Primo lotto funzionale Rho - Parabiago".

Cantiere

Secondo il bando di gara del 14 giugno 2011, una volta determinato l'affidatario, entro 180 giorni (circa 6 mesi) dovrà essere redatto e consegnato il progetto esecutivo, ed entro 1464 giorni (circa 4 anni) dovranno essere ultimati i lavori. Come da programma la progettazione esecutiva ha preso avvio il 30 Dicembre 2011 ed è stata completata il 18 Maggio 2012. L'avvio dei cantieri per il 1°Lotto era stabilito per l'agosto del 2012. La data di avvio e di conclusione delle opere non è prevedibile in quanto l'iter di avanzamento del progetto deve essere totalmente rivisto alla luce della sentenza del Consiglio di Stato del 21 dicembre 2012.

FINANZIAMENTO

- Secondo la delibera CIPE n.33 del 13 maggio 2010 di approvazione del progetto definitivo il limite di spesa complessivo per la realizzazione delle opere connesse al potenziamento della Rho-Gallarate è pari a 727,7 milioni di Euro di cui 401,8 milioni per il primo lotto funzionale e 325,9 milioni di Euro per il secondo lotto funzionale. La copertura finanziaria relativa al primo lotto funzionale è garantita attraverso il ricorso a 292 milioni di Euro a valere sulle risorse del programma infrastrutture strategiche, 89,8 milioni di Euro a valere sui fondi stanziati per il progetto "Linea ferroviaria Passo corese-Rieti" all'interno del Contratto di programma RFI 2007-2011, 20 milioni di Euro già stanziati e



accantonati nell'ambito del piano di risanamento acustico e ambientale. Nella stessa delibera il CIPE prende atto che nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma RFI sono già state accantonate risorse per 10 milioni di Euro in favore del potenziamento della Rho-Gallarate.

- Nell'Allegato Infrastrutture al DFP 2011 del 22 settembre 2011, in tabella 1 vengono inserite le seguenti opere:
 - "Malpensa: potenziamento Gallarate-Rho realizzazione 3° Binario 1° Stralcio", costo complessivo 382 milioni di Euro, finanziamenti disponibili 401,8 milioni di Euro, ulteriori finanziamenti necessari 19,8 milioni di Euro.
 - "Malpensa: potenziamento Gallarate-Rho realizzazione 3° Binario completamento", costo complessivo 345,7 milioni di Euro, ulteriori finanziamenti necessari 345,7 milioni di Euro.
 - "Completamento Raccordo Ferroviario Y a Busto Arsizio".
- Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata la voce di costo complessivo secondo il seguente schema:

Intervento	Costo (milioni di Euro)	Disponibilità (milioni di Euro)
1° Lotto	401,8	407,8
2° Lotto	325,9	0

1.3 LINEA SARONNO – SEREGNO

OBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Il progetto si inserisce all'interno di un contesto caratterizzato dalla costruzione di opere finalizzate allo sviluppo ed ammodernamento funzionale delle infrastrutture di trasporto in Lombardia, sia in ottica europea, con la realizzazione del Corridoio Mediterraneo e quindi in interconnessione con la Spagna, Francia e la Slovenia, sia in ottica locale, con l'obiettivo di alleggerire i principali nodi urbani dai flussi di passeggeri e merci. La riqualificazione della linea Saronno-Seregno rappresenta la messa in esercizio del lato Nord del quadrilatero di scorrimento Novara-Brescia, finalizzato a permettere il bypass del nodo di Milano per le merci e i passeggeri in direzione Est-Ovest e Ovest-Est.

L'intervento ha come obiettivo il potenziamento delle capacità infrastrutturali sulla linea Novara-Seregno, gestita da Ferrovie Nord, e l'interconnessione con la linea Seregno-Bergamo-Brescia, gestita da RFI. Sarà possibile aumentare l'accessibilità ferroviaria a Malpensa, collegata attraverso il nodo di Saronno, tramite la linea Saronno-Rescaldina-Castellanza-Busto Arsizio-Malpensa.

Inoltre, l'opera risulta funzionale all'alleggerimento del nodo di Milano per i traffici passeggeri e merci, realizzando un itinerario che si propone come Gronda Nord e che permetterà il trasferimento dal Piemonte alla Lombardia orientale evitando il passaggio attraverso il capoluogo lombardo. Inoltre, nel nodo di Seregno sarà possibile interconnettere il Corridoio Mediterraneo con il Genova-Rotterdam grazie alla diramazione in direzione Nord verso Como-Chiasso, dalla quale si potrà accedere all'asse ferroviario del Ceneri e del Gottardo in Svizzera.

La linea Saronno-Seregno risale alla fine del 1800 e fu realizzata con l'idea di creare un itinerario dedicato ai passeggeri e alle merci a Nord di Milano, in maniera da evitare il passaggio per il centro cittadino. Chiusa ai servizi passeggeri a partire dal 1958 e adibita ad un modesto traffico merci, la linea, interamente a binario unico e non elettrificata, è in fase di riqualificazione, attraverso il posizionamento di un nuovo fascio di binari per 8 km e l'adeguamento delle opere su tutto il tracciato, con una nuova distribuzione delle stazioni, l'eliminazione o l'automazione dei passaggi a livello, l'elettrificazione, la realizzazione di nuovi sistemi di segnalamento.

DESCRIZIONE

L'intervento prevede il potenziamento e la riqualificazione della linea ferroviaria a binario



<p>DELL'INTERVENTO</p>	<p>unico presente tra Saronno e Seregno tramite il posizionamento di un fascio supplementare di binari su un tracciato di 8,2 km, l'elettificazione degli impianti presenti e non più funzionanti, l'automatizzazione o eliminazione dei 18 passaggi a livello e la realizzazione di una variante Sud nel Comune di Saronno, in modo da portare il tracciato complessivo ad una lunghezza di 15,2 km. Inoltre il progetto prevede la riqualificazione e il raddoppio dell'intera tratta con interscambio presso la fermata di Saronno Sud e le relative opere connesse. Sarà realizzata una nuova distribuzione delle fermate/stazioni attualmente dismesse a causa dell'assenza di traffico passeggeri. Complessivamente il nuovo percorso prevede soste nelle stazioni di Saronno Sud, Ceriano Laghetto, Groane, Cesano Maderno, Baruccana, Seregno.</p> <p>A partire dal 10 dicembre 2012 la linea accoglie 64 treni passeggeri al giorno della linea S9 del sistema ferroviario suburbano di Milano. Per le merci si ipotizza un flusso di carri in fase di avvio pari a 1.500 treni/anno e nel lungo periodo, grazie alla presenza di numerosi stabilimenti raccordati con la linea, fino ad 8.500-10.000 treni/anno.</p> <table border="1" data-bbox="407 657 1239 989"> <tr> <td>Tempi attuali</td> <td>Saronno-Seregno: 45 min</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Tempi sulla nuova linea</td> <td>Saronno-Seregno (diretto): 10 min</td> </tr> <tr> <td>Saronno-Seregno (locale): 22 min</td> </tr> <tr> <td>Soggetti coinvolti</td> <td>Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, Ferrovienord spa, SALCEF spa/ BONCIANI spa. I Comuni attraversati dalla linea sono: Saronno, Solaro, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Seveso, Seregno.</td> </tr> <tr> <td>Rilevanza geografica</td> <td>Regionale</td> </tr> </table>	Tempi attuali	Saronno-Seregno: 45 min	Tempi sulla nuova linea	Saronno-Seregno (diretto): 10 min	Saronno-Seregno (locale): 22 min	Soggetti coinvolti	Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, Ferrovienord spa, SALCEF spa/ BONCIANI spa. I Comuni attraversati dalla linea sono: Saronno, Solaro, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Seveso, Seregno.	Rilevanza geografica	Regionale
Tempi attuali	Saronno-Seregno: 45 min									
Tempi sulla nuova linea	Saronno-Seregno (diretto): 10 min									
	Saronno-Seregno (locale): 22 min									
Soggetti coinvolti	Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, Ferrovienord spa, SALCEF spa/ BONCIANI spa. I Comuni attraversati dalla linea sono: Saronno, Solaro, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Seveso, Seregno.									
Rilevanza geografica	Regionale									
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E 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 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 "Accessibilità ferroviaria Malpensa". • Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia in data 11 aprile 2003 che include anche la "Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno". • Delibera Regione Lombardia del 30 giugno 2003 con la quale la Regione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare dell'opera, sentite le Province e i Comuni interessati. • Delibera CIPE del 29 settembre 2004 n. 41 con la quale ha approvato il progetto preliminare per la "riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno". • Procedura aperta di pubblica utilità pubblicata da Ferrovie Nord Milano Esercizio spa il 14 agosto 2005 per "la richiesta d'offerta gara d'appalto di progettazione e di esecuzione di lavori per la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno". • Delibera Regione Lombardia del 14 dicembre 2005 n. con la quale la Regione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo dell'opera, sentite le Province e i Comuni interessati. • Delibera CIPE del 29 marzo 2006 n. 86 con la quale ha approvato il progetto definitivo per la "riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno". 									
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione</p> <p>Il progetto preliminare della "riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno" è stato approvato dalla Regione Lombardia il 30 giugno 2003 con prescrizioni e raccomandazioni sentiti i Comuni e le Province interessate. Il CIPE nel 2004 con delibera n. 41 ha approvato il medesimo progetto preliminare adottando le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p>									



	<p>Il progetto definitivo è stato oggetto di parere favorevole da parte della Regione Lombardia il 14 dicembre 2005, accogliendo i pareri e le raccomandazioni espresse dagli enti locali. La Regione constatava che rispetto al progetto preliminare il proponente Ferrovie Nord Milano Esercizio aveva effettuato alcune proposte migliorative, legate alla localizzazione della fermata Cesano Maderno-Groane, al piano di armamento del Posto di Movimento di Groane, all'eliminazione dei Fabbricati Viaggiatori di Cesano Maderno-Groane e Seveso-Baruccana. Il CIPE ha approvato il progetto definitivo in data 26 marzo 2006 con Delibera n.86 accogliendo le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p> <p>Il 14 agosto 2005 Ferrovie Nord Milano Esercizio ha pubblicato l'avviso di avvio della procedura aperta per l'affidamento in appalto integrato della "Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la "riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno". L'appalto veniva aggiudicato all'Associazione Temporanea d'Imprese formata da CO.GE.L. spa./ARMAFER srl.</p> <p>In seguito alla comunicazione di difficoltà finanziarie inviata da CO.GE.L spa a Ferrovie Nord Milano Esercizio, il 10 marzo 2008 Ferrovie Nord Milano Esercizio comunicava a CO.GE.L Spa la risoluzione del contratto d'appalto. Conseguentemente Ferrovie Nord Milano Esercizio sottoscriveva nel 2009 un nuovo contratto di appalto integrato con procedura negoziata senza pubblicazione di bando, avvalendosi della graduatoria della gara originaria, al secondo classificato SALCEF spa/ BONCIANI spa. Nel dicembre 2010 Ferrovie Nord Milano Esercizio approvava il progetto esecutivo dell'opera.</p> <p>Cantiere</p> <p>Nel mese di Gennaio 2010 sono cominciati i lavori per la riqualificazione della linea Saronno-Seregno. Il 10 dicembre 2012 è stata ufficialmente inaugurata la nuova linea Saronno-Seregno, che connette la Brianza con l'area di Varese. Proseguono invece le opere di completamento, riguardanti in particolare i parcheggi nelle nuove stazioni attivate, la cui ultimazione è prevista per giugno 2013.</p>
FINANZIAMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Secondo la delibera CIPE n.86 del 29 Marzo 2006 di approvazione del progetto definitivo il limite di spesa complessivo per la realizzazione della riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno è di 75,5 milioni di Euro la cui copertura finanziaria è assicurata: <ul style="list-style-type: none"> ○ per 26,976 milioni di Euro a valere su fondi regionali e finanziamenti ministeriali disponibili in base all'Accordo di programma quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lombardia in materia di investimenti nel settore dei trasporti; ○ per il restante fabbisogno di 48,529 milioni di Euro in base al contributo di 4,441 milioni di Euro per 15 anni assegnato con delibera CIPE n. 41/2004 di approvazione del progetto preliminare, a valere sul quarto limite di impegno quindicennale previsto dall'art. 13 della legge n. 166/2002 ("Attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture") e decorrente dal 2005. • Nell'Allegato Infrastrutture al DFP 2011 del 22 settembre 2011, in tabella 1 alla voce "Accessibilità ferroviaria Malpensa" viene indicato il progetto "Riqualificazione linea Saronno-Seregno (FNME) dal costo complessivo di 65,79 milioni di Euro con finanziamenti disponibili pari a 65,79 milioni di Euro. Lo stato di avanzamento indica "lavori affidati". • Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata la voce di costo complessivo la linea Saronno-Seregno a 75,5 milioni di Euro, con disponibilità pari 75,51 milioni.



1.4 LINEA CHIASSO– SEREGNO

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Nell'ambito degli interventi funzionali a migliorare l'attraversamento dell'arco alpino tra l'Italia e la Svizzera, e nell'intento di favorire il traffico merci accrescendone la sostenibilità economica e ambientale, si collocano le opere di potenziamento infrastrutturale della rete di transito sulla direttrice del Gottardo. Tali interventi risultano necessari in vista della futura apertura del tunnel di base del Gottardo in Svizzera, prevista per il 2016 e che garantirà una maggior capacità di inoltro delle merci via ferrovia, in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea nel Libro Bianco dei trasporti del 2011.</p> <p>L'intervento sulla linea Chiasso-Seregno si inserisce in un contesto caratterizzato dalla progressiva riqualificazione dei servizi ferroviari transfrontalieri, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità all'area milanese anche in vista dell'Expo 2015. Tale obiettivo è stato ribadito dalla Regione Lombardia, dal Cantone Ticino, da FFS SA, dalle FS Italiane, Trenord e TILO nell'agosto del 2011, con la sottoscrizione di un accordo (c.d. "Accordo dei castelli") che identificava gli interventi prioritari per l'adeguamento della viabilità italo svizzera attraverso gli assi del Gottardo e del Sempione.</p> <p>In particolare FFS e FS hanno concordato per un sensibile incremento della stabilità dell'orario, dell'affidabilità e della qualità dell'offerta nei prossimi anni nelle relazioni internazionali a lunga percorrenza. Il piano delle misure è stato definito nel dicembre 2011. In particolare sulla relazione Zurigo-Milano i treni ETR 470 saranno ridotti progressivamente e sostituiti con convogli convenzionali. In stretta sinergia le due Ferrovie di Stato svilupperanno una serie di misure destinate a ridurre i tempi di percorrenza dei collegamenti internazionali con l'obiettivo di portarli ai livelli qualitativi richiesti dal mercato. Inoltre, i firmatari dell'accordo si sono impegnati ad intraprendere le azioni necessarie per mettere in esercizio tempestivamente la futura linea Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa (entro il 2014), che sarà collegata alla linea Chiasso-Seregno e aumenterà le potenzialità infrastrutturali sull'asse Italia-Svizzera.</p> <p>A tal riguardo per quanto concerne il territorio italiano, la riorganizzazione dei servizi ferroviari sull'asse italo-svizzera si inserisce in un ampio disegno strategico, volto a integrare opportunamente l'ampio progetto del nuovo collegamento ferroviario ad Alta Capacità Lugano-Milano ("ferrovia di pianura"), prevedendo la realizzazione di un sistema di gronde per il traffico merci, tangenziali al capoluogo lombardo; gli assi a tal fine individuati risultano: Chiasso-Seregno-Monza, Seregno-Bergamo e Bellinzona-Laveno.</p> <p>Più specificamente, l'itinerario di Gronda Nord-Est e, all'interno di questo, il progetto di quadruplicamento del tratto Chiasso-Monza intendono, dunque, contribuire a una progressiva separazione dei flussi merci e passeggeri, oltre che al perseguimento di un miglior equilibrio modale.</p>
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>Quale asse per la nuova linea è individuata la direttrice che, passando dalla stazione di Como-Chiasso, si dirige verso Seregno-Milano. In particolare, la linea è lunga circa 37 Km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni. A Seregno si ha l'interconnessione con il progetto di nuovo collegamento verso Treviglio/Bergamo.</p> <p>Su questa direttrice RFI prevede di attuare entro il 2015 una serie di interventi minori, quali la realizzazione di quattro punti d'incrocio tra Premosello e Vignale e adeguamenti tecnologici per ridurre l'intervallo tra i treni sulla tratta Bivio Rosales-Monza.</p> <p>Il costo dell'investimento, valutato dal progetto preliminare presentato da RFI nel 2003, risulta di 1.412 milioni di Euro.</p> <p>Attualmente il progetto risulta in fase d'istruttoria presso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Per ovviare alle criticità legate all'aumento dei traffici lungo la direttrice del Gottardo (una volta che nel 2016 entrerà in funzione il nuovo tunnel di base) i gestori della rete italiana e di quella svizzera hanno stabilito che sarà necessario effettuare un adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano dal costo previsto circa 100 milioni di Euro. Attualmente la direttrice verso il Gottardo via Chiasso non permette l'inoltro di treni con una lunghezza superiore a 575 m e presenta limitazioni di sagoma (P/C 60).</p>



	Soggetti coinvolti	RFI, Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni Culturali, CIPE, Regione Lombardia, Comuni interessati dal tracciato.
	Rilevanza geografica	Comunitario
NORMATIVA DI RIFERIMENTO E DOCUMENTAZIONE TECNICA		<ul style="list-style-type: none"> • Legge Obiettivo n.443 del 21 dicembre 2001. • Intesa Generale Quadro tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lombardia dell'11 aprile 2003. • Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Tra-sporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamenti 2008 e 2009. • 9° Allegato Infrastrutture alla DPF 2011-2013 (settembre 2011).
STATO DI AVANZAMENTO	Progettazione	<p>Il progetto preliminare del quadruplicamento della linea da Chiasso a Seregno è stato presentato da RFI al Ministero delle Infrastrutture nel 2003. Nel marzo 2009, RFI ha trasmesso alla Regione Lombardia una proposta di esecuzione per fasi dell'intervento che prevede di realizzare, in prima fase, uno shunt sotterraneo del nodo di Seregno, da effettuare contemporaneamente al progetto della "Nuova linea Seregno-Bergamo".</p> <p>Risulta attualmente in corso l'iter di approvazione del progetto preliminare. Secondo il Documento di Programmazione Finanziaria del Settembre 2011 è attualmente in corso la fase istruttoria del progetto preliminare presso il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.</p> <p>Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornato lo stato di avanzamento della linea indicando l'opera in progettazione preliminare.</p>
	Cantiere	L'avvio dei lavori minori di adeguamento della linea era previsto entro il 2012, mentre l'apertura dei cantieri per il quadruplicamento dell'intero tracciato è atteso per il 2020 con ultimazione dell'opera nell'ottobre 2033.
FINANZIAMENTO		<ul style="list-style-type: none"> • L'intervento è inserito nel Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture (aggiornamento 2008) tra le "Opere in corso" per la parte di progettazione (40 milioni di Euro) e nella tabella D ("Opere previste a completamento del Piano") per quanto attiene alla realizzazione (1.372 milioni di Euro). • Secondo quanto riferito dall'aggiornamento 2009 dello stesso CdP risultano disponibili risorse pari a 40 milioni di Euro (per le attività di progettazione) e un fabbisogno pari all'intero valore delle opere da realizzare (1.372 milioni di Euro), la cui competenza è programmata per gli anni successivi al 2011. • Nell'Allegato Infrastrutture al DFP 2011 del 22 settembre 2011, in tabella 1 alla voce "Corridoio Plurimodale Padano" viene indicato il progetto "Gottardo quadruplicamento Monza-Chiasso: tratta Bivio Rosales-Seregno" dal costo complessivo di 1,412 miliardi di Euro con finanziamenti disponibili pari a 40 milioni di Euro e finanziamenti necessari pari a 1.372 milioni di Euro. Lo stato di avanzamento indica progetto preliminare in istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. • Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata la voce di costo complessivo il progetto "quadruplicamento della linea Chiasso-Seregno" con un costo complessivo di 1.412,00 milioni Euro e disponibilità pari a 4 milioni.



1.5 GRONDA EST SEREGNO-BERGAMO

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>L'intervento si inserisce in un ridisegno complessivo delle reti di adduzione ai due valichi ferroviari del Sempione e del Gottardo, ovvero due dei principali corridoi per il passaggio delle merci via ferrovia attraverso l'arco alpino. Grazie a questa infrastruttura nel nodo di Seregno sarà possibile collegare il Corridoio Genova-Rotterdam con il bacino Orientale del Nord Italia tramite la linea Seregno-Bergamo-Brescia-Verona. Più estesamente questa linea garantirà l'incremento degli interscambi commerciali della Lombardia, del Veneto e della Slovenia con la Svizzera, la Germania e i porti del Nord Europa.</p> <p>Inoltre il progetto è finalizzato a garantire l'integrazione tra la rete italiana e quella svizzera alla luce del potenziamento infrastrutturale che è in fase di completamento sulle direttrici alpine di attraversamento della Svizzera (asse del Lötschberg e del Gottardo). L'obiettivo di assicurare un collegamento ottimale tra la nuova ferrovia transalpina svizzera e la rete ferroviaria italiana, in particolare ad alta capacità, è stato sancito, come obiettivo strategico, con una Convenzione italo-svizzera sottoscritta nel novembre 1999.</p> <p>A livello locale il raddoppio della linea Seregno-Bergamo rientra tra le opere finalizzate alla riorganizzazione del traffico merci afferente al nodo di Milano grazie alla realizzazione di un sistema di gronde tangenziali al Capoluogo lombardo, attraverso cui possa realizzarsi una progressiva separazione dei flussi merci e passeggeri e il perseguimento di un miglior equilibrio modale. Lo scenario alternativo della viabilità ferroviaria in Lombardia, specialmente per il transito delle merci e dei passeggeri non destinati al nodo di Milano, prevede a Nord due itinerari di <i>gronda</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gronda Ovest (Bellinzona–Luino–Sesto Calende–Novara) per i flussi diretti a Genova e ai terminal intermodali di Novara e Mortara; • gronda Est (Chiasso–Como–Seregno–Bergamo–Treviglio–Cremona–Codogno) per i flussi diretti ad Est e a Sud. <p>Dal punto di vista locale il potenziamento della linea ferroviaria Seregno-Bergamo si inserisce in un contesto caratterizzato da molteplici interferenze con altri assi viari (Autostrada Pedemontana Lombarda, Autostrada A4 Milano-Venezia, Autostrada A51 Tangenziale Est Milano) e da alti livelli di urbanizzazione. Con l'obiettivo di mitigare le ricadute sul contesto abitativo e sull'ambiente esterno è stato sottoscritto nel 2007 un Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CAL, RFI, Provincia di Milano, Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia, Autostrada Pedemontana Lombarda Spa e Brebemi Spa, finalizzato al coordinamento della realizzazione e progettazione delle nuove infrastrutture che saranno realizzate sul territorio (rispettivamente Gronda Est/Autostrada Pedemontana Lombarda e Brebemi/Alta Velocità ferroviaria). L'obiettivo di mitigare gli effetti legati alla realizzazione del nuovo sistema autostradale e ferroviario nel Nord della Lombardia è stato garantito attraverso l'affiancamento di parte del tracciato della linea ferroviaria Seregno-Bergamo alla futura Autostrada Pedemontana Lombarda.</p>
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>L'attuale assetto della linea presenta alcune discontinuità funzionali di itinerario e criticità di ordine territoriale-ambientale, per cui il raddoppio prevede per un tratto l'utilizzo della sede attuale e per un tratto una soluzione in variante. Il tracciato, con andamento Ovest-Est, risulta interconnesso ad Ovest con la nuova linea veloce Monza-Chiasso (a sua volta oggetto di quadruplicamento) da cui proviene il traffico merci internazionale transalpino e ad Est con la linea Bergamo-Treviglio, quest'ultima recentemente raddoppiata.</p> <p>In particolare l'intervento consiste in un potenziamento del collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo attraverso il raddoppio di un tratto della linea esistente Seregno-Ponte S.Pietro (fino al chilometro 10,703) e la realizzazione di un nuovo tratto di linea elettrificata a doppio binario parallela alla futura Autostrada Pedemontana Lombarda fino ad Osio per andare a interconnettersi in località Levate, alla linea Bergamo-Treviglio. Lo sviluppo complessivo del tracciato sarà di 34 km circa a doppio binario.</p> <p>Le opere di maggior rilievo consistono in viadotti, gallerie artificiali e gallerie naturali tra le quali le più importanti sono il viadotto sul Lambro, i viadotti Molgoretta 1 e 2, il viadotto sull'Adda, le gallerie artificiali Arcore 1, 2 e 3 e le gallerie naturali Colnago e S. Gervasio. I</p>



	<p>principali Comuni interessati dal tracciato della Gronda Est sono Bottanuco, Filago, Osio Sopra, Dalmine, Levate, Verdello e Stezzano.</p>
	<p>Soggetti coinvolti</p> <p>Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Bergamo, RFI, Italferr, CAL. I Comuni attraversati dalla linea sono: Sovico, Macherio, Biassono, Lesmo, Arcore, Vimercate, Usmate Velate, Carnate, Sulbiate, Mezzago, Cornate d'Adda, Trezzo sull'Adda, Bottanuco, Capriate S. Gervasio, Filago, Osio Sopra, Dalmine, Levate.</p> <p>Inoltre il tracciato interseca i seguenti territori con valenza sovra-comunale: Parco della Valle del Lambro, Parco Locale del Molgora, Parco dell'Adda Nord.</p>
	<p>Rilevanza geografica</p> <p>Comunitaria</p>
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E DOCUMENTAZIONE TECNICA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Convenzione del 2 novembre 1999 tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC). • 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 "Potenziamento della linea Seregno-Bergamo". • Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia in data 11 aprile 2003 che include anche il "Potenziamento della linea Seregno-Bergamo". • Delibera Regione Lombardia n.18262 del 19 Luglio 2004 con la quale la Regione ha espresso parere favorevole al progetto con prescrizioni e raccomandazioni. • Delibera CIPE 12 dicembre 2004 n. 91, con la quale il CIPE ha approvato il Piano delle Priorità degli Investimenti all'interno del Contratto di Programma 2001-2005 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, che include il "potenziamento della linea ferroviaria Seregno-Bergamo". • Delibera CIPE n.150 del 2 dicembre 2005 con la quale ha approvato il progetto preliminare del "potenziamento della linea ferroviaria Seregno-Bergamo". • Protocollo d'Intesa del 5 Novembre 2007 tra Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Concessioni Autostradali Lombarde spa (CAL), Rete Ferroviaria Italiana spa, Provincia di Milano, Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia, Autostrada Pedemontana Lombarda SpA e Società di Progetto Brebemi spa per la progettazione e la realizzazione delle opere interferite integrate e coordinate dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e della Gronda Ferroviaria Nord Est di Milano (tratta Seregno-Bergamo) e del collegamento autostradale tra le città di Milano e Brescia e dell'Alta Velocità ferroviaria (tratta Treviglio-Brescia). • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007, aggiornamento 2008, nel quale è compreso l'intervento "Potenziamento linea Seregno-Bergamo". • Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, sottoscritto il 31 ottobre 2007, aggiornamento 2009, nel quale è compreso l'intervento "Potenziamento linea Seregno-Bergamo".
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione</p> <p>Il progetto preliminare dell'opera è stato approvato dalla Regione Lombardia con delibera n.18262 del 19 luglio 2004 con la quale la Regione ha espresso parere favorevole al pro-</p>



	<p>getto con prescrizioni e raccomandazioni intese ad eliminare le interferenze con l'Autostrada Pedemontana Lombarda e rinviando l'attuazione alla fase di progettazione definitiva.</p> <p>Il CIPE con delibera n.150 del dicembre 2005 ha approvato il progetto preliminare dell'opera con prescrizioni e raccomandazioni e richiamando la necessità di procedere in maniera coordinata alle progettazioni degli interventi riguardanti la linea ferroviaria Seregno-Bergamo e l'Autostrada Pedemontana Lombarda.</p> <p>Attualmente sono in corso le attività di progettazione definitiva per la Conferenza dei Servizi, la cui conclusione è prevista per la fine dell'anno 2012.</p> <p>Cantiere</p> <p>Il tempo complessivo dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue è stimato in circa 120 mesi (10 anni) a partire dall'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare (dicembre 2005). Per il completamento delle fasi progettuali comprensive della progettazione esecutiva a carico dell'appaltatore, saranno necessari 88 mesi (7 anni) su 120 complessivi. L'inizio dei lavori è previsto per l'anno 2016 e la messa in esercizio della tratta per il 2022.</p>
FINANZIAMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Nella delibera n.150 del 2005 il CIPE ha quantificato il costo complessivo dell'intervento in 999,2 milioni di Euro di cui: <ul style="list-style-type: none"> ○ 764,9 milioni di Euro per opere ferroviarie; ○ 69,8 milioni di Euro per opere extralinea e di riambientalizzazione (di cui 45,1 milioni di Euro per l'acquisizione di aree e 24,7 milioni di Euro per opere compensative); ○ 83,47 milioni di Euro per imprevisti; ○ 53,0 milioni di Euro per spese tecniche; ○ 28,0 milioni di Euro per spese generali del committente. <p>Nella stessa delibera il CIPE ha indicato una copertura sull'intervento per un importo di 82,633 milioni di Euro a carico della legge n. 472/1999 "Interventi nel settore dei trasporti". Il CIPE ha sottolineato la necessità di reperire coperture finanziarie per un importo di 917,367 milioni di Euro, la cui individuazione è stata rinviata alla definizione e approvazione del progetto definitivo ed ipotizzata a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma delle opere strategiche.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nell'Allegato Infrastrutture al DFP 2011 del 22 settembre 2011, in tabella 1 alla voce "Corridoio Plurimodale Padano" viene indicato il progetto "Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI) dal costo complessivo di 1 miliardo di Euro con finanziamenti disponibili pari a 82,63 milioni di Euro e finanziamenti necessari pari a 917,37 milioni di Euro. Lo stato di avanzamento indica progetto preliminare approvato dal CIPE. • Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è confermata la voce di costo complessivo per la tratta Bergamo-Seregno pari a 1.000 milioni di Euro con risorse disponibili per 82,63 milioni.

1.6 NODO INTERMODALE DI NOVARA

OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	<p>L'interporto di Novara si trova al crocevia tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Genova-Rotterdam e risulta essere un terminal di fondamentale importanza per le relazioni commerciali tra il Nord Ovest italiano, il Mediterraneo e l'Europa Centro Orientale. Gli interventi di potenziamento previsti, di concerto con la futura apertura dei nuovi trafori del Gottardo e del Fréjus, e in sinergia con il progetto della linea Milano-Genova, contribuiranno a fare del novarese una tra le più importanti aree di transito dei flussi merci da e verso il Sud Europa. Dal punto di vista dei collegamenti di sistema, il Centro Intermodale Merci di</p>
---------------------------	---



Novara (CIM spa, la società di gestione dell'interporto) si trova in prossimità dell'Autostrada A4 Torino-Milano alla quale è collegato attraverso la Tangenziale di Novara. Inoltre, l'aeroporto di Malpensa dista 31 km e vi si può accedere direttamente attraverso la SS341.

Il CIM può contare su di una superficie infrastrutturata per l'attività interportuale di 580.000 mq, tutti di proprietà dell'Interporto. All'interno dell'area interportuale è presente un terminal di proprietà di CIM s.p.a., la cui gestione è affidata ad una delle società collegate a CIM stessa (Eurogateway) con una superficie di 152.000 mq, al cui interno sono presenti 7 binari con un lunghezza compresa tra i 600 e i 650 m. Tra i servizi aggiuntivi offerti all'interno del terminal si conta anche la riparazione del materiale rotabile e delle UTI.

Oltre al terminal interno Eurogateway gestisce il contiguo terminal di RFI Novara Boschetto di 45.000 mq, che dunque svolge un ruolo importante per le attività dell'interporto stesso. All'interno di tale terminal CIM può sfruttare altri 5 binari da 400 m ciascuno. Per la movimentazione delle UTI dei due terminal Eurogateway utilizza 12 reachstacker. La stazione di Novara-Boschetto che può ricevere e far partire treni su 13 binari con una lunghezza compresa tra i 600 e i 700 m, è raccordata direttamente con il terminal dell'Interporto.

Nel terminal, attrezzato con vasche di raccolta dei versamenti, sistemi anti-incendio, disoleatori e impianti d'allarme, vengono terminalizzate anche merci pericolose. All'interno dell'interporto sono presenti 67.500 mq di magazzini, di cui una piccola parte (500 mq) sono magazzini a temperatura controllata con un'altezza di 6 m, mentre i magazzini per secco raggiungono un'altezza di 12 m sotto trave. All'interno dei magazzini sono presenti uffici, per una superficie totale di 2.000 mq. CIM non ha al suo interno magazzini scoperti, mentre 25.000 mq sono destinati a parcheggi a pagamento per mezzi pesanti.

Per quanto riguarda le infrastrutture e i servizi alle imprese e alle persone, sono presenti 3.400 mq di uffici, che occupano superfici di 1.000 mq, a cui si aggiungono altri 7.000 mq di aree legate funzionalmente alla palazzina direzionale. L'Interporto offre servizi di consulenza, quelli telematici ed informatici. Oltre a questi offre la manutenzione per gli uffici, servizi IT e servizi di videosorveglianza.

Complessivamente Eurogateway gestisce settimanalmente 148 coppie di treni da/per Olanda, Belgio, Francia, Germania, Regno Unito e Italia. Tutta l'attività terminalistica di CIM è di tipo intermodale, mentre non è previsto nessun collegamento di tipo convenzionale. I tiri gru dei due terminal superano di poco le 400.000 unità, per un numero totale di 185.054 carri movimentati nel 2011. Secondo il Piano Strategico di Sviluppo Industriale 2011 -2015 -2019 presentato da CIM il 14 Ottobre 2011, per affrontare il futuro incremento dei traffici generato dall'apertura dell'asse del Gottardo e dal completamento del Corridoio Transpadano, lo sviluppo dell'interporto si articolerà in tre fasi. In una prima fase, il piano prevede lo sviluppo funzionale di CIM est - nord est per Logistica e Servizi e di CIM ovest - Boschetto per la terminalistica. In particolare le aree di CIM est e quelle contermini dovranno integrarsi con il tema di un'area di accoglienza connessa al Casello Autostradale e sviluppare, anche attraverso un apposito concorso di idee, la conformazione generale degli insediamenti e dei servizi e l'individuazione di un Landmark che costituisca un segno architettonico distintivo di riconoscibilità urbana dell'intera zona. Tale disegno a scala urbana di alto livello qualitativo consentirà di contestualizzare le tipologie degli interventi con destinazione industriale, direzionale, a servizi con quelle logistico/infrastrutturali. Dunque, è prevista la realizzazione di un nuovo terminal intermodale all'interno dell'attuale scalo di Novara Boschetto, un lotto di magazzini per la logistica ed una serie di servizi per gli autoveicoli pesanti ed i loro autisti (stazioni di rifornimento, centri di lavaggio, bonifiche, manutenzione, uffici, albergo e ristorazione). CIM intende sviluppare una propria società di manovra ferroviaria per migliorare la presa e consegna nei piazzali.

I successivi bienni 2016 - 2017 e 2017 - 2019 saranno volti a possibili investimenti aggiuntivi ed all'integrazione della scalo est con quello ovest con funzioni complementari. In particolare, la seconda fase di sviluppo si attuerà nel biennio 2016-2017 e prevede la realizzazione d'ulteriori spazi per la logistica. Inoltre, CIM intende pianificare l'infrastrutturazione necessaria per far fronte all'apertura del nuovo tunnel di base del Gottardo, sulla



	<p>base di una verifica preventiva con le Regioni, gli Enti locali e gli operatori del settore.</p> <p>La terza ed ultima fase del programma di sviluppo - dal 2018 al 2019 - prevede un'espansione dell'attività terminalistica.</p> <p>Il Piano dell'Interporto di Novara comprende anche politiche e scelte innovative in termini di ICT, ambiente (fotovoltaico e biomasse) city/reverse logistics e nuove tecnologie operative. L'investimento complessivo ammonta a 120 milioni di Euro per la prima fase, che diventeranno 350 milioni al termine del programma.</p>				
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>Per quanto riguarda i progetti di espansione in corso e programmati, l'interporto di Novara è al centro di una serie di interventi di potenziamento, contestuali ai piani di espansione e potenziamento individuati nel 2011:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interporto Est: CIM Est è il nuovo terminal intermodale dedicato alla logistica e ai servizi, evoluzione dell'attuale interporto ad Est della Tangenziale di Novara, già in fase di progettazione e che si svilupperà su un'area di 1.000.000 mq, raccordato con 12 binari da 1.000 metri ciascuno, magazzini e maxi aree stoccaggio. Attualmente quest'opera risulta in fase di progettazione preliminare, e la consegna dei lavori è prevista per il 2015. A questo progetto, previsto dai piani territoriali del Comune e della Provincia di Novara si affiancherà la realizzazione a Nord di un'ulteriore area per la logistica e l'industria collegata all'Interporto da oltre 1,5 milioni di mq, nei comuni di Novara e Galliate. • Interporto Ovest, completamento: si prevede l'estensione del terminal Ovest su una superficie 234.000 mq in modo che a regime si svilupperà su un'area di circa 839.000 mq. Al momento i lavori per la realizzazione di quest'opera sono in corso. Il costo si attesta a 108.332.330 di Euro. • Realizzazione binari presa consegna all'interno del terminal RFI Novara Boschetto 1° Stralcio attuativo: l'Interporto di Novara Boschetto attualmente si connette al sistema ferroviario nazionale tramite unico binario che si diparte dallo Scalo di Novara Boschetto. Scalo ferroviario ed Interporto sono fisicamente separati dall'alveo del Torrente Terdoppio. Il primo stralcio attuativo consiste nella realizzazione di 2 binari per una lunghezza di 600 m. Questa nuova configurazione permette a CIM di attivare nell'area Boschetto una ulteriore attività intermodale che, nell'ottica di un potenziamento dei traffici nell'area, permetterà una forte sinergia con il terminal esistente e, una volta realizzato anche il secondo stralcio attuativo, il raddoppio delle potenzialità di traffici merci. Attualmente i lavori risultano in corso, il costo previsto delle opere è di 1,71 milioni di Euro. <table border="1" data-bbox="406 1291 1239 1386"> <tr> <td data-bbox="406 1291 649 1386">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="649 1291 1239 1386">Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CIPE, Regione Piemonte, Comune di Novara, Ferrovie dello Stato, Centro Intermodale Merci SpA.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="406 1386 649 1428">Rilevanza geografica</td> <td data-bbox="649 1386 1239 1428">Comunitaria</td> </tr> </table>	Soggetti coinvolti	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CIPE, Regione Piemonte, Comune di Novara, Ferrovie dello Stato, Centro Intermodale Merci SpA.	Rilevanza geografica	Comunitaria
Soggetti coinvolti	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CIPE, Regione Piemonte, Comune di Novara, Ferrovie dello Stato, Centro Intermodale Merci SpA.				
Rilevanza geografica	Comunitaria				
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E DOCUMENTAZIONE TECNICA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) "Delega al Governo per l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale". • Intesa Generale Quadro del 11 aprile 2003 tra Governo e regione Piemonte. • Delibera CIPE n.90 del 29 marzo 2006. • I Atto aggiuntivo (23 gennaio 2009) all'IGQ tra Governo e Regione Piemonte. • Proposta di Piano Regionale per la Logistica adottata dalla Giunta Regionale nel gennaio 2010. • 9° Allegato Infrastrutture alla DPF 2011-2013 (settembre 2011). • Il Piano Strategico di Sviluppo Industriale 2011 -2015 -2019, aprile 2011 • 10° Allegato infrastrutture, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) 				



STATO DI AVANZAMENTO	<p>Progettazione È in corso la fase di progettazione definitiva del terminal est.</p>
	<p>Cantiere Secondo il Documento di Programmazione Finanziaria del settembre 2011 risultano in corso i lavori per la realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio, mentre risultano concluse le opere per la realizzazione del terminal Ovest. Nel mese di settembre 2012 il 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è individuato come ultimato anche il nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.</p>
FINANZIAMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Con la delibera n.90 del marzo 2006, il CIPE prende atto che il costo complessivo delle opere del terminal ovest, ammonta a 108,3 milioni di Euro (l'importo è al netto della terza fase dei lavori di costruzione del nuovo ponte di Terdoppio del valore di 965mila Euro), e delibera la concessione di un contributo di 21 milioni di Euro. • Secondo quanto riferito dal CIPE, con delibera n.10 del marzo 2009 (mediante cui si prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al 2009), il centro merci di Novara è compreso tra gli interventi degli hub interportuali, con un costo complessivo di 109,3 milioni di Euro, una disponibilità di 108,3 milioni di Euro e un fabbisogno residuo di 0,965 milioni. • Nell'Allegato Infrastrutture al DFP 2011 del 22 settembre 2011, in tabella 1 alla voce Hub interportuale di Novara viene indicato il progetto "Hub interportuale di Novara centro merci-Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio" dal costo complessivo di 3,99 milioni di Euro con finanziamenti disponibili pari a 2,05 milioni di Euro e finanziamenti necessari pari a 1,94 milioni di Euro. Lo stato di avanzamento indica lavori in corso. Sempre nel DFP 2011 viene inserito in tabella 1 il progetto "Hub interportuale di Novara centro merci-Terminal Ovest", con costo complessivo pari a 90,65 milioni di Euro, finanziamenti disponibili pari a 104,96 milioni e risorse necessarie per 14,31 milioni di Euro. • Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata la voce di costo complessivo per il progetto "Hub interportuale di Novara: centro interportuale merci-Novara Terminale Ovest" pari a 92,28 milioni di Euro con totale disponibilità pari a 104,96 milioni di Euro. Riguardo al progetto "Hub interportuale di Novara centro merci-Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio" è stata aggiornata la voce "totale disponibilità" pari a 3,99 milioni di Euro ovvero il 100% del fabbisogno complessivo.





2 LA TRATTA ITALIANA DEL CORRIDOIO MEDITERRANEO

2.1 LINEA AV/AC TORINO-LIONE

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio Mediterraneo mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e l'Europa Centro Orientale, 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 mediterranea.

Per quanto riguarda l'Italia, il Corridoio Mediterraneo rappresenta una delle principali reti a supporto del tessuto industriale dal momento che non solo garantisce una maggiore accessibilità sulla direttrice Est-Ovest ma, attraverso i nodi dislocati sul suo tracciato, permette anche la connessione con tutti i Corridoi TEN-T passanti per l'Italia, ovvero il Genova-Rotterdam (attraverso i nodi di Milano e Novara), l'Helsinki-Valletta (attraverso Verona) e il Baltico-Adriatico (presso Padova e Cervignano del Friuli), incrementando in questo modo la capacità di import-export da e per l'Unione Europea e ampliando il bacino di riferimento dei principali gateway portuali localizzati in Italia, in particolare l'Arco del Nord Adriatico e l'Arco del Nord Tirreno. Considerando il sistema degli scambi commerciali la sola tratta tra Torino-Lione permette la connessione ferroviaria AC/AV con Francia, Spagna, Portogallo e più estesamente con la Gran Bretagna, ovvero un'area che pesa per il 29,8% delle importazioni italiane dall'Unione Europea (63,59 miliardi di Euro nel 2011) e per il 39,5% delle esportazioni (84,4 miliardi di Euro nel 2011).

L'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste, garantendo una significativa riduzione dei costi di attraversamento della tratta alpina e 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.

Relativamente alle dinamiche transfrontaliere, la linea Torino-Lione garantirà sensibili miglioramenti nei tempi di transito dei servizi ferroviari passeggeri, riducendo la distanza tra Milano e Lione, Parigi, Barcellona, Londra, Madrid, Bruxelles. Inoltre, per quanto riguarda il contesto trasportistico legato all'attraversamento delle merci sulle principali tratte transfrontaliere, l'attuale linea ferroviaria del Fréjus risulta inadeguata ad accogliere i carichi intermodali di ultima generazione, presentando un profilo di carico tra i più bassi (P/C 45) e una pendenza massima del tracciato tra le più elevate (33%), comportando il ricorso a più locomotori, con una conseguente perdita di competitività rispetto ad altre direttrici (Sempione, Brennero e Tarvisio). La nuova linea Torino-Lione, al pari degli altri progetti infrastrutturali in corso di realizzazione sull'arco alpino (assi ferroviari del Lötschberg, del San Gottardo, del Brennero, del Koralm e del Semmering) e appenninico (Terzo Valico), mira ad adeguare la tecnica ferroviaria sulle direttrici transfrontaliere ai più moderni standard internazionali, eliminando le problematiche legate all'attraversamento in quota delle Alpi, attraverso la realizzazione di una linea di pianura con pendenza massima del 12‰ e una sagoma ammessa tra le più elevate nel panorama dei tunnel ferroviari transalpini. Si stima che la nuova linea garantirà una riduzione media dei costi operativi ferroviari del 42% fra Torino e Lione, grazie all'ottimizzazione del peso e della sagoma dei carichi, della lunghezza dei treni e del superamento della necessità di utilizzo dei locomotori di spinta nella tratta di attraversamento delle Alpi.

Il complesso delle opere in territorio italiano prevede prioritariamente due interventi: fra il confine francese e Bussoleno (dove è prevista l'interconnessione con la linea storica) e fra Avigliana e Orbassano, in modo da generare un miglioramento del sistema ferroviario metropolitano dedicato ai pendolari nell'area di Torino e della Val di Susa e a valorizzare il ruolo dell'interporto di Orbassano quale gateway per i traffici intermodali internazionali e nazio-



	<p>nali, semplificandone l'accesso ferroviario e riducendo i costi per le imprese, oltre ad ampliare la varietà di attività logistiche ivi localizzabili. È prevista anche la realizzazione di una stazione internazionale in località Susa a supporto dei flussi turistici nell'area.</p>								
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	<p>Il progetto prevede la realizzazione in due fasi di un collegamento ferroviario misto passeggeri e merci su una tratta di 270 km ed è suddiviso in tre sezioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • francese, dall'area a Est di Lione a Chambéry e Montmélian nella regione della Rhône Alpes (di lunghezza pari a 130 km); • comune italo-francese, tra Montmélian e Chiusa San Michele (di lunghezza pari a 80,4 km) che comprende la sezione transfrontaliera da Saint Jean de Maurienne e Susa/Bussoleno (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 la realizzazione di una tratta ferroviaria di 130 km tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian, collegando Lione, Chambéry e il confine di Stato. Questa progetto sarà realizzato da RFF (Réseau Ferré de France) e prevede la costruzione di una linea mista per il trasporto di merci (con velocità media di 120 km/h) e passeggeri (220 km/h). Si stima che la messa in servizio della tratta francese della Lione-Torino avverrà nel 2023. Per quanto riguarda il progetto nel dettaglio si segnala che esso prevede la costruzione di due nuovi percorsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) un nuovo collegamento ad AV/AC tra Lione e Chambéry di lunghezza pari a 78 km, 32 dei quali in galleria attraverso il tunnel Dulin-Lépine; 2) una nuova linea tra Avressieux (sulla linea Lione-Chambéry) e Saint Jean de Maurienne con attraversamento in tunnel dei massicci del Chartreuse, del Belledonne e del Glandon per una lunghezza complessiva di 62 km (53 in galleria); <p>Parte del tracciato che si sviluppa da Avressieux risulta collocato nella parte comune in territorio francese, che comprende il percorso tra Montmélian (ad Est di Chambéry) e Saint Jean de Maurienne (in prossimità dell'ingresso alla sezione transfrontaliera), attraversando i tunnel del Belledonne e del Glandon. Inoltre è prevista la realizzazione di una stazione internazionale a Saint Jean de Maurienne.</p> <p>Da qui si sviluppa la sezione transfrontaliera che collega Saint Jean de Maurienne a Susa, attraverso un tunnel di base a doppia canna di 57 km (45 km in Francia e 12 km in Italia) con profilo di pianura (pendenza massima 12‰), rami di collegamento tra le due gallerie posti a distanza di 330 metri e interasse variabile tra i 30 e gli 80 m. È prevista la realizzazione di 4 discenderie di sicurezza, 3 delle quali in territorio francese già realizzate (Saint Maritn La Porte conclusa nel 2010, La Praz conclusa nel 2009 e Villardoin-Bourget/Modane, conclusa nel 2007). La quarta discenderia è la galleria geognostica della Maddalena, situata in territorio italiano i cui lavori preparatori alla fase di escavo sono iniziati nel Luglio 2011.</p> <p>Oltre al tunnel di base, la parte comune in territorio italiano si sviluppa partendo dall'innesto del tunnel di base nella Piana di Susa e prevede la realizzazione di una linea ferroviaria AV/AC su un tracciato di 23,1 km dalla stazione di Susa a Chiusa San Michele, dei quali 19,2 km in galleria. Tra i principali interventi si segnala la realizzazione di una stazione internazionale a Susa, l'adeguamento della tecnologia ferroviaria nella Piana di Susa con la realizzazione del raccordo con linea storica presso Bussoleno (1,9 km in galleria a doppia canna) e la costruzione di un tunnel di 19,2 km con le stesse caratteristiche del tunnel di base in radice al massiccio dell'Orsiera tra Bussoleno e Chiusa San Michele.</p> <p>La parte comune italo-francese è stata oggetto di un recente (Gennaio 2012) Accordo inter-governativo tra Italia e Francia, che ha stabilito il nuovo percorso della linea, la ripartizione dei costi tra le parti, le azioni per incentivare il trasporto ferroviario e il sistema di governance per la realizzazione del progetto. Inoltre è stata prevista una fasizzazione su due livelli:</p> <table border="1" data-bbox="410 1734 1219 1879"> <tr> <td>Tunnel di Base e sezione transfrontaliera</td> <td>Fase 1</td> </tr> <tr> <td>Stazione ferroviaria di Saint Jean de Maurienne</td> <td>Fase 1</td> </tr> <tr> <td>Stazione ferroviaria internazionale di Susa</td> <td>Fase 1</td> </tr> <tr> <td>Raccordi con le linee storiche (Bussoleno e Saint Jean de Maurienne)</td> <td>Fase 1</td> </tr> </table>	Tunnel di Base e sezione transfrontaliera	Fase 1	Stazione ferroviaria di Saint Jean de Maurienne	Fase 1	Stazione ferroviaria internazionale di Susa	Fase 1	Raccordi con le linee storiche (Bussoleno e Saint Jean de Maurienne)	Fase 1
Tunnel di Base e sezione transfrontaliera	Fase 1								
Stazione ferroviaria di Saint Jean de Maurienne	Fase 1								
Stazione ferroviaria internazionale di Susa	Fase 1								
Raccordi con le linee storiche (Bussoleno e Saint Jean de Maurienne)	Fase 1								



	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="391 247 1065 289">Nuova linea tra Bussoleno e Avigliana (tunnel dell'Orsiera)</td> <td data-bbox="1065 247 1239 289">Fase 2</td> </tr> </table>	Nuova linea tra Bussoleno e Avigliana (tunnel dell'Orsiera)	Fase 2										
Nuova linea tra Bussoleno e Avigliana (tunnel dell'Orsiera)	Fase 2												
	<p>Una volta completata la prima fase il tracciato si servirà della linea storica, grazie alle interconnessioni che saranno realizzate presso Bussoleno e Saint Jean de Maurieanne.</p> <p>Relativamente alla parte italiana il progetto preliminare attualmente in fase di approvazione prevede la realizzazione di un tracciato tra Chiusa San Michele a Settimo Torinese dove i binari si innesteranno nella linea Torino-Milano. La lunghezza totale della tratta nazionale, in termini infrastrutturali ed impiantistici, è di circa 44,3 km, di cui circa 38,7 km in galleria e circa 5,6 km allo scoperto. È prevista la realizzazione di varie opere per adeguare il sistema ferroviario nell'area provinciale di Torino:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un sistema di gallerie tra Avigliana (nei pressi di Chiusa San Michele), Buttigliera Alta, e l'area logistica di Orbassano tramite la realizzazione del tunnel di Sant'Antonio (14,5 km); • attraversamento dell'area logistica di Orbassano e imbocco del tunnel di Corso Marche; • realizzazione di una gronda ferroviaria da Bivio Pronda a Settimo Torinese dedicata ai traffici merci per l'attraversamento in galleria dell'area urbana di Torino (15,35 km); • per i passeggeri attraversamento del nodo di Torino con il passante ferroviario di Torino e interconnessione a Settimo Torinese con linea Torino-Milano; <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. La capacità dei convogli aumenterà dalle attuali 1.050 ton a 2.050 ton.</p>												
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="391 1024 667 1077"></td> <td data-bbox="667 1024 821 1077"><i>Torino-Lione</i></td> <td data-bbox="821 1024 984 1077"><i>Milano-Parigi</i></td> <td data-bbox="984 1024 1239 1077"><i>Milano-Barcellona</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 1077 667 1119">Tempi attuali</td> <td data-bbox="667 1077 821 1119">240 minuti</td> <td data-bbox="821 1077 984 1119">410 minuti</td> <td data-bbox="984 1077 1239 1119">720 minuti</td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 1119 667 1161">Tempi sulla nuova linea</td> <td data-bbox="667 1119 821 1161">100 minuti</td> <td data-bbox="821 1119 984 1161">255 minuti</td> <td data-bbox="984 1119 1239 1161">420 minuti</td> </tr> </table>		<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
	<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										
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="391 1161 667 1570">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="667 1161 1239 1570">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, Villargondran, Villarodin-Bourget).</td> </tr> </table>	Soggetti coinvolti	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, Villargondran, Villarodin-Bourget).										
Soggetti coinvolti	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, Villargondran, Villarodin-Bourget).												
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="391 1570 667 1869">Rilevanza geografica</td> <td data-bbox="667 1570 1239 1869">Comunitaria.</td> </tr> </table>	Rilevanza geografica	Comunitaria.										
Rilevanza geografica	Comunitaria.												
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E 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 attività produttive. • Legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato dal CIPE – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001. • 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 in- 												



cludeva all'allegato 1 nell'ambito del "Sistema valichi" la infrastruttura denominata "Frejus" con un costo di 1.807,6 milioni di Euro e all'allegato 2 concernente l'articolazione del programma per Regioni e per macrotipologie, tra i corridoi ferroviari della Regione Piemonte, la "Tratta AV Torino – Lyon".

- 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.
- Decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n.190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere.
- 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.
- Decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 1 marzo 2006, con il quale è istituito L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione quale organo governativo, operativo dal 12 dicembre 2006;
- Delibera CIPE 6 aprile 2006, n. 130, con la quale il Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), all'allegato 1, nell'ambito del "Sistema valichi", conferma l'infrastruttura "Frejus" con un costo aggiornato di 2.278 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.
- 8° Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Frejus ferroviario" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010". In particolare, nelle stesse tabelle, sono riportati gli interventi :“Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzola/confine di Stato” (RFI) e il “Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)”(LTF).
- Deliberazione della Giunta Regionale Piemonte del 4 aprile 2011, n. 8-1790 e s.s.m. Criteri per l'erogazione ai Comuni per le spese sostenute per la partecipazione e le attività svolte nell'ambito dell'Osservatorio della nuova linea Torino-Lione ai sensi dell'art. 11 comma 4 della L.R. n. 25 del 27-12-2010
- Legge Regione Piemonte n.4 del 21 aprile 2011 con la quale la Regione, attraverso lo strumento della concertazione ed un apposito comitato di pilotaggio, interviene a favore dei territori interessati dalla realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche di cui alla legge obiettivo con la finalità di limitarne gli impatti e di armonizzare le opere di mitigazione e compensazione del progetto con quelle di accompagnamento.
- Delibera CIPE n.57 del 3 agosto 2011, con la quale si approva il progetto preliminare della tratta italiana della parte comune italo-francese del collegamento Torino-Lione.
- Documento di revisione intermedia per il finanziamento di 92 grandi progetti infrastrutturali per le reti Transeuropee. Il Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione” è nella lista dei 10 progetti che hanno ricevuto un'ulteriore proroga condizionata fino al 2015, ma hanno subito una riduzione del finanziamento UE (da 671,80 milioni di Euro a 662,62, con una perdita di 9,18 milioni di Euro), Commissione Europea 27 ottobre 2010
- 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Frejus ferroviario" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo 2011)".
- Accordo Italia Francia per la Nuova linea Torino-Lione 30 gennaio 2012. Il nuovo trattato sarà esaminato dai Parlamenti dei due Paesi per l'approvazione finale.
- Documento addizionale all'accordo Italia-Francia del 30 gennaio 2012 con si definiscono gli elementi indispensabili alla finalizzazione del progetto.
- Nella seduta del 23 marzo 2012 il CIPE ha assegnato , relativamente alla nuova linea ferroviaria AV/AC Torino-Lione 10 milioni di Euro per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale dell'opera e 20 milioni di Euro per i lavori relativi alla stazione di Rebaudengo, nell'ambito delle opere prioritarie connesse con la detta linea, a valere sul fondo di cui all'art.32, comma 1, del decreto legge n.98/2011.
- Linee guida all'Allegato Infrastrutture al DEF 2013-2015, nella parte del documento dedicata alle esigenze finanziarie per il triennio 2013-2015, il nuovo asse ferroviario Torino-Lione è inserito nella priorità obbligate (presentato al Parlamento nel mese di aprile 2012).
- Documento dell'Osservatorio Torino-Lione denominato “Criteri e modalità per l'utilizzo delle risorse stanziati dal Governo in 'conto compensazione' (18/06/2012), in cui sono state individuate e concordate quattro linee guida: 1) “SMART Valley”; 2) Energia; 3) Interventi sul patrimonio edilizio esistente; 4) Miglioramento dell'assetto ambientale e idrogeologico: entro il 21 dicembre 2012 l'Osservatorio deve formulare le proposte per l'impiego dei 10 €/mln di anticipo in conto compensazioni (CIPE con Deliberazione del 23 marzo 2012 registrata alla Corte dei Conti il 9 agosto 2012 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23 agosto 2012) per costruire un progetto integrato di sviluppo relativo alla Val



	<p>di Susa (Il progetto Smart Susa Valley) e con riferimento immediato ai Comuni della Sezione Transfrontaliera; tale progetto sarà poi esteso in base all'avanzamento lavori a tutti i Comuni interessati dalla realizzazione della nuova linea..</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10° Allegato infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche: Sette opere prioritarie: (fanno parte di tale filone i contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI; Mose, Torino-Lione, nuovo valico ferroviario del Brennero (quota italiana); nuovo assetto delle Reti TEN-T; asse autostradale Orte-Mestre; asse autostradale Termoli-San Vittore; asse autostradale "Telesina"; completamento asse autostradale Salerno-Reggio Calabria)- (ottobre 2012). • Regione Piemonte: Deliberazione della Giunta Regionale 26 ottobre 2012, n. 1-4824 Parere di competenza regionale ai sensi degli articoli 165 e 182 del d.lgs. 163/2006 ed art. 18 della l.r. 40/1998 sul progetto preliminare "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione, tratta nazionale" e relativo Studio di Impatto Ambientale presentato da Italferr S.p.A. in nome e per conto di RFI S.p.A.. • Il progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è stato approvato da LTF (Lyon Turin Ferroviaire) il 31 gennaio 2013. • Dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte della Conferenza Integovernmentale Italia- Francia nell'aprile del 2013 ha preso avvio ufficialmente l'iter approvativo del Progetto definitivo che porterà alla dichiarazione ulteriore di pubblica utilità per la parte italiana della sezione transfrontaliera, iter che ha visto la prima conferenza dei servizi al Ministero il 13 giugno 2013. • Il 31 Maggio 2013 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri lo schema di disegno di legge concernente la ratifica dell'Accordo stipulato a Roma fra Italia e Francia il 30 gennaio 2012; • Il 31 Maggio 2013 il CIPE ha rimodulato il finanziamento di 10 milioni di Euro per specifiche opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale del NLTL nei territori su cui insiste il tracciato, prevedendo 2 milioni per il 2013 e 8 milioni di Euro per il 2014.
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione</p> <p>Relativamente alla parte francese⁶, 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. Il progetto preliminare della tratta internazionale è stato approvato dal CIPE il 3 Agosto 2011, con delibera numero 57, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n° 272 del 22 Novembre 2011.</p> <p>Per la tratta italiana, Italferr è la società competente 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". La registrazione da parte della Corte dei Conti è avvenuta il 6 Aprile 2011.</p>

⁶ Fonte: RFF (febbraio 2008).



Secondo l'ultimo aggiornamento, basato sull'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Roma, 30 gennaio 2012 sul piano di fasaggio dell'opera approvato dalla Commissione Intergovernativa e dal CIPE il 6 luglio 2011, il progetto comprende in questa fase la realizzazione della sola sezione transfrontaliera, composta dal tunnel di base e, sul lato italiano, interventi sulla piana di Susa e la connessione con la linea storica a Bussoleno, per circa 4 km.

Il 26 aprile 2012 è stata presentata alla stampa l'Analisi Costi Benefici della Nuova Linea Torino Lione a cura dell'Osservatorio per il Collegamento ferroviario Torino-Lione.

Nell'ottobre del 2012 tramite Delibera n.1-4824 la Giunta Regionale della Regione Piemonte ha espresso parere favorevole con raccomandazioni e prescrizioni sul progetto preliminare del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, tratta nazionale".

Il 31 gennaio 2013 a Roma è stato presentato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il Progetto definitivo della parte italiana della sezione transfrontaliera della nuova ferrovia, da Bussoleno al confine di Stato, approvato dal Cda della società italo-francese Ltf, che include anche il progetto della nuova stazione di Susa disegnato dall'architetto giapponese Kengo Kuma. Lo stesso progetto è stato poi presentato anche ai sindaci della Valsusa (febbraio 2013).

Il progetto definitivo si caratterizza per la "territorializzazione dell'opera" che intende valorizzare gli effetti positivi della nuova infrastruttura sul territorio circostante e minimizzare le externalità negative prodotte durante la fase di cantiere. In particolare l'elaborazione ha visto la partecipazione delle comunità locali, che ha garantito la scelta del tracciato migliore rispetto a 11 alternative, grazie ai suggerimenti delle stesse. Per minimizzare gli effetti negativi è stato scelto di concentrare gli interventi nella prima fase nei soli comuni di Susa e Chiomonte e di riqualificare le aree interessate dall'infrastruttura attraverso interventi architettonici di pregio tra cui la Stazione internazionale di Susa, finalizzati all'esaltazione del patrimonio naturale della Val di Susa.

Si intende ridurre in maniera significativa l'impatto negativo dei cantieri durante la fase di costruzione, attraverso la riduzione della dimensione delle aree di lavoro e l'ottimizzazione degli spazi, l'eliminazione dei campi base e l'utilizzo delle strutture ricettive presenti nella valle, la movimentazione dei detriti tramite ferrovia, la costruzione di strutture chiuse dove lavorare i materiali di escavo. È stato scelto di anticipare le opere ambientali, sistemando in via preliminare la viabilità nella Val di Susa (riordino due strade statali formando il corridoio A32/SS24 e degli svincoli autostradali), costruendo un agriparco in modo da isolare i cantieri e realizzando una galleria artificiale di 130 m all'imbocco del tunnel di base per consentire lo scavo in ambiente chiuso e monitorato.

Inoltre il progetto definitivo si accompagna alla realizzazione dell'iniziativa "Smart Susa Valley", che intende annullare il *digital device* sulla connessione transfrontaliera, ottimizzare le opportunità energetiche (ricorrendo allo sfruttamento di biomasse, tecnologie micro-elettriche e geotermiche), recuperare parte del patrimonio edilizio pubblico (Progetto di recupero della Caserma Cascino a Susa) e intervenire sull'assetto idrogeologico.

Il 12 aprile 2013 la Ltf ha avviato ufficialmente la procedura di approvazione del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione: l'avviso pubblico della procedura ha dato avvio anche all'iter per la valutazione di compatibilità ambientale presso i ministeri competenti e il 13 giugno 2013 è stata avviata la prima Conferenza dei servizi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel Maggio 2013 si è riunita a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una task force composta dalla Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino, i sindaci dei Comuni direttamente interessati dai cantieri (Susa, Bussoleno e Chiomonte) e il commissario del Governo per la Nuova Linea Torino Lione. I compiti della task force sono la definizione delle opere di riqualificazione del territorio che accompagneranno l'esecuzione della linea, la ricognizione delle esigenze provenienti dal territorio, il coordinamento della comunicazione da parte di tutte le istituzioni pubbliche coinvolte, la convocazione di incontri periodici con i sindaci di altri Comuni della Valle e con le realtà imprenditoriali. Ogni 60 giorni il CIPEverrà informato dalla task force sulle opere di riqualificazione in modo da garantire la continuità dei flussi finanziari.



	<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 luglio 2011 sono stati avviati i lavori preparatori per la realizzazione della galleria geognostica della Maddalena, mentre la consegna definitiva delle aree di cantiere alle ditte appaltatrici del progetto esecutivo è avvenuta il 30 Aprile 2012. L'inizio dei lavori di costruzione della galleria di base è previsto prima della fine del 2013 partendo da lato francese, mentre la loro conclusione è attesa per il 2023.</p>
FINANZIAMENTO	<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 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"⁷. • 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"⁸ 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-Lione⁹, 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 internazio-

⁷ 2007-EU-06010-P.

⁸ Fonte: LTF (luglio 2010).

⁹ Fonte: LTF - RFI (settembre 2010).



	<p>nale della linea Torino-Lione, stanziato nel 2008, è stato ridotto di 9,18 milioni di Euro (risultando, dunque, pari a 662,6 milioni).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il finanziamento relativo alle opere in corso per il cunicolo esplorativo de la Maddalena, pari a 143 milioni di Euro, è interamente finanziato, grazie anche ad un contributo comunitario pari a 92,5 milioni di Eur. • Secondo l'ultimo aggiornamento, basato sull'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Roma, 30 gennaio 2012 sul piano di fasaggio dell'opera approvato dalla Commissione Intergovernativa e dal CIPE il 6 luglio 2011 il costo dell'opera, relativo alla tratta comune internazionale oggetto di immediata realizzazione è pari a 8,2 miliardi di Euro di cui la quota italiana, è pari a circa 2,8 miliardi. • All'interno della Delibera n.1-4824 della Giunta Regionale della Regione Piemonte di approvazione del progetto preliminare di "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, tratta nazionale" si indica come limite di spesa dell'infrastruttura da realizzare attualizzato al 2010, 4.393 milioni di Euro comprensivo delle lavorazioni, degli oneri per la sicurezza e delle somme a disposizione. • Con la Legge di stabilità 2013 il Governo ha stanziato circa 3 miliardi per la Torino-Lione, di cui i primi 840 milioni potranno essere spesi nel triennio 2013-2015 a corredo della somma già messa a disposizione da Bruxelles, e il resto sarà disponibile in tranche di 150 milioni l'anno nel periodo 2016-2029 .
--	--

2.2 LINEA AV/AC MILANO-VERONA – TRATTA TREVIGLIO-BRESCIA

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio Mediterraneo 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, garantendo una significativa riduzione dei costi e 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;
---	---





	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 						
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>Il tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Milano-Verona prevede uno sviluppo per 140 km 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 km 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 O-vest, 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 O-vest); 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; • 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 O-vest); 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. <table border="1" data-bbox="407 1171 1239 1255"> <tr> <td>Tempi attuali</td> <td>Milano - Verona: 81 minuti</td> </tr> <tr> <td>Tempi sulla nuova linea</td> <td>Milano - Verona: 43 minuti</td> </tr> </table> <p>Soggetti coinvolti</p> <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)¹⁰. Tra i principali Comuni attraversati dalla futura linea vi sono: Brescia, Calcio, Casano d'Adda, Chiari, Lonato del Garda, Melzo, Milano, Pioltello, Romano di Lombardia, Rovato, Treviglio.</p> <table border="1" data-bbox="407 1476 1239 1514"> <tr> <td>Rilevanza geografica</td> <td>Comunitaria</td> </tr> </table>	Tempi attuali	Milano - Verona: 81 minuti	Tempi sulla nuova linea	Milano - Verona: 43 minuti	Rilevanza geografica	Comunitaria
Tempi attuali	Milano - Verona: 81 minuti						
Tempi sulla nuova linea	Milano - Verona: 43 minuti						
Rilevanza geografica	Comunitaria						
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E 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 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 						

¹⁰ Il consorzio nasce dalle partecipazioni delle società Aquater, Condotte d'Acqua, Garboli-Conicos, Maltauro, Saipem, SnamProgetti, Impresa Pizzarotti.

	<p>2003 che include, conferendole carattere prioritario, l'opera di realizzazione della "tratta AC Milano-Verona (parte lombarda)".</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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". • 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 al 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". • Con DPCM del 1 ottobre 2010 la tratta AV/AC Milano-Verona è individuata come progetto prioritario. • Delibera CIPE n.85 del 18 novembre 2010 con la quale il CIPE autorizza, ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti, della legge 191/2009 (finanziaria 2010), l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi della "Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio - Brescia" • 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera l'opera "Tratta AV/AC Milano-Verona" e gli interventi: "Tratta Treviglio- Brescia" e "Tratta Brescia – Verona" sono presenti nelle tabelle "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013" ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)". • Delibera CIPE del 6 dicembre 2011, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 79 il 3 aprile 2012, relativa al secondo lotto costruttivo. • Il 14 dicembre 2012 il Consiglio Comunale di Caravaggio con Deliberazione n. 47 ha adottato il Piano di Governo del Territorio ai sensi della Legge Regionale 12/2005. Il PGT prevede un'area vincolata ad interporto fra Caravaggio-Treviglio.
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</p>



	<p>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>Nel mese di aprile 2011 è stato sottoscritto l'Atto Integrativo con il general contractor che ha dato avvio alla realizzazione dei lavori di un primo lotto costruttivo (il 7 maggio 2012), come autorizzato dal CIPE nel novembre 2010 in ottemperanza a quanto previsto per le opere ricomprese nei progetti prioritari lungo i Corridoi europei TEN-T dalla L. 191/2009 all'art. 2, commi 232 e 233.</p> <p>Nel mese di gennaio 2013 il consorzio ALSTOM si è aggiudicato un contratto per la progettazione, installazione e la messa in servizio delle infrastrutture ferroviarie sulla tratta.</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 novembre 2016.</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> <p>I lavori di realizzazione sono iniziati nel Maggio 2011, sono state avviate le attività di progettazione esecutiva e le attività propedeutiche (espropri, interferenze) per l'apertura dei cantieri.</p> <p>La linea ha raggiunto lo stato d'avanzamento del 51%, con le opere più importanti (i viadotti su Adda, Serio e Oglio e la galleria fra Treviglio e Caravaggio) in fase di ultimazione. Avviati i cantieri per i due nuovi ponti Oglio e Serio, i lavori avranno una durata di 24 mesi.</p> <p>Nel Dicembre 2012 è partita la procedura di assegnazione dei lavori del secondo lotto costruttivo (39 km), che riguarda opere civili e l'armamento della nuova linea ferroviaria. Il consorzio Cepav Due ha suddiviso questo lotto in tre parti: la prima dedicata alle opere civili nella bassa bergamasca tra Treviglio e Calcio; la seconda dedicata alla realizzazione delle opere civili per la tratta bresciana e per l'interconnessione di Brescia Ovest e la terza relativa alle costruzioni.</p> <p>A partire dal marzo 2016 (anno di messa in esercizio del tracciato) questa nuova linea si snoderà nelle provincie di Milano, Bergamo e Brescia e, tramite una deviazione di 12 km, si innesterà nella stazione di Brescia con ulteriori 7 km di attraversamento urbano in affiancamento alla linea ferroviaria esistente. L'intervento comprende anche la realizzazione di opere per le interconnessioni tra la linea ad AV/AC e la linea storica e l'adeguamento dei piani di stazione di Brescia scalo e Brescia centrale. La velocità di progetto della linea si attesta a 250/300 km/h, mentre nei tratti di interconnessione tale variabile scenderà a 160 km/h. La pendenza massima sarà del 14,4‰, inoltre l'intero tracciato sarà dotato di sistemi di segnalamento ERMTS-ETCS/livello 2. La fine dei lavori è prevista per Novembre 2016.</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 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 di-sposta.
- 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 Euro¹¹, 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	10
Totale	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 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'opera¹².

- Il CIPE, nella seduta del 13 maggio 2010, ha provveduto a rendere disponibili risorse stanziati 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”).

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:

Fonte	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

Il valore degli altri lotti da avviare è pari a 919 milioni di Euro (importo da contabilizzare per intero¹³). Tali valori di costo, finanziamento disponibile e relativo fabbisogno vengono riferiti anche nell'Allegato Infrastrutture alla DFP del settembre 2010.

La registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPE del 6 dicembre 2011 con la quale si assegnano 919,05 milioni di Euro per la realizzazione del secondo lotto costruttivo della tratta Treviglio-Brescia e della successiva autorizzazione ministeriale per l'erogazione dei fondi è avvenuta il 3 Aprile 2012 con la conseguente pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (n. 79 del 3 aprile 2012).

- Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è confermata la voce di costo complessivo per il I lotto costruttivo pari a 1.130 miliardi di Euro con totale disponibilità pari al 100% , così come per il II Lotto il cui costo complessivo è confermato a 919,05 milioni di Euro con disponibilità pari al 100% del fabbisogno complessivo.

Linea AV/AC Milano-Verona – tratta Brescia-Verona

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio Mediterraneo 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 meridiona-





	<p>le.</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 Mediterraneo 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 Gotardo 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>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>Il tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 140 km 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 già in costruzione.</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 riaccosterebbe, 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> <table border="1" data-bbox="415 1171 1239 1255"> <tr> <td data-bbox="415 1171 800 1213">Tempi attuali</td> <td data-bbox="800 1171 1239 1213">Milano – Verona: 81 minuti</td> </tr> <tr> <td data-bbox="415 1213 800 1255">Tempi sulla nuova linea</td> <td data-bbox="800 1213 1239 1255">Milano – Verona: 43 minuti</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="415 1262 1239 1472"> <tr> <td data-bbox="415 1262 695 1472">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="695 1262 1239 1472">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)¹⁴. I principali Comuni interessati sono: Brescia, Desenzano del Garda, Peschiera del Garda, Rezzato, Sommacampagna, Verona.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="415 1472 695 1514">Rilevanza geografica</td> <td data-bbox="695 1472 1239 1514">Comunitaria</td> </tr> </table>	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) ¹⁴ . I principali Comuni interessati sono: Brescia, Desenzano del Garda, Peschiera del Garda, Rezzato, Sommacampagna, Verona.	Rilevanza geografica	Comunitaria
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) ¹⁴ . I principali Comuni interessati sono: Brescia, Desenzano del Garda, Peschiera del Garda, Rezzato, Sommacampagna, Verona.								
Rilevanza geografica	Comunitaria								
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E 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 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)". • 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 								

	<p>territorio veneto la tratta veneta dell'“asse ferroviario AC/AV Milano-Venezia-Trieste”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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). • 8° Allegato Infrastrutture al 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”. • Con DPCM del 1 ottobre 2010 la tratta AV/AC Milano-Verona è individuata come progetto prioritario. • 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera l'opera “Tratta AV/AC Milano-Verona” e gli interventi: “Tratta Treviglio- Brescia” e “Tratta Brescia – Verona” sono presenti nelle tabelle “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011” ; “2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013” ; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”. • Regione Veneto, Confindustria Veneto e ANCE hanno consegnato al Ministro dello sviluppo economico e infrastrutture e trasporti un documento contenente il progetto per la realizzazione dell'Alta velocità- l'Alta Capacità low cost (ipotesi finanziaria pubblico/privato basata su criteri di fattibilità e redditività) in Veneto (tratta Brescia-Verona) ricorrendo al project financing e da realizzarsi entro il 2019 con una riduzione dell'investimento economico (Luglio 2012). • Tavolo tecnico tra i sindaci dei comuni interessati e dei presidenti delle province di Brescia e Verona per la presentazione del progetto di realizzazione della TAV Brescia-Verona che sposta il tracciato a sud dell'emiciclo morenico, attraversando il Mantovano in una linea fra Medole e Roverbella per entrare nel Veronese all'altezza di Villafranca (Desenzano, luglio 2012) • Presentata in consiglio regionale lombardo una mozione per spostare il tracciato della TAV Brescia-Verona nel mantovano, in alternativa a quello attualmente previsto in territorio bresciano (ottobre 2012). • Discussione in Commissione Trasporti della Camera del progetto di realizzazione della TAV Brescia-Verona, che prevede la modifica del tracciato spostandolo a sud dell'emiciclo morenico (Novembre 2012)
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<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 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”) .</p>



	<p>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>La società SINTAGMA, incaricata da RFI grazie ad un finanziamento regionale di 500 mila Euro stanziato nel 2008, ha presentato 6 diverse ipotesi per questa tratta, ma quella meno impattante non rispetta uno dei parametri base di RFI ovvero poter garantire una velocità media superiore ai 220 km orari.</p> <p>Cantiere</p> <p>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, con messa in esercizio stabilita per il 2015.</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. • 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. • 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. • Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata la voce di costo complessivo per 2,747 miliardi di Euro con disponibilità pari a 80 milioni di Euro.



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 Mediterraneo 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, garantendo una significativa riduzione dei costi e 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 Mediterraneo, 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/AC si svilupperà per 76,5 km (di cui 10 km in galleria, 9 km di ponti e viadotti), attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova, in affiancamento alla linea storica per circa 36 km. 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="415 1409 1232 1493"> <tr> <td>Tempi attuali</td> <td>Milano – Verona: 81 minuti</td> </tr> <tr> <td>Tempi sulla nuova linea</td> <td>Milano – Verona: 43 minuti</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="415 1503 1232 1797"> <tr> <td>Soggetti coinvolti</td> <td>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)¹⁵. 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.</td> </tr> <tr> <td>Rilevanza geografica</td> <td>Comunitaria</td> </tr> </table>		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 Veneto, Province di Verona, Vicenza e Padova, RFI, Italferr, Iricav Due (Consorzio IRI per l'Alta Velocità Due) ¹⁵ . 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.	Rilevanza geografica	Comunitaria
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 Veneto, Province di Verona, Vicenza e Padova, RFI, Italferr, Iricav Due (Consorzio IRI per l'Alta Velocità Due) ¹⁵ . 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.									
Rilevanza geografica	Comunitaria									
<p>NORMATIVA DI</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Legge 21 dicembre 2001 n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di 									

Commento:



**RIFERIMENTO E
DOCUMENTAZIONE
TECNICA**

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 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 2003 approva il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona", parte dell'"Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)".
- Legge n.266 (art.1, comma 84) del 23 Dicembre 2005 per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema AV/AC", con la quale si concede a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 milioni di Euro e si autorizza un contributo annuale di 15 milioni di Euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2006 per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE delle linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona.
- 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.
- 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.
- 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 con delibera n.27 del 13 maggio 2010).
- 8° Allegato Infrastrutture al 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".
- 9° Allegato Infrastrutture al DPF 2012-2014 l'opera "AV/AC Verona-Padova" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".
- La Camera di Commercio di Vicenza ha presentato alla sola Regione Veneto, alla Provincia, al sindaco di Vicenza ed ai sindaci dei comuni limitrofi e alle associazioni di categorie lo studio di fattibilità sulla TAV Verona-Padova, per risolvere il nodo vicentino (maggio 2012).
- Regione Veneto, Confindustria Veneto e ANCE hanno consegnato al Ministro dello sviluppo economico e infrastrutture e trasporti un documento contenente il progetto per la realizzazione dell'Alta velocità- l'Alta Capacità low cost (ipotesi finanziaria pubbli-



	<p>co/privato basata su criteri di fattibilità e redditività) in Veneto (tratta Brescia-Padova) ricorrendo al project financing e da realizzarsi entro il 2019 con una riduzione dell'investimento economico a 4 miliardi di Euro anziché gli 8,3 previsti dal piano delle Ferrovie dello Stato (Luglio 2012).</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'Alta capacità ferroviaria Verona-Padova è stata inserita nella lista delle otto grandi opere che godranno del bonus fiscale (credito d'imposta al 50% dell'investimento con una soglia da 500 milioni) introdotto con l'art.33 del Decreto sviluppo-bis (ottobre 2012).
<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 Euro¹⁶ (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 stato attuale, le attività inerenti lo sviluppo progettuale e realizzativo dell'opera.</p> <p>L'ultimazione dei lavori è prevista oltre il 2015 (stima Aprile 2011).</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.



- Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è confermata la voce di costo complessivo pari a 5,130 miliardi di Euro con disponibilità pari a 160,03 milioni di Euro.

2.3 LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio Mediterraneo 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), garantendo una significativa riduzione dei costi e 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 Mediterraneo, 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 Gotardo, del Brennero e del Tarvisio.</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>Secondo il progetto preliminare presentato da Italferr nel Novembre del 2010 il tracciato complessivo avrà un'estensione di 186 km, da Venezia Mestre a Trieste Centrale e interesserà le province di Venezia, Gorizia, Udine e Trieste. Si prevede la suddivisione del tracciato in quattro tronconi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tratta Venezia Mestre-Aeroporto Marco Polo: 9 km di linea AV/AC interamente nel territorio comunale di Venezia di cui 6,5 km in galleria in parte a canna singola e in parte a doppia canna. • Tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro: la tratta ha inizio dopo la nuova stazione dell'Aeroporto Marco Polo e si sviluppa per 61,57 km prevalentemente in superficie. È prevista l'interconnessione con il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto e in prossimità del km 48 è previsto il superamento della linea storica, con inversione in direzione Nord (località Torre di Mosto) in affiancamento all'Autostrada A4. È prevista la realizzazione dell'interconnessione Portogruaro Ovest in modo da permettere il collegamento con la linea storica Treviso-Portogruaro. Fa parte del progetto anche la realizzazione del raddoppio di circa 3,5 km della linea storica Treviso-Portogruaro linea elettrificata attualmente a singolo binario. • Tratta Portogruaro-Ronchi: il percorso della linea corre in affiancamento all'Autostrada A4 fino al comune di Castions di Strada, dove curva in direzione Cervignano per interconnettersi con la linea esistente. Tra il nodo di Cervignano e Ronchi dei Legionari è previsto il raddoppio dell'attuale linea. Il progetto prevede inoltre il raddoppio della linea Palmanova-Cervignano smistamento per 11,36 km con la realizzazione di una variante che utilizza il sedime parzialmente dismesso della tratta S.Giorgio di Nogaro-Palmanova e due raccordi merci, in modo da permettere lo smistamento dei traffici sulla



	<p>direttrice Cervignano-Udine-Tarvisio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tratta Ronchi-Trieste: la nuova linea si sviluppa 36,63 km di cui 22 km in galleria naturale, 2,28 km in galleria artificiale e la restante tratta in superficie attraverso viadotti e trincee. Il percorso si suddivide in tre tratte: i primi 7,8 km in affiancamento alla linea esistente; il secondo tratto di 5,2 km circa si discosta dal tracciato storico e utilizzerà trincee, viadotti e gallerie a canna singola e doppio binario; il terzo tratto si caratterizza per due gallerie a doppia canna fino all'innesto nella cintura ferroviaria di Trieste. È prevista la realizzazione di interconnessioni con la linea Aurisina-Trieste e con la Aurisina-Divača grazie al passaggio presso la stazione di Aurisina. <p>Si segnala che nell'Aprile 2012 è stato presentato uno studio di fattibilità da parte di RFI per un nuovo tracciato della linea in territorio Veneto, tra Mestre e Portogruaro, che prevede la realizzazione della nuova linea in completo affiancamento al tracciato storico.</p> <table border="1" data-bbox="402 615 1239 699"> <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> <table border="1" data-bbox="402 705 1239 968"> <tr> <td>Soggetti coinvolti</td> <td>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> </table> <table border="1" data-bbox="402 974 1239 1014"> <tr> <td>Rilevanza geografica</td> <td>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>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E 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 attività produttive. • 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. • 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 al 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". • Presentazione del nuovo tracciato della TAV da Mestre a Trieste (tracciato litoraneo alternativo al tracciato balneare) ai sindaci veneziani (23 aprile 2012) da parte del 								



	<p>commissario straordinario dell'AV Venezia –Trieste (approvazione entro il 30 giugno 2012).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dossier sull'Alta velocità Venezia-Trieste di potenziamento dell'attuale linea ferroviaria Venezia-Trieste e successivo affiancamento alla stessa (contenente uno studio di fattibilità già presentato nel mese di aprile 2012 del nuovo tracciato della TAV lungo l'attuale linea ferroviaria nella tratta da Mestre-Carpenedo a Portogruaro) presentato dal Commissario Mainardi al Ministro dello Sviluppo economico e al Presidente della Regione Veneto. • All'interno del Bollettino Ufficiale Regionale del Veneto n. 34 del 12 aprile 2013 recante Approvazione dello schema di "Protocollo di intesa tra la Regione del Veneto e Ferrovie dello Stato S.p.A." relativamente al progetto di orario cadenzato, la Regione ribadisce il proprio interesse al completamento del progetto AV/AC, nell'ambito dei Contratti di programma con il Governo, considerando prioritario il completamento dell'asse ferroviario interessato dal Corridoio 5 ed in particolare le tratte Milano - Padova e Venezia - Trieste. • Il 16 Maggio 2013, nell'ambito dell'incontro tra il commissario straordinario per la Venezia-Trieste e i sindaci della Regione Friuli Venezia Giulia è confermato l'interesse delle comunità locali per la realizzazione di uno studio di prefattibilità per il potenziamento della linea ferroviaria esistente tra Venezia e Trieste come alternativa al progetto preliminare elaborato da RFI nel 2010. • Nel maggio 2013 il tracciato della nuova linea ad Alta velocità è stato inserito nel PAT (Piano di Assetto del Territorio) e nel Piano Urbano della Mobilità di Venezia in fase di rielaborazione da parte dell'Amministrazione comunale.
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Progettazione</p> <p>La progettazione preliminare dell'intera tratta Venezia-Trieste è stata presentata nel novembre 2010 e depositata presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Valutazione d'Impatto Ambientale.</p> <p>Il 23 Aprile 2012 è stato presentato da parte di RFI nella sede della Provincia di Venezia lo studio di fattibilità per l'affiancamento della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste in territorio veneto alla ferrovia storica fra Mestre e Portogruaro. Gli Enti Locali hanno quindi di fronte la possibilità di valutare due ipotesi di tracciato: la variante definita litoranea (presentata a livello di progetto preliminare) e la variante in affiancamento (allo stato di avanzamento di studio di fattibilità).</p> <p>Si segnala la presentazione delle osservazioni del Pubblico allo studio di Valutazione d'impatto ambientale del progetto RFI del mese di Dicembre del 2010, che, a seguito della disposizione del Ministero per l'Ambiente, ha accorpato i documenti relativi alle quattro tratte della Mestre-Trieste (Progetto preliminare delle tratte ferroviarie di alta capacità-alta velocità Portogruaro - Ronchi sud e Ronchi sud - Trieste del Corridoio plurimodale).</p> <p>Si rileva come dodici comuni del Veneto orientale interessati alla realizzazione della nuova linea FS ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste chiedono la bocciatura del tracciato litoraneo (è stata trasmessa la richiesta al governo Monti affinché venga interrotta immediatamente e in via definitiva la procedura di Via in corso presso il Ministero dell'Ambiente).</p> <p>Sono in corso i confronti negoziali tra gli enti locali e il Commissario Straordinario per la linea ad alta velocità Venezia Trieste per la definizione del futuro tracciato. Il dibattito si concentra sulle due possibili varianti, una che prevede la realizzazione di un nuovo tracciato ed una che intende potenziare la linea esistente.</p>
FINANZIAMENTO	<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 finanziate da avviare entro il 2013, del costo, pari a 48 milioni di Euro, risultano disponibili 24 milioni ("Altre fonti statali").



- 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 al 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.
- Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) sono riportati i costi complessivi dell'opera.

Intervento	Costo (mln di Euro)	Disponibilità(mln di Euro)
Tratta Mestre-Marco Polo	772,00	13,00
Tratta Marco Polo-Portogruaro	2.683,30	-
Tratta Portogruaro-Ronchi dei L.	2.246,00	-
Tratta Ronchi dei L.-Trieste	1.745,80	48,00

2.4 LINEA AV/AC TRIESTE-DIVAČA

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio Mediterraneo 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. In particolare, l'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino, 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>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 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, del Brennero, del Tarvisio e verso la Slovenia. 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 Corridoio Mediterraneo, attraverso cui si intende accrescere la capacità del corridoio ferroviario esistente creando un collegamento diretto complementare alla linea attuale. 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 verso l'Europa Centrale e Orientale.</p>								
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>Quello tra Trieste e Divača è il secondo segmento transfrontaliero che riguarda l'Italia del Corridoio Mediterraneo. La realizzazione di quest'intervento si basa su un accordo interministeriale tra Italia e Slovenia sottoscritto nel 2001. Sulla base di questo trattato è stata istituita una Commissione per la valutazione dei progetti infrastrutturali. Nel 2008 è stato quindi approvato lo studio di fattibilità che prevedeva un tracciato di lunghezza pari a 35,6 km per la quasi totalità in galleria, con pendenze massime del 17‰, capace di garantire una velocità compresa tra i 160 e i 200 km/h. Ciò nonostante, a seguito del parere negativo di alcune amministrazioni locali, nell'Ottobre del 2010 è stato raggiunto un nuovo accordo per la realizzazione della linea ferroviaria su un altro percorso, il c.d. "corridoio alto", che si svilupperà nei territori di Trieste, Villa Opicina, Sesana e Divača, con un collegamento diretto al Porto di Trieste. Tale variante progettuale è stata approvata dalla Commissione intergovernativa nel Giugno 2011, dando il via alla fase di progettazione preliminare. Il nuovo tracciato si svilupperà per 12 km circa in territorio italiano e per circa 9 km in quello sloveno con una pendenza massima del 12,5‰. Sulla tratta ferroviaria i treni potranno raggiungere i 250 km/h consentendo di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza: per raggiungere Divača dalla stazione di Trieste Centrale occorreranno appena 21 minuti. La pianificazione della nuova linea, a carico di un "Gruppo europeo d'Interesse economico", prevede il completamento delle attività di progettazione (preliminare, definitiva ed esecutiva) per la fine del 2015, da quando potranno essere avviati i primi cantieri dell'opera.</p> <table border="1" data-bbox="406 1171 1235 1417"> <tr> <td data-bbox="406 1171 760 1213">Tempi attuali</td> <td data-bbox="761 1171 1235 1213">Trieste-Divača (passeggeri): 89 minuti</td> </tr> <tr> <td data-bbox="406 1215 760 1257">Tempi sulla nuova linea</td> <td data-bbox="761 1215 1235 1257">Trieste-Divača (passeggeri): 21 minuti</td> </tr> <tr> <td data-bbox="406 1260 665 1417">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="667 1260 1235 1417">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> <tr> <td data-bbox="406 1419 665 1459">Rilevanza geografica</td> <td data-bbox="667 1419 1235 1459">Comunitaria</td> </tr> </table>	Tempi attuali	Trieste-Divača (passeggeri): 89 minuti	Tempi sulla nuova linea	Trieste-Divača (passeggeri): 21 minuti	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.	Rilevanza geografica	Comunitaria
Tempi attuali	Trieste-Divača (passeggeri): 89 minuti								
Tempi sulla nuova linea	Trieste-Divača (passeggeri): 21 minuti								
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.								
Rilevanza geografica	Comunitaria								
<p>NORMATIVA DI RIFERIMENTO E DOCUMENTAZIONE TECNICA</p>	<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>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<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 di Francia, Italia, Slovenia e Ungheria, l'Italia e la Slovenia si sono impegnate a confermare il nuovo tracciato della sezione transfrontaliera Trieste-Divača, 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 Divača; tale accordo formalizza l'intesa raggiunta nei 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-Divača. Il tracciato scelto corrisponde alla cosiddetta "variante alta". L'accordo sul nuovo tracciato della Trieste-Divača è stato approvato dalla Commissione intergovernativa Italia-Slovenia nel Giugno 2011.</p> <p>Nel mese di luglio 2012 la Commissione intergovernativa Italia-Slovenia, alla presenza del viceministro ai Trasporti, Mario Ciaccia, ha ratificato, con l'obiettivo di realizzare la progettazione dell'opera, l'istituzione di un "Gruppo europeo d'Interesse economico" (GEIE) tra i due enti ferroviari nazionali di Italia e Slovenia - rispettivamente Gruppo FS e l'Agenzia ferroviaria slovena .</p> <p>La fase progettuale si dovrà completare entro il 2015. Al momento non è possibile definire le caratteristiche tecniche del percorso. Il 19 ottobre 2012 il Comitato di Coordinamento tra Italia e Slovenia per il patto per la ferrovia Trieste- Divača si è riunito a BRDO durante il quale i Paesi interessati hanno ribadito il proprio impegno nella realizzazione dell'opera. Tra gli specifici punti toccati la proposta di revisione e stesura dell'Accordo quadro Stato-Regione sulle infrastrutture strategiche del Friuli Venezia Giulia, in preparazione del quale sarà fatto un accurato screening delle nuove necessità e richieste da avanzare al Governo in merito alla tratta transfrontaliera Trieste- Divača e il collegamento con Capodistria.</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- Divača 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. • Secondo lo studio di fattibilità presentato nel Giugno 2011 la variante alta della linea Trieste-Divača dovrebbe avere un costo di 1,3 miliardi di Euro.



3 LA TRATTA DI INTERCONNESSIONE AL CORRIDOIO ADRIATICO-BALTICO

3.1 LINEA UDINE-CERVIGNANO

<p>OBIETTIVO DELL'INTERVENTO</p>	<p>Il potenziamento della tratta ferroviaria Udine-Cervignano si inserisce all'interno del contesto infrastrutturale legato allo sviluppo delle reti TEN-T nel Nord Est italiano. Attraverso la nuova linea ferroviaria sarà possibile interconnettere la tratta meridionale del Corridoio Baltico Adriatico con quella orientale del Corridoio Mediterraneo, aumentando le capacità di intercambio commerciale dell'Italia con l'Austria, la Germania e la Polonia a Nord e, ad Est, con la Slovenia e più estesamente l'Ungheria.</p> <p>Inoltre, il collegamento a Sud con la direttrice Venezia-Trieste attraverso il nodo di Cervignano potrà garantire l'ampliamento del bacino di riferimento dei porti del Nord Adriatico che, attraverso la linea Pontebbana e il valico del Tarvisio, potranno inoltrare le merci verso l'Austria e il Nord Europa sfruttando un corridoio con ampie potenzialità sia per quanto riguarda la sagoma dei carichi ammessi sia in relazione alla capacità infrastrutturale. Attraverso la direttrice Cervignano-Udine-Tarvisio-Villach, recentemente ristrutturata in modo da adeguare la sagoma ai carichi di dimensioni più elevate (P/C 80), sarà possibile raggiungere rapidamente Graz e Vienna, tramite l'utilizzo della linea del Koralm e del tunnel di base del Semmering, progetti infrastrutturali localizzati in Austria che ridurranno le criticità legate all'attraversamento via ferrovia delle Alpi austriache adeguando la tecnologia ferroviaria ai più moderni standard europei.</p> <p>Il progetto di miglioramento dell'attuale linea è finalizzato anche all'incremento delle potenzialità per quanto riguarda i traffici locali di passeggeri, creando una connessione rapida tra la linea Trieste-Cervignano e la Udine-Gorizia. L'attuale tracciato, interamente elettrificato e a binario unico, si sviluppa in territorio pianeggiante per 29 km, attraverso il bivio Cargnacco localizzato a Sud di Udine, in prossimità della stazione ferroviaria. Partendo dal nodo di Udine si susseguono 7 fermate intermedie (Lumignacco, Risano, Santo Stefano Udinese, Santa Maria la Longa, Palmanova, Servigliano, Strassoldo) per poi interconnettersi con la linea Venezia-Trieste, fino al nodo di Cervignano Aquileia Grado. Inoltre, in prossimità dell'innesto sulla linea Venezia-Trieste è localizzato il raccordo con l'Interporto di Cervignano del Friuli. Infine si segnala la presenza di vari raccordi con stabilimenti industriali localizzati nell'area.</p>
<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</p>	<p>L'intervento è finalizzato alla realizzazione di un sistema di "metropolitana ferroviaria regionale" con particolare attenzione ai servizi passeggeri tra Udine e Trieste e, per quanto riguarda i traffici cargo, all'incremento delle potenzialità lungo la direttrice verso il Tarvisio. Inoltre si intende valorizzare il ruolo dello scalo di Cervignano rispetto alla tratta di raccordo Palmanova-Cervignano, come gateway dei flussi merci diretti verso i valichi di Tarvisio e Postumia. A completamento della nuova viabilità ferroviaria è prevista la realizzazione di una variante tra Palmanova e Torviscosa funzionale all'inoltro dei carri provenienti da Venezia verso il confine di Stato evitando il passaggio dallo scalo di Cervignano.</p> <p>La linea Udine-Cervignano, attualmente di valenza regionale, effettua poche corse giornaliere con tempi di percorrenza che variano tra i 27 ed i 45 minuti per i servizi passeggeri. La linea è interessata dal traffico merci in quanto collega l'area udinese con l'interporto di Cervignano e lo scalo di smistamento posizionato lungo la linea Venezia-Trieste. I treni merci provenienti da Cervignano e diretti a Tarvisio non transitano per Udine Centrale ma si avvalgono del sistema di raccordi esterni al centro urbano, in particolare del raccordo ferroviario bivio Cargnacco-Posto Movimento Vat. La linea verso la stazione di Udine e il raccordo principale, che forma un anello esterno verso Sud-Est, si separa in corrispondenza della tangenziale Sud di Udine, presso il limite Nord della Zona Industriale Udinese dove è in previsione un nuovo scalo merci a servizio dell'area produttiva.</p>



	<p>Sull'attuale linea storica è previsto il posizionamento di un fascio supplementare di binari o in alternativa la riqualificazione di tratte attualmente dismesse su 25 km complessivi in affiancamento alla linea esistente.</p>		
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="407 346 662 478">Soggetti coinvolti</td> <td data-bbox="662 346 1239 478">Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Friuli Venezia Giulia, Provincia di Udine, RFI. I Comuni attraversati dalla linea sono: Udine, Pavia di Udine, Santa Maria la Longa, Palmanova, Cervignano.</td> </tr> </table>	Soggetti coinvolti	Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Friuli Venezia Giulia, Provincia di Udine, RFI. I Comuni attraversati dalla linea sono: Udine, Pavia di Udine, Santa Maria la Longa, Palmanova, Cervignano.
Soggetti coinvolti	Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Friuli Venezia Giulia, Provincia di Udine, RFI. I Comuni attraversati dalla linea sono: Udine, Pavia di Udine, Santa Maria la Longa, Palmanova, Cervignano.		
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="407 478 662 520">Rilevanza geografica</td> <td data-bbox="662 478 1239 520">Comunitaria</td> </tr> </table>	Rilevanza geografica	Comunitaria
Rilevanza geografica	Comunitaria		
NORMATIVA DI RIFERIMENTO E DOCUMENTAZIONE TECNICA	<ul style="list-style-type: none"> • Accordo di Programma n° 1/98 del 12 giugno 1998 tra la Regione Friuli Venezia Giulia e RFI relativo all'impegno del Gruppo FS S.p.A. per realizzare lo Studio di fattibilità del raddoppio della tratta Udine-Cervignano. • Accordo Quadro n° 1/03 del 12 dicembre 2003 tra la Regione Friuli Venezia Giulia e RFI per la progettazione preliminare del raddoppio in sede della tratta Palmanova (raccordi) - Udine. • Piano Territoriale Regionale approvato con Legge Regionale del 23 Febbraio 2007 da parte della Regione Friuli Venezia Giulia che include il raddoppio della tratta Cervignano-Udine all'interno del capitolo 5.3 "Ricognizione degli strumenti vigenti". • Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica "Relazione Illustrativa" approvato con Legge Regionale n°23 del 20 Agosto 2007 che include il raddoppio del collegamento Udine-Cervignano all'interno del capitolo 4.1.1 " Situazione generale e soglia d'intervento". 		
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Progettazione</p> <p>Secondo quanto riportato dalla Regione Friuli Venezia Giulia nel Piano Regionale dei Trasporti il progetto di raddoppio della linea ferroviaria Udine-Cervignano è al momento oggetto di intesa tra la Regione ed RFI per la realizzazione dello studio di fattibilità.</p> <p>Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è inserita l'opera Collegamenti ferroviari piattaforma logistica di Trieste: raddoppio Ronchi - Cervignano - Udine circonvallazione di Udine indicando come fase di avanzamento la progettazione preliminare.</p> <p>Cantiere</p> <p>Al momento non è possibile definire una data di avvio e chiusura dei lavori.</p>		
FINANZIAMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) viene stimato un costo per l'opera "collegamenti ferroviari piattaforma logistica di Trieste: raddoppio Ronchi - Cervignano - Udine circonvallazione di Udine" pari ad 80 milioni di Euro. 		



4 SINTESI DEGLI STATI DI AVANZAMENTO PROGETTUALI

		Fattibilità	PP (elaboraz.)	PP (approvazione)	PD (elaboraz.)	PD (approvaz.)	PE (elaboraz.)	PE (approvaz.)	INIZIO LAVORI	FINE LAVORI	IN ESERCIZIO	
Corridoio Genova-Rotterdam	Terzo Valico dei Giovi											
	Linea Rho-Gallarate											
	Linea Saronno-Seregno											
	Linea Chiasso-Seregno											
	Gronda Est di Bergamo											
Nodo di Novara	Terminal Est											
	Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio											
	Terminal Ovest											
Corridoio Mediterraneo	Linea AV/AC Lione-Torino	Tratta francese										
		Tratta comune italo-francese (competenza francese)										
		Tratta comune italo-francese (competenza italiana)										
	Tratta italiana											
	Linea AV/AC Milano-Verona	Tratta Treviglio-Brescia										
		Tratta Brescia-Verona										
	Linea AV/AC Verona-Venezia	Tratta Verona-Padova										
Linea AV/AC Venezia-Trieste-Divača	Tratta Venezia Mestre-Ronchi dei Legionari											
	Tratta Ronchi dei Legionari-Trieste											
	Tratta Trieste-Divača											
Corridoio Baltico-Adriatico	Linea Udine-Cervignano											

5 SINTESI DELLO STATO DI AVANZAMENTO DEI COSTI, DEI FABBISOGNI, DELLE DISPONIBILITÀ

			Millioni di Euro				
			20%	40%	60%	80%	100%
Corridoio Genova-Rotterdam	Terzo Valico dei Giovi	Costo	6.280,0				
		Disponibilità	1.819,0				
		Fabbisogno	4.461,0				
	Linea Rho-Gallarate	Costo	726,8				
		Disponibilità	407,8				
		Fabbisogno	319,0				
	Linea Saronno Seregno	Costo	75,5				
		Disponibilità	75,5				
		Fabbisogno	0				
	Linea Chiasso-Seregno	Costo	1.412,0				
		Disponibilità	4,0				
		Fabbisogno	1.371,0				
Grona Est Seregno-Bergamo	Costo	1.000,0					
	Disponibilità	82,6					
	Fabbisogno	917,4					
Nodo di Novara Terminal Ovest e Nuovo Ponte sul Terdoppio	Costo	96,3					
	Disponibilità	109,0					
	Fabbisogno	0					
Totale Corridoio Genova-Rotterdam		Costo	9.590,6				
		Disponibilità	2.497,9				
		Fabbisogno	7.092,7				
Corridoio Mediterraneo	Linea AV/AC Lione-Torino tratta comune (competenza italiana)	Costo	2.900,0				
		Disponibilità	2.900,0				
		Fabbisogno	-				
	Linea AV/AC Lione-Torino tratta italiana	Costo	4.400,0				
		Disponibilità	0				
		Fabbisogno	4.400,0				
	Linea AV/AC Milano-Verona tratta Treviglio-Brescia	Costo	2.050,0				
		Disponibilità	2.050,0				
		Fabbisogno	0				
	Linea AV/AC Milano-Verona tratta Brescia-Verona	Costo	2.747,0				
		Disponibilità	80,0				
		Fabbisogno	2.667,0				
Linea AV/AC Verona-Venezia tratta Verona-Padova	Costo	5.130,0					
	Disponibilità	160,0					
	Fabbisogno	4.970,0					
Linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Venezia-Ronchi Sud	Costo	4.200,0					
	Disponibilità	13,0					
	Fabbisogno	4.187,0					
Linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi Sud-Trieste	Costo	1.929,0					
	Disponibilità	42,0					
	Fabbisogno	1.887,0					
Linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi Sud-Trieste	Costo	1.300,0					
	Disponibilità	0					
	Fabbisogno	1.300,0					
Totale Corridoio Mediterraneo		Costo	24.656				
		Disponibilità	5.245				
		Fabbisogno	19.411				