

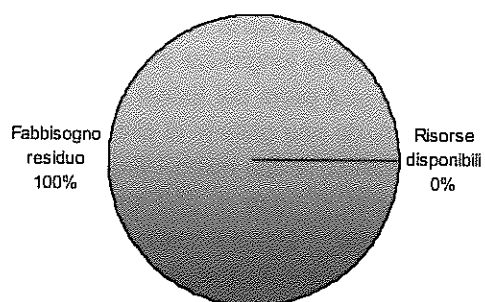
Sistema Valichi
NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRANSALPINO TORINO - LIONE
SCHEDA N. 1

Costo

Pag.5

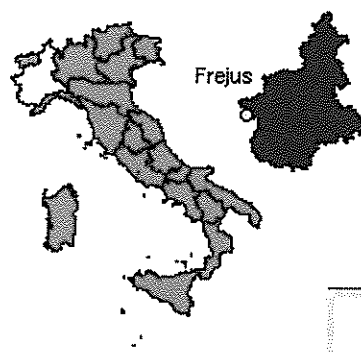
Costo al 30 Novembre 2006	4.686,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+2.408,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+2.408,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	+2.878,401 Meuro

Quadro finanziario



Pag.5

Localizzazione



Stato di attuazione

Pag.6

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.6

2017

DATI GENERALI

Dati identificativi

Tipologia	Opera				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	1/2	1	9	9	No

Descrizione e dati storici

Il progetto riguarda la realizzazione della parte Italiana, compresa tra il confine di Stato e Bruzolo, della sezione internazionale del collegamento ad AV/AC tra Torino e Lione. La parte comune comprende il tunnel di base, costituito da due "canne ferroviarie a semplice binario" della lunghezza di circa 53 Km, tra i versanti alpini italiano e francese. La tratta italiana è costituita da una parte del tunnel di base, da un breve attraversamento in viadotto della Val Cenischia di circa 1 Km, da una galleria di circa 12 Km e da una tratta allo scoperto di circa 4,5 Km. L'opera è destinata ad un traffico di tipo misto - viaggiatori, merci e autostrada ferroviaria (AF) – ed è dimensionato per una velocità di base di 200 km/h per i treni viaggiatori e di 120 km/h per merci e AF. La linea ferroviaria Torino – Lione è inclusa nel Corridoio Europeo n.5 ed è stata inserita nell'elenco dei 29 progetti prioritari per l'Unione Europea "allargata", nell'ambito della revisione transeuropea dei trasporti (TEN-T).

1996

Il Parlamento e il Consiglio Europeo emanano la decisione n.1692/96/CE concernente gli orientamenti per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

Gennaio 2001

Su proposta della Commissione intergovernativa italo-francese (istituita a Parigi il 15 Gennaio 1996), è firmato un "Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, successivamente ratificato dal Parlamento francese e da quello italiano. In applicazione di tale accordo, i gestori delle infrastrutture italiana (RFI) e francese (RFF) creano una "Società per Azioni Semplificata", la Lyon Turin Ferroviarie (LTF).

Dicembre 2001

Il progetto è inserito nel programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo nel "Sistema Valichi" per un costo di 1.807,599 Meuro.

Luglio 2002

Il "Valico ferroviario del Frejus (solo tunnel)" è individuato dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

Marzo 2003

Il progetto preliminare viene consegnato ai competenti organi italiani.

Aprile 2003

L'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte.

Luglio 2003

Con Delibera di Giunta n.67-10050 del 21 luglio 2003 la Regione Piemonte esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

Agosto 2003

In base all'accordo con il governo francese, il MIT autorizza la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus (opera preparatoria).

Settembre 2003

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Commissione Speciale Via - esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Ottobre 2003

Il Piano Prioritario degli Investimenti (PPI) di RFI edizione di ottobre 2003 indica per la tratta italiana della parte comune un costo di 2.278 Meuro e, in vista della quantificazione in Finanziaria dell'apporto al capitale sociale di FS Spa, prevede per la progettazione un fabbisogno di 122 Meuro per il 2004 e di 31,4 Meuro per il 2005.

Novembre 2003

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul "Nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione", proponendo l'approvazione del progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni (nota n. 626 del 24 novembre 2003).

Dicembre 2003

Il CIPE, con delibera 113/2003, prende atto che il soggetto aggiudicatore è individuato in LTF S.A.S., che l'ultimazione dei lavori è prevista in circa 9 anni dall'affidamento e approva il progetto preliminare.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera (includendola tra le "opere cantierate al 31.12.2006") e la colloca tra quelle del Corridoio n. 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste. Il costo complessivo viene stimato in 2.270 Meuro, mentre l'ultimazione dei lavori è prevista entro il 2017.

Marzo 2005

RFI indica come data di ultimazione lavori settembre 2016 e prevede di affidare i lavori al Contraente Generale.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "Frejus" indica un costo pari a 2.278 Meuro, di cui 92 disponibili e il 2017 quale anno di completamento lavori. L'opera è inclusa tra quelle "cantierate al 31.12.2006" e, in merito allo stato di avanzamento dei lavori, il documento indica che sono in corso "lavori gallerie di ispezione".

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Frejus: Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione" viene classificato tra le "altre opere" (All. 4), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 2.278 Meuro, interamente da finanziare. È inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8).

Con il Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

Novembre 2006

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del Ministero delle infrastrutture e aggiornato al Novembre 2006, si rileva che la linea AV/AC Torino - Lione è stata "attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria". Nello stesso documento si segnala che, conseguentemente, dovrà essere elaborato entro l'aprile 2007 - per le tratte Nuova linea Torino-Bussoleno e Bruzolo-Confini di Stato (sezione internazionale) - lo studio di impatto ambientale previsto dalla procedura di VIA sul progetto definitivo. Per la prima delle tratte citate viene indicato un costo complessivo di 2.375 Meuro (delibera CIPE n. 119/2005), mentre per la tratta Bruzolo-Confini di Stato (sezione internazionale), il costo individuato dal CIPE nella seduta del 5 dicembre 2003 (2.278 Meuro), viene ritenuto sottostimato da RFI che, nella valutazione aggiornata al 2 novembre 2006, lo indica pari a 4.686 Meuro.

Codice Unico di Progetto

N.D.

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

L.T.F. S.A.S.
(Lyon Turin Ferroviarie)

Normativa e documentazione di riferimento

Decisione Consiglio Europeo n.1692/96/CE
Accordo tra i Governi Italiano e Francese del 29 Gennaio 2001
Legge 21 Dicembre 2001, n. 443
Delibera CIPE 121/2001
Contratto di Programma 2001 – 2005 FS - MIT
DPEF 2003-2006 – Luglio 2002
Legge 1 Agosto 2002, n.166
D.Lgs. 20 Agosto 2002, n. 190
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 Aprile 2003
DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
Delibera di Giunta Regione Piemonte n.67-10050 del 21 Luglio 2003
Nota Ministero Ambiente e Commissione VIA del 4 Settembre 2003
PPI RFI edizione Ottobre 2003
Nota MIT n. 626 del 24 Novembre 2003
Delibera CIPE n.113/2003
DPEF 2005-2008– Luglio 2004
Relazione STM del 30/12/2004
RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo – Marzo 2005
Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge-Obiettivo (Marzo 2005)
DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
DPEF 2007-2011– Luglio 2006
Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)
Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	1.807,599	Fonte: Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.278,000	Fonte: Del. CIPE 113 del 05.12.2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	2.278,000	Fonte: Del. CIPE 113 del 05.12.2003
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	4.686,000	Fonte: Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, (Novembre 2006)
<i>Note</i>		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	0,000	Fonte: Del. CIPE 113 del 05.12.2003
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	0,000	
<i>Fabbisogno residuo</i>	4.686,000	
<i>Note</i>		

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF PP PD PE

Note: progetto preliminare approvato dal CIPE in data 05.12.03. Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

Data bando

Forma contrattuale Contraente Generale (previsto)

Tempi di esecuzione

Data aggiudicazione

Soggetto aggiudicatore

Aggiudicatario

Note

Esecuzione

In corso

Concluse

Stato di avanzamento (%):

Note

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004 2015 **Fonte:** RFI Marzo 2004

Previsione al 30 Aprile 2005 2016 **Fonte:** RFI Marzo 2005

Previsione al 30 Novembre 2006 2017 **Fonte:** L.T.F. S.A.S.

Sistema Valichi
POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA:
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
SCHEDA N.2

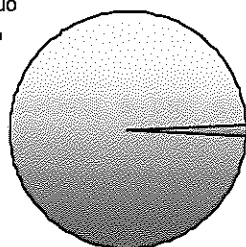
Costo

Pag.7

Costo al 30 Novembre 2006	2.550,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	0,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+350,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	-32,280 Meuro

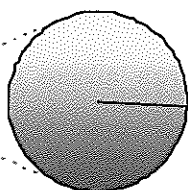
Quadro finanziario

Fabbisogno
residuo
98%



Risorse
disponibili
2%

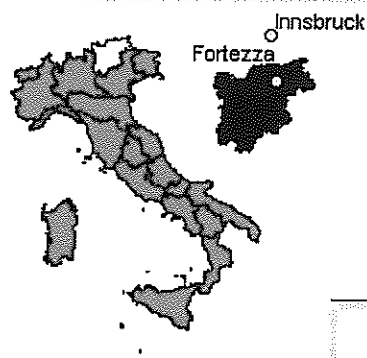
Pubblico
100%



Privato
0%

Pag.7

Localizzazione



Stato di attuazione

Pag.8

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.8

2017

DATI GENERALI

Dati identificativi					
<i>Tipologia</i>	<i>Opera</i>				
	Delibera	DPEF	DPEF	DPEF	DPEF
	121/2001	2003-2006	004-2007	2005-2008	2006-2009
<i>Codici di identificazione</i>	1/4	3	30	33	No

Descrizione e dati storici

L'intervento è costituito dalla galleria di base – che si estende per oltre 56 km, di cui 24 km in territorio italiano e 32 km in territorio austriaco – e dai relativi allacci alla linea storica in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck e di Fortezza. Sono previste due gallerie a semplice binario messe in comunicazione con cunicoli trasversali di collegamento pedonale posizionati circa ogni 336 m. Le relative opere accessorie consistono in:

1. tre posti multifunzione collocati a una distanza minore di 20 km tra loro e precisamente: circonvallazione di Innsbruck, Steinach e Prati;
2. le finestre di Mules, Vizze, Wolf, Pfons, Ahrntal;
3. la galleria di servizio di Aica e un "cunicolo esplorativo" a fini geognostici;
4. la sottostazione elettrica di Fortezza;
5. variante in galleria alla linea esistente a nord della stazione di Fortezza. La linea è destinata ad un traffico di tipo misto viaggiatori e merci.

1989

Si conclude lo studio di fattibilità per la galleria ferroviaria di base del Brennero commissionato dai Ministri dei Trasporti di Italia, Austria e Germania in considerazione della situazione del traffico attraverso le Alpi, e integrato con ulteriori studi, riguardanti l'intero asse Monaco - Verona, nel 1993.

Giugno 1994

Con il memorandum di Montreux del 2/3 Giugno 1994, i Ministri dei Trasporti di Austria, Germania e Italia si impegnano per la realizzazione del potenziamento ferroviario dell'asse Monaco - Verona, secondo un tracciato poi inserito nei rispettivi piani nazionali dei trasporti.

Novembre 1994

Con il memorandum di Bruxelles del 21 Novembre aderisce all'accordo di Montreaux il membro della Commissione europea per i trasporti, dando così avvio alla costituzione di una Commissione trilaterale, costituita da rappresentanti dei tre Ministeri interessati, dalla Commissione Europea e dalle Ferrovie interessate.

Dicembre 1994

A seguito dei vertici del Consiglio europeo del Giugno e del Dicembre 1994, il collegamento Monaco - Verona viene incluso nella TEN-T e compreso tra i 14 progetti prioritari dell'allegato III alla voce "Treno ad alta velocità / trasporto combinato Nord-Sud" al fine di contribuire a ridurre le ripercussioni negative del traffico sull'ambiente ed in particolare nell'area alpina.

1996

Il Parlamento e il Consiglio Europeo emanano la decisione n.1692/96/CE concernente gli orientamenti

per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

Aprile 1999

I Ministri dei Trasporti dell'Austria e dell'Italia confermano, con la dichiarazione congiunta del 15 Aprile 1999, la loro comune volontà di iniziare le progettazioni necessarie per la realizzazione della galleria di base del Brennero quale parte del collegamento "nord-sud per il traffico ferroviario ad alta capacità e per il traffico combinato Berlino-Norimberga-Monaco-Verona", costituendo a tale scopo, tra le imprese ferroviarie incaricate dell'esecuzione delle progettazioni, il GEIE BBT, come proposto dalla citata Commissione trilaterale.

Marzo 2001

Con Decreto del Presidente della Repubblica 14 Marzo 2001 viene approvato il "Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica" già deliberato dal CIPE, con Delibera 1° Febbraio 2001, n.1.

Dicembre 2001

La Delibera CIPE n. 121/2001 include, nell'ambito del "Sistema valichi", il valico del Brennero, per il quale indica un costo di 2.582,284 Meuro, e nell'allegato 2, tra le opere che interessano la provincia autonoma di Bolzano, alla voce "Corridoi ferroviari" include la "Tratta corridoio ferroviario Brennero e valico".

Settembre 2001

Il libro bianco della Commissione della Comunità europea del 12 Settembre 2001 conferma la priorità del progetto come strategia per ridurre la circolazione dei mezzi pesanti e le relative conseguenze ambientali.

Luglio 2002

Il "Valico ferroviario del Brennero" è individuato dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

Aprile 2003

Il 1° aprile 2003 i Governi di Austria e Italia, a seguito dei risultati ottenuti nella fase I del GEIE BBT in ordine alle attività di progettazione della galleria di base del Brennero, firmano una dichiarazione congiunta per la prosecuzione del progetto in questione.

Giugno 2003

Il soggetto aggiudicatore, in data 10 giugno 2003, invia il progetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Provincia autonoma di Bolzano e agli Enti interferenti, e si procede alla pubblicazione di avvisi su alcuni giornali sull'avvio del procedimento.

Luglio 2003

Il DPEF 2004-2007, nell'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato, include l'intervento "Brennero - traforo ferroviario".

Settembre 2003

Con il memorandum del 10 Settembre i Governi di Austria e Italia danno formale avvio alla fase II, al fine di pervenire ad un progetto provvisto di tutte le autorizzazioni necessarie a consentire l'avvio della costruzione.

Ottobre 2003

La Provincia autonoma di Bolzano esprime il proprio parere favorevole, con prescrizioni, in materia di valutazione dell'impatto ambientale con delibera di Giunta 20 Ottobre 2003, n.3749, allegando il parere positivo – con osservazioni – del Comitato VIA n.11/2003.

Novembre 2003

Nel Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione Ottobre 2003, che il CIPE con Delibera 13 Novembre 2003, n.103, ha approvato per il 2004 e in via programmatica per gli anni successivi, il progetto del tunnel di base del Brennero è incluso tra i "nuovi progetti di Legge Obiettivo".

Dicembre 2003

La Provincia Autonoma di Bolzano approva le modifiche ai piani urbanistici comunali delle zone interessate con Delibera di Giunta 22 Dicembre 2003, n. 4786.

Febbraio 2004

Nella Intesa Generale Quadro tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano, sottoscritta il 13 Febbraio 2004 viene compreso l'intervento in questione.

Aprile 2004

Il collegamento Monaco-Verona, con la decisione n. 884/2004/CE del 29 Aprile 2004, viene esteso da Berlino a Palermo e confermato tra i progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010; il 30 aprile 2004 è firmato a Vienna un "Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero" (ratificato con la legge n. 115 del 2006). Tale accordo definisce le fasi del progetto della realizzazione della parte comune della nuova linea ferroviaria fino alla messa in esercizio, regolando anche le condizioni generali della concessione di diritto ferroviario e gli aspetti finanziari del progetto, e prevede la trasformazione del GEIE in Società per Azioni europea, che assume le funzioni di promotore e alla quale spetterà quindi di sviluppare il modello di finanziamento e le modalità di realizzazione dell'opera attraverso l'istituzionalizzazione di una Commissione intergovernativa (CIG) che formulerà proposte ai due Governi interessati in ordine alle attività successive alla fase II.

Maggio 2004

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota 27 Maggio 2004, n.ST/407/18621, sulla scorta delle considerazioni svolte dalle competenti Soprintendenze esprime parere favorevole con prescrizioni.

Giugno 2004

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, alla stregua della valutazione effettuata dalla speciale Commissione VIA, esprime, in data 17 giugno 2004, parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio n.1 Asse Nord Sud Berlino Palermo, indica come anno di ultimazione dei lavori il 2016 e la include tra le opere cantierate al 31.12.2006.

Agosto 2004

Il MIT, con nota 2 Agosto 2004, n.485, trasmette la relazione istruttoria sul "Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di base del Brennero", proponendo l'approvazione del progetto preliminare dell'opera, con prescrizioni, e il finanziamento di 45.000 Meuro per le attività di studi e indagini connesse con il progetto definitivo.

Ottobre 2004

La società GEIE BBT, individuata come soggetto aggiudicatore, viene trasformata in Società per azioni europea (BBT SE) dal 16 Dicembre 2004 e diventa competente sulle funzioni inerenti la progettazione precedentemente svolte da RFI per la parte italiana.

Con nota 18 Ottobre 2004 il responsabile italiano del Gruppo europeo d'interesse economico "Brenner Basis Tunnel" (GEIE BBT) fornisce precisazioni sul costo dell'opera, quantificabile in 4.500 Meuro, comprensivo del costo di realizzazione del cunicolo esplorativo, ma suscettibile di variazioni stante la provvisoria determinazione del costo per la tratta austriaca (2.300 Meuro). Il costo definitivo verrà quantificato alla fine della fase II, in sede di emanazione del "decreto sul tracciato".

Dicembre 2004

Il CIPE, con Delibera n.91 del 20 Dicembre 2004, approva il Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione Aprile 2004, che riporta per la tratta italiana dell'intervento un costo di 2.200 Meuro.

Nello stesso giorno il CIPE, con delibera n. 89, approva con prescrizioni il progetto preliminare della galleria di base del Brennero, assegnando all'opera un finanziamento, a valere sull'art. 13 L.166/2002, di 45 Meuro (pari al 50% del costo stimato nella dichiarazione congiunta del 1° Aprile 2003) per le attività di

fase II di cui all'accordo internazionale del 30 aprile 2004, relative in particolare alla progettazione definitiva, alla connessa attività di studi e indagini, al modello di finanziamento e di concessione e alle altre attività di supporto alla trasformazione giuridica del GEIE BBT in società. Il costo della tratta italiana è quantificato in 2.200 Meuro ai quali vanno aggiunti 300 Meuro per l'ottemperanza alle prescrizioni concernenti la tratta italiana stessa e comportanti incrementi di costi e 50 Meuro per compensazioni ambientali come da richiesta della Commissione V.I.A. e pari a circa il 2% del costo della tratta. Per quanto concerne la copertura finanziaria del costo dell'intervento complessivo, l'accordo del 30 aprile 2004 prevede che le parti richiedano congiuntamente la concessione delle sovvenzioni comunitarie nella misura massima consentita e che, per il residuo finanziamento, si faccia ricorso a mezzi privati nell'ambito di modelli di partenariato pubblico-privato (PPP), suddividendo in modo paritario la quota pubblica nell'ambito del partenariato stesso. La realizzazione è prevista entro 9 anni – con uno scarto di circa 6 mesi, a seconda che venga adottato l'approccio di scavo innovativo (con fresa) o quello conservativo – con messa in esercizio prevista per il 2016.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "Brennero" indica un costo pari a 2.550 Meuro, di cui 65 disponibili, il 1° maggio 2006 quale data di avvio dei lavori di realizzazione del tunnel pilota e il 2017 quale anno di completamento lavori. Lo stesso documento include il "tunnel pilota del valico del Brennero" del costo di 550 Meuro tra le 31 opere appaltate e cantierate al 30.06.2006 e l'intera opera "Valico ferroviario del Brennero" tra le "opere cantierate al 31 dicembre 2006".

Luglio 2006

Nel al DPEF 2007-2011 l'intervento "Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)" viene classificato tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 2.550 Meuro di cui 45 disponibili a valere sui fondi della Legge Obiettivo. E' inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8).

Con il decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 2003 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle infrastrutture e aggiornato al Novembre 2006, conferma i costi previsti per la realizzazione del tunnel ferroviario di base, per il quale è stato stimato un costo complessivo 4.500 Meuro, di cui 2.550 Meuro per la tratta italiana. Parte del finanziamento sarà a carico dell'Unione Europea. Ricorda, inoltre, che con delibera n. 89 del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intervento ed ha assegnato un contributo di 45 Meuro (50% di parte italiana), a valere sulla legge n. 166/2002 (legge obiettivo), per le attività di studi ed indagini connesse con il progetto definitivo. La sua realizzazione avverrà tramite una società europea BBT, alla quale parteciperà una società per azioni di diritto italiano TFB.

Codice Unico di Progetto

N.D.

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

RFI-BEG/GEIE BBT Brenner Basic Tunnel

Normativa e documentazione di riferimento

Studio di fattibilità 1989
 Memorandum di Montreux del 2/3 Giugno 1994
 Memorandum di Bruxelles del 21 Novembre 1994
 Decisione n. 1692/96/CE Allegato III -TEN-T
 Dichiarazione congiunta Ministri dei Trasporti Austria e Italia del 15 Aprile 1999
 Delibera CIPE 1° Febbraio 2001, n.1.
 Decreto del Presidente della Repubblica 14 Marzo 2001
 Libro bianco della Commissione della Comunità Europea del 12 Settembre 2001
 Delibera CIPE 121/2001
 DPEF 2003-2006 – Luglio 2002
 Legge 1 Agosto 2002, n.166
 D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
 Dichiarazione congiunta dei Governi di Austria e Italia 1° Aprile 2003
 Nota GEIE BBT 10 Giugno 2003
 DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
 Memorandum del 10 Settembre 2003 dei Governi di Austria e Italia
 Parere Comitato VIA n. 11/2003.
 Delibera di Giunta Provincia Autonoma di Bolzano 20 Ottobre 2003, n. 3749
 Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione Ottobre 2003
 Delibera CIPE 13 Novembre 2003, n.103
 Delibera di Giunta Provincia Autonoma di Bolzano 22 Dicembre 2003, n.4786
 Intesa Generale Quadro tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano del 13 Febbraio 2004
 Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione Aprile 2004
 Decisione n. 884/2004/CE del 29 Aprile 2004
 Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria del 30 Aprile 2004
 Nota Ministero per i Beni e le Attività Culturali 27 Maggio 2004, n. ST/407/18621
 Nota Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, 17 Giugno 2004
 DPEF 2005-2008– Luglio 2004

Nota MIT 2 Agosto 2004, n.485

Nota 18 Ottobre 2004 della "Brenner Basis Tunnel" (GEIE BBT)

Delibera CIPE n.91 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE n.89 del 20 Dicembre 2004 – Approvazione Contratto di Programma 2001 – 2005 PPI RFI
– Edizione Aprile 2004

Relazione STM del 30/12/2004

Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)

DPEF 2006-2009 – Luglio 2005

DPEF 2007-2011– Luglio 2006

Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)

Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	2.582,280	Fonte: Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.200,000	Fonte: PPI RFI Spa - Ottobre 2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	2.550,000	Fonte: Del. CIPE 89 del 20.12.2004
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	2.550,000	Fonte: Del. CIPE 89 del 20.12.2004

Note

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	45,000	Fonte: Del. CIPE 89 del 20.12.2004
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	45,000	Art. 13 L. 166/2002
<i>Fabbisogno residuo</i>	2.505,000	

Note: il finanziamento riguarda le attività previste dalla II fase dell'accordo internazionale del 30/04/2004 (progettazione definitiva, ecc.)

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF	PP	PD	PE
-----	----	----	----

Note: progetto preliminare approvato dal CIPE in data 20.12.04. Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

<i>Data bando</i>	
<i>Forma contrattuale</i>	Contraente Generale (previsto)
<i>Tempi di esecuzione</i>	
<i>Data aggiudicazione</i>	
<i>Soggetto aggiudicatore</i>	
<i>Aggiudicatario</i>	
<i>Note</i>	

Esecuzione

In corso	Concluse
Stato di avanzamento (%):	
<i>Note</i>	

Ultimazione lavori

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2015	Fonte: RFI Marzo 2004
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2016	Fonte: DPEF 2005-2008
<i>Previsione al 30 Novembre 2006</i>	2017	Fonte: DPEF 2006-2009

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Sistemi Ferroviari

Asse Ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino – Trieste)

LINEA AV/AC MILANO - VERONA

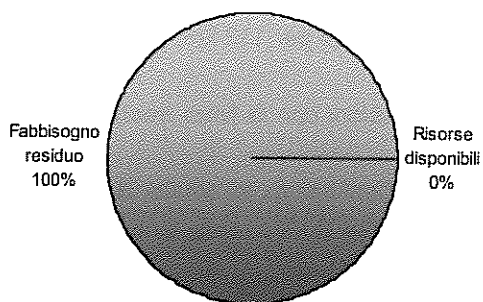
SCHEDA N. 3

Costo

Pag.8

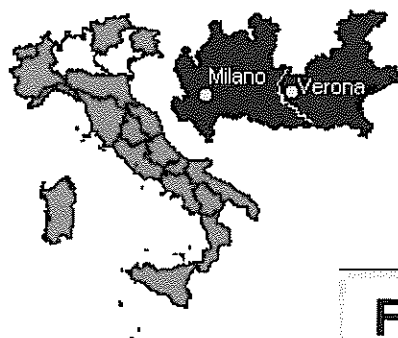
Costo al 30 Novembre 2006	5.735,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+630,900 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+1.015,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

Quadro finanziario



Pag.8

Localizzazione



Stato di attuazione

Pag.9

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto (GC)

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.9

2012

DATI GENERALI

Dati identificativi

Tipologia	Intervento				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	2/5	4	4	4	No

Descrizione e dati storici

Il progetto, modificato sulla base delle indicazioni emerse nel corso della verifica parlamentare sul Progetto TAV e del Tavolo istituzionale, prevede che la linea si sviluppi per 112 km, attraverso il territorio di 31 comuni in Lombardia e 4 in Veneto.

Per agevolare il traffico passeggeri e merci prevede interconnessioni con la linea esistente a Treviglio, Brescia (Ovest e Est) e, solo per le merci, a Verona.

Nel Dicembre 2002 si è svolta la sessione conclusiva della Conferenza di servizi istruttoria avviata nell'Ottobre 2000. Sulla base dell'ipotesi di tracciato emersa dalla CdS è stato sviluppato il progetto preliminare presentato per l'approvazione del CIPE il 10 Marzo 2003.

Il 5 Dicembre 2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare e ha autorizzato l'avvio di attività anticipate.

Aprile 1986

Nel Piano Generale dei trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità. Il Piano prevede il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino – Milano – Verona - Venezia e Milano – Bologna – Firenze – Napoli - Battipaglia.

Gennaio 1991

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema Alta Velocità sia ripartito tra Stato e privati. In particolare, lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi, più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio.

Ottobre 1991

Convenzione stipulata il 15 Ottobre con TAV; viene individuato il consorzio CEPAV 2 come General Contractor per l'intervento.

Dicembre 1992

Viene stipulato tra FS (trasformata in S.p.a.) e il MIT un nuovo Contratto di Programma 1993-1995, che stabilisce l'entità dell'impegno pubblico per la realizzazione del sistema AV.

Dicembre 1996

La legge 662/96 (art. 2, comma 15), collegata alla Finanziaria per il 1997, prevede una verifica Parlamentare sullo stato di attuazione del progetto Alta Velocità, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria, allo sviluppo

dell'intermodalità, all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

Febbraio 1997

Nella Relazione del Ministro alla Commissione Trasporti della Camera viene introdotto il concetto di Alta Capacità in sostituzione dell'Alta Velocità: le nuove linee devono aumentare la capacità ferroviaria nel suo complesso.

Marzo 1998

TAV diventa al 100% proprietà delle FS, che acquistano le quote azionarie pari al 57% del capitale sociale detenute da 42 soci tra banche, assicurazioni e istituti di credito italiani ed esteri.

Aprile 1998

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) concede il primo finanziamento del mondo bancario alle nuove linee ferroviarie veloci (stanziati 700 miliardi).

Aprile 1999

Firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1000 miliardi di lire.

Ottobre 2000

Si apre la Conferenza di Servizi istruttoria per la definizione del progetto della linea veloce Milano-Verona.

Gennaio 2001

La Finanziaria 2001 ridefinisce il sistema di realizzazione di alcune delle linee veloci.

Aprile 2001

Viene presentato al CIPE, che esprime parere favorevole, il Contratto di Programma 2001-2005 (Delibera n.44 del 4 Aprile 2001), che verrà sottoscritto il 2 Maggio 2001.

Luglio 2001

Con la costituzione di Rete Ferroviaria Italiana si conclude il processo di riorganizzazione del gruppo FS.

Dicembre 2001

Il progetto è inserito nel programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo nell' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 (Torino-Trieste)". Nella Delibera 121/2001 viene indicato, per l'intero Asse, un costo di 7.901,791 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601,016 Meuro.

Luglio 2002

L'Asse ferroviario "Milano-Verona" risulta individuato dal DPEF 2003-2004 tra gli interventi chiave.

Agosto 2002

Viene approvata la Legge 1° Agosto 2002, n.166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti - Collegato alla Finanziaria 2002), con la quale sono ripristinati i rapporti contrattuali per la linea Milano-Verona con il General Contractor CEPAV DUE.

Settembre 2002

Il CIPE approva il Piano delle Priorità degli Investimenti - Settembre 2002 con Delibera n. 85 del 21 Dicembre 2002.

Ottobre 2002

Si svolge la sessione conclusiva della Conferenza di Servizi Istruttoria avviata nell'Ottobre 2000 per individuare il tracciato della linea veloce Milano-Verona, tratta centrale della direttrice trasversale del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino -Venezia.

Dicembre 2002

La Legge n. 289 prevede che Infrastrutture Spa finanzi prioritariamente gli investimenti per il Sistema AV/AC reperendo le risorse sul mercato bancario e su quello dei capitali e pone a carico dello Stato

l'onere per il servizio della parte di debito non remunerabile dai soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico previsto.

La Conferenza dei Servizi tenutasi il 19 Dicembre prende in esame il progetto preliminare.

Gennaio 2003

Il CIPE, con Delibera 31 Gennaio, n. 2, integrata con la Delibera 25 Luglio 2003, n. 24 e con la Delibera 5 Dicembre 2003, n. 114, prende atto delle modalità di attuazione dell'Art. 75 della Legge n. 289/2002 prospettate nel dossier di valutazione economico-finanziaria del "sistema alta velocità/alta capacità" sull'asse Torino-Milano-Napoli, trasmesso con parere favorevole dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e positivamente esaminato anche dai competenti Dipartimenti del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Marzo 2003

TAV Spa invia il progetto preliminare completo dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) al MIT, ai Ministeri interessati, alle Regioni nonché alle Province di Milano, Bergamo, Brescia, Verona e agli altri Enti interferiti.

TAV stipula con la Banca OPI (Banca per la finanza alle Opere Pubbliche e alle Infrastrutture) un contratto di finanziamento per la TO-MI-NA di 500,000 Meuro della durata di 18 mesi.

Aprile 2003

È sottoscritta l'Intesa Generale Quadro con la Regione Lombardia, nella quale si conferisce all'opera carattere prioritario.

Giugno 2003

La Regione Veneto (parere di Giunta n. 6015 del 23 Giugno 2003) si esprime favorevolmente sul progetto, con prescrizioni. In Agosto la Regione ha espresso parere di compatibilità ambientale.

Luglio 2003

La Regione Lombardia (deliberazione di Giunta n.13714 del 18 Luglio 2003) esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali detta ulteriori prescrizioni e richiede che venga fornita documentazione illustrativa degli immobili tutelati.

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

Con la Delibera 25 Luglio 2003, n.29, il CIPE esprime parere favorevole sul 2° addendum al Contratto di Programma 2001-2005. In particolare l'Art. 7 del nuovo Contratto, che modifica l'Art.14.4, prevede che i dossier di valutazione economica, e i conseguenti fabbisogni finanziari e lo schema di finanziamento del "resto del sistema alta velocità/alta capacità" debbano essere sottoposti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, all'esame del CIPE.

Ottobre 2003

Nell'Intesa Generale Quadro con la Regione Veneto, l'opera è compresa tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale in territorio Veneto. Il MIT (nota n.519 del 27 Ottobre 2003) trasmette al CIPE la relazione istruttoria proponendo di approvare il progetto preliminare con prescrizioni e di autorizzare finanziamenti ponte per gli interventi "in via anticipata", per un importo di 576,000 Meuro.

Novembre 2003

Il CIPE approva il Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI, edizione Ottobre 2003 (Delibera n.103 del 13 Novembre 2003) nel quale si indica un costo di 4.720 Meuro.

Dicembre 2003

Il CIPE (Del.120/2003) approva il progetto preliminare. Sotto l'aspetto finanziario, quantifica il costo dell'opera in 4.720 Meuro, ai quali vanno aggiunti ulteriori 384,100 Meuro per opere e misure

compensative non considerate nel progetto preliminare. Identifica poi alcuni interventi da avviare in "via anticipata" e in merito al finanziamento fa presente che: "Tenuto conto della rilevata particolare urgenza nell'adempimento dell'avvio dei lavori propedeutici dell'asse AV/AC Milano-Verona e nelle more della conclusione dei contratti con Infrastrutture Spa, al fine anche di assicurare la continuità necessaria al finanziamento dell'asse predetto, TAV Spa, anche per il tramite della controllante Ferrovie dello Stato Spa o della concedente RFI, potrà contrarre e/o far contrarre a società controllate finanziamenti ponte con il sistema bancario, fino ad un massimo di 576 Meuro, al netto dell'IVA, che saranno estinti non appena sarà disponibile, da parte della suddetta Infrastrutture Spa, la provvista necessaria". L'importo relativo ad interventi e attività da avviare in via anticipata è stimato in complessivi 576 Meuro, di cui 106 nell'anno 2004 e 470 nel 2005. La realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio CEPAV 2 sulla base della convenzione stipulata dalla TAV il 15 Ottobre 1991.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste, indica in 576 Meuro l'investimento autorizzato fino a quel momento, lo stesso importo è riportato tra quelli generabili entro il Dicembre 2004. Lo stesso documento indica come anno di ultimazione lavori il 2010 e include l'"Asse Ferroviario ad alta velocità Milano-Verona" tra le opere con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006.

Novembre 2004

Il CIPE, con la Delibera 13 Novembre 2003, n.103, approva il PPI, nella versione Ottobre 2003, per l'anno 2004 e in via programmatica per gli anni successivi.

Il MIT con nota 11 Novembre 2004, n. 7404/2004/SP, trasmette la documentazione concernente i dossier di valutazione del sistema ferroviario alta velocità/alta capacità predisposta da RFI, corredandola con la "nota di sintesi e di valutazione dei dossier elaborati da RFI Spa" predisposta dalla Direzione generale trasporto ferroviario; l'onere a carico dello Stato (comprensivo della manutenzione straordinaria per l'intero periodo della Concessione) oscilla tra circa 59 Meuro, nello scenario base di RFI, e 65 Meuro, nello scenario di riduzione dei ricavi da pedaggio della linea Torino-Milano-Napoli; i pedaggi unitari utilizzati per lo sviluppo dei suddetti scenari sono confermati nella misura indicata nella precedente versione del dossier relativo alla "linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli". Le stime di traffico effettuate per conto di RFI, ed esposte nei dossier in questione, sono da considerare, secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in linea di massima, plausibili; si segnala che l'effettivo verificarsi dei risultati esposti nei dossier dipende anche dal rispetto dei tempi di conclusione e dei costi di realizzazione delle opere e che RFI è stata già sollecitata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a predisporre interventi per ridurre il rischio di ulteriori incrementi dei costi e slittamenti dei tempi di attivazione stimati nei dossier all'esame.

Marzo 2005

Il CIPE approva l'aggiornamento del dossier di valutazione economico-finanziaria relativo alla "linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli" e i dossier relativi al "Terzo Valico dei Giovi" e alla "linea alta velocità/alta capacità Milano-Verona-Padova-(Venezia)", limitatamente alla tratta Milano-Verona (nodo di Verona incluso). Approva inoltre le modalità di restituzione del prestito e prende atto che nulla osta a che venga dato corso al meccanismo di finanziamenti di cui all'art.75 della legge n.289/2002. RFI indica come data di ultimazione lavori il 2012 e prevede di affidare i lavori al Contraente Generale.

Luglio 2005

Il costo dell'opera e il fabbisogno finanziario residuo indicati dal MIT nell'elenco delle "opere approvate

dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005", rispettivamente 4.720 Meuro e 4.087,4 Meuro, non tengono conto degli oneri aggiuntivi per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, pari a 384,1 Meuro. Inoltre in merito alle disponibilità il MIT evidenzia una quota pari a 632,61 Meuro, di cui 576 Meuro in autofinanziamento, diversamente da quanto indicato nel rapporto dove il finanziamento disponibile risulta pari a 633,6 Meuro, che corrispondono ai "*Finanziamenti dichiarati disponibili dal CIPE*" indicati nell'allegato B alla relazione della Corte dei Conti, considerati tutti privati.

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "A.V. MI-VR" indica un costo pari a 4.720 Meuro, interamente finanziato, il 2012 quale anno di completamento lavori e, in merito allo stato di avanzamento lavori, in corso di definizione i rapporti con il General Contractor. Lo stesso documento include l'opera sia tra quelle con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006 che tra quelle cantierate al 31.12.2006.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste): linea AV/AC Milano-Verona" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'all. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 4.720 Meuro interamente autofinanziato (finanziamenti ISPA). È inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8).

Con il Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

Novembre 2006

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e aggiornato a Novembre 2006, si rileva che "dagli ultimi dati forniti da RFI (3.11.2006) il costo complessivo dell'opera è di 5.735 Meuro e l'ulteriore fabbisogno ammonta a 5.627 Meuro".

Codice Unico di Progetto

F81H91000000008

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

TAV Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Legge 21 Dicembre 2001, n.443
 Delibera CIPE 121/2001
 DPEF 2003-2006 – Luglio 2002
 Legge 1 Agosto 2002, n.166
 D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
 Legge 289/2002
 Nota TAV 10 Marzo 2003
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003
 Parere di giunta n. 6015 del 23 Giugno 2003 della Regione Veneto
 DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
 Deliberazione di Giunta della Regione Lombardia n.13714 del 18 Luglio 2003
 PPI RFI - Ottobre 2003
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto 24 Ottobre 2003
 Nota MIT n.519 del 27 Ottobre 2003
 Delibera CIPE n. 103 del 13 Novembre 2003
 Delibera CIPE n.120/2003
 DPEF 2005-2008– Luglio 2004
 Delibera CIPE del 20 Dicembre 2004, n. 91
 Relazione STM del 30/12/2004
 RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo – Marzo 2005
 Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - obiettivo (Marzo 2005).
 MIT - Elenco opere approvate dal CIPE dal 21/10/2002 al 27/5/2005
 DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
 DPEF 2007-2011– Luglio 2006
 Decreto-legge 4 Luglio 2006 n. 223 (art. 17)
 Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	4.720,000	Fonte: PPI RFI edizione Ottobre 2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	5.104,000*	Fonte: Del. CIPE 120 del 05.12.2003
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	5.735,000	Fonte: Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, (Novembre 2006)

* il costo al 30 Aprile 2005 tiene conto degli oneri aggiuntivi (384,100 Meuro) per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale.

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	0,000	Fonte:
<i>Di cui: (importi e provenienza)</i>		
<i>Fabbisogno residuo</i>	5.735,000	

L'allegato B alla Relazione della Corte dei Conti indica una disponibilità di 633,600 a carico di TAV/ISPA; Il MIT nell'elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005" indica una disponibilità di 632,61 Meuro, di cui 576 Meuro in autofinanziamento; nella nota del 30 Ottobre 2006 "Esiti tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", curata dalla Segreteria Tecnica del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri", viene indicata una disponibilità di 122 Meuro oltre a 82 Meuro da confermare; nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture, aggiornato a Novembre 2006, si rileva invece una disponibilità di 108 Meuro, calcolata come differenza tra il costo complessivo dell'opera, pari a 5,735 Meuro e il fabbisogno, pari a 5.627 Meuro.

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF	PP	PD	PE
-----	----	----	----

Note: progetto preliminare approvato dal CIPE in data 5.12.03. Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

<i>Data bando</i>	N.D.
<i>Forma contrattuale</i>	Contraente generale
<i>Tempi di esecuzione</i>	5 anni e 2 mesi (RFI Marzo 2005)
<i>Data aggiudicazione</i>	Convenzione TAV del 15.10.1991
<i>Soggetto aggiudicatore</i>	TAV Concessionaria di RFI
<i>Aggiudicatario</i>	CEPAV 2 Aquatec Spa(5%), Condotte d'Acqua Spa (12%), Garboli-Conicos Spa (12%), Maltauro Spa (12%), Saipem Spa (12%), SnamProgetti Spa (35%), Impresa Pizzarotti Spa (12%).
<i>Note</i>	

Esecuzione

In corso	Concluse
Stato di avanzamento (%):	
<i>Note</i>	

Ultimazione lavori

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2010	Fonte: RFI Marzo 2004
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2012	Fonte: RFI Marzo 2005
<i>Previsione al 30 Novembre 2006</i>	2012	Fonte: DPEF 2006-2009

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Sistemi Ferroviari

Asse Ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino – Trieste)

COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA – PADOVA

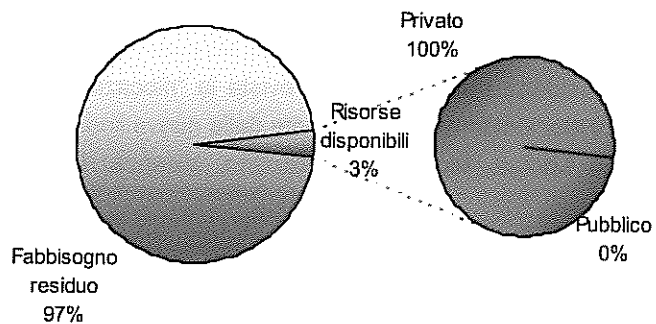
SCHEDA N. 4

Costo

Pag.7

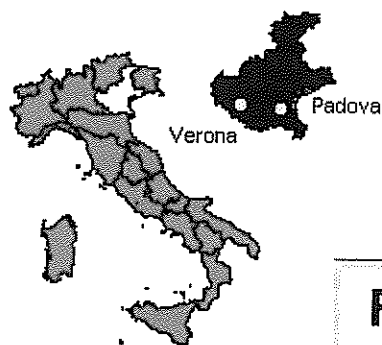
Costo al 30 Novembre 2006	4.483,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+1.739,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+1.853,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

Quadro finanziario



Pag.7

Localizzazione



F

Stato di attuazione

Pag.8

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.8

2014

DATI GENERALI**Dati identificativi**

Tipologia	Intervento				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	2/5	4	27	30	No

Descrizione e dati storici

L'intervento costituisce parte della trasversale est – ovest Torino – Milano – Venezia, inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione – Kiev. La tratta attuale Verona–Padova si estende dal chilometro 147+480, stazione di Verona, al chilometro 229+408, stazione di Padova, della linea storica Milano – Venezia; il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento della suddetta tratta, di cui è prevista la “rilocazione”, in alcuni casi di stretto affiancamento tra le due linee. Le stazioni/fermate interessate dalla nuova linea sono Verona Porta Vescovo, San Bonifacio, fermata di Lonigo, Montebello Vicentino, Vicenza, Lerino, Grisignano di Zocco, Mestrino, Rubano, Padova.

Aprile 1986

Nel Piano Generale dei trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità. Il Piano prevede il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino – Milano – Verona - Venezia e Milano – Bologna – Firenze – Napoli - Battipaglia.

Gennaio 1991

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema Alta Velocità sia ripartito tra Stato e privati. In particolare, lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi, più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio.

Ottobre 1991

Convenzione stipulata il 15 Ottobre con TAV; viene individuato il Consorzio IRICAV DUE come General Contractor per l'intervento.

Dicembre 1992

Viene stipulato tra FS (trasformata in Spa) e il MIT un nuovo Contratto di Programma 1993-1995, che stabilisce l'entità dell'impegno pubblico per la realizzazione del sistema AV.

Dicembre 1996

La legge 662/96 (art. 2, comma 15), collegata alla Finanziaria per il 1997, prevede una Verifica Parlamentare sullo stato di attuazione del progetto Alta Velocità, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria, allo sviluppo dell'intermodalità, all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

Febbraio 1997

Nella Relazione del Ministro alla Commissione Trasporti della Camera viene introdotto il concetto di Alta Capacità in sostituzione dell'Alta Velocità: le nuove linee devono aumentare la capacità ferroviaria nel

suo complesso.

Marzo 1998

TAV diventa al 100% proprietà delle FS, che acquistano le quote azionarie pari al 57% del capitale sociale detenute da 42 soci tra banche, assicurazioni e istituti di credito italiani ed esteri.

Aprile 1998

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) concede il primo finanziamento del mondo bancario alle nuove linee ferroviarie veloci (stanziati 700 miliardi).

Aprile 1999

Firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1000 miliardi di lire.

Gennaio 2001

La Finanziaria 2001 ridefinisce il sistema di realizzazione di alcune delle linee veloci.

Aprile 2001

Viene presentato al CIPE, che esprime parere favorevole, il Contratto di Programma 2001-2005 (Delibera n. 44 del 4 Aprile 2001), che verrà sottoscritto il 2 Maggio 2001.

Luglio 2001

Con la costituzione di Rete Ferroviaria Italiana si conclude il processo di riorganizzazione del gruppo FS.

Dicembre 2001

Il progetto è inserito nel programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo nell' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 (Torino-Trieste)". Nella Delibera 121/2001 viene indicato, per l'intero Asse, un costo di 7.901,791 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601,016 Meuro.

Luglio 2002

Nel DPEF 2003-2006, l'"Asse ferroviario Verona-Venezia-Trieste" figura nell'elenco delle 21 opere prioritarie.

Giugno 2003

RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, in data 9 Giugno 2003 trasmette il progetto preliminare al MIT. Il progetto è già stato trasmesso alla Regione Veneto ed alle altre Amministrazioni interessate.

Luglio 2003

Nel DPEF 2004-2007, l'intervento "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste): AV Verona-Padova" figura nell'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

Ottobre 2003

La "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 Ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale".

Dicembre 2003

Il CIPE, con delibera 5 Dicembre 2003 n. 120, approva il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona", parte dell' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)".

La Regione Veneto, con delibera 5 Dicembre 2003 n. 3735, formula osservazioni al progetto, richiedendo studi di variante e studi di fattibilità, con riferimento al tracciato della linea ferroviaria nelle tre province interessate di Verona, Vicenza e Padova.

Aprile 2004

Il progetto fa parte della tratta Torino-Venezia inclusa nell'"Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina", di cui alla decisione n. 1692/96/CE, come modificata dalla

decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Aprile 2004. L'asse è incluso tra i "progetti prioritari" per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010.

Il Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione Aprile 2004, include "l'asse orizzontale Milano-Verona-Padova" nel cosiddetto "resto del sistema AV/AC".

Giugno 2004

RFI Spa, con nota 23 Giugno 2004, trasmette al MIT i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'intervento "AV Verona Padova: Nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV tra Verona e Padova", lo colloca tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste, indica il 2012 quale anno di ultimazione dei lavori e quantifica in 2.744 Meuro le esigenze per la fruibilità dell'opera. Lo stesso documento include l'"Asse ferroviario ad alta velocità Verona – Padova" tra le opere "Opere cantierate al 31.12.2006".

Settembre 2004

Il MIT, con nota 29 Settembre 2004 n. 544, comunica a RFI le proprie valutazioni sui dossier, con riferimento alle soluzioni di minore impatto economico, invitando la Società a provvedere allo sviluppo degli elaborati necessari alla esatta individuazione delle varianti.

Ottobre 2004

La Regione Veneto, con nota 8 ottobre 2004, rinnova la richiesta di una riprogettazione rispettosa delle esigenze manifestate dalle comunità locali.

Dicembre 2004

Il CIPE con delibera 20 Dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione Aprile 2004.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "AV Verona - Padova", con un costo di 2.630 Meuro interamente finanziato, tra quelli in fase istruttoria. Lo stesso documento colloca l'intervento tra le 31 opere appaltate e cantierate al 30 Giugno 2006.

Settembre 2005

Il MIT, con nota 8 Settembre 2005, comunica a RFI ulteriori direttive di carattere tecnico relative alle decisioni emerse nel corso degli incontri tra le parti succedutisi nei mesi precedenti.

RFI, sulla base delle indicazioni del MIT e della Regione Veneto, provvede a redigere uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate. Lo studio concerne: ulteriori mitigazioni da realizzare nel comune di Verona; la nuova interconnessione di Vicenza tra Montebello e l'ingresso agli impianti di stazione nella zona di Ponte Alto, con ristrutturazione del dispositivo dei binari e dei relativi impianti di sicurezza e la costruzione di un parcheggio nella zona dell'attuale scalo merci; il prolungamento della galleria a San Martino Buon Albergo; l'attrezzaggio delle stazioni/fermate del tratto Vicenza-Padova agli standard del "Servizio ferroviario metropolitano regionale" (SFMR); adeguamenti degli impianti sulla linea storica nei tratti di affiancamento tra le due linee. Il progetto viene articolato in una 1^a fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Il completamento dell'opera viene rinviato all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale, consistenti – rispettivamente – nell'adozione del tracciato originario del progetto preliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco o nella realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco.

Dicembre 2005

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 21 dicembre 2005 trasmette il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione speciale VIA sul progetto originario del 2003.

L'art. 1, comma 84, della legge 23 dicembre 2005 n. 266 (legge finanziaria 2006), per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema alta velocità/alta capacità", concede a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 milioni di euro e 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 alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano – Genova e Milano – Verona incluso il nodo di Verona.

Marzo 2006

Il MIT, con nota 21 marzo 2006 n. 218, trasmette al CIPE la relazione istruttoria del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", proponendo l'approvazione del progetto preliminare limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.

Il CIPE, con delibera 29 Marzo 2006, n. 94, approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Per quanto riguarda l'aspetto finanziario indica un costo complessivo aggiornato, per la 1^a e la 2^a fase, di 4.483 Meuro (erano 2.630 nel 2003) di cui 3.333 Meuro e per la sola prima fase e una disponibilità di 156,3 Meuro a valere sulle risorse di cui al Contratto di programma 1994-2000.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Tratta AV/AC Verona - Padova 1^a fase: tratte Verona – Montebello e Grisignano di Zocco - Padova" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 3.333 Meuro di cui 4.720 interamente da finanziare. È inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8).

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e aggiornato a Novembre 2006, conferma, per la tratta AV/AC Verona – Padova, i finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di Meuro 4.483, le risorse assegnate pari a Meuro 156,30 ed un fabbisogno residuo di Meuro 4.326,70. La progettazione è in fase definitiva.

Codice Unico di Progetto

F81H91000000018

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

RFI Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Convenzione TAV- Consorzio IRICAV DUE 15 Ottobre 1991
Contratto di programma RFI 1994-2000
Contratto di programma RFI 2001-2005
Legge 21 Dicembre 2001, n. 443
Delibera CIPE n. 121/2001
DPEF 2003-2006 – Luglio 2002
Legge 1 Agosto 2002, n.166
D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
Nota RFI Spa 9 Giugno 2003
DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto 24 Ottobre 2003
Delibera CIPE 5 Dicembre 2003, n. 120
Delibera Regione Veneto 5 Dicembre 2003, n. 3735
PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004
DPEF 2005-2008– Luglio 2004
Nota Regione Veneto 8 Ottobre 2004
Delibera CIPE del 20 Dicembre 2004, n. 91
Relazione Corte dei Conti sugli interventi Legge obiettivo (Marzo 2005)
DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
Nota MIT 8 Settembre 2005
Legge 23 Dicembre 2005, n. 266
Nota MIT 21 Marzo 2006, n. 218
Delibera CIPE 29 Marzo 2006, n.94
DPEF 2007-2011– Luglio 2006
Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)
Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.630,000	Fonte: RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	2.744,000	Fonte: RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	4.483,000	Fonte: Del.CIPE 29 Marzo 2006 n. 94
<i>Note:</i>		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	156,300	Fonte: Del.CIPE 29 Marzo 2006 n. 94
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	156,300	<i>Contratto di Programma RFI 1994-2000</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	4.326,700	
<i>Note:</i>		

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF

PP

PE

Note: il CIPE nella seduta del 29 Marzo 2006 ha approvato il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova del costo di 3.333 Meuro.
Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

Data bando Non disponibile

Forma contrattuale Contraente Generale

Tempi di esecuzione 5,5 anni

Data aggiudicazione Convenzione TAV del 15.10.1991

Soggetto aggiudicatore TAV Spa

Aggiudicatario Consorzio IRICAV DUE composto da: Ansaldo Trasporti S.p.A. (15,00%); Lamaro S.p.A. (6,00%); Impregilo S.p.A. (12,00%); Fintecna S.p.A. (0,01%); Astaldi S.p.A. (32,99%); Salini Costruttori S.p.A. (12,00%); Società Italiana per condotte d'acqua S.p.A. (10,00%); Torno Internazionale S.p.A. (12,00%)

Note:

Esecuzione

In corso

Concluse

Stato di avanzamento (%):

Note

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004 2011 **Fonte:** RFI Spa

Previsione al 30 Aprile 2005 2013 **Fonte:** RFI Spa

Previsione al 30 Novembre 2006 2014 **Fonte:** Del.CIPE 29 Marzo 2006 n. 94

Note: nella Delibera CIPE del 29 Marzo 2006, n. 94 si fa presente che "l'intero periodo di progettazione, approvazione e costruzione della 1^a e 2^a fase dell'intervento è pari a circa 11,5 anni, mentre la durata del solo periodo di realizzazione è stimato essere pari a circa 5,5 anni, e la data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1^a e 2^a fase) è il 2014.

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Sistemi Ferroviari

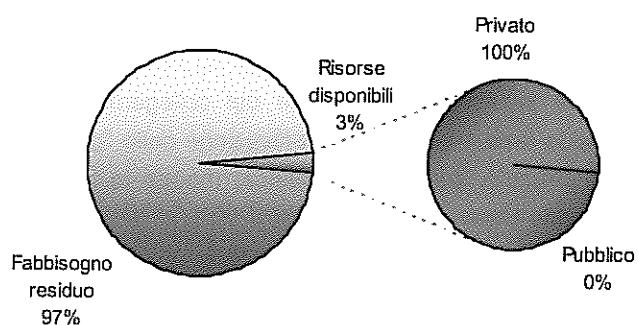
Gronda ferroviaria merci nord Torino

**NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO NODO URBANO DI TORINO:
POTENZIAMENTO LINEA FERROVIARIA TORINO BUSSOLENO E CINTURA MERCI
SCHEDA N. 5**

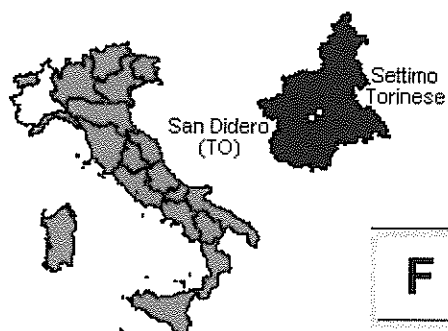
Costo

Pag.6

Costo al 30 Novembre 2006	2.375,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	0,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	0,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	+1.083,860 Meuro

Quadro finanziario

Pag.6

Localizzazione**Stato di attuazione**

Pag.7

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.7

2013

DATI GENERALI

Dati identificativi

Tipologia	Opera				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	2/8	No	10	10	No

Descrizione e dati storici

Il progetto della nuova "linea Bussoleno-Torino e cintura merci", denominata "linea di gronda", si inserisce nel collegamento Torino-Lione, uno dei progetti prioritari individuati quali parti integranti del corridoio V dall'Unione Europea – che ha sostenuto circa il 50% del costo dei relativi studi. L'intervento fa parte della sezione nazionale della linea Torino-Lione e si sviluppa per 43 km circa da Settimo Torinese (ove sono previste le interconnessioni con la linea ad Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano e con l'omonima linea storica) a S. Didero nella piana di Bruzolo (ove è prevista la connessione con la parte comune, compresa tra St. Jean de Maurienne e Bruzolo, della sezione internazionale del collegamento in questione). Il progetto prevede due fasi funzionali di cui la fase 1 consiste nell'attivazione della "gronda merci" fino all'interconnessione, nel futuro impianto di Bruzolo, con la linea storica, mentre la fase 2 presuppone l'attivazione completa della nuova linea Torino-Lione. Il tracciato per il 50% si sviluppa in galleria naturale profonda e tra le opere principali è prevista la realizzazione di 2 viadotti.

1991

La Convenzione stipulata a Salisburgo il 7 Novembre 1991 stabilisce obiettivi di medio e lungo termine rispetto al miglioramento delle infrastrutture ferroviarie necessarie allo sviluppo dei grandi assi ferroviari transalpini.

2000

L'intervento è incluso nel Contratto di Programma 2001-2005 stipulato tra l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione e F.S. Spa. La copertura finanziaria viene prevista per 15 Meuro nel 1° addendum allo stesso Contratto di Programma, per 9,3 Meuro nel 2° addendum e per 41,3 Meuro nel 3° addendum.

2001

Il CIPE con Delibera 1 febbraio 2001, n. 1 approva il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nel quale l'opera viene considerata prioritaria. Nella successiva delibera n. 121/2001 il CIPE include l'intervento "Gronda ferroviaria merci nord Torino" nell'ambito dei sistemi ferroviari del "Corridoio Plurimodale Padano" con un costo di 1.291,142 Meuro e disponibilità nulle.

Marzo 2003

Il giorno 10 viene pubblicato un avviso al pubblico relativo ad una prima stesura del progetto preliminare.

Aprile 2003

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta l'11 Aprile 2003, tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale con la denominazione "Gronda ferroviaria merci nord Torino".

Maggio 2003

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte, con foglio 6 Maggio 2003 n. 4327, formula osservazioni relative alla prima stesura del progetto.

Luglio 2003

Nel DPEF 2004-2007 la "Gronda ferroviaria merci nord Torino" figura tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

Nella delibera della Regione Piemonte, del 21 Luglio 2003 n. 68, vengono date indicazioni per l'aggiornamento del progetto.

Ottobre 2003

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione Ottobre 2003, con un costo di 2.375 Meuro.

Dicembre 2003

Il CIPE, con delibera 5 Dicembre 2003 n. 113, approva, con prescrizioni, il progetto preliminare della "tratta internazionale" del "nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione". L'ultimazione dei lavori ed il preesercizio sono previsti per la fine del 2012.

Febbraio 2004

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte, con foglio 2 Febbraio 2004 n. 829, esprime osservazioni sulla seconda versione del progetto.

Aprile 2004

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte, con foglio 19 Aprile 2004 n. 3405, esprime ulteriori osservazioni sulla seconda versione del progetto.

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione Aprile 2004, con un costo di 2.375 Meuro.

Giugno 2004

La Regione Piemonte, con delibera di Giunta 12 Luglio 2004 n. 26-12997, prende atto che il progetto integrato riflette gli approfondimenti e le modifiche di tracciato richiesti dalla precedente delibera – fatta eccezione per il collegamento di Corso Marche, del quale si ribadisce l'indispensabilità ai fini dello sviluppo dell'area industriale torinese. Approva quindi il tracciato con riserva, con prescrizioni e con la richiesta di ulteriori approfondimenti sui profili ambientali.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 classifica la "Gronda ferroviaria merci nord Torino" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007, e la colloca nel Corridoio 5 "Asse Est Ovest Lisbona Kiev-Tratta italiana Torino Trieste" (Tabella 4) e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2011. Lo stesso documento, in merito al costo dell'intervento indica 24,28 Meuro quale ammontare degli investimenti autorizzati ad oggi e 2.350,72 Meuro le esigenze per la fruibilità dell'opera.

Ottobre 2004

Il giorno 12, la Commissione speciale VIA esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Dicembre 2004

Il CIPE con delibera 20 Dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione Aprile 2004.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009 classifica l'opera "Gronda ferroviaria merci nord Torino", con un costo di 2.375 Meuro interamente disponibili, tra quelli in fase istruttoria.

Nel Protocollo d'intesa del 18 Luglio 2005 con la Provincia di Torino ed i Comuni di Collegno, Grugliasco, Torino, Venaria e con la partecipazione della Camera di commercio, gli enti locali avanzano, tra le altre,

la richiesta di sviluppare maggiori traffici ferroviari nello scalo di Orbassano, chiedendo che il relativo progetto venga inserito a pieno titolo nell'opera complessiva della "cintura ferroviaria nord di Torino".

Il MIT, con nota 22 Luglio 2005 n. 348, trasmette al CIPE l'istruttoria sul "potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE con delibera 29 Luglio 2005, n. 88, si esprime favorevolmente sul 4° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005 in cui è prevista la copertura residua di 2.309,5 Meuro per l'opera.

Nella seduta preparatoria alla riunione CIPE del 29.7. 2005, la regione chiede un rinvio dell'approvazione del progetto preliminare in quanto non sono state prese in considerazione le prescrizioni della delibera 12.7.2004, in particolare il collegamento, attraverso Corso Marche, con il sito logistico di Orbassano.

Nella seduta del 29 Luglio 2005, il CIPE rinvia, su richiesta della regione, l'approvazione del progetto.

Agosto 2005

La Regione Piemonte nella delibera n. 16-609 del 1° Agosto 2005 propone l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare ai fini tecnico-amministrativi, ribadendo la necessità di realizzazione del collegamento di Corso Marche e chiedendo la costituzione di specifici strumenti di concertazione per assicurare la partecipazione degli enti locali, i quali hanno espresso serie preoccupazioni nei confronti della linea, alla definizione del progetto nelle fasi successive della progettazione.

Il CIPE, con delibera 3 Agosto 2005 n. 119, prende atto della volontà della regione e degli enti locali di sviluppare maggiori traffici ferroviari nello scalo di Orbassano e valuta positivamente la realizzazione del collegamento di Corso Marche quale opera integrativa della nuova linea Torino-Lione. L'intervento deve quindi essere inserito negli aggiornamenti del 1° Programma delle opere strategiche e dell'Intesa Generale Quadro. Il costo complessivo dell'intervento, in linea con le previsioni del PPI – edizione Aprile 2004, è quantificato in 2.375 Meuro, di cui 1.952,56 per costi di realizzazione (inclusivi degli oneri per acquisizione delle aree per 64,11 Meuro e di opere compensative per 75,86) e 422,44 per somme a disposizione (377,44 per imprevisti e spese tecniche e 45 per spese generali). Le prescrizioni formulate dagli Enti interessati nella fase istruttoria successiva alla ripubblicazione del progetto preliminare, in particolare le indagini geologiche per la verifica della presenza di sostanze amiantifere, hanno determinato extra-oneri per circa 73,44 Meuro (pari al 3% del costo), che il Ministero ritiene riassorbibili nell'ambito della gestione a vita intera del quadro economico del progetto.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Grande Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 2.375,00 Meuro interamente finanziati con il Contratto di programma 2001-2005 di RFI. È inoltre presente nello stesso documento tra le possibili priorità sui nodi (All. 7).

Con il Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del Ministero delle infrastrutture, aggiornato a Novembre 2006, rileva che la linea AV/AC Torino – Lione è stata estrapolata dagli interventi della legge obiettivo e seguirà la procedura ordinaria. Conseguentemente dovrà essere elaborato, per le tratte "Nuova linea Torino-Bussoleno" e "Bruzolo-Confini di Stato (sez. internazionale)" lo studio di impatto ambientale, entro l'aprile 2007, previsto dalla procedura di VIA sul progetto definitivo.

Codice Unico di Progetto

N.D.

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

RFI Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Convenzione di Salisburgo del 7 Novembre 1991
 Contratto di programma RFI 2001-2005
 Delibera CIPE 1 Febbraio 2001, n. 1
 Legge 21 Dicembre 2001, n. 443
 Delibera CIPE n. 121/2001
 Legge 1 Agosto 2002, n.166
 D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte 11 Aprile 2003
 DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
 Delibera della Regione Piemonte 21 Luglio 2003, n. 68
 PPI RFI Spa – edizione Ottobre 2003
 Delibera CIPE 5 Dicembre 2003, n. 113
 Delibera di Giunta Regione Piemonte 12 Luglio 2004, n. 26-12997
 PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004
 DPEF 2005-2008 – Luglio 2004
 Delibera CIPE del 20 Dicembre 2004, n. 91
 Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
 Delibera CIPE 15 Luglio 2005, n. 79
 DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
 Protocollo d'intesa 18 Luglio 2005
 Nota MIT n.348 del 22 Luglio 2005
 Delibera CIPE 29 Luglio 2005, n. 88
 Delibera Regione Piemonte n. 16-609 del 1° Agosto 2005
 Delibera CIPE n.119/2005
 DPEF 2007-2011– Luglio 2006
 Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. (art. 17)
 Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	1.291,142	Fonte: Del.121/2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	2.375,000	Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	2.375,000	Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 Novembre 2006	2.375,000	Fonte: Del. CIPE del 3 Agosto 2005 n.119
Note		

Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	0,000	Fonte: Del.121/2001
Risorse disponibili al 30 Novembre 2006	65,600	Fonte: Del. CIPE del 3 Agosto 2005 n.119
Di cui (importi e provenienza)	15.000	1° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005
	9.300	2° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005
	41.300	3° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005
Fabbisogno residuo	2.309.500	

* La copertura del fabbisogno residuo è prevista a carico del 4° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF	PP	PD	PE
-----	----	----	----

Note: Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva

Affidamento lavori

Data bando

Forma contrattuale Contraente Generale (previsto)

Tempi di esecuzione

Data aggiudicazione

Soggetto aggiudicatore

Aggiudicatario

Note:

Esecuzione

In corso	Concluse
----------	----------

Stato di avanzamento (%):

Note

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	Fonte: RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2013	Fonte: RFI Spa (Marzo 2005)
Previsione al 30 Novembre 2006	2013	Fonte: RFI Spa (Marzo 2005)

Note: la Delibera CIPE n. 119/2005 del 3 Agosto 2005, in merito ai tempi di ultimazione dei lavori, fa presente che "i ritardi nell'approvazione del progetto preliminare e gli ulteriori prevedibili slittamenti correlati allo svolgimento delle attività propedeutiche allo sviluppo del progetto definitivo ed in particolare delle attività geognostiche, all'attuazione delle prescrizioni degli Enti interessati ed alle integrazioni richieste, in sede istruttoria, dalla Commissione VIA comportano un adeguamento dei tempi previsti che potrà essere definito solo dopo l'effettuazione delle predette attività e l'approvazione del tracciato di riferimento".

