



Le linee strategiche nazionali in coerenza con le politiche comunitarie hanno concentrato le priorità sugli investimenti di valenza europea con l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese.

In particolare l'obiettivo è, quindi, quello di realizzare, progressivamente, le tratte dei quattro "core corridor" che interessano il territorio nazionale: "Adriatico - Baltico", "Mediterraneo", "Reno-Alpi" e "Scandinavia-Mediterraneo".

Figura 4 – Rete TEN-T



Inoltre, la strategia del Gestore mira ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più interconnesso e competitivo il sistema della mobilità nazionale, privilegiando investimenti "leggeri" in grado di rispondere in tempi rapidi alle esigenze espresse dalle imprese e dai clienti per essere capace di offrire servizi che siano appetibili ed in grado di essere competitivi sui diversi segmenti del mercato.

Per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale si punta ad incrementare la capacità della rete ed a migliorare la qualità e la regolarità del servizio attraverso azioni di natura tecnologica ed infrastrutturale che si sostanziano in interventi di:

- potenziamento dei principali nodi della rete;
- eliminazione dei "colli di bottiglia" e delle interferenze di traffico che penalizzano i treni locali;
- miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità e della *security* delle stazioni;
- creazione, di concerto con gli Enti Locali, delle condizioni logistiche intorno alle stazioni per favorire l'integrazione treno/gomma, treno/bici.

Dal punto di vista infrastrutturale le soluzioni proposte riguardano, ove possibile, la specializzazione delle linee in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della



linea e, ove necessario, **interventi “leggeri”** sugli impianti **per limitare le interferenze tra flussi convergenti** e sulle linee adottando tecnologie innovative per il distanziamento.

Realtivamente al segmento **Media-Lunga Percorrenza** le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità si sostanziano in:

- interventi sulla rete con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio (rettifiche in sede, upgrading dotazioni tecnologiche) per l'incremento delle prestazioni dell'infrastruttura, proseguendo con l'upgrading prestazionale della rete AV/AC e la velocizzazione dei tratti antenna;
- potenziamento dei collegamenti con i principali aeroporti per favorire l'intermodalità aria-ferro.

Nel segmento **Merci** le azioni programmate sono finalizzate all'incremento prestazionale dei principali corridoi, all'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti ed i principali terminali, in sinergia con le azioni previste all'interno degli scali portuali. Gli obiettivi, in particolare, che il Gestore vuole tragguardare riguardano:

- adeguamento prestazionale dei corridoi europei in termini di codifica traffico combinato e moduli treno, in particolare per i collegamenti con i valichi alpini;
- separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;
- potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti c.d. “ultimo miglio”;
- miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti.

Di seguito la **tabella A03 del CdP-I**, con l'evidenza delle risorse disponibili e da reperire per segmento di trasporto:



Tabella 5 – A03- Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

Programmi	SEZIONE 1 Opere In corso	milioni di euro	
		SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
Aree Metropolitane	1.217	1.205	2.422
Corridoi merci	557	1.100	1.657
Corridoi viaggiatori	457	700	1.157
Totale	2.231	3.005	5.236

Nelle figure successive sono rappresentati le principali progettazioni ed affidamenti ultimati nel 2014 ed in avvio nel 2015 nonché le principali realizzazioni in corso per i suddetti interventi.

Figura 5 – Superamento dei colli di bottiglia: progettazioni

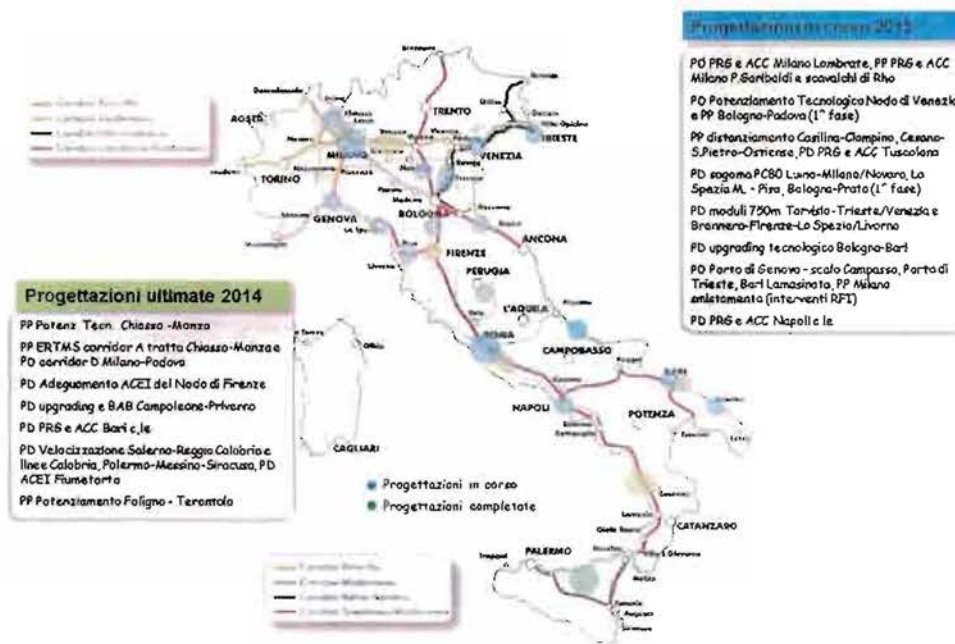




Figura 6 – Superamento dei colli di bottiglia: affidamenti

Affidamenti 2014

ACC Ventimiglia e Ancona
 ACEI Fiumetorto, Fiumefreddo, Lentini, Agnone
 Ripristino itinerario merci a Foggia
 ACC e BAB Villa Literno - Napoli
 ACC tratto Sponza - Caserta e Salerno-Battipaglia e Adeguamento ACEI Cancelli-Sarno
 ACCM Brindisi - Lecce
 Moduli 750m Sempione
 ERTMS corridoio A Domo-Novara
 Upgrade ERTMS AV Roma-Napoli
 Velocizzazione Guidonia-Sulmona

Affidamenti 2015

ACCM e ERTMS Chiasso - Monza
 ACC e BAB tratto Campoleone - Priverno
 ACC Buscolano, Terni, bivio Battiferro (BO),
 Velocizzazione Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania e Palermo-Messina-Siracusa
 Adeguamento ACEI e STI Nodo di Firenze
 Collegamento veloce Scoppito e Demetrio (AQ)
 PRG e ACC Bari e Ia
 PRG Napoli
 Potenziamento Tecnologico Nodo di Venezia
 Armamento PC80 Bologna-Prato (I fase)



Figura 7 – Superamento dei colli di bottiglia: principali realizzazioni in corso

Principali realizzazioni in corso

Potenziamento tecnologico Torino-Padova
 Potenziamento tecnologico nodi di Roma
 Rinnovo e upgrading telesemaforo Firenze-Roma
 Telecomando Bari-Lecce e Bari-Taranto
 Telecomando Palermo-Messina, Messina-Catania-Siracusa e nodo di Palermo
 SCC Tirreno, Adriatico e area Veneto (fasi)
 ACC Ventimiglia, Roma-Caserta e Pavia, ACEI Fiumetorto
 Ripristino itinerario merci a Foggia
 Moduli 750m Sempione e Lulio
 PC80 Chiasso-Milano, Torino-Milano, La Spezia M - Pisa
 ERTMS corridoio A Domo-Novara e upgrade ERTMS AV Roma-Napoli
 Velocizzazioni Milano-Venezia, Venezia-Trieste, Firenze-Pisa, Guidonia-Sulmona
 Velocizzazione Adriatico tratto Bologna-Ancona e Foggia-Bari e upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Bari (fasi)
 Piano Stazioni





3.2.5 Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale

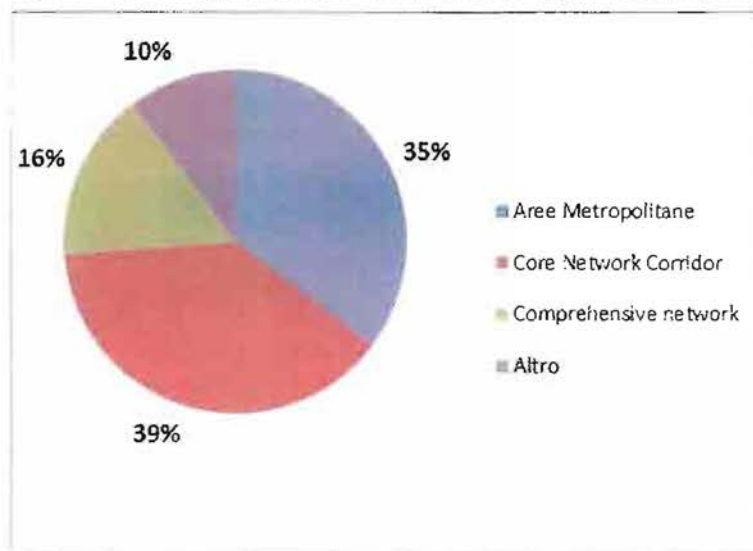
Il Piano investimenti del Contratto di Programma, previsto per lo sviluppo infrastrutturale della Rete Convenzionale ammonta ad un totale 98.539 milioni di euro, di cui 15.496 milioni di euro relativo ad opere in corso già coperte finanziariamente, come rappresentato nella tabella seguente:

Tabella 6 – Tab.A04- Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale /Alta Capacità

Programmi	milioni di euro		
	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
Aree Metropolitane	5.481	12.292	17.773
Core Network Corridor	5.947	54.746	60.693
Comprehensive network	2.478	15.529	18.007
Altro	1.590	477	2.066
Totale	15.496	83.043	98.539

Dall'analisi della composizione degli investimenti infrastrutturali inseriti nella Sezione 1 "Opere in corso", si evidenzia che il 35% del totale è riferito alle categorie "Aree Metropolitane", il 39% ai "Core Network Corridor", il 16% ricade nella "Comprehensive network" mentre la restante parte è relativa ad opere minori (10%).

Figura 8 – Tab.A04- "Opere in corso di "Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale /Alta Capacità"





Nelle figure successive sono rappresentati i principali investimenti per lo sviluppo della rete in corso di progettazione e di realizzazione.

Figura 9 – Investimenti di sviluppo infrastrutturale: principali progettazioni

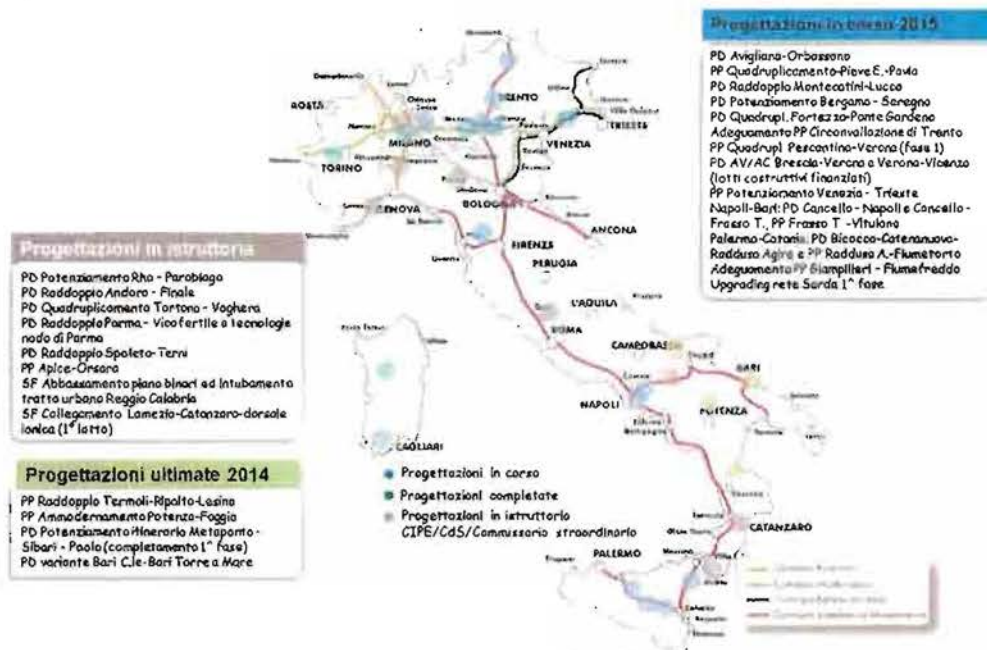


Figura 10 – Investimenti di sviluppo infrastrutturale: principali affidamenti

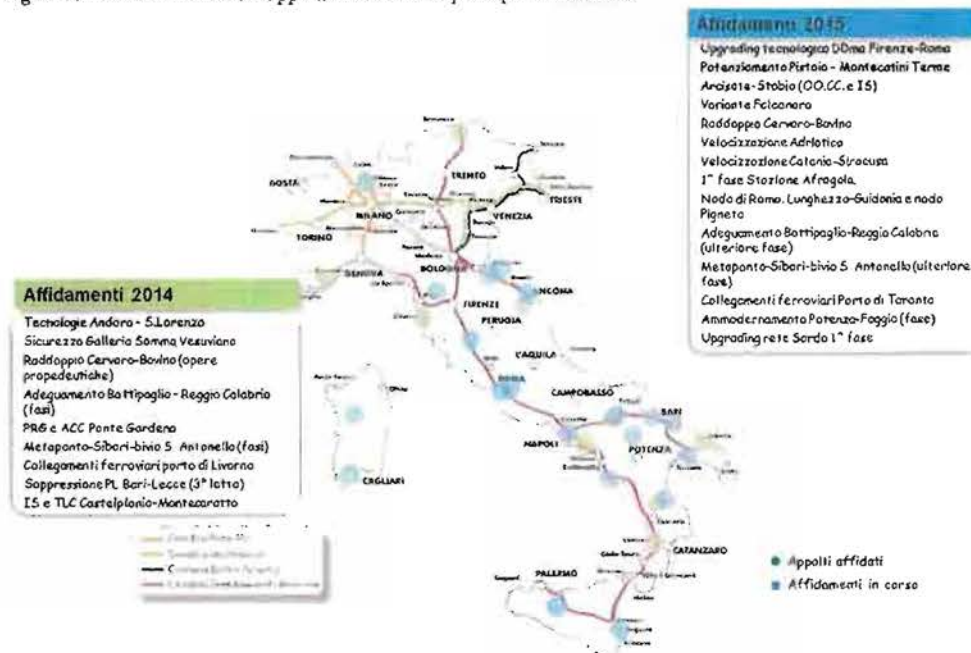
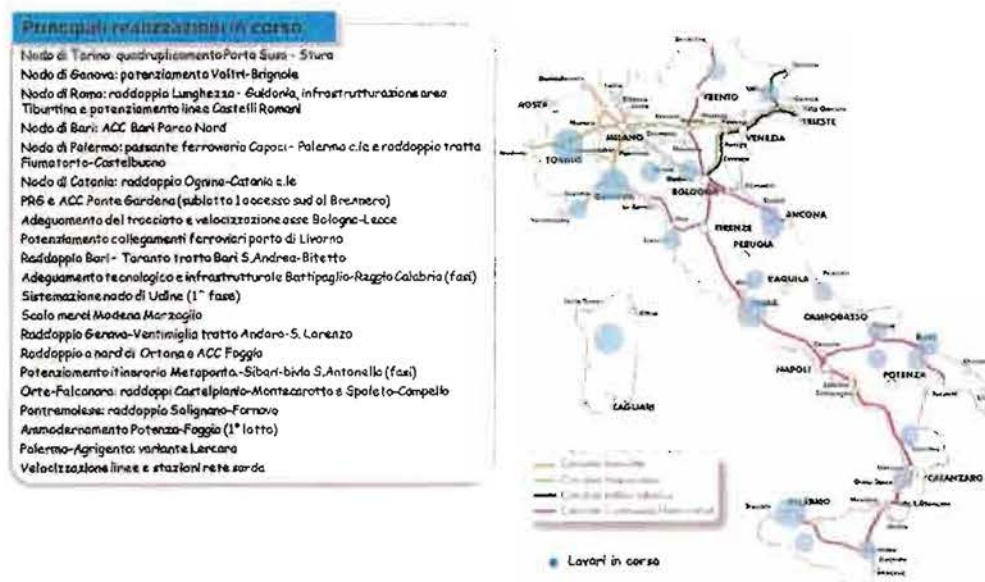




Figura 11 – Investimenti di sviluppo infrastrutturale: principali realizzazioni in corso



3.2.6 La rete AV/AC Torino – Milano - Napoli

Completamente aperta al pubblico dal 13 dicembre 2009, la direttrice Alta Velocità Torino-Milano-Napoli si sviluppa complessivamente per circa 675 km ed è collegata al resto della rete ferroviaria attraverso binari di interconnessione.

Fondamentale per l'integrazione con il resto della rete AV europea, si sviluppa lungo due dei core corridor della Transeuropean Networks-Transport (TEN-T): il Mediterranean Corridor, con la Torino-Milano, e lo Scandinavian-Mediterranean Corridor, con la Milano-Salerno.

La realizzazione della direttrice dorsale AV/AC Torino – Milano - Napoli rappresenta il principale intervento in Italia di potenziamento ferroviario dal dopoguerra ad oggi. Questo progetto d'investimento, dopo una lunga fase di gestazione cominciata all'inizio degli anni '90, ha visto il completamento della prima opera alla fine del 2005, con l'apertura della tratta AV/AC Roma - Napoli, seguita dopo pochi mesi dall'attivazione della tratta Torino - Novara.

Nel 2006 è stato avviato all'esercizio commerciale il tratto Modena est-Lavino della Milano - Bologna, portata a completamento a dicembre del 2008 con l'avvio commerciale del servizio AV/AC sull'intera tratta.

A fine del 2008 è stata inaugurata la nuova linea Milano - Bologna, segnando un ulteriore fondamentale passo verso il completamento dell'intero sistema AV/AC.

Nel 2009, con l'attivazione della Bologna - Firenze, del completamento della Torino - Milano e della Roma - Napoli sono state portate a compimento le ultime tratte mancanti, attivando all'esercizio l'intero collegamento Milano – Roma - Napoli.

Nel 2010 sono proseguiti i lavori per il sotto attraversamento dei nodi di Bologna e Firenze e le attività di completamento sulle tratte già attivate. Nel corso dell'anno sono stati aperti i cantieri per la realizzazione della stazione AV di Afragola.



Nel 2011 è stata conseguita l'attivazione degli "scavalchi" tra le stazioni di Rifredi e Castello, che costituisce la 1^a fase funzionale del Nodo AV/AC di Firenze e consente di garantire un primo incremento della potenzialità del Nodo. La nuova infrastruttura consente una migliore e più regolare gestione della circolazione ferroviaria e l'incremento della potenzialità del nodo con la riduzione delle interferenze tra i flussi di traffico AV e quelli di lunga percorrenza, del trasporto Regionale e merci che, a regime, transiteranno su tre livelli:

- ✓ livello superiore, dedicata ai treni ad Alta Velocità in transito tra Firenze Santa Maria Novella e Bologna;
- ✓ livello intermedio, prevalentemente dedicata ai treni passeggeri a lunga percorrenza e merci in transito nel nodo di Firenze che percorrono la linea Prato – Firenze Campo Marte senza entrare nella stazione di Firenze Santa Maria Novella;
- ✓ livello sotterraneo (in realizzazione), collegherà la linea AV proveniente da Bologna alla nuova stazione di Firenze Belfiore e alla linea Direttissima Firenze - Roma, attraversando in galleria tutto il nodo di Firenze.

Nel mese di dicembre 2011 è inoltre stata attivata l'interconnessione di Modena.

Nel 2012 è stato attivato il Passante sotterraneo di Bologna, tratto di attraversamento urbano AV completamente interrato lungo 17,8 km, di cui oltre 10 km in galleria, che consente ai treni no stop di percorrere la tratta Roma - Milano in sole 2 ore e 40 minuti. Per la realizzazione del sotto attraversamento sono stati impiegati metodi di scavo tecnologicamente avanzati ed il Passante è stato inoltre dotato di complessi e innovativi impianti per la gestione dell'emergenza.

Nel 2013 è stata attivata la nuova stazione AV di Bologna in sotterranea, mentre proseguono i lavori di realizzazione di importanti opere ferroviarie, come i nuovi ponti sul Reno e le gallerie che attraversano per oltre 10 km in sotterranea la città. Il sistema di mobilità urbana ne trarrà importanti benefici in quanto con la realizzazione dell'AV a Bologna potrà essere riorganizzato il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e potenziato il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). La nuova stazione di Reggio Emilia, anch'essa attivata a giugno 2013, che al completamento dei lavori sarà servita da nuove strade e parcheggi, consentirà l'interscambio con altri mezzi di trasporto nell'ottica di far confluire a Reggio Emilia la linea veloce, la linea del Servizio Ferroviario Regionale Reggio Emilia - Guastalla, bus e pullman locali, flussi provenienti dall'adiacente autostrada A1.

Nel mese di dicembre 2013 è stata conseguita l'attivazione all'esercizio ferroviario del "Collegamento nord-sud" tra le linee AV/AC Roma - Napoli e Napoli – Salerno (collegamento diretto Roma - Salerno), attivazione che permetterà ai servizi AV provenienti da Roma di proseguire direttamente verso Salerno.

Sono in corso di realizzazione i seguenti lavori:

- o il sotto attraversamento del nodo ferroviario di Firenze con la nuova stazione AV;
- o la stazione AV di Napoli Afragola.



Tabella 7 – Attivazione Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Investimento		Attivazione
Torino-Milano	Avviamento	feb 06 - attivata
	Completamento	dic 09 - attivata
Milano-Bologna	Avviamento	set 06 - attivata
	Completamento	dic 08 - attivata
	Opere accessorie	giu 13 - attivata
Nodo di Bologna	Passante superficie	dic 07 - attivato
	Passante sotterraneo senza servizio viaggiatori	giu 12 - attivata
	Passante sotterraneo e stazione AV/AC	giu 13 - attivata
Bologna-Firenze	Intera tratta	dic 09 - attivata
Nodo di Firenze	Scavalchi	sett 11 - attivata
	Passante sotterraneo	giu 19
	Stazione AV/AC	giu 20
Firenze-Roma	Adeguamento a standard 1 ^a fase	dic 09 - attivata
Nodo di Roma	Avviamento	ott 06 - attivata
	Completamento	set 08 - attivata
Roma-Napoli	Avviamento	dic 05 - attivata
	Completamento	dic 09 - attivata
Nodo di Napoli	Avviamento	dic 07 - attivata
	Collegamento nord sud	dic 13 - attivata
	Stazione AV/AC	dic 16

Le nuove stazioni AV/AC in fase di completamento sono: Torino Porta Susa, Reggio Emilia e Bologna Centrale

Di seguito una sintesi dello stato dei lavori di completamento dei nuovi impianti già in esercizio:

- **Torino Porta Susa** – Entro giugno 2015 saranno fruibili i due piani del parcheggio sotterraneo e la pista taxi arrivi/partenze al livello -1.
- **Reggio Emilia** – E' stata sottoscritta la convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire le modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione. Parte dei lavori (viabilità di accesso) è stata già eseguita. Si ricorda che le opere di cui sopra (stazione AV e fermata Mancasale) sono cofinanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa 75% mentre la realizzazione del parcheggio è finanziata al 100% dal Comune di Reggio Emilia. Sono in corso di definizione gli accordi con il Comune di Reggio Emilia per la gestione degli spazi aperti al pubblico, e degli spazi commerciali della stazione.
- **Bologna Centrale** – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è sostanzialmente ultimato. Nel dicembre 2014 è stato aperto al traffico veicolare - limitatamente a TAXI e NCC - il piano kiss & ride che consente l'accesso alla stazione da via Fioravanti. Rimangono da ultimare:
 - i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
 - parte della viabilità esterna lato via De Carracci.

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione, completamento e pianificazione sono: Firenze Belfiore e Napoli Afragola.



- **Firenze Belfiore** – a seguito dell'affidamento dell'appalto al Contraente Generale (CG), sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco), mentre proseguono le opere per la realizzazione del lotto 2. L'attivazione della stazione all'esercizio ferroviario è stata riprogrammata al 30 giugno 2020. Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: a partire dal mese di gennaio 2013, il fermo cantiere per il Passante e un forte rallentamento delle attività per la Stazione AV, nonché criticità legate a difficoltà economico-finanziarie del CG. A fine luglio 2014 le attività sono riprese sia nel cantiere della Stazione AV sia nel cantiere di Bricchette (futuro luogo di destino delle terre del nodo di Firenze), a seguito di una modifica delle quote societarie all'interno dell'ATI realizzatrice dell'appalto, che ha permesso di superare le criticità di natura finanziaria del CG. Resta al momento fermo il cantiere del Passante AV.
- **Napoli AV Napoli Afragola** – nel 2014 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva non efficace dei lavori di completamento della Stazione (appalto di sola costruzione) all'ATI Astaldi-NBI con conseguente consegna dei lavori a marzo 2015.

Gli investimenti della Rete AV/AC Torino – Milano - Napoli sono ricompresi nella "Tabella A05" del Contratto di Programma 2007-2011 per un valore complessivo di 32.000 milioni di euro. Rispetto al precedente Monitoraggio non si registrano variazioni nel costo totale dell'investimento mentre si registrano variazioni nel costo delle singole tratte e nodi.

Tabella 8– Scostamenti Costo totale - Rete Alta velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli

Investimenti su tratte/nodi	Costo totale			Cause di scostamento	
	2013	2014	Delta Costo 2014 vs 2013	Categoria	Descrizione
Tratta Torino-Milano	2.683	2.683			
Tratta Milano-Romagna	2.925	2.925			
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.720			
Tratta Roma-Firenze	344	344	175		
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.905			
Nodi di Milano	5	5			
Nodi di Bologna	44	44			
Nodi di Firenze	3.019	3.019			
Nodi di Roma	764	764			
Nodi di Napoli	904	904			
Materiali e servizi	11	11			
Individuazione	228	91	-137		
Totale TO-MI-NA	32.000	32.000	-		

3.2.7 I progetti da realizzare per lotti costruttivi "non funzionali"

Con riferimento alla Tabella B del CdP-I 2012-16, denominata nel precedente Contratto tabella A1, si ribadisce che, con l'espressione "interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali" si fa riferimento alla fattispecie di cui all'articolo 2, comma 232, della legge n. 191/2009



(finanziaria 2010), introdotta per quanto concerne la realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro. In tali casi la disposizione consente infatti l'individuazione di specifici "lotti costruttivi". I relativi progetti sono individuati attraverso decreti del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze. Per tali opere, il CIPE può autorizzare l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di 10 miliardi di euro, nel rispetto delle condizioni indicate dallo stesso comma 232. Il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assume l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato.

In deroga a questa disciplina generale, il comma 230 dell'articolo unico della Legge di Stabilità 2015 (L. n. 190/2014) ha previsto che per alcune specifiche tratte (Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Milano-Venezia, Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, Nuovo Tunnel ferroviario del Brennero), il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere.

A partire dall'aggiornamento 2009 del CdP-I 2007-2011, hanno avuto accesso iniziale a questo meccanismo di finanziamento i seguenti progetti infrastrutturali:

- AV/AC Treviglio – Brescia
- AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi
- Tunnel di Base del Brennero - quota italiana.

Successivamente, la Legge di Stabilità 2014, in particolare l'art. 1 comma 76, ha individuato, rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-11, nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per lotti costruttivi in particolare "le tratte Brescia-Verona-Padova, della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea AV/AC Napoli-Bari", stanziando complessivamente nuove risorse per 1.800 milioni di euro sul capitolo di bilancio 7122, piano di gestione 7.

Pertanto il Gestore ha proceduto ad una rilettura delle progettazioni dei suddetti interventi nell'ipotesi di ricorso a lotti costruttivi individuando la seguente ipotesi tecnica per l'allocatione delle risorse individuate dalla Legge di Stabilità 2014, così come riportato nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016:

- AV/AC Napoli-Bari: primo lotto costruttivo del raddoppio Apice-Orsara del valore di 768 milioni di euro;
- AV/AC Milano-Venezia: primo lotto costruttivo tratta Brescia-Verona del valore di 768 milioni di euro.
- AV/AC Verona-Padova: primo lotto costruttivo subtratta Verona-Vicenza del valore di 369 milioni di euro;



Nella tabella seguente si riportano i dati relativi a costi totali, coperture finanziarie e gli impegni programmatici che lo Stato ha assunto a garanzia della completa realizzazione di queste tipologie di opere riportate nel CdP – I 2012-16:

Tabella 9– Coperture finanziarie degli interventi da realizzare per lotti costruttivi

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Lotti costruttivi finanziati	Lotti costruttivi a completamento	Importi in milioni di euro	
			Costo totale	% di copertura
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia	2.050		2.050	100%
Terzo Valico dei Giovi	1.587	4.613	6.200	26%
Opere propedeutiche e prog. Pregresse	120			
Lotto 1	500			
Lotto 2	860			
Lotto 3	7	1.423		
Altri lotti da finanziare		3.190		
Tunnel di Base del Brennero	888	3.977	4.865	18%
Studi ed indagini geognostiche	260			
Lotto 1	280			
Lotto 2	297			
Altri lotti da finanziare	51	3.977		
AC Napoli-Bari: Raddoppio Aplice-Orsara	768	1.918	2.686	29%
Lotto 1	768			
Altri lotti da finanziare		1.918		
Linea AV-AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	768	3.186	3.954	19%
Lotto 1	768			
Altri lotti da finanziare		3.186		
Linea AV-AC Verona-Padova: subtratta Verona-Vicenza	369	3.784	4.153	9%
Lotto 1	369	90		
Altri lotti da finanziare		3.694		
Linea AV-AC Verona-Padova: subtratta Vicenza-Padova	0	1.249	1.249	0%
Altri lotti da finanziare	0	1.249		
TOTALE	6.430	18.727	25.157	26%

Di seguito una rappresentazione sintetica dello stato di attuazione degli interventi riportati in tabella:

✓ AV/AC Treviglio – Brescia

La nuova linea AV/AC Treviglio-Brescia costituisce un investimento indispensabile in considerazione dell'elevato livello di utilizzazione dell'attuale linea, elemento di criticità per la regolarità del servizio ferroviario e l'incremento dei servizi.

L'investimento risulta integralmente finanziato ed è in corso di realizzazione con attivazione prevista nel 2016.

✓ AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi

La nuova linea a doppio binario, denominata "Terzo Valico dei Giovi" si sviluppa complessivamente per 53 km, di cui 39 in galleria, e interessa 12 Comuni delle Province di Genova e Alessandria e le Regioni Liguria e Piemonte.



La linea consentirà di aumentare in maniera significativa l'offerta di trasporto, migliorando i collegamenti ferroviari fra il sistema portuale ligure e i porti dell'Alto Tirreno e il Nord del Paese, il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa) e, con contestuali interventi di potenziamento del nodo di Genova, di sviluppare una rete dedicata ai flussi di traffico dell'area genovese.

Con riferimento all'evoluzione delle coperture finanziarie recepite nel CdP-I 2012-2016 si rappresenta quanto segue.

Il CIPE, con Delibera n. 86 del 6.12.2011, ha disposto l'assegnazione - a favore di RFI - di complessivi 1.100 milioni per la realizzazione del 2° Lotto Costruttivo non funzionale del Terzo Valico dei Giovi.

Al fine di garantire l'integrale copertura delle attività di manutenzione straordinaria programmata per l'annualità 2013, d'intesa con il MIT, è stata effettuata una riduzione delle citate risorse per un importo di 240 milioni di euro con una corrispondente riduzione del perimetro citato del secondo lotto costruttivo, a favore degli interventi di manutenzione straordinaria regolati nel Contratto di programma 2012-2014 – parte servizi.

In data 21.3.2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera CIPE n. 22/2013 con cui è stata disposta la riduzione del limite di spesa del secondo lotto costruttivo da 1.100 a 860 milioni e contestuale pari incremento del limite di spesa e del relativo fabbisogno del terzo lotto costruttivo.

In data 7.3.2013 il Consorzio COCIV ha sottoscritto un Atto di Impegno unilaterale con il quale ha assunto irrevocabilmente, *"l'impegno di rinunciare ad avanzare alcuna pretesa connessa alla ridefinizione del prezzo forfettario del 2° e 3° Lotto... senza modificare i termini di ultimazione contrattuali"*.

Successivamente, le dotazioni finanziarie sono state ulteriormente:

- ridotte per 763 milioni di euro dall'art.18 comma 13 del Decreto Legge n. 69/2013 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" (c.d. "decreto del fare"), convertito con Legge n.98 del 20 agosto 2013
- incrementate per 802 milioni di euro con delibera CIPE 40/2013 a valere sulle risorse dell'art.7 ter comma 2 del decreto legge 26 aprile 2013, n. 43.
- ridotte per 32 milioni di euro per vari provvedimenti normativi,

portando complessive a 1.587 milioni di euro le disponibilità finanziarie del progetto, come rappresentato nella tabella seguente:

Tab - 10 Situazione finanziaria aggiornata 3° Valico dei Giovi

Costo complessivo opera	Risorse CdP 2007-2011 (a)	Definizione (b)			Nuove Risorse (c)	Variazioni complessive da (b+c)	Risorse aggiornate CdP 2012-2016 (a+d)
		ex DL 69/2013 (art.18)	Delibera CIPE 34/2013 (Cip. 2118)	DL 78/2010 e 98/2011 (art. 7518)	DL 43/2013		
6.200	1.820	-763	-240	-32	802	-233	1.587

Pertanto allo stato attuale risultano autorizzati ed in realizzazione i primi due lotti costruttivi ed è in corso la richiesta per l'assegnazione di risorse per l'avvio del 3° lotto costruttivo, a carico dei finanziamenti stanziati dal Decreto Sblocca Italia e dalla Legge di Stabilità 2015.



✓ **Tunnel di Base del Brennero - quota italiana.**

La nuova galleria di base del Brennero è un investimento centrale per il potenziamento del core corridor Scandinavia-Mediterraneo lungo l'asse che collega Monaco a Verona.

La galleria ha una lunghezza di 55 km e, in prossimità di Innsbruck, sarà collegata in sotterraneo all'esistente circonvallazione, raggiungendo quindi complessivamente una lunghezza di 64 km.

L'opera è destinata esclusivamente al trasporto ferroviario. La configurazione del tunnel prevede due gallerie principali a singolo binario collegate tra loro ogni 333 m tramite cunicoli trasversali di collegamento.

L'investimento ha l'obiettivo di migliorare le possibilità di trasporto di persone e di merci nel cuore dell'Europa, salvaguardando al tempo stesso il patrimonio ambientale della regione Alpina.

Con il nuovo tunnel si otterrà una forte riduzione della pendenza rispetto all'esistente linea di valico, permettendo così un transito attraverso il Brennero di treni merci più lunghi, capienti e veloci.

Con riferimento all'evoluzione delle coperture finanziarie si registra quanto segue.

La Legge di Stabilità 2013 all'art. 1 comma 176 ha assegnato risorse per un importo di 700 milioni di euro per la rete infrastrutturale ferroviaria nazionale da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi alle opere in corso di realizzazione ai sensi dell'art. 2 commi 232-234 della legge 23 dicembre 2009 n° 191 (Lotti costruttivi).

A seguito della seduta CIPE del 18 marzo 2013, in considerazione dei fabbisogni per gli interventi di manutenzione straordinaria per il completamento dell'annualità 2012 e per la copertura dell'annualità 2013, è stata destinata a tale esigenza quota parte dello stanziamento della Legge di Stabilità 2013 sopra descritto pari a 338 milioni di euro con il conseguente trasferimento al Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi.

Nella seduta del 31 maggio 2013 il CIPE con delibera n. 28, ha riformulato nuove disposizioni relative al progetto Nuovo Valico del Brennero, in particolare ha disposto:

- 1) l'autorizzazione alla realizzazione del secondo lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero per un importo di 297 milioni di euro,
- 2) l'assegnazione di 25 milioni di euro a copertura del completamento del primo lotto
- 3) la presa d'atto della modifica del cronoprogramma
- 4) l'approvazione nuovo costo a vita intera pari a 4.865 mln di euro.

Tab - 11 Situazione finanziaria aggiornata Nuovo Valico del Brennero

Costo complessivo opera	Costo Quota Italia	Risorse CdP 2007-2011 (a)	Definizione (b)		Nuove Risorse (c)			Variazioni complessive d= (b+c)	Risorse aggiornate CdP 2012-2016 (a+d)
			2012-2013 (miliardi)	2014-2015 (miliardi)	2012-2013 (miliardi)	2014-2015 (miliardi)	2016-2017 (miliardi)		
9.730	4.865	728	-221	-3	325	51	7	160	888

Dal punto di vista realizzativo le attività in territorio italiano per la realizzazione del 1° lotto costruttivo (Opere propedeutiche ambito finestra di Mules) sono state avviate a maggio 2012; per



la realizzazione del sotto-atteversamento dell'Isarco sono in corso le attività per il relativo affidamento.

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-16 in data 21 ottobre 2014, il Comitato di Sorveglianza di BBT SE, ha approvato l'aggiornamento 2014 del Programma Lavori che, nel confermare il completamento dell'opera nel 2015, ha previsto una nuova articolazione in sei lotti per un valore complessivo 4.400 milioni di euro.

Sono state inoltre stanziare, per il progetto, nuove risorse dal Decreto Sblocca Italia e dalla Legge di Stabilità 2015 che hanno permesso il finanziamento del terzo lotto costruttivo così come riportato nell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-16.

• **AC Napoli-Bari, raddoppio Apice-Orsara**

Nell'ambito del programma di investimenti per il potenziamento dell'itinerario Napoli-Bari è compreso il raddoppio tra Apice e Orsara.

E' prevista la realizzazione del raddoppio in variante rispetto alla linea esistente, dell'estesa di circa 47,4 km, con una nuova stazione a servizio dell'Irpinia.

Il progetto preliminare trasmesso a luglio 2010 ai Ministeri ed agli Enti competenti per l'avvio dell'iter autorizzativo di Legge Obiettivo, ha ottenuto tutti i pareri degli Enti e del Territorio, compreso quello delle Regioni Campania e Puglia.

La Legge di Stabilità 2014 ha incluso l'intervento tra le tratte che potranno essere realizzate per lotti costruttivi.

Recependo tale indicazione RFI ha proposto la suddivisione dell'intervento in lotti e, in funzione delle disponibilità indicate nella citata legge, ha previsto nel CdP 2012-2016 le risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo, individuato tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia, di circa 18,4 km.

Il primo lotto costruttivo ha un costo di 768 M€ interamente coperto dalle risorse della legge di stabilità 2014.

Sono in corso le attività connesse al rilascio del parere istruttorio da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, a valle del quale il Commissario nominato dal Decreto Sblocca Italia procederà all'approvazione del progetto preliminare.

• **AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona**

L'investimento riguarda la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona nel tratto da Brescia a Verona, in continuità con la tratta Milano - Treviglio già realizzata ed in esercizio dal luglio 2007, e con la tratta Treviglio - Brescia in fase di realizzazione e di cui si prevede l'attivazione nel 2016.

Il potenziamento della linea Milano - Venezia è da tempo ritenuto indispensabile in considerazione dell'attuale stato di saturazione della tratta, oggetto dell'investimento, che determina una perdita di efficienza e regolarità nell'erogazione del servizio ferroviario in quanto rappresenta un collo di bottiglia per tutti i flussi che vi confluiscono.

L'aumento di capacità ottenuto con la nuova coppia di binari consentirà di far fronte ai consistenti incrementi di traffico previsti sull'asse est - ovest e nel contempo permetterà un



decongestionamento della linea esistente (linea lenta); tale recupero di capacità consentirà di incrementare l'offerta di trasporto ferroviaria.

A seguito di quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2014, la realizzazione della tratta AV/AC Brescia-Verona prevede la suddivisione dell'opera, da un punto di vista tecnico, economico e temporale, in 4 Lotti costruttivi per un costo totale aggiornato a 3.954 mln di euro; in particolare il 1° lotto costruttivo del valore di 768 milioni di euro, è interamente finanziato a carico delle risorse stanziato dall'art.1, comma 76 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) e ricomprende le opere civili poste sul percorso critico e sub critico della tratta, localizzate tutte ad est dell'interconnessione di Brescia e la progettazione preliminare e definitiva dell'intervento "Ingresso della tratta AV/AC a Verona".

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-16, è stata emanata la Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) che ha stanziato ulteriori risorse per 3.000 milioni di euro per la prosecuzione dei lotti costruttivi Brescia-Verona-Padova della linea AV/AC Milano-Venezia che sarà finalizzato con l'aggiornamento 2015 del suddetto Contratto di Programma.

L'iter approvativo del Progetto Definitivo è tutt'ora in corso; i pareri delle Regioni Lombardia e Veneto sono stati emessi rispettivamente nel mese di gennaio 2015 e novembre 2014.

• **AV/AC Verona-Padova: subtratta Verona-Vicenza**

Il CIPE, con Delibera n. 94/2006, ha approvato il progetto preliminare del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte esterne (Verona-Montebello Vicentino- interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova), mentre per la tratta intermedia Montebello Vicentino-Vicenza-Grisignano di Zocco il CIPE ha individuato il solo corridoio di sotto-attraversamento di Vicenza nell'ambito del quale collocare un nuovo tracciato.

Con il Protocollo di Intesa sottoscritto il 29 luglio 2014 tra il MIT, la Regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCLAA di Vicenza, è stata definita la soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza.

Nello specifico la nuova soluzione - prevede per la tratta centrale del progetto, un tracciato prevalentemente in superficie da Montebello a Vicenza, con l'inserimento delle nuove stazioni di Vicenza Fiera, Vicenza Tribunale e l'eliminazione dell'attuale stazione di Vicenza centrale.

Con il Contratto di Programma 2012-2016 ed il successivo Accordo, la tratta Verona-Padova è stata articolata nelle due subtratte Verona-Vicenza, prioritaria, con CVI pari a 4.153 milioni di euro, e Vicenza-Padova con CVI pari a 1.249 milioni di euro.

Dal punto di vista finanziario occorre considerare che le risorse iscritte nel CdP-I 2012-16, pari a 369 M€, non comprendono i successivi stanziamenti riportati dalla Legge 164/2014 di conversione del Decreto Sblocca Italia e successivo Decreto MIT/MEF del 13/11/2014 e dalla Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015), che ridefiniscono il valore del lotto 1 che sarà finalizzato con l'aggiornamento 2015 del suddetto CdP.

3.2.8 Le partecipazioni societarie

Come detto in premessa nel Contratto di Programma 2012-16 è stata inserita una nuova tabella contrattuale, la tabella C "Partecipazioni", che comprende tutte quelle opere infrastrutturali regolate dal CdP non direttamente ma affidandole, ai sensi dell'art.3 dell'Atto di Concessione a