

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA

Sistemi Ferroviari

Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione)

RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA GENOVA – VENTIMIGLIA

TRATTA FINALE LIGURE – ANDORA

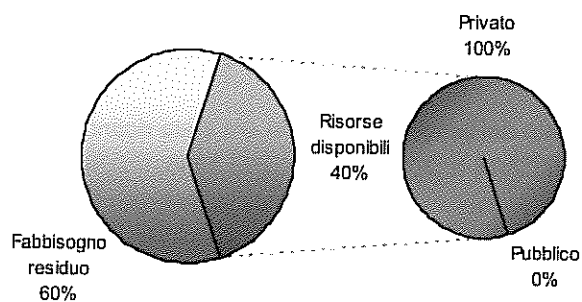
SCHEDA N. 11

Costo

Pag.5

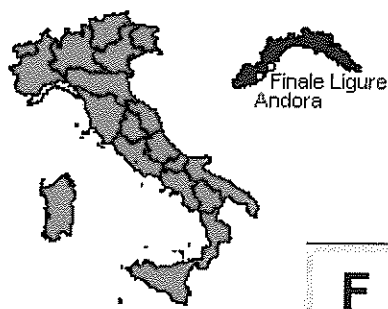
Costo al 30 Novembre 2006	1.540,100 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+0,100 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+0,100 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

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

2013

DATI GENERALI**Dati identificativi**

<i>Tipologia</i>	<i>Sottointervento</i>				
	<i>Delibera 121/2001</i>	<i>DPEF 2003-2006</i>	<i>DPEF 2004-2007</i>	<i>DPEF 2005-2008</i>	<i>DPEF 2006-2009</i>
<i>Codici di identificazione</i>	4/20	6 a	No	No	No

Descrizione e dati storici

Il progetto del raddoppio Genova-Ventimiglia prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario, compresa tra la stazione di Finale Ligure e la stazione di Andora, che si sviluppa a monte della linea storica. Il tracciato presenta una lunghezza complessiva di circa 31+910 km, di cui circa 25 km in galleria e 1,9 km in viadotto. Sono previste, oltre alle stazioni di Finale Ligure e di Andora, una stazione ad Albenga, e fermate a Pietra Ligure, Borghetto S. Spirito e Alassio, quest'ultima in galleria.

Luglio 1996

L'attuale progetto preliminare dell'opera è un aggiornamento del progetto del quale era stata riconosciuta la compatibilità ambientale con decreto interministeriale DEC/VIA n. 2535 del 29 Luglio 1996.

Gennaio 1998

Nell'Accordo di Programma del 19 Gennaio 1998, per l'approvazione del raddoppio del tratto di ferrovia Finale Ligure Marina – San Lorenzo al Mare, stipulato tra il Ministero dei Trasporti, le Ferrovie dello Stato, la Regione Liguria, le Province di Imperia e di Savona ed i Comuni interessati, viene definito il tracciato dell'intervento.

2000

Il progetto è incluso tra i progetti di investimento relativi alla rete fondamentale del Contratto di Programma 2001-2005.

2001

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa", sistemi ferroviari "Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)" del costo pari a 4.379,555 Meuro e una disponibilità di 785,014 Meuro.

Marzo 2002

L'intervento "Raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia: tratta Finale Ligure-Andora" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Liguria, sottoscritta il 6 Marzo 2002, nell'ambito del "Corridoio Tirrenico-Nord Europa" alla voce "Linea Genova-Ventimiglia: raddoppio delle tratte S. Lorenzo-Andora e Andora-Finale Ligure".

Luglio 2002

Nel DPEF 2003-2006, l'"Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)" figura nell'elenco delle 21 opere prioritarie.

Marzo 2003

Il progetto preliminare dell'opera viene trasmesso in data 10 Marzo 2003 da RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, alla Regione Liguria e alle Amministrazioni interessate.

Giugno 2003

La Regione Liguria, con delibera di Giunta 6 Giugno 2003 n. 619, esprime parere favorevole di massima, con prescrizioni, in merito alla localizzazione urbanistica dell'opera, sentiti i competenti uffici regionali, la Provincia di Savona, la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio della Liguria e i Comuni interessati.

Settembre 2003

Il CIPE, con delibere 29 Settembre 2003, nn. 78 e 79, approva i progetti preliminari – rispettivamente – della "linea Milano – Genova: terzo valico dei Giovi" e della "tratta Genova Voltri - Brignole", entrambi inclusi nell'infrastruttura strategica "Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)".

Aprile 2004

Il progetto "Raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia: tratta Finale Ligure – Andora" è incluso – con il costo di 1.540,30 Meuro – Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione Aprile 2004.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 classifica l'"Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)" tra quelli riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007.

Dicembre 2004

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

Febbraio 2005

La Regione Liguria, con delibera 15 Febbraio 2005 n. 217, integra le valutazioni espresse con la delibera del Giugno 2003. A seguito di approfondimenti progettuali richiesti dai Comuni di Alassio e Albenga, il piano del ferro è stato abbassato a -2.55 metri nella tratta che attraversa il Comune di Alassio, in modo da mantenere la funzionalità della stazione e da escludere la demolizione di fabbricati e la deviazione del rio Candi.

Giugno 2005

Il MIT, con nota 30 Giugno 2005 n. 310, trasmette al CIPE la relazione istruttoria della tratta ferroviaria Finale Ligure - Andora, proponendo l'approvazione del progetto preliminare.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina", con un costo di 1.540 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.

Il CIPE, con delibera 29 Luglio 2005, n. 91 approva il progetto preliminare con prescrizioni e prende atto che il progetto, del costo complessivo di 1.540,100 Meuro, comprensivo delle prescrizioni, trova copertura nel Contratto di programma con RFI 2001-2005 e nei relativi "addendum".

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina" 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 1.540,30 Meuro interamente finanziati con il Contratto di programma 2001-2005 di RFI.

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture, aggiornato a Novembre 2006, conferma il costo stimato di Meuro 1.540,10 e le risorse assegnate nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI pari a Meuro 619,80, per un fabbisogno residuo di Meuro 920,30.

Codice Unico di Progetto

J71J04000000008

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

RFI Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Decreto interministeriale DEC/VIA n. 2535 del 29 Luglio 1996
Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti, le Ferrovie dello Stato, la Regione Liguria, le Province di Imperia e di Savona ed i Comuni interessati del 19 Gennaio 1998
Contratto di programma RFI 2001-2005
Legge 21 Dicembre 2001, n. 443
Delibera CIPE n. 121/2001
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria del 6 Marzo 2002
DPEF 2003-2006 – Luglio 2002
Legge 1 Agosto 2002, n.166
D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
Nota RFI S.p.A 10 Marzo 2003
Delibera di Giunta Regione Liguria del 6 Giugno 2003, n. 619
Delibera CIPE 29 Settembre 2003, n. 78
Delibera CIPE 29 Settembre 2003, n. 79
PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004
DPEF 2005-2008 – Luglio 2004
Delibera CIPE del 20 Dicembre 2004, n. 91
Delibera Regione Liguria del 15 Febbraio 2005, n. 217
Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
Nota MIT 30 Giugno 2005, n. 310
DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
Delibera CIPE 15 Luglio 2005, n. 79
Delibera CIPE 29 Luglio 2005, n.91
DPEF 2007-2011– Luglio 2006
Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	Fonte:
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	1.540,000	Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	1.540,000	Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 Novembre 2006	1.540,100	Fonte: Del. CIPE del 29 Luglio 2005 n.91
Note		

Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	Fonte:
Risorse disponibili al 30 Novembre 2006	619,800	Fonte: Del. CIPE del 29 Luglio 2005 n.91
Di cui (importi e provenienza)	55.800	Legge finanziaria 2001 (Contratto di programma RFI 2001-2005)
	564.000	Legge finanziaria 2003 (2° addendum al Contratto di programma RFI 2001-2005)
Fabbisogno residuo	920,300*	
Note: la Delibera CIPE n. 91/2005 in merito alla copertura finanziaria fa presente che il MIT, in sede di esame del progetto definitivo, provvederà a confermare che l'importo di 1.540,1 Meuro trova copertura nel Contratto di Programma con RFI 2001-2005 e nei relativi "addendum". Il DPEF 2007-2011 indica un costo di 1.540,30 Meuro e un fabbisogno residuo di 0,30. * 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 2010 **Fonte:** RFI Spa

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

Previsione al 30 Novembre 2006 2013 **Fonte:** RFI Spa

Note: la delibera CIPE n. 91/2005 in merito ai tempi realizzazione dell'intervento indica un tempo complessivo stimato, dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio dell'opera, di circa 85 mesi.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA

Sistemi Ferroviari

Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione)

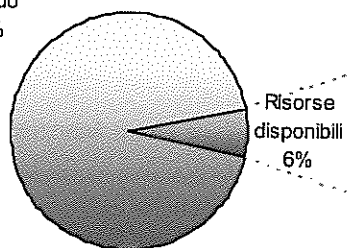
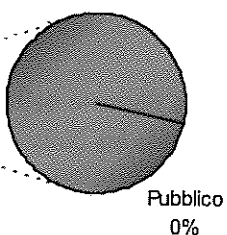
"TERZO VALICO DEI GIOVI" LINEA AV/AC MILANO - GENOVA

SCHEDA N. 12

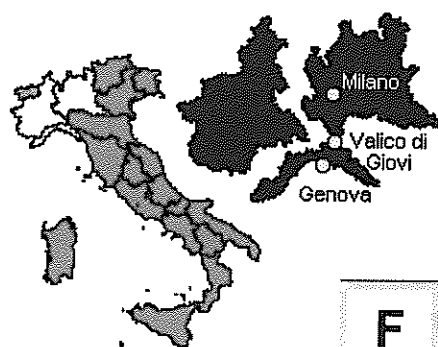
Costo

Pag.9

Costo al 30 Novembre 2006	4.962,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+243,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+243,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

Quadro finanziarioFabbisogno
residuo
94%Privato
100%

Pag.9

Localizzazione

F

Stato di attuazione

Pag.10

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto (GC)

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.10

2015

DATI GENERALI**Dati identificativi**

<i>Tipologia</i>	<i>Intervento</i>				
	<i>Delibera</i> 121/2001	<i>DPEF</i> 2003-2006	<i>DPEF</i> 2004-2007	<i>DPEF</i> 2005-2008	<i>DPEF</i> 2006-2009
<i>Codici di identificazione</i>	4/20	6/b	6	6	No

Descrizione e dati storici

Il progetto originario, del 1992, prevedeva la realizzazione di una nuova linea AV tra Milano e Genova. Nel 1998, in base agli esiti della Verifica parlamentare sul progetto TAV, è stata data priorità alla realizzazione di una nuova linea AV di collegamento tra il porto di Genova e la rete ferroviaria Padana denominata Terzo Valico dei Giovi.

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. La direttrice Milano-Genova viene inclusa tra i progetti del Contratto di Programma.

Marzo 1992

L'Ente FS affida a TAV, con una nuova concessione la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico della tratta AV Milano-Genova. Viene sottoscritta la Convenzione con il General Contractor COCIV.

Novembre 1992

In base alla convenzione stipulata il 16 Novembre dalla TAV Spa, il General Contractor per l'intervento è il consorzio COCIV.

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 di lire).

Aprile 1999

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

Dicembre 2000

Aprire la Conferenza di Servizi istruttoria del Terzo Valico.

TAV e FIAT-CavToMi, General Contractor della Torino - Milano firmano un Accordo ponte che regola le attività da svolgere in anticipo rispetto alla firma dell'Atto Integrativo.

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 Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)", con un costo complessivo di 4.379,555 Meuro, riferito all'intero Asse, a fronte di una disponibilità di 785,014 Meuro e a una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 246,350 Meuro.

Marzo 2002

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria, sottoscritta il 6 Marzo 2002.

Luglio 2002

Il Terzo Valico dei Giovi è individuato dal DPEF 2003-2004 tra gli interventi chiave.

Agosto 2002

La Legge n.166 autorizza la prosecuzione delle concessioni rilasciate alla TAV Spa dall'Ente Ferrovie dello Stato e i sottostanti rapporti di general contracting.

Settembre 2002

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

Si conclude la Conferenza di Servizi Istruttoria iniziata a Dicembre 2000 per individuare il tracciato del Terzo Valico.

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.

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 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

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, sottoscritta l'11 Aprile 2003.

Maggio 2003

La Regione Liguria esprime valutazione positiva con prescrizioni (Delibera di Giunta n. 579 del 30 Maggio 2003)

Giugno 2003

Vengono presentati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i progetti delle linee veloci Milano-Verona e Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi per l'approvazione del CIPE.

Luglio 2003

La Regione Piemonte esprime parere favorevole con prescrizioni. (Delibera di Giunta n. 56-9903 dell'8 Luglio 2003). Fanno parte integrante della Delibera gli accordi tra la Regione, la Provincia di Alessandria e i Comuni di Novi Ligure, di Serravalle Scrivia e di Tortona.

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

Il CIPE con Del. 24/2003, autorizza RFI a "contrarre finanziamenti ponte col sistema bancario, da estinguere non appena sarà disponibile da parte di Infrastrutture Spa la provvista necessaria".

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.

Settembre 2003

Il MIT, con nota. 432 del 24 Settembre 2003, trasmette la relazione istruttoria e propone di approvare il progetto preliminare con prescrizioni e di assegnare l'importo di 319,000 Meuro per il finanziamento di attività ed interventi da avviare in via anticipata.

Il CIPE, con Del. 78 del 29 Settembre 2003, prende atto dei pareri favorevoli espressi dalle Regioni interessate e dal Ministero per i Beni e le Attività culturali nonché dalla Commissione Speciale VIA. Gli Enti gestori delle interferenze sono stati interpellati e quindi approva il progetto preliminare. Il costo complessivo previsto per l'opera è di 4.719,000 Meuro (4.200,000 Meuro per costi diretti e indiretti, 90,000 conseguenti l'accoglimento delle prescrizioni e una quota per i "rischi noti") comprensivo di una quota per contingencies. Il CIPE stabilisce inoltre gli interventi di viabilità e di cantierizzazione da avviare in "via anticipata", come richiesto dalle Regioni e che potrebbero permettere di anticipare il completamento dell'opera di due anni rispetto alla data prevista del 2013. L'importo relativo è stimato in complessivi 450,000 Meuro, di cui 319,000 per il primo lotto funzionale eseguibile nel primo biennio.

L'ulteriore fabbisogno di 131,000 Meuro si riferisce ad attività dipendenti dalla realizzazione del primo lotto. Per finanziare gli interventi in via anticipata si autorizza RFI a contrarre mutui fino ad un massimo di 319,000 Meuro, in attesa della disponibilità della provvista necessaria da parte di Infrastrutture Spa.

Novembre 2003

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.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio dei Due Mari e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2011.

Novembre 2004

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) si aggira tra circa 59,000 Meuro, nello scenario base di RFI, e 65,000 Meuro, nello scenario di riduzione dei ricavi da pedaggio della linea Torino-Milano-Napoli; i pedaggi unitari utilizzati per lo sviluppo dei suddetti scenari vengono 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.

Il decreto emanato il 24 Novembre 2004 dal Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il MIT estende alle linee "Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi" e "Milano-Verona", compresi gli adeguamenti del nodo di Verona, le modalità di intervento già previste nel decreto 23 Dicembre 2003, n. 117248, relativo alla "linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli", e integra il contratto di finanziamento tra Infrastrutture Spa, RFI Spa e TAV Spa, determinando l'importo complessivo finanziabile in 36.000 Meuro.

Marzo 2005

RFI indica come data di ultimazione lavori Giugno 2012.

Il CIPE, con delibera 18 Marzo 2005 n.1, 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.

Luglio 2005

Il MIT, con note del 25 Luglio 2005 n. 13408/2005/S.P e 1° Agosto 2005 n. 13285/2005/S.P., sottopone al CIPE la proposta di adeguamento del costo del progetto preliminare del "Terzo valico dei Giovi – linea alta velocità/alta capacità Milano-Genova", approvato con delibera n. 78/2003.

Il DPEF 2006-2009 per l'intervento "Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" indica un costo pari a 4.719 Meuro, totalmente assegnati, il 2013 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 tra le 31 cantierate al 31.12.2006.

Agosto 2005

Il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, con nota 2 Agosto 2005 n. 107857, sottolinea in linea di principio che la presa di atto dell'incremento del costo dell'opera implica la sottoposizione al CIPE di un dossier di valutazione aggiornato, precisando di non avere osservazioni in ordine alla lievitazione dell'adeguamento monetario, mentre ritiene che la quantificazione dei maggiori costi per le prescrizioni debba essere validata dai competenti uffici del MIT e rileva come il riconoscimento di tali maggiori costi comporta il superamento dell'importo complessivo finanziabile di cui ai decreti richiamati.

Il CIPE, con delibera 3 Agosto 2005, n. 118, approva l'adeguamento monetario del costo del progetto preliminare della linea "Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi" per l'importo aggiuntivo di 148 Meuro (adeguamento che porta il costo complessivo dell'opera a 4.867 Meuro, comunque ricompreso nel limite indicato dal decreto interministeriale del 24 Novembre 2004) ed invita il MIT a formulare le definitive proposte sull'incremento del costo delle prescrizioni in occasione della sottoposizione del progetto definitivo e a far predisporre da RFI un nuovo dossier di valutazione del "Terzo Valico dei Giovi" – linea AV/AC Milano – Genova".

Settembre 2005

RFI Spa, con nota 12 Settembre 2005 n. AD/A0011/P/2005/0001023, trasmette al MIT e al CIPE il dossier di valutazione economico-finanziaria della linea AV/AC "Milano-Genova" redatto in aggiornamento di quello approvato con la citata delibera n.1/2005.

Dicembre 2005

Il MIT, con nota 19 Dicembre 2005 n. STM/TF/GC cp 632, trasmette al CIPE la relazione istruttoria relativa al progetto definitivo della linea AV/AC "Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi" che prevede un costo dell'opera aggiornato a 4.979 Meuro e quindi un costo aggiuntivo pari a 112 Meuro.

Febbraio 2006

Il MIT, con nota 2 Febbraio 2006 STM/TF/GC.cp n. 81, trasmette al CIPE un supplemento di istruttoria sul maggior costo dell'accoglimento delle prescrizioni derivanti dal progetto definitivo.

Lo stesso Ministero, con nota 8 Febbraio 2006 n. 17847/2006/sp, precisa che il valore aggiuntivo delle prescrizioni di cui alla delibera n. 78/2003 viene contenuto in 95 Meuro, al fine di non superare il limite indicato per l'intero sistema AV/AC nel citato decreto interministeriale del 24 Novembre 2004, e che l'onere residuale di 17 Meuro resta a carico del soggetto aggiudicatore.

Marzo 2006

FS Spa, con nota 28 Marzo 2006, informa il MIT, il Ministero dell'economia e delle finanze e il CIPE della nuova offerta di garanzie avanzata dal Consorzio COCIV per la puntuale e corretta esecuzione dei lavori relativi al progetto della linea AV/AC "Terzo Valico dei Giovi".

Il CIPE, con delibera 29 Marzo 2006 n. 80, approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del "Terzo Valico dei Giovi - linea alta velocità/alta capacità Milano-Genova" per il valore di 4.962 Meuro. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere (prestazioni e attività) previste nel progetto approvato. In merito agli aspetti finanziari rimanda alle disposizioni dell'art. 1, commi 79-84, della legge n. 266/2005 e chiede a RFI di redigere un'ulteriore stesura del dossier di valutazione economico-finanziaria che tenga conto delle disposizioni della nuova normativa di cui alla Legge n. 266/2005 e del costo aggiornato dell'opera.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Asse Ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano: linea AV/AC

Milano - Genova: terzo valico dei Giovi" 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 4.979 Meuro interamente autofinanziati con risorse "ISPA da confermare". 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, aggiornato a Novembre 2006, conferma il valore dell'opera in Meuro 4.962 e segnala che, a tutto il 2005 sono stati contabilizzati circa 196 Meuro nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI.

Codice Unico di Progetto

F81H92000000008

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

TAV Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Legge 21 Dicembre 2001, n.443
 Delibera CIPE 121/2001
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria, 6 Marzo 2002
 DPEF 2003-2006 – Luglio 2002
 Legge 1° Agosto 2002, n.166
 D.Lgs. 20 Agosto 2002, n. 190
 Legge 289/2002
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, 11 Aprile 2003
 Delibera di Giunta Regione Liguria 30 Maggio 2003 n. 579
 DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
 Delibera di Giunta Regione Piemonte 8 Luglio 2003 n. 56-9903
 Delibera CIPE n. 24/2003
 Nota MIT 24 Settembre 2003 n. 432
 Delibera CIPE n. 78/2003
 Delibera CIPE n. 103/2003
 DPEF 2005-2008– Luglio 2004
 Nota MIT 11 Novembre 2004 n. 7404/2004/SP,
 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)
 Delibera CIPE n. 1/2005
 Note MIT 25 Luglio 2005 n. 13408/2005/S.P e 1° Agosto 2005 n. 13285/2005/S.P
 DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
 Delibera CIPE n. 118/2005
 Nota RFI Spa 12 Settembre 2005 n. AD/A0011/P/2005/0001023
 Note MIT 19 Dicembre 2005 n. STM/TF/GC cp 632, 2 Febbraio 2006 STM/TF/GC.cp 81 e 8 Febbraio 2006 n. 17847/2006/sp
 Nota FS Spa 28 Marzo 2006
 Delibera CIPE n. 80/2006
 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>	4.719,000	Fonte: Del. CIPE 78 del 29.09.2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	4.719,000	Fonte: Del. CIPE 78 del 29.09.2003
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	4.962,000	Fonte: Del. CIPE 80 del 29.03.2006
<i>Note</i>		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	319,000	Fonte: Del. CIPE 78 del 29.09.2003
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	319,000	RFI/ISPA
<i>Fabbisogno residuo</i>	4.643,000	
<i>Note:</i> La Delibera CIPE n. 78/2003, in merito al finanziamento, fa presente che "Tenuto conto della rilevata particolare urgenza nell'adempimento dell'avvio dei lavori propedeutici dell'asse alta velocità/alta capacità Milano-Genova e nelle more della conclusione dei contratti con Infrastrutture Spa, al fine anche di assicurare la continuità necessaria al finanziamento dell'asse alta velocità/alta capacità Milano-Genova, Rete Ferroviaria Italiana Spa, anche per il tramite della controllante Ferrovie dello Stato Spa, dovrà contrarre e/o far contrarre a società controllate finanziamenti ponte con il sistema bancario, fino ad un massimo di 319 Meuro, che saranno estinti non appena sarà disponibile, da parte della suddetta Infrastrutture Spa, la provvista necessaria".		

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF

PP

PD

PE

Note: Il progetto preliminare è stato approvato con Delibera CIPE n. 78/2003; il progetto definitivo invece è stato approvato con Del. CIPE n. 80/2006.
Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella esecutivo.

Affidamento lavori

Data bando N.D.

Forma contrattuale Contraente Generale

Tempi di esecuzione 7 anni e 4 mesi (RFI Marzo 2005)

Data aggiudicazione Convenzione TAV del 16.11.1992

Soggetto aggiudicatore TAV Spa Concessionaria di RFI Spa

Aggiudicatario COCIV
Consorzio composto da Collegamenti Integrati Veloci Spa (2%), C.E.R. Costruzioni - Consorzio Emiliano Romagnolo tra Cooperative di Produzione e Lavoro (3%), Impregilo Spa (44%), Tecnimont Spa (50,5%), Condotte d'Acqua Spa (0,5%).

Note

Esecuzione

In corso

Concluse

Stato di avanzamento (%):

Note

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004 2012 **Fonte:** RFI Marzo 2004

Previsione al 30 Aprile 2005 2012 **Fonte:** RFI Marzo 2005

Previsione al 30 Novembre 2006 2015 **Fonte:** Regione Liguria

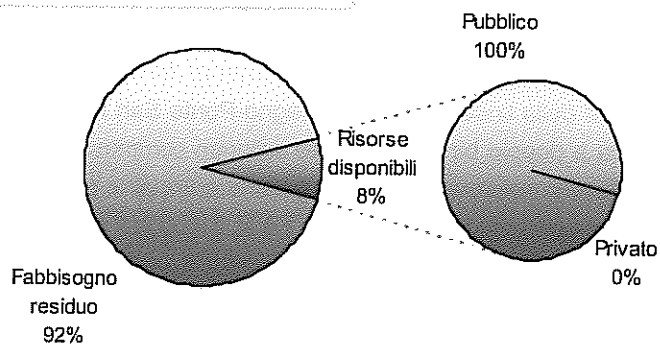
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA
Sistemi ferroviari
 Potenziamento Sistema Gottardo
POTENZIAMENTO DELLA LINEA SEREGNO-BERGAMO
SCHEDA N. 13

Costo

Pag.5

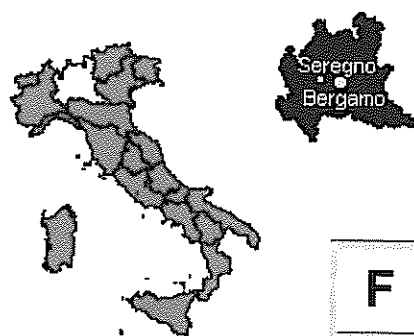
Costo al 30 Novembre 2006	1.000,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	0,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	0,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

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

2016

DATI GENERALI**Dati identificativi**

Tipologia	Sottointervento				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	04/21	No	No	No	No

Descrizione e dati storici

L'itinerario di gronda est (linee Chiasso–Como–Seregno, Seregno–Bergamo, Bergamo–Treviglio, Treviglio–Cremona–Cotogno), per i flussi diretti a est (Veneto) e a sud, nasce dal progetto complessivo di potenziamento della rete di transito Italia-Svizzera e di progressiva separazione dei flussi merci e passeggeri. L'intervento in questione consiste in un potenziamento del collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo attraverso il raddoppio di un tratto della linea esistente Seregno-Ponte San Pietro e la realizzazione di un nuovo tratto di linea elettrificata a doppio binario, per uno sviluppo complessivo di 34 km circa di doppio binario. Le opere di maggior rilievo consistono in viadotti, gallerie artificiali e gallerie naturali tra le quali le più importanti sono il viadotto Lambro, i viadotti Molgoretta 1 e 2, il viadotto Adda, le gallerie artificiali Arcore 1, 2 e 3, le gallerie naturali Colnago e S. Gervasio.

Novembre 1999

Viene firmata la Convenzione italo – svizzera del 2 Novembre 1999, che mira ad armonizzare i sistemi della nuova ferrovia transalpina della Svizzera e della rete ad Alta capacità dell'Italia

Dicembre 1999

La legge 7 Dicembre 1999, n. 472, per la realizzazione degli investimenti ferroviari del Corridoio europeo n. 5 e collegamenti, dà priorità al tratto ferroviario Bergamo–Seregno e autorizza un limite di impegno ventennale di 5 miliardi di lire (2,58 Meuro) a decorrere dal 2000 e la spesa di 60 miliardi di lire (30,98 Meuro) per l'anno 2001. Prevede quindi una copertura sull'intervento per un importo di 82,633 Meuro.

Anche nel Protocollo d'Intesa tra la Regione Lombardia e la Rete Ferroviaria Italiana Spa viene data priorità alla realizzazione della *gronda est* dal nuovo asse del Gottardo in direzione Bergamo –Treviglio.

2000

L'intervento è incluso nel Contratto di Programma RFI 2001-2005.

2001

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa", sistemi ferroviari "Potenziamento Sistema Gottardo" del costo pari a 1.243,112 Meuro ed una disponibilità di 139,443 Meuro.

Aprile 2003

Il "Potenziamento della linea Seregno – Bergamo" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 Aprile 2003, nell'ambito dei "Corridoi ferroviari", con la denominazione "F/04c - Potenziamento del sistema Gottardo: Gronda ferroviaria nord-est: Seregno – Bergamo".

Giugno 2003

RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare dell'opera al MIT, alla Regione Lombardia, alle altre Amministrazioni competenti ed agli enti gestori delle interferenze.

Aprile 2004

Il progetto "Potenziamento della linea Seregno - Bergamo" è incluso - tra gli investimenti ferroviari afferenti il Contratto di Programma 2001 - 2005 - nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione Aprile 2004.

Luglio 2004

La Regione Lombardia, a seguito della presentazione del progetto della Pedemontana, attiva un confronto tra i soggetti aggiudicatori delle due infrastrutture ed emette parere sul progetto ferroviario con delibera in data 19 Luglio 2004, inserendo prescrizioni volte ad eliminare le interferenze tra le infrastrutture stesse. Prescrive inoltre che, in sede di progetto definitivo, si tenga conto anche della funzione passeggeri e che sia inserita, previo studio territoriale riguardante il potenziale bacino di utenza, la realizzazione di almeno due fermate in aggiunta a quelle già previste di Macherio e Lesmo.

Ottobre 2004

Lo Studio di Impatto Ambientale, aggiornato e pubblicato in data 29 Ottobre 2004, prevede varianti altimetriche in alcuni tratti.

Dicembre 2004

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

Luglio 2005

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota n. 2005/7149/B05 del 26 Agosto 2005, esprime parere favorevole con osservazioni sul progetto preliminare dell'opera, prescrivendo, tra l'altro, le varianti planoaltimetriche risultanti dallo Studio di Impatto Ambientale

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota n. 07.08.407/95342005 del 25 Luglio 2005, esprime parere favorevole.

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino- Trieste): Bergamo -Seregno", con un costo di 1.000 Meuro, tra quelli in fase istruttoria. Lo stesso documento, in merito alle risorse indica in 83 Meuro le disponibilità e 917 Meuro il fabbisogno.

Novembre 2005

Il MIT, con nota del 18 Novembre 2005 n. 540, trasmette la relazione istruttoria della "Gronda ferroviaria Seregno - Bergamo", proponendo l'approvazione in linea tecnica del relativo progetto preliminare, e con nota del 21 Novembre 2005 n. 559, trasmette le schede di cui alla Delibera n. 63/2003 ed integra la relazione istruttoria.

Dicembre 2005

Il CIPE, nella Delibera n. 150 del 2 Dicembre 2005, approva il progetto preliminare e accoglie la proposta del MIT di stabilire, quale limite di spesa, l'importo arrotondato di 1.000 Meuro. La copertura esistente per l'intervento è di 82,633 Meuro a carico della legge n. 472/1999. L'individuazione delle restanti coperture finanziarie per un importo di 917,367 Meuro è rinviata alla definizione e approvazione del progetto definitivo ed ipotizzata a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma delle opere strategiche. Vengono accolte le prescrizioni proposte dagli Enti interessati, che dovranno essere recepite nel progetto definitivo.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'Al. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non

risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 918,21 Meuro di cui 82,63 disponibili.

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture, aggiornato a Novembre 2006, conferma l'importo di 1.000 Meuro, *"di cui risulta una copertura finanziaria pari a 82,633 Meuro a valere sulla legge n.472/1999. L'ulteriore fabbisogno ammonta a 917,367 Meuro. Attualmente sono in corso le attività propedeutiche alla redazione del progetto definitivo. In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la autostrada Pedemontana lombarda, in quanto territorialmente affiancata alla ferrovia. L'opera è inserita nel Contratto di programma 2001-2005 nel Piano delle priorità degli interventi ferroviari"*.

Codice Unico di Progetto

J31H03000210008

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

RFI Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Convenzione italo-svizzera del 2 Novembre 1999
 Legge n. 472 del 7 Dicembre 1999
 Protocollo d'Intesa Regione Lombardia-RFI Spa
 Contratto di programma RFI 2001-2005
 Legge 21 Dicembre 2001, n. 443
 Delibera CIPE n. 121/2001
 Legge 166/2002
 D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003
 Nota RFI 9 Giugno 2003
 PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004
 Delibera Regione Lombardia del 19 Luglio 2004
 Delibera CIPE del 20 Dicembre 2004, n. 91
 Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
 DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
 Nota MIT 18 Novembre 2005, n. 540
 Delibera CIPE n.150/2005
 DPEF 2007-2011– Luglio 2006
 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>	1.000,000	Fonte: RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.000,000	Fonte: RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	1.000,000	Fonte: Del. CIPE del 2 Dicembre 2005 n.150
<i>Note</i>		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	82,633	Fonte: Del. CIPE del 2 Dicembre 2005 n.150
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	82,633	<i>Legge 472/1999</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	917,367	
<i>Note: Il DPEF 2007-2011 indica un costo 918,21Meuro e un fabbisogno residuo di 835,58.</i>		

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

N.D.

Fonte:

Previsione al 30 Aprile 2005

2015

Fonte: RFI Spa

Previsione al 30 Novembre 2006

2016

Fonte: Del. CIPE del 2 Dicembre 2005 n.150

Note

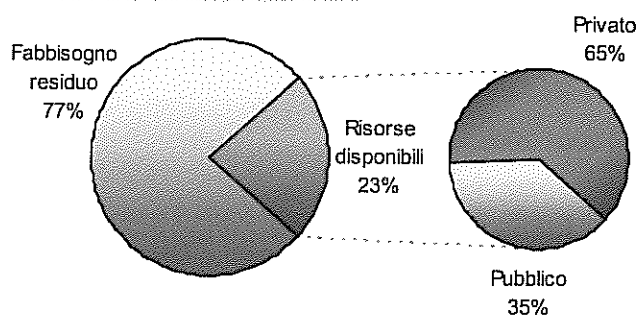
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA
Sistemi ferroviari
 Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MESSINA-CATANIA
TRATTA GIAMPILIERI - FIUMEFREDDO
SCHEDA N. 14

Costo

Pag.5

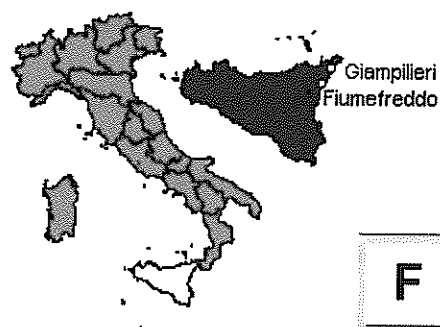
Costo al 30 Novembre 2006	1.970,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	0,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	0,000 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

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

2014

DATI GENERALI**Dati identificativi**

Tipologia	Sottointervento				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	4/22	18	45	48	No

Descrizione e dati storici

L'intervento fa parte di una serie di progetti *in itinere* sulla direttrice Messina - Catania Centrale, la quale, una volta completata, avrà le caratteristiche di un doppio binario elettrificato esteso 93,279 Km. A causa delle particolari difficoltà orografiche, il raddoppio nel tratto Giampilieri - Fiumefreddo consiste nella realizzazione di un tracciato di 42 Km completamente nuovo, che si sviluppa per circa l'85% in galleria, e nel successivo abbandono della linea storica.

2000

L'intervento è incluso nel Contratto di Programma RFI 2001-2005.

2001

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa", sistemi ferroviari "Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania", e in particolare nella "Linea Messina - Catania - Siracusa" di cui all'allegato 2.

Luglio 2002

Nel DPEF 2003-2006, l'"Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania" figura nell'elenco delle 21 opere prioritarie.

Giugno 2003

RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota del 10 Giugno 2003, n. 847, trasmette il progetto preliminare al MIT, comunicando il formale avvio della procedura mediante invio del progetto - a cura della società Italferr S.p.A., incaricata della progettazione - agli altri Ministeri interessati ed ai Servizi competenti della Regione Siciliana, e mediante pubblicazione di avviso sui giornali quotidiani locali e nazionali.

Luglio 2003

Il DPEF 2004-2007, alla voce "Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania", inserisce l'intervento "Messina - Catania: Giampilieri - Fiumefreddo" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

Ottobre 2003

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Siciliana, del 14 Ottobre 2003, nell'ambito delle "Infrastrutture di preminente interesse nazionale a carattere interregionale" nella "tratta siciliana dell'Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania".

Dicembre 2003

La Commissione speciale VIA richiede integrazioni che portano, in data 31 Dicembre, al differimento dei termini di istruttoria.

Marzo 2004

RFI, in data 10 Marzo 2004, integra la documentazione richiesta dalla Commissione VIA.

Aprile 2004

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

Maggio 2004

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota del 27 Maggio 2004, prot. n. GAB/2004/5253/B05, trasmette il parere positivo, con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla Commissione VIA.

Giugno 2004

La Regione Siciliana – Assessorato del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti – Dipartimento trasporti e comunicazioni, con nota del 3 Giugno 2004 n. 423, esprime parere favorevole, con prescrizioni, e con nota 14 Giugno 2004, n. 454, trasmette il parere favorevole con prescrizioni, della Soprintendenza dei beni culturali ed ambientali di Messina.

Luglio 2004

La Regione Siciliana, con nota 12 Luglio 2004 n. 540, trasmette il parere favorevole con prescrizioni, della Soprintendenza dei beni culturali ed ambientali di Catania.

Il DPEF 2005-2008 classifica l'intervento "Messina-Catania: Giampilieri-Fiumefreddo" tra quelli riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007, e lo colloca nel Corridoio 1, Asse Nord Sud Berlino Palermo (Tabella 8) e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2013. Lo stesso documento, in merito al costo dell'intervento, indica 286,12 Meuro quale ammontare degli investimenti autorizzati ad oggi e 1.683,88 Meuro per le esigenze legate alla fruibilità dell'opera.

Dicembre 2004

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

Febbraio 2005

Il MIT, con nota 17 Febbraio 2005, n. 75 – integrata con le note 4 Marzo 2005, n. 130, e 15 Marzo 2005, n. 146, nonché con "note integrative" del Maggio 2005 trasmette la relazione istruttoria sul "Raddoppio linea ferroviaria Messina - Catania: tratta Giampilieri - Fiumefreddo", proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare.

Maggio 2005

Il Ministero per i beni e le attività culturali - Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, con nota del 5 Maggio 2005, prot. n. 0708407/4797/2005, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il CIPE, con delibera 27 Maggio 2005 n. 62, prende atto delle risultanze dell'istruttoria e approva il progetto preliminare. Il costo del progetto, pari a 1.970 Meuro è già coperto per 458 Meuro da fondi provenienti dal Contratto di Programma 1994-2000, dal 1° addendum del Contratto di programma 2001-2005 e da fondi FERS (riprogrammati nel PPI RFI Spa, edizione di Aprile 2004). Il completamento della copertura, per 1.512 Meuro, secondo le indicazioni del PPI di RFI Spa è a carico delle risorse stanziato dalla legge 30 Dicembre 2004, n. 311, quale ulteriore apporto al capitale sociale di RFI. L'impegno sarà formalizzato, in sede di stipula del 4° *addendum* al Contratto di Programma 2001-2005.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009, conferma il costo dell'opera, pari a 1.970 Meuro, e indica il 2014 quale anno di ultimazione lavori.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Messina- Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo" 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 1.970 Meuro interamente finanziati. È inoltre presente nello stesso documento tra le Opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8).

Novembre 2006

L'opera è inclusa nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e aggiornato a Novembre 2006, che stima il costo complessivo dell'opera il 1.970 Meuro interamente finanziati.

Codice Unico di Progetto

J11H02000070008

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

RFI Spa

Normativa e documentazione di riferimento

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 del 10 Giugno 2003, n. 847
 DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Siciliana del 14 Ottobre 2003
 Nota RFI 10 Marzo 2004
 PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004
 Note Regione Siciliana 3 Giugno 2004, n. 423; 14 Giugno 2004, n. 454 e 12 Luglio 2004, n. 540
 DPEF 2005-2008 – Luglio 2004
 Delibera CIPE 20 Dicembre 2004, n. 91
 Note MIT 17 Febbraio 2005, n. 75; 4 Marzo 2005, n. 130 e 15 Marzo 2005, n. 146
 Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
 Note integrative MIT Maggio 2005
 Delibera CIPE n.62/2005
 DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
 DPEF 2007-2011– Luglio 2006
 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>	1.970,000	Fonte: RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.970,000	Fonte: RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	1.970,000	Fonte: Del. CIPE 27 Maggio 2005 n.62
Note		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	458,000	Fonte: Del. CIPE 27 Maggio 2005 n.62
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	258.000	Contratto di Programma RFI 1994-2000
	28.000	1° addendum del Contratto di Programma RFI 2001-2005
	172.000	Fondi FESR (inprogrammazione di cui al PPI - Aprile 2004)
Fabbisogno residuo	1.512,000	
Note: la Delibera n. 62/2005 in merito al completamento della copertura del fabbisogno residuo, pari a 1.512 Meuro, fa presente che secondo le indicazioni del PPI di RFI Spa, edizione Aprile 2004, è a carico delle risorse stanziare dalla legge 30 Dicembre 2004 n. 311, quale ulteriore apporto al capitale sociale di RFI, e che l'impegno sarà formalizzato, in sede di stipula del 4° addendum al Contratto di Programma 2001-2005.		

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF

PP

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

N.D.

Fonte:

Previsione al 30 Aprile 2005

2014

Fonte: RFI Spa

Previsione al 30 Novembre 2006

2014

Fonte: Del. CIPE 27 Maggio 2005 n.62

Note: la delibera CIPE n. 62/2005 in merito ai tempi realizzazione dell'intervento indica 6/7 anni, tra il 2007 ed il 2013, con entrata in esercizio dell'infrastruttura nel 2014 e funzionamento a pieno regime dal 2016.

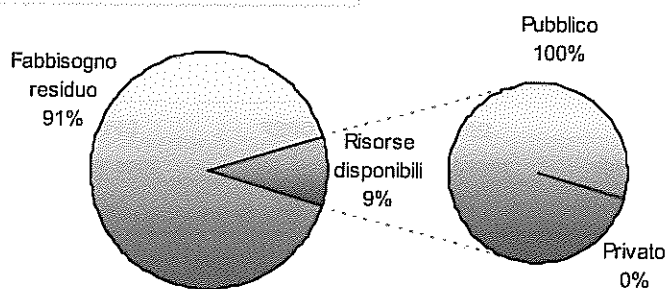
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD - EUROPA
Sistemi Stradali e Autostradali
 PROGETTO INTEGRATO
**COMPLETAMENTO CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE A12-APPIA E BRETELLA
 AUTOSTRADALE CISTERNA - VALMONTONE**
SCHEDA N. 15

Costo

Pag. 6

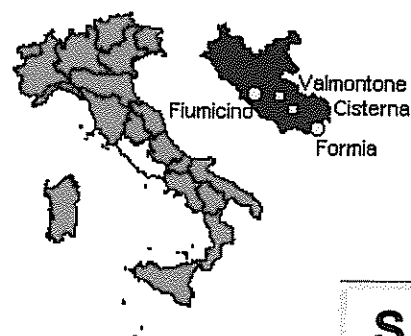
Costo al 30 Novembre 2006	3.835,202 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	0,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+ 795,332 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

Quadro finanziario



Pag. 6

Localizzazione



S

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

2010*

*Il dato si riferisce alla Bretella autostradale di collegamento Cisterna Valmontone e al 1° stralcio funzionale del Collegamento A 12 (Autostrada Roma – Fiumicino)–Terracina

DATI GENERALI

Il progetto integrato nasce dall'accorpamento di due distinti progetti:

- Collegamento A12 (Autostrada Roma–Fiumicino)–Appia (Formia)
- Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone

L'analisi di dettaglio del percorso attuativo è stata pertanto condotta anche in modo distinto per ciascuno dei due progetti.

Dati identificativi

<i>Collegamento A12 (Autostrada Roma–Fiumicino)–Appia (Formia)</i>					
<i>Tipologia</i>	<i>Intervento</i>				
	<i>Delibera</i>	<i>DPEF</i>	<i>DPEF</i>	<i>DPEF</i>	<i>DPEF</i>
	<i>121/2001</i>	<i>2003-2006</i>	<i>2004-2007</i>	<i>2005-2008</i>	<i>2006-2009</i>
<i>Codici di identificazione</i>	4/30	No	84	95	No
<i>Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone</i>					
<i>Tipologia</i>	<i>Opera</i>				
	<i>Delibera</i>	<i>DPEF</i>	<i>DPEF</i>	<i>DPEF</i>	<i>DPEF</i>
	<i>121/2001</i>	<i>2003-2006</i>	<i>2004-2007</i>	<i>2005-2008</i>	<i>2006-2009</i>
<i>Codici di identificazione</i>	4/31	No	76	87	No

Descrizione e dati storici

Il Progetto integrato "Completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale (dalla A12 a Formia) e connessa Bretella Trasversale Cisterna-Valmontone" nasce, nell'ambito del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord-Europa, dall'accorpamento di due progetti precedentemente così classificati:

Collegamento A12 (Autostrada Roma–Fiumicino)–Appia (Formia)

Opera (4/30) - Pontina-A12-Appia: adeguamento della tratta della SS 148 Pontina fino al raccordo con la SS Appia come completamento del corridoio tirrenico meridionale; **Intervento** – Corridoio Tirrenico Meridionale: Collegamento A12 (Autostrada Roma–Fiumicino)–Appia (Formia); Sottointerventi: Collegamento A12 (Autostrada Roma-Fiumicino) - Terracina: 1° stralcio funzionale; collegamento Terracina Formia.

Complessivamente l'intervento ha uno sviluppo di circa 132 Km e si compone della tratta romana (circa 20 Km), della tratta pontina (circa 72 Km) e della tratta di attraversamento del sistema montuoso-collinare dei Monti Aurunci e Ausoni e si suddivide in due sottointerventi rispettivamente di 95 km (collegamento A12-Terracina, 1° stralcio funzionale) e di 37 Km (collegamento Terracina-Formia).

Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone

Opera (4/31) - Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone (con svincolo su A2, SS Appia e SS 148). Il collegamento è costituito da un asse principale di circa 34 Km, denominato "Asse Casilina" (asse 1) e da un asse complementare di 9 Km, denominato "Raccordo Valmontone" (asse 2).

Dicembre 2001

I progetti sono inseriti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo. Il collegamento "Pontina-A12-Appia" ha una previsione di costo di 1.136,205 Meuro, riferito alla Pedemontana di Formia ed al Corridoio Tirrenico Meridionale. Per il collegamento "Cisterna-Valmontone" la previsione di costo è di 309,874 Meuro.

Marzo 2002

Le opere sono comprese nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lazio del 20.03.2002.

Novembre 2002

La Regione Lazio, in qualità di soggetto aggiudicatore, presenta al MIT e alle altre Amministrazioni interessate il progetto preliminare della Bretella Cisterna-Valmontone (nota del 20 Novembre 2002).

Luglio 2003

I progetti risultano individuati nel DPEF 2004-2007 tra le opere potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

Novembre 2003

La Regione Lazio, in qualità di soggetto aggiudicatore, trasmette al MIT e agli altri soggetti interessati il progetto preliminare del collegamento A 12-Appia (nota del 28 Novembre).

Dicembre 2003 – Aprile 2004

A seguito degli esiti della consultazione dei Comuni interessati e di osservazioni in sede di istruttoria VIA, i progetti A12-Appia e Bretella Cisterna - Valmontone vengono riformulati e sono reiterate tutte le procedure previste.

Maggio 2004

Il Ministero dell'Ambiente, con note 26 e 27 Maggio, esprime parere favorevole sui progetti, con prescrizioni e raccomandazioni, sulla base della valutazione della Commissione Speciale VIA.

Giugno 2004

Il Presidente della Regione Lazio esprime parere favorevole con prescrizioni (nota n. 232437 del 4 Giugno).

Il MIT presenta due distinte relazioni istruttorie per i progetti ed un piano economico-finanziario congiunto che prevede un costo complessivo pari a 3.218 Meuro e individua la possibilità di una parziale copertura del costo di costruzione con il flusso dei ricavi ed un fabbisogno residuo a carico della Legge Obiettivo di 1.287,000 Meuro, pari al 40% del costo complessivo. Per quanto riguarda il collegamento A 12-Appia ritiene non accoglibile il tracciato proposto e propone quindi di approvare il progetto preliminare limitatamente al 1° stralcio funzionale, ovvero alla tratta relativa all'allaccio alla A12, modificato, e lo svincolo di Sabaudia-Terracina per complessivi 88 Km ai quali si prevede di aggiungere ulteriori 7 Km per consentire l'allaccio diretto alla A12 senza interferenze con l'autostrada Roma-Fiumicino. Il costo del 1° stralcio è quantificato in 1.545,000 Meuro oltre a 309,000 Meuro di IVA. Il MIT propone di attribuire all'opera 600,000 Meuro al netto dell'IVA.

Luglio 2004

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali si esprime favorevolmente sui due progetti e chiede che i progetti definitivi vengano sottoposti alla Soprintendenza del Lazio. Il MIT, nella relazione del Luglio 2004, ridimensiona la proposta di contributo statale in 259,560 Meuro, evidenziando che si tratta di un importo determinato provvisoriamente e rimanda l'elaborazione del piano economico-finanziario alla presentazione del progetto definitivo.

Il DPEF 2005-2008 ripropone i due progetti singolarmente e colloca la "Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone" tra le opere stradali del Corridoio n° 1 - Asse Nord Sud Berlino-Palermo.

Settembre 2004

Il CIPE (Del. 50 del 29 Settembre 2004) prende atto del Progetto Integrato, per un costo complessivo stimato di 3.218,000 Meuro al netto dell'IVA (3.835,202 al lordo dell'IVA), risultante dalla somma del costo dei due progetti.

Per entrambi è prevista la parziale copertura finanziaria con l'applicazione di pedaggi, mentre il fabbisogno residuo di 1.287,000 Meuro (40%) è posto a carico della Legge Obiettivo. In particolare, per quanto riguarda il Completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale - 1° stralcio funzionale il cui costo è valutato in 1.854,000 Meuro IVA inclusa, viene assegnato alla Regione Lazio un contributo di 259,560 Meuro, imputato sull'Art.13 della Legge n.166/2002 a decorrere dal 2006. Il progetto preliminare risulta approvato e l'entrata in esercizio è prevista per il 2010. Nella stessa seduta viene approvato il progetto preliminare della "Bretella trasversale Cisterna-Valmontone" e alla Regione Lazio è assegnato un primo contributo di 100,000 Meuro, da imputare per 68,477 Meuro sul quarto limite di impegno quindicennale previsto dall'Art.13 della Legge n.166/2002 per l'anno 2005 e per 31,523 Meuro sul quinto limite di impegno per l'anno 2006. Il costo dell'opera è quantificato in 741,632 Meuro al lordo di IVA e l'ultimazione dei lavori è prevista per il 2010. La Regione Lazio presenterà con il progetto definitivo un piano economico-finanziario complessivo che permetta di ridefinire l'entità del contributo statale, nel limite massimo del 40% del costo totale.

Luglio 2005

Il MIT nell'ultimo elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005" considera il Completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale - 1° stralcio funzionale (1.854 Meuro) interamente finanziato e la Bretella autostradale Cisterna-Valmontone (741 Meuro secondo il CIPE) finanziata per il 76% (quota riferita a un costo pari a 641 Meuro, così come indicato dal MIT). Il costo del 1° stralcio del Corridoio Tirrenico Meridionale secondo quanto indicato dal MIT risulta finanziato per 1.594,4 Meuro con risorse private e per 259,56 Meuro con risorse di cui all'art. 13 della Legge 166/2002, mentre quello della Bretella (641 Meuro) risulta finanziato per 384,6 Meuro da risorse private e 100 Meuro con risorse di cui all'art. 13.

Il DPEF 2006-2009 ripropone gli interventi singolarmente. Per quanto riguarda la "Pontina - A12 - Appia" indica un costo pari a 1.854 Meuro di cui 260 disponibili, il 2010 quale anno di completamento lavori e il progetto definitivo dello stralcio in istruttoria in merito allo stato di avanzamento lavori. Per quanto riguarda invece la "Cisterna-Valmontone - Bretella autostradale" indica un costo pari a 742 Meuro, di cui 100 disponibili, il 2010 quale anno di completamento lavori e il progetto definitivo dello stralcio in istruttoria in merito allo stato di avanzamento lavori.

Luglio 2006

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 i due interventi sono proposti singolarmente. L'intervento "Corridoio tirrenico meridionale-Collegamento A12-Appia (Formia) (1° stralcio)" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.854 Meuro di cui 259,56 ammessi al finanziamento per il 2005-2006 (all.4). La "Cisterna-Valmontone - Bretella autostradale" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 641 Meuro di cui 100 ammessi al finanziamento per il 2005-2006 (All.4). Quest'ultima è inoltre presente

nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All.8) e tra quelle "realizzabili entro il 2011" (All.9).

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del Ministero delle infrastrutture, aggiornato a Novembre 2006, indica che la Regione Lazio il 23.2.2006 ha presentato il progetto definitivo del 1° lotto – 1° stralcio, che comprende le tratte: Tor de Cenci–Latina (Borgo Piave), con un'estesa complessiva di km 55 ed un costo di 1.393,2 Meuro; Bretella Cisterna–Valmontone, con un'estesa di km 33 ed un costo di 687 Meuro.

Codice Unico di Progetto

F31B01000210008 Collegamento A12 – Appia
F31B04000310008 Bretella Cisterna - Valmontone

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

Regione Lazio

Normativa e documentazione di riferimento

Legge 21 Dicembre 2001, n. 433
Delibera CIPE n. 121/2001
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lazio del 20 Marzo 2002
Legge 1 Agosto 2002, n.166
D.Lgs. 20 Agosto 2002, n. 190
Nota Regione Lazio del 20 Novembre 2002
DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
Nota Regione Lazio del 28 Novembre 2003
Note Ministero Ambiente del 26 e 27 Maggio 2004
Nota Presidente Regione Lazio n. 232437 del 4 Giugno 2004
Nota MIT – Giugno 2004
DPEF 2005-2008 – Luglio 2004
Delibera CIPE n. 50 del 29 Settembre 2004
Relazione STM del 30/12/2004
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
Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

**Collegamento A12 (Autostrada
Roma- Fiumicino) – Appia (Formia)**

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.730,000	Fonte: Regione Lazio
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	3.093,570	Fonte: Del. CIPE 50 del 29.09.2004
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	3.093,570	Fonte: Del. CIPE 50 del 29.09.2004
Note		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	259,560	Fonte: Del. CIPE 50 del 29.09.2004
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	259,560	<i>Art. 13 L. 166/2002</i>
Fabbisogno residuo	2.834,010	
Note: Le risorse disponibili sono destinate alla realizzazione del 1° stralcio funzionale del Collegamento Tirrenico Meridionale del costo complessivo pari a 1.854 Meuro, che il MIT, nell'elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005", considera interamente finanziato con risorse private (1.594,4 Meuro) e risorse pubbliche (259,56 Meuro).		

**Bretella autostradale di collegamento Cisterna Valmontone
(con svincolo su A2, SS Appia e SS 148)**

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	309,870	Fonte: Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	309,870	Fonte: Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	741,632	Fonte: Del. CIPE 50 del 29.09.2004
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	741,632	Fonte: Del. CIPE 50 del 29.09.2004
<i>Note: Il MIT, nell'elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005" indica un costo pari a 641 Meuro</i>		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili</i>	100,000	Fonte: Del. CIPE 50 del 29.09.2004
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	100,000	Art.13 L.166/2002
<i>Fabbisogno residuo</i>	641,632	
<i>Note: Il MIT nell'elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005" considera la Bretella autostradale Cisterna-Valmontone finanziata per il 76% (quota riferita a un costo pari a 641 Meuro), con risorse private (384,6 Meuro) e risorse pubbliche (100 Meuro).</i>		

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF

PP

PD

PE

Note: i progetti preliminari delle due opere sono stati approvati dal CIPE in data 29.09.2004.

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

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture, si rileva che la Regione Lazio il 23.2.2006 ha presentato il progetto definitivo del 1° lotto – 1° stralcio che comprende le tratte: Tor de Cenci – Latina (Borgo Piave), con un'estesa complessiva di km 55 circa ed un costo di 1.393,20 Meuro; Bretella Cisterna – Valmontone, con un'estesa di km 33 ed un costo di 687 Meuro.

Affidamento lavori

Data bando

Forma contrattuale

Tempi di esecuzione

Data aggiudicazione

Soggetto aggiudicatore

Aggiudicatario

Note

Esecuzione

In corso

Concluse

Stato di avanzamento (%):

Note

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004 2006 **Fonte:** Intesa Generale Quadro - Marzo 2002*

Previsione al 30 Aprile 2005 2010 **Fonte:** Del. CIPE 50 del 29.09.2004**

Previsione al 30 Novembre 2006 2010 **Fonte:** DPEF 2006-2009**

* Il dato si riferisce alla sola Bretella autostradale di collegamento Cisterna Valmontone

** Il dato si riferisce alla Bretella autostradale di collegamento Cisterna Valmontone e al 1° stralcio funzionale del Collegamento A 12 (Autostrada Roma – Fiumicino)–Terracina.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA

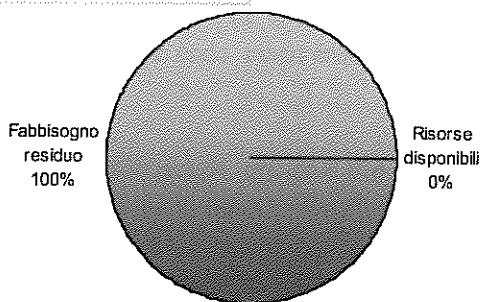
Sistemi Stradali ed Autostradali

A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento

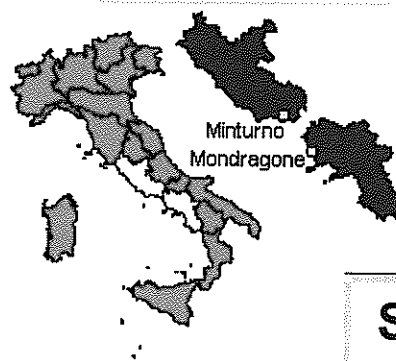
S.S. 7 QUATER DOMIZIANA**LAVORI DI AMMODERNAMENTO ALLA SEZIONE TIPO A NEL TRATTO TRA IL
KM 0+000 E IL KM 27+000, COMPRESA LA VARIANTE DI MONDRAGONE****SCHEDA N. 16****Costo**

Pag.5

Costo al 30 Novembre 2006	1.101,520 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+531,580 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+383,810 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D. 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

2010

DATI GENERALI**Dati identificativi**

Tipologia	Sottointervento				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	4/32	No	71	77	No

Descrizione e dati storici

L'intervento di adeguamento della S.S. 7 Quater alla sezione di tipo A - autostrada in ambito extraurbano - è finalizzato a migliorare il collegamento tra le zone costiere del litorale domitiano e la grande viabilità della Regione Campania e del Basso Lazio. Il nuovo asse ha uno sviluppo complessivo di circa 33,5 km ed è costituito da una sede stradale a doppia carreggiata, con corsie di marcia di 3.75 m e di emergenza di 3.00 m e con spartitraffico centrale di 4.0 m, per complessivi 25 m. Le principali opere sono costituite da due gallerie naturali, otto viadotti e otto svincoli.

Dicembre 2001

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione, sottoscritta il 18 dicembre. Nella Delibera CIPE n. 121/2001 l'intervento "SS 7 Quater Domitiana – Lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il Km 0+000 ed il Km 27+000, compresa la variante di Mondragone" è inserito nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico nord Europa - Sistemi stradali ed autostradali - A1 (Capua) Domiziana ed adeguamento".

Giugno 2003

L'ANAS S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, in data 4 Giugno 2003 trasmette il progetto preliminare dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale, al MIT nonché alle Amministrazioni ed Enti interessati ed ai gestori di opere interferenti.

Luglio 2003

Nel DPEF 2004-2007, l'opera "A 1 (Capua) Domiziana e adeguamento" figura nell'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 classifica l'opera "A 1 (Capua) Domiziana e adeguamento" tra quelle riproposte già presenti nel DPEF 2004-2007, e colloca l'intervento "SS 7 Quater Domitiana – Lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il Km 0+000 ed il Km 27+000, compresa la variante di Mondragone" nel Corridoio 1, Asse Nord Sud Berlino Palermo (Tabella 8) e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2010. Lo stesso documento, in merito al costo dell'intervento, indica 82 Meuro quale ammontare degli investimenti autorizzati ad oggi e 487,95 Meuro le esigenze per la fruibilità dell'opera.

Agosto 2004

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 23 agosto 2004 n. GAB/2004/7940/B05, esprime parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare.

Marzo 2005

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 22 Marzo 2005 n. 2751/2005, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "SS 7 Quater Domitiana – Lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il Km 0+000 ed il Km 27+000, compresa la variante di Mondragone" del costo di 1.049 Meuro, tra quelli in fase istruttoria. Lo stesso documento, in merito alle risorse, indica in 82 Meuro le disponibilità e in 967 Meuro il fabbisogno.

Dicembre 2005

La Giunta regionale campana esprime parere favorevole con prescrizioni (delibera 6.12.2005, n. 1808).

Il MIT, con nota 15 Dicembre 2005 n. 611, trasmette al CIPE la relazione istruttoria relativa alla "SS 7 quater Domitiana: lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone", chiedendo un finanziamento di 80 Meuro.

Marzo 2006

Il CIPE, con delibera 29 Marzo 2006 n.97, approva il progetto preliminare e quantifica il costo dell'intervento in 1.049.067.108,96 euro, costo che viene incrementato di una quota pari al 5% per la realizzazione di interventi di compensazione ambientale e socioeconomica, da definire e concordare con i Comuni interessati. Il costo complessivo dell'opera è quindi di 1.101.520.463 euro. Viene inoltre assegnato un contributo di 9,834 milioni di euro, per quindici anni a valere sui fondi recati dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 con decorrenza 2007, contributo suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 110 milioni di euro da destinare alla realizzazione di uno stralcio. L'assegnazione verrà compensata con un minor contributo ad altro intervento nella stessa Regione. L'assegnazione definitiva sarà disposta a seguito della presentazione del progetto definitivo di uno stralcio funzionale dell'opera che risulti coerente con il contributo e con le eventuali ulteriori disponibilità destinate all'opera.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "SS 7 Quater Domitiana: tratta Garigliano – Castelvolturno, compresa la variante di Mondragone" 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 1.049,05 Meuro e un fabbisogno residuo di 939,05 Meuro ottenuto escludendo dal costo complessivo il contributo di 110 Meuro assegnato con Delibera CIPE 97/2006.

Novembre 2006

Nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture, aggiornato a Novembre 2006, si legge che *"Il 30 maggio 2003 l'ANAS ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture ed agli Enti competenti il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale. A seguito dell'istruttoria condotta dalla Commissione VIA, sono state richieste integrazioni progettuali relative allo studio di una soluzione alternativa di tracciato per bypassare ad est l'abitato di Cellole. Tali integrazioni hanno determinato la lievitazione dei costi stimati per la realizzazione dell'intervento, passati da ME 570,00 a ME 1.101,52. Nell'ambito dello Studio di prefattibilità tecnica ed economico-finanziaria inerente il completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale (CTM), per la tratta da Formia a Pozzuoli, è stata valutata anche l'ipotesi di pedaggiamento, che conduce alla completa copertura dei costi di gestione e alla copertura dei costi d'investimento per una quota pari a circa il 20%".*

Dicembre 2006

Il CIPE, nella seduta del 22 Dicembre 2006, disimpegna le risorse, pari a 110 Meuro in termini di volume di investimento, programmaticamente assegnate all'opera con la delibera n. 97/2006.

Codice Unico di Progetto

F62C05000030001

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

ANAS Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Campania del 18 Dicembre 2001
Legge 21 Dicembre 2001, n. 443
Delibera CIPE n. 121/2001
Legge 1 Agosto 2002, n.166
D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
Nota ANAS 4 Giugno 2003
DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
DPEF 2005-2008 – Luglio 2004
Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
Delibera di Giunta della Regione Campania del 6 Dicembre 2005, n 1808
Nota MIT 15 Dicembre 2005, n. 611
Delibera CIPE n. 97/2006
DPEF 2007-2011 – Luglio 2006
Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006
Seduta CIPE del 22 Dicembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	717,710	Fonte: Anas Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	569,94	Fonte: DPEF 2005-2008
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	1.101,520	Fonte: Del. CIPE 29 Marzo 2006, n.97

Note

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 29 marzo 2006, n.97, Seduta CIPE del 22 Dicembre 2006
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	0.000	

Fabbisogno residuo 1.101,520

Note: il CIPE nella seduta del 22 Dicembre 2006 disimpegna le risorse, pari a 110 Meuro in termini di volume di investimento, programmaticamente assegnate all'opera con delibera n. 97.

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	N.D.	Fonte:
Previsione al 30 Aprile 2005	2010	Fonte: DPEF 2005-2008
Previsione al 30 Novembre 2006	2010	Fonte: DPEF 2005-2008

Note