

Nella seduta del 22 dicembre 2006 il CIPE ha dato avvio alle procedure per la revisione, in accordo con la Regione Veneto e gli altri soggetti interessati, delle modalità di realizzazione e gestione dell'opera, garantendo nel frattempo la continuità dei lavori.

Opere complementari ai Passante di Mestre

Si tratta di un complesso di interventi di viabilità di secondo livello funzionali sia al Passante di Mestre che alla soluzione di problemi viabilistici dei comuni interessati dall'infrastruttura principale. Gli interventi, inseriti in Legge Obiettivo e finanziati per 106 M€, di cui 81 M€ dal bilancio regionale e 25 M€ dal bilancio dello Stato, sono in fase di avanzata progettazione.

E45-E55 Romea: tratta stradale Orte-Mestre

Si tratta della strada a scorrimento veloce che si sviluppa sull'attuale tracciato della E45, secondo il percorso Civitavecchia-Orte-Perugia-Ferri per collegarsi con Ravenna e, infine, con Mestre.

Il costo dell'intera opera, da Orte a Mestre, è stato stimato inizialmente in 10,7 Miliardi di Euro, comprensivi degli interventi sul nodo di Perugia. In relazione alla proposta presentata dal promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale tra Orte e Mestre l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse con Delibera del 9/12/2003.

E' in corso di valutazione la verifica dei costi nonché la definizione della quota di capitale privato reperibile per il finanziamento dell'opera. Si sta procedendo altresì a definire le modalità realizzative dell'opera, con possibilità di suddividere il tracciato in lotti funzionali, con verifiche anche sotto il profilo procedurale.

SS. 52 Carnica

Adeguamento in sede in Comune di Lorenzago– livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,000

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 14 Della Venezia Giulia

- Variante di San Donà di Piave 3° lotto – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 12,880

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Portogruaro: 4° Lotto 1° Stralcio - Tronco B – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 29,385

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante alla SS.14 in localita' Campalto e Tesserà – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 15,56

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Portogruaro: 4° Lotto - 2° stralcio – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 32,214

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 47 della Valsugana

Opere di connessione alla variante di Bassano del Grappa”– livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 26,201

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 12 dell'Abetone e del Brennero

- Miglioramento della viabilità di attraversamento del centro abitato di Buttapietra – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,76

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 16 Adriatica

- Lavori di costruzione di una bretella di collegamento tra la SS. 16 "Adriatica" e la SR.. 6 "Eridania Occidentale" (Variante di Santa Maria di Occhiobello -RO). – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 13,895

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Prolungamento della circonvallazione ovest di Montegrotto con nuovo innesto sulla SS.16 – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 21,612

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Costruzione di un nuovo ponte sul fiume Adige e collegamento alla A13 tra le province di Padova e Rovigo. –livello di progettazione Preliminare – Costo 39,939 M€

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 50 del Grappa e del Passo Rolle

- Variante di Feltre (Anzu' - Busche) 2° lotto – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 34,5

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.51 di Alemagna

- Variante di Zuel – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 9,2

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Longarone – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 51,99

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Vittorio Veneto (tangenziale est) collegamento La Sega-ospedale. – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 86,884

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**AV/AC Torino – Milano – Venezia – Trieste**

L'asse AV/AC Torino – Milano – Venezia – Trieste è considerata elemento portante della rete ferroviaria italiana dal Piano generale dei trasporti e della logistica. La suddetta linea costituisce parte integrante della direttrice Lione – Torino – Milano – Verona – Padova - Venezia – Trieste – Divaccia – Lubiana – Budapest e si inserisce così nella rete transeuropea ad alta velocità in costruzione, ponendosi quale componente fondamentale per lo sviluppo del Corridoio 5 di congiunzione lungo l'asse Est – Ovest ed assolvendo ad un ruolo di raccordo dei collegamenti ferroviari con i Paesi confinanti attraverso i valichi alpini.

Con riferimento alla regione Veneto, devono considerarsi prioritari i seguenti interventi:

- **La Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona** si sviluppa in stretto affiancamento con le infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti ed in corso di progettazione, con un percorso di circa 112 km ed attraversando il territorio di 31 comuni lombardi e 4 veneti.

Il progetto preliminare dell'intervento è stato approvato dal CIPE, con prescrizioni, il 5 dicembre 2003.

Con DL n. 7/2007 è stata revocata la concessione a TAV e quindi al General Contractor affidatario. In relazione a tale revoca la realizzazione dell'opera è prevista mediante l'affidamento a gara di appalto integrato per fasi funzionali.

- 1° fase – Tratta Treviglio – Brescia, interconnessione di Brescia Ovest e relativa sistemazione del nodo di Brescia del costo di 2.000 M€.

L'intervento è inserito tra le "opere prioritarie da avviare" nel Contratto di programma RFI 2007 – 2011. Nell'arco di piano sono inclusi 175 M€ di oneri accessori per affiancamento alla strada BreBeMi;

- 2° fase – Tratta Brescia – Verona del costo di 2.800 M€,

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

- rete **AC/AV Nodo di Verona**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo per un costo stimato di M€ 657,00 interamente da reperire. La progettazione è in fase preliminare.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

- rete **AV/AC Venezia – Trieste**. Il tracciato si sviluppa per un lunghezza di 150 km e si articola in due tratte:
 - o per la tratta Venezia-Ronchi è disponibile il progetto preliminare, che attualmente è alla consultazione degli enti locali e attende il parere regionale sulla localizzazione delle opere. Il costo stimato è pari a 4.200 M€, dei quali 4.193,6 M€ risultano da reperire.
 - o relativamente alla tratta Ronchi-Trieste è disponibile il progetto preliminare, che ha ottenuto la localizzazione delle opere da parte della Regione. Il costo stimato è di 1.929 M€, dei quali 1.887 M€ risultano da reperire.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

- rete **AV/AC Verona - Padova**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.94 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 5.130. Il fabbisogno da reperire è di M€ 5.029 e la progettazione è in fase definitiva.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Sistemazione del nodo di Venezia Mestre

Il progetto comprende il potenziamento infrastrutturale e tecnologico finalizzato ad aumentare la capacità di trasporto delle linee e delle stazioni, nonché a gestire lo sviluppo del traffico ferroviario, di lunga percorrenza e del Servizio ferroviario metropolitano regionale.

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 106,58. Le risorse assegnate sono pari a M€ 96,58. La copertura del fabbisogno finanziario residuo di M€ 10 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Raddoppio Bologna – Verona

Il progetto prevede la realizzazione di tratte di raddoppio per complessivi 114 km che completano l'intervento sulla linea Bologna-Verona.

Il nuovo tratto a doppio binario in territorio veneto, fra Roncanova di Gazzo Veronese e Bogara è esteso circa 5 km,

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 892,32, interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento tecnologico Bologna – Verona – Brennero

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 273,77 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 7,87, proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.

(Queste prime tre fasi hanno un costo di 2.500 M€ interamente da reperire)

- la circonvallazione di Trento con un costo di 1.300 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento del nodo di Verona

Il progetto comprende il potenziamento infrastrutturale e tecnologico alla stazione di Porta Nuova, al bivio S.Lucia, al bivio Fenilone, a Sommacampagna, a Dossobuono e sulle linee di innesto con la stazione.

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 55,39. Le risorse assegnate sono pari a M€ 51,39. La copertura del fabbisogno

finanziario residuo di M€ 4 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Quadruplicamento Padova – Mestre

Il progetto prevede il quadruplicamento della tratta Padova - Mestre, in affiancamento alla linea storica, per uno sviluppo di circa 24,5 km, la realizzazione dell'interconnessione con la linea storica in stazione di Dolo, nonché la costruzione della galleria artificiale di Maerne per sottopassare la variante della linea Mestre – Trento. Nel progetto è inclusa, inoltre, la realizzazione di un nuovo apparato di sicurezza nelle stazioni di Dolo, di Mestre e di Padova, nonché un potenziamento del sistema di distanziamento automatico dei treni sulla tratta Padova –Mestre.

I lavori sono in avanzata fase di realizzazione; il pre-esercizio della nuova infrastruttura è previsto per la fine del 2006, l'attivazione all'esercizio commerciale nella primavera del 2007.

Il costo totale del progetto è di circa 467 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Nuovo terminal container a Padova Interporto

Il Progetto si articola nei seguenti interventi:

- realizzazione di un binario di incrocio fra Padova C.le e Padova Interporto e modifica alla radice di Padova C.le per l'inserimento del nuovo binario
- modifica delle radici del fascio base dell'Interporto di Padova
- realizzazione di un impianto di manutenzione corrente carri/locomotori, di nuovi binari di supporto/stazionamento ed elettrificazione del fascio antistante l'impianto.

Nell'ambito del Progetto è previsto anche lo sviluppo della progettazione del collegamento dell'Interporto con la linea Bologna-Padova. Nel 2005 è stato attivato il binario di incrocio, le restanti attività sono in fase realizzativa, l'attivazione delle opere è prevista, per fasi funzionali entro il 2007. Il costo complessivo delle opere, in programmazione RFI, ammonta a 20,66 M€,

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Ampliamento Terminal Verona Quadrante Europa

Il Progetto comprende interventi per il potenziamento dell'attuale infrastruttura intermodale mediante la realizzazione di un nuovo Terminal ferroviario intermodale, in adiacenza a quello esistente, denominato "terzo modulo terminal"

La sede del nuovo Terminal, che include quella dei 5 binari a servizio dello stesso, sarà eseguita a cura ed a spese del Consorzio ZAI, assieme all'attrezzaggio con gru a ponte.

Gli interventi di competenza di RFI consistono nell'attrezzaggio dei 5 binari del "terzo modulo terminal" e nell'ampliamento del fascio arrivi/partenze dello scalo di Verona Quadrante Europa, sul lato sud, con 6 nuovi binari tronchi affusati alla radice, lato Terminal, del fascio stesso, nell'adeguamento dell'armamento, TE ed IS della radice lato Terminal, nonché nell'ampliamento del fabbricato della stazione di "Verona QE" per permettere la collocazione degli apparati relativi alla centralizzazione completa della radice lato Terminal.

Il costo degli interventi di competenza di RFI ammonta a circa 10 M€.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Costruzione capannone Venezia Mestre

La costruzione del capannone di Mestre sarà realizzata nell'area dell'Officina Manutenzione Rotabili (OMR), contribuendo così alla trasformazione dell'attuale OMR in Impianto Formazione Treno (IFT). La nuova struttura sarà composta da un capannone di copertura di binari su colonnine, di cui 2 di lunghezza di 460 m e due di 380 m. Il Progetto è in fase realizzativa e si prevede di attivare l'opera nel 2007. Il costo complessivo del progetto, in programmazione RFI, ammonta a circa 10 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento infrastrutturale/tecnologico VE-UD-Tarvisio escluso posto centrale

Il Progetto ha comportato il raddoppio della linea Udine-Tarvisio-Confini di Stato e la realizzazione del Sistema Comando e Controllo della circolazione sulla tratta Venezia - Udine-Tarvisio, Tarvisio, comprensivo degli Apparati di Sicurezza negli impianti di Conegliano, Sacile, Codroipo e Basiliano del potenziamento degli impianti di stanziamento sulla tratta Treviso-Udine.

Le opere, del costo totale di 166 M€, sono state tutte attivate, rimangono da concludere, entro il corrente anno, lavori di completamento agli impianti di sicurezza di linea e di stazione.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Altri interventi inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Realizzazione variante in Galleria di Monte Zucco: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 28 M€.

Interventi Tecnologici Milano-Venezia: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione , è di 47 M€ .

HUB AEROPORTUALI

Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia

Gli obiettivi dell'intervento si sintetizzano nel collegamento, con un raccordo ferroviario rapido ed efficace, del centro storico della città di Venezia con l'aeroporto "Marco Polo", terzo aeroporto italiano per numero di voli e passeggeri, nonché nella integrazione del nuovo collegamento nell'ambito del sistema ferroviario metropolitano regionale (S.F.M.R.) al fine di consentire l'accesso al principale scalo aereo del Veneto da tutti i bacini di traffico serviti dal S.F.M.R. Il progetto è predisposto in modo da risultare compatibile con il tracciato della AV/AC Venezia – Trieste, in adiacenza all'aeroporto veneziano.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 69 del 27 maggio 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di M€ 224, con risorse da reperire pari a 223 M€.

Il soggetto aggiudicatore è RFI e la progettazione è in fase definitiva.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona

L'obiettivo dell'intervento è di consentire un rapido collegamento tra il centro di Verona e l'aeroporto "Valerio Catullo".

Il progetto prevede una variante alla linea Modena – Verona, di circa 4,5 km a cavallo della stazione di Dossobuono, il completamento del raddoppio fra Verona e Villafranca, dell'estesa di 5 km, nonché la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'abitato di Dossobuono e dell'aeroporto.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo per un costo stimato di 90,40 M€ con risorse assegnate di 1,00 M€ e un fabbisogno residuo di 89,40 M€. La progettazione è a livello preliminare.

Terminal ferroviario di Isola della Scala

L'intervento è funzionale al sistema logistico veneto ed è inserito fra i collegamenti ferroviari con gli hub aeroportuali di Verona e Venezia.

Posto a sud dell'abitato di Isola della Scala ed in affiancamento alla linea ferroviaria Verona – Bologna, il Terminal è specializzato per il trasporto combinato, non accompagnato, di semirimorchi, casse mobili, container. Le opere consistono in linee

ferroviarie di accesso al terminal intermodale, in capannoni industriali per la manutenzione dei locomotori e dei carri ferroviari, in edifici ed in aree attrezzate per i servizi di supporto.

Per la realizzazione del Terminal è stata posta in essere la procedura di ricerca del promotore, ai sensi dell'art.37 bis della legge n.109/1994, previo avviso pubblicato nell'agosto 2004.

Il soggetto aggiudicatore è la regione Veneto ed il valore delle opere da realizzare è stimato in 100 M€.

HUB PORTUALI

Collegamenti con il porto di Venezia

Si tratta di un complesso di interventi di viabilità atti a migliorare l'accesso al porto di Venezia. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, comporta a livello di progettazione preliminare un investimento di 400,00 M€.

Porto di Venezia

Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è previsto, per il bacino del Molo A, un intervento di rafforzamento delle banchine Veneto. Friuli e Cadore con escavo alla quota di 12 m. (I° Lotto) per un costo di 20 M€.

SISTEMI URBANI

Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto – II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Antino/Portogruaro, Padova/Monselice

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale che interessa l'area centrale del Veneto, consente di cambiare le modalità di trasporto pubblico in Veneto per trasferire almeno il 13% dell'attuale mobilità su gomma.

La seconda fase del progetto, inserito in Legge Obiettivo, riguarda le tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Antino/Portogruaro, Padova/Monselice e presenta un costo stimato di M€ 140,00 di cui M€ 56,00 stanziati dalla regione, per un fabbisogno residuo di M€ 84,00. La progettazione è in fase definitiva.

Sublagunare di Venezia

Si tratta di un intervento fondamentale per la mobilità di Venezia. L'opera consiste in un sistema di collegamento tra l'aeroporto ed il centro storico che consentirebbe di sostituire un numero notevole di linee urbane con beneficio per il contenimento del moto ondoso. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo con delibera del CIPE n.130 del 6 aprile 2006 con un costo di 290 M€, è oggetto di una finanza di progetto attivata dal comune di Venezia per un importo complessivo di 650 M€.

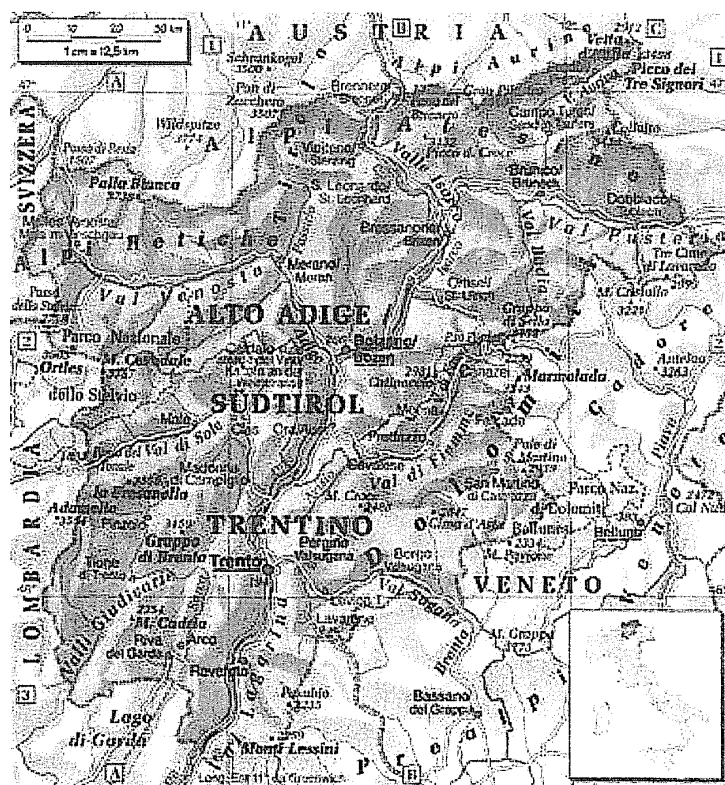
SCHEMI IDRICI***MOSAV – Modello strutturale degli acquedotti del Veneto***

Si tratta di un complesso di interventi, inseriti in Legge Obiettivo, di carattere acquedottistico indispensabile per l'alimentazione idrica del Veneto meridionale che soffre di notevoli problemi di rifornimento di acqua potabile. Gli interventi, per un importo complessivo di 710 M€ sono interamente finanziati o direttamente dalla regione o tramite interventi di finanza di progetto.

3. PROVINCE AUTONOME

PAGINA BIANCA

PRIORITY INFRASTRUCTURAL IN THE REGIONS PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO



SISTEMI FERROVIARI

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di base del Brennero

Sulla base di un accordo tra Italia ed Austria, si è dato avvio al nuovo asse ferroviario del Brennero ed, in particolare, alla realizzazione del tunnel ferroviario di base, per il quale è stato stimato un costo complessivo 4.500 M€, di cui 2.550 M€ per la tratta italiana. Parte del finanziamento sarà a carico dell'Unione Europea.

Con delibera n.89 del 20 dicembre 2004 il CIPE approva il progetto preliminare dell'intervento ed assegna un contributo di 45 M€ (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.

Il finanziamento di ulteriori 215 M€ è proposto a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Al finanziamento della Galleria di base e delle opere adduttive concorrono i proventi tariffari all'uopo accantonati dalla Concessionaria "Autostrada del Brennero s.p.a." (in scadenza al 30 aprile 2014), nonché i fondi derivanti dalla gara da bandire per l'affidamento della Concessione autostradale fino al 2045. Si prevede di poter reperire, complessivamente, circa 2.050 M€, di cui 550 M€ dagli accantonamenti della "Autostrada del Brennero s.p.a." e 1.500 M€ a seguito dell'aggiudicazione della gara.

La sua realizzazione avverrà tramite una società europea BBT, alla quale parteciperà una società per azioni di diritto italiano TFB.

Tra le "Opere in corso" del Contratto di programma RFI 2007 – 2011 è inserito il completamento della progettazione definitiva e la realizzazione dei cunicoli pilota del Nuovo valico del Brennero con disponibilità finanziaria pari a 260 M€.

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.

(Queste prime tre fasi hanno un costo di 2.500 M€ interamente da reperire)

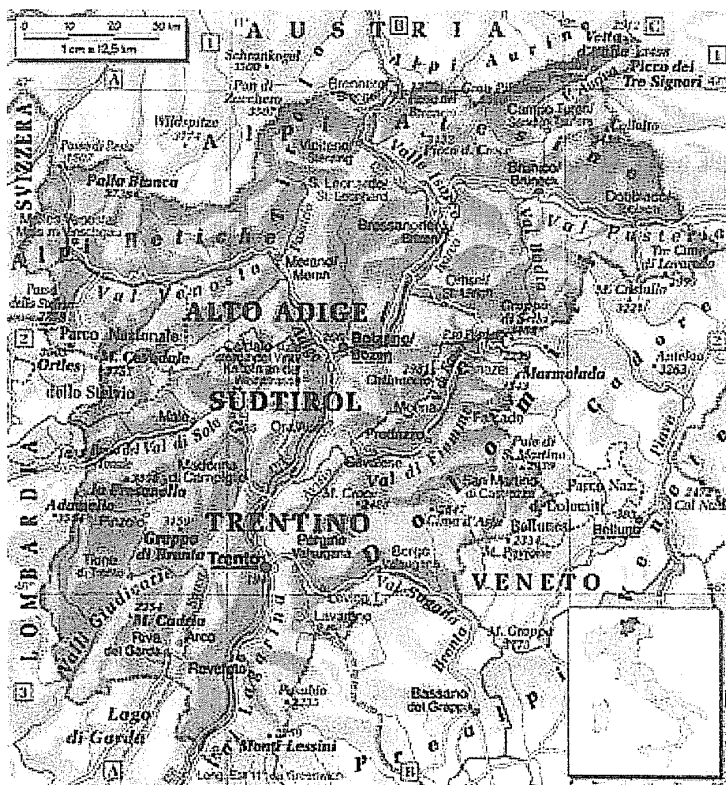
- la circonvallazione di Trento con un costo di 1.300 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Ferrovia della Pusteria

La realizzazione del raccordo sud della linea Lienz (Austria) – Brunico – Fortezza con la ferrovia del Brennero consente di migliorare il trasporto pubblico locale, evitando l'inversione della marcia dei convogli diretti a sud, nella stazione di Fortezza. Il costo dell'opera è stimato in 10 M€.

PRIORITY INFRASTRUCTURAL IN THE REGIONS PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



SISTEMI FERROVIARI

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.

(Queste prime tre fasi hanno un costo di 2.500 M€ interamente da reperire)

- la circonvallazione di Trento con un costo di 1.300 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.