

1. Inquadramento territoriale e programmatico

a) Rete TEN-T europea asse prioritario n° 6 Lione - Lubiana - Budapest – Ucraina

Con il termine di "Corridoio" si fa riferimento ai progetti di reti multimodali (ferrovie, strade, oleodotti) per il trasporto di merci e persone connettendo le infrastrutture dei paesi dell'Europa centrale con quelli dell'Europa dell'Est e del bacino del Mediterraneo. Attualmente, in Europa, sono in fase di realizzazione dieci corridoi multimodali. Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio 5 costituisce l'anello mancante che permetterà la realizzazione di una rete di 5000 km di nuove linee, che congiungeranno 250 milioni di europei. Il Corridoio 5 mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e di passeggeri. L'intera direttrice "Transpadana" Lione - Torino - Milano - Trieste è ricompresa tra i 14 progetti prioritari decisi ad Essen, nel 1996, dall'Unione Europea, a cui sono stati aggiunti altri 6 progetti prioritari (dal 15° al 20°). Il progetto consente anche di dotarsi di una struttura che favorisce gli scambi economici e rafforza la competitività dei paesi dell'Europa meridionale, come la Francia, il Portogallo, la Spagna e l'Italia (in particolare la Pianura Padana). Questo nuovo collegamento sarà un'efficace contrappeso all'asse Reno-Danubio, in particolare in direzione dei paesi dell'est entrati recentemente in Europa. La Torino-Lione si posizionerà al centro degli assi di collegamento tra il nord e il sud dell'Europa (Londra-Amsterdam-Milano), ma anche tra l'est e l'ovest, da Lisbona a Budapest e, più a lungo termine, a Kiev.

il Corridoio 5 è "un asse destinato a portare sviluppo dove c'è degrado, comunicazione dove c'è desolazione, mercato dove c'è bisogno". L'interesse per il completamento di tale corridoio è divenuto di importanza cruciale per l'Italia, in quanto non rappresenta un semplice asse infrastrutturale, interessa "aree vastissime che, nel segmento centrale del Corridoio 5, sono supportate a sud dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico, a nord dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero, assi che consentono al corridoio di interagire con l'Europa centrale, con le realtà produttive della Baviera e con gli assi strategici che collegano il corridoio stesso con l'intero bacino della Rur". Si potrebbe paragonare l'attuazione del Corridoio 5 all'ingresso dell'Italia nella zona Euro, in quanto viene considerato che

l'Unione si allargherà presto a oriente e che restare ai bordi del Corridoio 5 significa restare ai bordi dell'Europa. Il Corridoio 5 rimette in gioco l'Europa mediterranea, rappresentando la naturale prosecuzione fin quasi agli Urali, di un lungo corridoio plurimodale ovest - est che da Barcellona alla Valle Padana attraversa tutto il Sud - Europa e costituisce la sola alternativa meridionale alle direttrici ovest - est più a Nord, quale la Rotterdam - Kiev.

Secondo l'originaria denominazione, il "Corridoio 5", partendo da Lione, raggiunge Torino, Milano, Venezia e Trieste, prosegue per Lubiana, capitale della Slovenia, avanza fino a Budapest, per poi valicare il confine dell'Ucraina fino all'ultima fermata rappresentata da Kiev. Lo sviluppo del Corridoio 5 prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione di punti di strozzatura con specifici progetti.

I principali benefici del Corridoio Transpadano saranno costituiti dal drastico abbattimento dei tempi di percorrenza: da Torino a Lione in 1,45 ore (oggi 4.17 ore), Torino-Milano 45 min (oggi già grazie ad una parte dell'AV 1,17 ore), Milano-Barcellona in 6 ore 30 (oggi 12,22 ore), Milano-Trieste in 2,40 ore (oggi 5 ore), Trieste-Lubiana in meno di un'ora (oggi oltre 3 ore), Milano-Parigi in 3,5 ore (oggi 6,5 ore). Inoltre sarà realizzato il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, vero e proprio percorso obbligato per decongestionare le strade. Grazie al trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia, si potrà pervenire ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché al miglioramento della sicurezza. Attualmente ogni giorno circa l'85% degli scambi tra Italia e Francia avviene su strada, ma lo spostamento su rotaia di una parte importante del volume trasportato costituirà un notevole miglioramento per la rapidità dei collegamenti. Con la realizzazione della Torino-Lione, allo stesso modo sarebbe possibile trasferire circa 1 milione di mezzi pesanti su rotaia. L'obiettivo degli stati italiano e francese è di attuare uno spostamento importante del traffico di merci dalla strada verso la ferrovia. Ciò consentirebbe di passare dai 6 milioni di tonnellate di merci attualmente trasportate ogni anno in treno sulla linea storica tra Piemonte e Savoia ad oltre 40 milioni di tonnellate l'anno nel 2030, grazie alla nuova linea, attraverso il trasporto classico, combinato (tramite container) e con l'"autostrada ferroviaria", una soluzione che permette di caricare camion completi, oppure i soli rimorchi, su vagoni speciali. Per il Nord-Ovest si tratta di un'opera estremamente importante, in quanto il Corridoio 5 "Transpadano" garantirà una maggiore

competitività alle imprese, che potranno trasportare più velocemente i propri prodotti, ed una migliore mobilità delle persone, che beneficeranno di tempi di percorrenza estremamente ridotti per viaggiare in Italia e in Europa.

b) Il sistema stradale dell'asse Ovest-Est

Il sistema viario trasversale ovest-est da Torino a Trieste rappresenta una sorta di corridoio socio-economico e un segmento dei collegamenti continentali che fanno parte del corridoio definito come "blue banana mediterranea" di cui fa parte anche il collegamento ferroviario di AV/AC. L'asse stradale ovest-est italiano è rappresentato dall'Autostrada A4 che attraversa l'intera pianura padana partendo da Torino, passando da Milano e terminando a Sestiana, da cui prosegue verso Trieste con la classificazione A13. Numerose sono le intercomunicazioni con le altre grandi arterie autostradali sia verso la Francia che sui vari assi Nord-Sud.

È l'autostrada più trafficata d'Italia se si considera il rapporto giornaliero veicoli/km. Si calcola che nei primi anni, dal 1932, circolassero circa 200.000 veicoli/anno, mentre ora si sono superati i 39 milioni. Questo il motivo dell'attuale intervento di allargamento dell'autostrada che doveva in origine avvenire contemporaneamente alla costruzione della linea di A.C. che corre parallela all'autostrada. Il primo tratto da Torino a Greggio è stato ultimato; entro il 2013 dovrebbe essere ultimato il tratto mancante, Greggio-Novara-Milano, che da Boffalora a Milano avrà quattro corsie più la carreggiata di emergenza, tratto questo dove da tempo sono iniziati i lavori contemporaneamente a quelli della parte finale della TAV. Nel tratto Milano-Brescia il transito dei veicoli è in media attorno alle 100.000 unità al giorno, con punte di 140.000, di cui una parte notevole (fino a 40.000 al giorno) di mezzi di grandi dimensioni (pullman, camion e TIR).

Il sistema autostradale ovest-est che ha un suo percorso di circa 530 km, è gestito da società diverse come S.A.T.A.P., Autostrade per l'Italia S.p.A., Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Società delle Autostrade di Venezia e Padova e Autovie Venete. Differentemente dalle altre due grandi autostrade italiane, la A1 e la A14, la A4 non costituisce un corpo unico, ma è suddivisa in tre tronconi dalle aree urbane di

Milano e Venezia, in corrispondenza delle quali si trovano tratti senza pedaggio e la ripartenza da zero del conteggio progressivo del chilometraggio.

La tratta **Torino-Milano** è gestita dalla concessionaria SATAP del gruppo Gavio, è interamente a tre corsie per senso di marcia e si snoda per 125 km (circa 100 km in territorio piemontese, il resto in Lombardia), è pianeggiante e presenta un tracciato pressoché rettilineo. In questo tratto si trovano le intersezioni con i raccordi verso la A5 e la A26 (Torino-Aosta-Monte Bianco / Genova Voltri-Gravellona Toce) nei pressi di Santhià, con l'autostrada A26 (Voltri-Gravellona Toce) nei pressi di Biandrate e con la Tangenziale Ovest di Milano nei pressi della barriera autostradale di Milano-Ghisolfa. Il tratto Torino-Milano ha termine nei pressi dello svincolo di Milano-Certosa.

La tratta **Milano-Brescia**, lunga circa 90 km, è gestita dalla società Autostrade per l'Italia SpA. Va dallo svincolo di Milano Certosa, punto di azzeramento del chilometraggio progressivo, per proseguire in direzione Brescia attraversando le zone fortemente urbanizzate di Cormano, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni; nei pressi del comune di Monza, dove è situata la barriera autostradale di Milano Est, si collega con la tangenziale nord di Milano, mentre all'altezza del casello di Agrate Brianza si allaccia con la tangenziale est di Milano. Il tratto Milano-Bergamo nel 2007 è stato ampliato a quattro corsie più corsia d'emergenza, mentre il tratto Bergamo-Brescia è a 3 corsie. A Brescia viene intersecata l'autostrada A21, anch'essa originata a Torino ma con un percorso più meridionale rispetto alla A4 attraverso Alessandria, Piacenza e Cremona.

La tratta **Brescia-Venezia** ha origine dalla progressiva chilometrica 92,600. Questo tratto di circa 170 km si sviluppa parzialmente in territorio lombardo e per la maggior parte in Veneto con la presenza, nei primi chilometri fino a Desenzano del Garda, di alcuni saliscendi in presenza dell'attraversamento di una piccola zona collinosa. Nelle vicinanze di Verona interseca l'autostrada A22 (Brennero-Modena) mentre nel tratto successivo, arrivando a Vicenza, incontra anche l'unico tratto con la presenza di gallerie (2) di tutto il percorso (all'altezza dei Monti Berici). Oltrepassata la città vicentina incontra lo svincolo per l'autostrada A31 verso Piovene Rocchette. A Padova incrocia l'autostrada A13 (Padova-Bologna), per poi confluire nella Tangenziale di Mestre. Il tratto da Brescia a Padova è gestito dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, mentre da Padova la gestione passa a Società delle Autostrade di Venezia

e Padova, responsabile fino all'uscita di Terraglio e comprendente la Tangenziale di Mestre.

La Tangenziale di Mestre è un tratto di autostrada, con diversi accessi urbani (Marghera, Miranese, Castellana, Terraglio, Aeroporto, Marcon, Quarto d'Altino), compreso tra la barriera di Mestre-Villabona della Società delle Autostrade di Venezia e Padova, nuovo punto di azzeramento chilometrico presso l'uscita del Terraglio dove inizia la competenza dell'Autovie Venete che la manterrà fino al termine del percorso a Trieste, e la barriera di Quarto d'Altino.

La tratta **Venezia-Sistiana**, dopo il tragitto di circa 15 km in cui viene attraversata la città di Venezia e che rappresenta il secondo punto critico per quanto riguarda l'intensità di traffico, interseca l'autostrada A27 (Mestre-Belluno) e la deviazione per l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Da questo punto l'autostrada per circa 120 km si riduce a due sole corsie oltre alla corsia d'emergenza. Il tratto che inizia con l'uscita del Terraglio e prosegue con l'ultima barriera di entrata a Venezia est continua per alcuni chilometri in territorio veneto, la cui ultima uscita di Portogruaro coincide con la parte iniziale della Autostrada A28, sino ad entrare in Friuli-Venezia Giulia in provincia di Udine. Nelle vicinanze di Palmanova dalla A4 si dirama l'autostrada A23 diretta in Austria attraverso il confine di Tarvisio. Nell'ultimo tratto si incontrano le uscite di Villesse (destinata a chi vuole uscire dall'Italia verso la Slovenia attraverso la frontiera di Gorizia) utilizzando il Raccordo Autostradale RA17 di Ronchi dei Legionari (per l'aeroporto di Trieste e del Friuli-Venezia Giulia e il sacrario dei caduti della prima guerra mondiale di Redipuglia) e il casello terminale di Trieste-Lisert. L'autostrada, non a pedaggio, prosegue poi con le uscite di Duino (solo da e per Venezia) e Sistiana, con connessione con la SS14 e il Raccordo Autostradale RA13.

2. Stato di avanzamento degli interventi

a) Tratte italiane del Corridoio 5 AC/AV

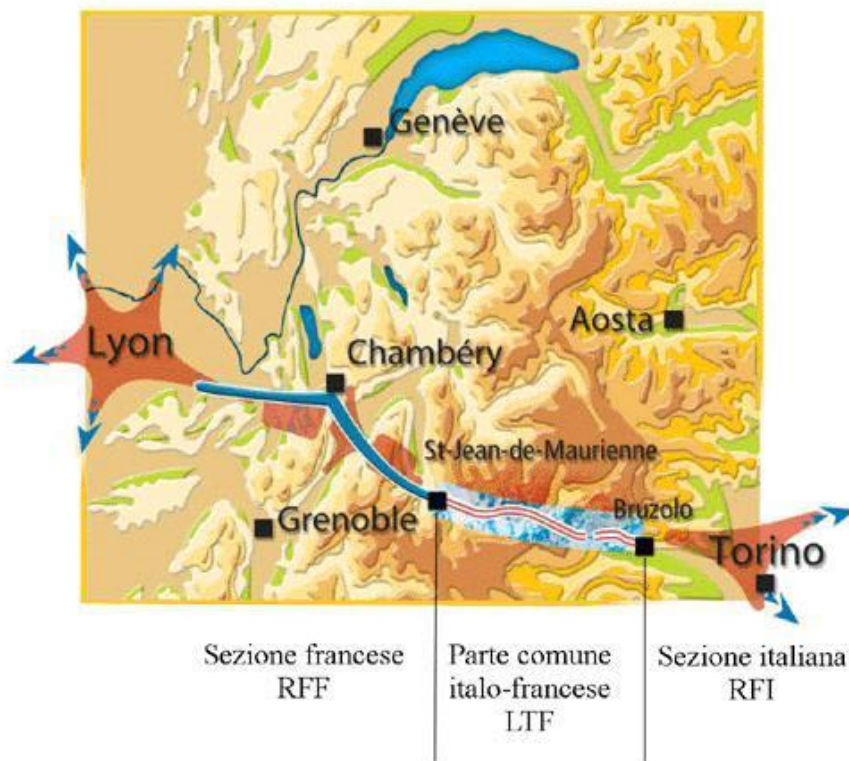
Con la legge "Obiettivo" n°443 del 2001 si inserisce il tratto Transpadano del Corridoio 5 tra le cosiddette "grandi opere" per la cui realizzazione la legge prevede corsie

preferenziali. La tratta italiana definita prevede il potenziamento della tratta autostradale da Torino a Trieste, e la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità ed alta capacità (AV/AC) che inizia in Val di Susa in Piemonte e termina presso la stazione di Trieste Centrale così suddivisa:

- Torino-Lione;
- Torino-Milano;
- Milano-Verona;
- Verona-Padova;
- Padova-Venezia/Mestre;
- Venezia-Trieste;
- Trieste-Lubiana.

Torino-Lione

Di seguito viene presentata la cronologia dell'iter progettuale ed approvativo avvenuto dal 2007 ad oggi.



- 13 giugno 2007: alla riunione del tavolo politico-istituzionale sulla Torino-Lione viene raggiunto un accordo tra il Governo e gli amministratori locali. Il Governo conferisce mandato all'Osservatorio coordinato da Mario Virano di mettere a punto uno schema

di progetto di tracciato da presentare il 23 luglio all'Unione Europea per concorrere allo stanziamento dei fondi destinati alle infrastrutture prioritarie.

- 28 giugno 2007: il Consiglio dei Ministri approva il Documento di Programmazione Economico Finanziaria 2008-2012, ed il suo allegato infrastrutture. La tratta internazionale della Torino-Lione viene inserita nel Dpef tra le opere della Legge Obiettivo approvate dal CIPE.

Tratta	Delibera CIPE	Soggetto aggiudicatore	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura
Collegamento internazionale Torino-Lione Tratta Bruzolo/Confine di Stato	113/2003	LTF	5365,00	349,00

Con le seguenti previsioni di spesa:

Tratta	Costo (in milioni di €)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Torino-Lione	5.365	149,00	50,00	51,00	53,00	26,00	69,00	4967,00

- Novembre 2007: viene assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 671,8 M€ per gli studi ed una prima parte dei lavori relativi alla parte comune del progetto.
- 13 febbraio 2008: Si svolge a Palazzo Chigi una riunione del Tavolo istituzionale sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Il Tavolo prende visione del lavoro prodotto dall'Osservatorio Valle di Susa in 52 sedute ed esprime un giudizio positivo sul metodo e sui risultati raggiunti. Il Governo dà mandato all'Osservatorio, entro il 30 giugno, di completare l'approfondimento del nodo di Torino di cui si riconosce il carattere prioritario, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Valle, dove per scenari si intende anche l'individuazione uno o più tracciati alternativi della nuova linea.
- 18 giugno 2008: Ltf, su mandato della Cig, presenta all'Osservatorio Torino-Lione una variante del progetto inviato nel luglio 2007 all'Unione Europea, variante che sarà la base della proposta di tracciato che dopo il 30 giugno l'Osservatorio presenterà al governo. Le novità principali sono lo spostamento dell'uscita del tunnel di base (lungo 12,1 km in Italia, 57,1 in totale) a Susa, dove è prevista la realizzazione di una stazione internazionale e l'accorciamento della seconda galleria

(dell'Orsiera) a 11,4 km, contro i 22 previsti prima. La zona a cielo aperto nella tratta internazionale, da S. Antonino al confine, in questa ipotesi si riduce a 3,4 km.

- 29 giugno 2008: alla vigilia della scadenza del proprio mandato, l'Osservatorio sulla Torino-Lione raggiunge l'accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio. Il testo, approvato dai sindaci e firmato da Mario Virano, presidente dell'Osservatorio, ha quattro punti salienti: nel primo, 'Nuove politiche dei trasporti del territorio', viene enunciato il principio che "la politica delle infrastrutture non è scindibile dalla politica dei trasporti e del territorio" e vengono elencati gli interventi di una politica integrata del traffico transalpino, dalla ratifica del protocollo della Convenzione alpina, all'applicazione della direttiva Eurovignette per il transito dei Tir, dal sistema metropolitano torinese per i passeggeri all'aumento della qualità del servizio sulla Torino-Lione storica. Al punto 4 viene rimarcata l'importanza degli interventi per la "piena funzionalità" delle cinque linee del sistema ferroviario metropolitano di Torino, confermata la piattaforma logistica di Orbassano e proposto "il potenziamento della linea di Bassa Valle e lo sviluppo di interconnessioni con la linea storica di Alta Valle". Alcuni importanti nodi da sciogliere riguardano i modi ed i tempi di attuazione, con una Torino-Lione realizzata per "lotti funzionali" o per un'opera "in fasi successive".

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Torino-Lione, inserita nel capitolo "Altre opere in stato di progettazione definitiva":

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova linea Torino-Bussoleno	2.375	66	2.369	2.309
Nuovo valico del Fréjus	4.383	===	===	4.383
Studio nuova linea Torino-Lione	349	349	206	===

Nel Capitolo "Studi di fattibilità" è inserito:

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova linea Torino-Bussoleno	3	3	0	0

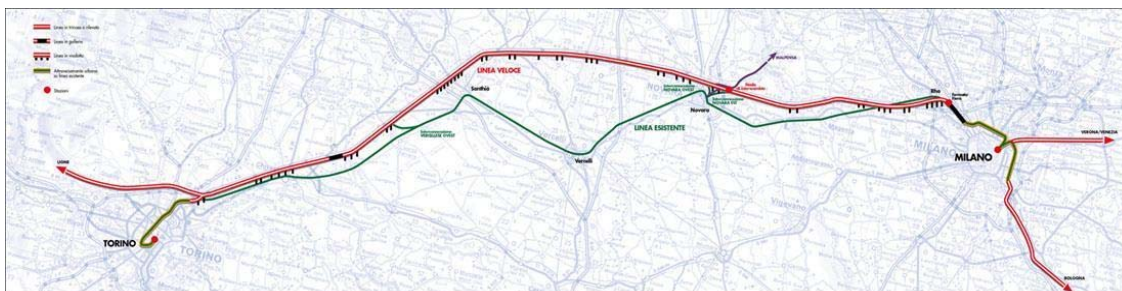
- 29 Luglio 2008: si tiene la riunione del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi, cui partecipano, oltre al ministro Matteoli, il sottosegretario alla presidenza del

Consiglio, Gianni Letta, il presidente dell'Osservatorio, Mario Virano, l'amministratore delegato delle Fs, Mario Moretti, il presidente della regione Piemonte, il presidente della provincia di Torino e i sindaci dei comuni interessati alla linea. Conclusa la fase 1, la Tav passerà alla fase 2, quella della progettazione che sarà unitaria dal confine francese fino alla connessione con l'attuale Torino-Milano e manterrà gli stessi metodi di lavoro adottati in precedenza con l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione e in stretta collaborazione con gli enti locali. In sintesi ciò che ha affermato il Ministro Matteoli durante la conferenza stampa di Palazzo Chigi, al termine del tavolo istituzionale. Nel corso della riunione viene presentato un documento di 8 punti, siglato dalla Regione Piemonte, dalla Provincia e dal Comune di Torino: i sindaci dei comuni interessati, prima di firmare, esprimono la necessità di "tornare sul territorio e sottoporre il testo ai consigli comunali". Decisione ampiamente condivisa da tutti che, tra l'altro, prevede entro settembre la definizione degli interventi necessari al potenziamento del trasporto locale. Entro ottobre, l'impegno di attivare tutte le iniziative necessarie al "riequilibrio modale" con l'obiettivo di togliere dalle strade alpine 100 mila tir nel triennio. Le procedure di gara per il progetto preliminare dovranno essere espletate in autunno e concludersi entro il 2008 o, al massimo, entro l'inizio del 2009. Ci vorranno quindi 10-12 mesi per la preparazione del progetto preliminare per giungere all'apertura dei lavori nel 2013.

- 13 novembre: il Commissario europeo delle infrastrutture e trasporti, Antonio Tajani, conferma che alla fine dell'anno arriverà il via libera di Bruxelles per l'avvio dei lavori della linea ad Alta velocità Torino-Lione.
- 5 dicembre: il Commissario europeo delle infrastrutture e trasporti, Antonio Tajani, firma a Bruxelles il via libera per il contributo di 671,8 milioni di Euro fino al 2013 per la tratta internazionale Italia Francia.
- 30 dicembre: il presidente dell'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, Mario Virano annuncia le sue dimissioni al termine dell'ultima riunione, la 83ª, dell'organismo al quale il governo aveva affidato la governance sul progetto. Virano non intende proseguire poiché non è stata condivisa dai rappresentanti dei tecnici della Valle di Susa la sua proposta di lavoro, finalizzata a definire velocemente i requisiti per la progettazione della nuova linea da fornire ai progettisti di LTF (per la parte internazionale) ed RFI (per la parte nazionale).

- 9 gennaio 2009: riconferma di Mario Virano alla guida dell'Osservatorio per la Torino-Lione, in seguito all'incontro del 7 gennaio sera con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta: "il governo ha ribadito la volontà di proseguire la concertazione e di rispettare i tempi fissati dall'Unione Europea, mantenendo il ruolo tecnico del tavolo".

Torino-Milano



Il tracciato della linea ad Alta Capacità Torino-Milano, lungo 125 km, si estende per 4/5 nel territorio piemontese (province di Torino, Vercelli e Novara, per un totale di 98 km) e per 1/5 in quello lombardo (provincia di Milano, 27 km). L'intervento è stato diviso in due tratte: la prima realizzata è stata la tratta Torino - Novara (86,8 km), la seconda è la tratta Novara - Milano (38,2 km). Il progetto della nuova tratta forma parte integrante delle "Nuove Tratte ferroviarie italiane Sistema Alta Capacità" e si colloca come asse strategico di collegamento con la Rete ferroviaria europea, attraverso la linea Torino-Lione e con quella dei Paesi dell'Est Europa, mediante la dorsale padana Torino-Venezia.

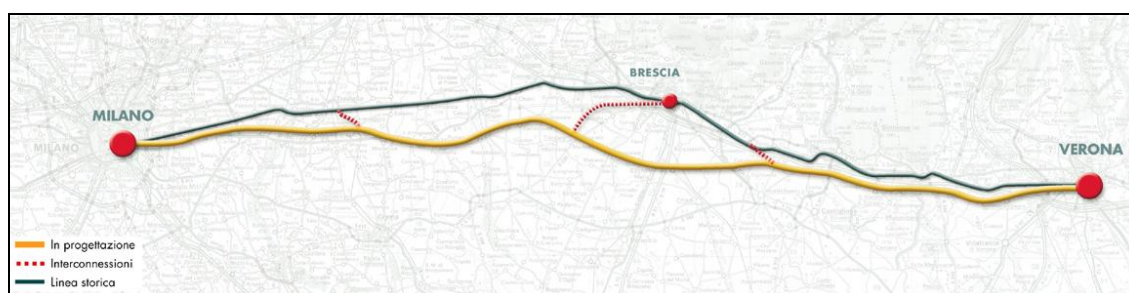
Il tracciato si sviluppa in stretto affiancamento sud all'autostrada A4 Torino-Milano fino all'altezza di Pregnana Milanese, dove piega verso nord scavalcando l'A4 e avvicinandosi al suo lato nord per circa 3 km fino a Rho. Qui il tracciato devia decisamente verso nord-est, distaccandosi dall'A4, e dopo un'ampia curva verso sud-est si ricollega alla linea ferroviaria esistente Torino-Milano, fino alla stazione di Milano Certosa. L'interconnessione Vercellese Ovest permetterà l'instradamento dei treni passeggeri e merci dalla direttrice Vercelli-Novara al collegamento veloce e conseguentemente anche al bacino industriale del biellese. Grazie alla contestuale sistemazione del nodo di Novara, consentirà inoltre il collegamento ferroviario del Piemonte occidentale con l'aeroporto di Malpensa. L'interconnessione Novara Ovest permetterà invece ai treni merci che percorrono la nuova linea provenienti da Torino di

arrivare allo scalo merci di Novara Boschetto e da qui, attraverso la linea storica, di giungere fino a Milano e viceversa. A Novara Boschetto potranno essere instradati sulla linea veloce anche i treni merci della linea Novara-Domodossola. L'interconnessione consentirà inoltre l'instradamento diretto - senza sosta e senza inversione di marcia - dei treni merci dalla linea veloce alla linea Novara-Mortara e di proseguire in direzione Genova. L'interconnessione Novara Est permetterà poi l'instradamento dei treni veloci passeggeri provenienti da Milano nella stazione di Novara Centrale, collegandoli, quindi, sia alla linea storica Vercelli-Torino, sia alla linea del Sempione e viceversa. In particolare, sulla subtratta **Torino-Novara** i lavori, avviati nel marzo del 2002, si sono conclusi il 30 settembre 2005. La linea è in funzione dal primo febbraio 2006. Sulla subtratta **Novara-Milano** i lavori di realizzazione sono iniziati nel 2005 e la consegna dell'opera è prevista per dicembre 2009.

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013 (luglio 2008) la tabella relativa alla Torino-Milano, inserita nel capitolo "opere cantierizzate", prevede:

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Torino-Milano	7.788	7.436	2.657	352

Milano-Verona



Il progetto della nuova ferrovia da Milano a Verona, con proseguimento in direzione di Padova e Venezia, dovrebbe collegare Lione a Trieste e proseguire poi verso est in direzione di Lubiana e Budapest. La realizzazione della nuova linea presenta un duplice obiettivo: da un lato, quello di fornire collegamenti veloci sulle lunghe distanze, dall'altro quello di alleggerire la rete ordinaria ed incrementare così il traffico ferroviario regionale. Il tracciato è già stato definito sia in territorio lombardo che in provincia di Verona. Il punto di inizio è fissato in corrispondenza della località di Cassano d'Adda:

qui la nuova ferrovia diverrebbe la naturale prosecuzione della tratta Pioltello-Treviglio, il cui quadruplicamento è stato avviato nel settembre 2003, per proseguire poi in direzione di Verona e terminare in corrispondenza dell'intersezione con il raccordo dell'autostrada A22 Modena-Brennero. In territorio lombardo, inoltre, il nuovo collegamento ad alta velocità dovrebbe essere integrato con l'attuale linea Milano-Verona e con il resto della rete regionale mediante alcune interconnessioni previste all'altezza dei comuni di Treviglio e Brescia. Questo fitto sistema di interconnessioni permetterà di estendere i benefici della nuova linea ad alta velocità anche a tutto il sistema ferroviario della Lombardia e della Pianura Padana in genere. Il progetto preliminare è stato approvato nel luglio 2003 dalla Regione Lombardia con il parere favorevole anche delle Province di Milano, Bergamo e Brescia, di 10 comuni delle province di Milano e Bergamo interessati dal progetto, e dalla maggioranza dei comuni bresciani. Parallelamente all'approvazione del progetto, la Regione Lombardia ha formulato alcune raccomandazioni e proposte inviate al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Ambiente in vista dell'approvazione del progetto preliminare da parte del Cipe. Le principali modifiche rispetto al progetto originario sono rivolte alla riduzione dell'impatto sul territorio connesso alla realizzazione della nuova linea, che per lunghi tratti corre parallela o interferisce direttamente con l'esistente Autostrada A4 e con la futura direttissima Milano-Brescia (Bre-Be-Mi). È auspicato inoltre uno spostamento verso sud del tracciato in zona Castenedolo, per meglio raccordare l'aeroporto di Montichiari con il sistema ferroviario regionale e garantire maggiori possibilità di sviluppo per lo scalo stesso in un'ottica di crescente sinergia ed integrazione con gli altri scali lombardi. Il progetto preliminare ed il piano di spesa della nuova linea sono stati approvati dal Comitato interministeriale di programmazione economica (Cipe) nel dicembre 2003. Il comunicato rilasciato dal Cipe autorizza le Ferrovie dello Stato ad avviare le attività preliminari alla realizzazione effettiva del progetto. Nella stessa data la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il proprio parere, secondo quanto previsto dalle procedure della Legge obiettivo, sul progetto preliminare della nuova linea ad alta capacità ed alta velocità Milano-Verona. Tale documento contiene una serie di prescrizioni a cui le Ferrovie dello Stato dovranno attenersi al momento della realizzazione dell'opera. Si tratta di una serie di interventi che, d'accordo con gli enti locali interessati, paiono "necessarie per consentire la migliore localizzazione urbanistica delle opere, ferma restando l'assoluta strategicità

dell'iniziativa". Vediamo ora nel dettaglio quali sono le prescrizioni contenute nel documento emesso dalla Giunta veneta:

- la galleria prevista nel punto di interferenza con il casello autostradale di Verona Est deve essere sottoposta ad opportuna verifica, sulla base delle nuove opere stradali in via di realizzazione o comunque già programmate; la galleria potrebbe così venire allungata rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare delle Ferrovie;
- le interferenze della nuova opera con l'autostrada dovranno essere limitate un po' ovunque e, in particolare, in corrispondenza del casello di Peschiera;
- la prevista dismissione dell'attuale linea storica nel tratto compreso tra Verona e San Bonifacio va valutata attentamente sulla base di un'attenta analisi dei costi e benefici connessi;
- in corrispondenza del centro abitato di San Bonifacio, infine, potrebbe essere opportuno valutare, per quanto possibile, un interrimento sia della nuova linea che di quella storica.

L'insieme delle prescrizioni emesse dalle Regioni Lombardia e Veneto determinerà un incremento degli investimenti necessari alla realizzazione della nuova linea pari a 384 milioni di euro, rispetto ai 4,72 miliardi originariamente previsti. In occasione della propria seduta del 6 aprile 2007, il Cipe ha dato il via libera alla progettazione definitiva dello stralcio Treviglio-Brescia della linea AC/AV Milano-Verona. Il tratto in oggetto rappresenta la sezione più prossima alla saturazione dell'intero asse Milano-Venezia-Trieste. Il completamento dell'iter progettuale, autorizzativo e realizzativo di quest'opera spetta ora a RFI, che si avvarrà del contributo di Italferr, società di progettazione del Gruppo FS. Il progetto prevede un tracciato di 38 km, cui sono da aggiungere ulteriori 14 km per l'interconnessione con il nodo di Brescia. L'opera sarà appaltata con gara pubblica entro 20 mesi e realizzata entro i successivi 5 anni. Il costo dell'opera è pari a 2 miliardi di euro. Il tracciato è lungo 112 km, di cui 18 in galleria e 15 in viadotto; a questi si aggiungono 27 km di interconnessioni con le linee storiche esistenti, in direzione di Bergamo, Brescia e Verona.

Le Risorse finanziarie sono di 5,2 miliardi circa di euro per l'intera tratta

Tratta	Delibera CIPE	Soggetto aggiudicatore	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura
Treviglio-Brescia	120/2003	RFI	2.000	175
Brescia-Verona	120/2003	RFI	2.800	===

Per quanto concerne le previsioni di spesa:

Tratta	Costo (in milioni di €)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Treviglio-Brescia	2.000			20	250	400	400	930
Brescia-Verona	2.800			15	80	350	400	1.995

- 13 luglio 2007: il Tar del Lazio sospende l'efficacia dei provvedimenti che disponevano la revoca delle concessioni a Tav per la tratta Milano-Verona e della conseguente convenzione di TAV con il General Contractor Cepav Due. Il Tar rimette inoltre il giudizio alla Corte di Giustizia europea, ritenuto che le norme di legge appaiono in contrasto con i principi europei di libera circolazione e di libertà di attività economica.
- 10 ottobre 2007: il Consiglio di Stato ribalta la decisione di luglio del Tar del Lazio che aveva sospeso l'efficacia della revoca della concessione al Consorzio Cepav Due per la progettazione della tratta Milano-Verona.
- 31 ottobre 2007: viene sottoscritto, al termine delle valutazioni del Cipe e delle commissioni parlamentari competenti, il Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011. La Treviglio-Brescia è inclusa nella Tabella B tra le "opere prioritarie da avviare": dei 1980 milioni di Euro di costo, 1825 sono da reperire. La Brescia-Verona è inclusa nella tabella C "Altre opere da realizzare": dei 2800 milioni di Euro di costo, 2738 sono da reperire.
- 19 marzo 2008: si conclude, con il parere favorevole della Regione Lombardia (ma condizionato all'acquisizione di alcune prescrizioni relative alle soluzioni progettuali) la Conferenza dei Servizi per il progetto definitivo della tratta ad alta capacità Treviglio-Brescia. Il progetto, modificato secondo le richieste di integrazione collazionate dalla Regione, non è ancora stato approvato dal Cipe.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Milano-Verona, inserita nel capitolo "Altre opere in stato di progettazione definitiva".

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Milano-Brescia	2.674	42	2.632	2.632
Rete AV/AC Brescia-Verona	3.061	67	2.995	2.995

Apertura al traffico: metà del 2012

Verona-Padova

Questa tratta ha accumulato ritardi a causa di problemi inerenti al suo tracciato ed in particolare all'attraversamento del nodo vicentino.

- 25 Gennaio 2007: l'approvazione del decreto legge sulle liberalizzazioni revoca il contratto per la realizzazione della tratta al general contractor IRICAV2.
- Giugno 2007: la tratta AV/AC Verona-Padova viene ripartita in due fasi:
fase 1) tratte Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova;
fase 2) completamento.

Viene inserita nel Dpef tra le opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE da avviarsi entro il 2012:

Tratta	Delibera CIPE	Soggetto aggiudicatore	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura
Verona-Padova Fase 1	94/2006	RFI	3.333	101
Verona-Padova Fase 2	94/2006	RFI	1.797	===

Per quanto concerne le previsioni di spesa:

Tratta	Costo (in milioni di €)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verona-Padova	5.130	101	-	10	20	200	300	4.499

- 13 luglio 2007: il Tar del Lazio sospende l'efficacia dei provvedimenti che disponevano la revoca delle concessioni a Tav per la tratta Verona-Padova e della convenzione al General Contractor Iricav Due. Il Tar rimette inoltre il giudizio alla Corte di Giustizia europea, ritenuto che le norme di legge appaiono in contrasto con i principi europei di libera circolazione e di libertà di attività economica.
- 10 ottobre 2007: il Consiglio di Stato ribalta la decisione di luglio del Tar del Lazio che aveva sospeso l'efficacia della revoca della concessione al Consorzio Iricav Due per la progettazione della tratta Verona-Padova.
- 31 ottobre 2007: viene sottoscritto, al termine delle valutazioni del Cipe e delle commissioni parlamentari competenti, il Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011. La Verona-Padova è inclusa nella Tabella C "Altre opere da realizzare": dei 5130 milioni di Euro di costo, 4959 sono da reperire.

- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Verona-Padova, inserita nel capitolo "Progettazione preliminare"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Verona-Padova	5.130	168	4.962	4.962

Padova-Venezia/Mestre

- 1 marzo 2007: inaugurazione della tratta Padova-Mestre di 24 km, dei quali sono ancora da completare 4 km all'interno della stazione di Mestre.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Padova-Mestre, inserita nel capitolo "opere cantierizzate":

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Padova-Mestre	467	467	238	0

Questa la tabella relativa al Nodo di Venezia-Mestre, inserito nel capitolo "opere cantierizzate":

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nodo di Venezia-Mestre	107	97	78	10

Venezia-Trieste

La tratta Venezia/Mestre-Ronchi si divide in 3 sub tratte:

- Mestre - Meolo (totalmente in territorio veneto);
- Meolo - Portogruaro (totalmente in territorio veneto);
- Portogruaro - Ronchi dei Legionari (tratta tra i Fiumi Isonzo e Tagliamento, in territorio friulano).

Le prime due sub tratte devono avviare la progettazione preliminare, mentre per la terza il 4 febbraio 2008 la Regione Friuli Venezia-Giulia ed i Comuni della Bassa Friulana direttamente interessati al tracciato, hanno firmato il Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della nuova ferrovia Alta Velocità/Alta Capacità nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento. Alla firma sono intervenuti i sindaci o i rappresentanti dei Comuni di Bagnaria Arsa, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Ronchi, Ruda, San

Giorgio di Nogaro, Teor e Torviscosa. Nel Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011, la Venezia-Ronchi è inclusa nella Tabella D "Opere previste a completamento del piano": dei 4200 milioni di Euro di costo, 4197 sono da reperire.

- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Venezia-Ronchi inserita nel capitolo "Progettazione preliminare"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova AV/AC Venezia-Trieste Tratta Venezia-Ronchi	4.200	6	4.198	4.194

Rispetto alla tratta Ronchi-Trieste, la situazione è la seguente:

- Giugno 2007: la tratta AV/AC Ronchi-Trieste, viene inserita nel Dpef tra le opere della Legge Obiettivo da avviarsi entro il 2012:

Tratta	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura	Da reperire
Ronchi-Trieste	1.929	42	1.887

Nel Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011, la Ronchi-Trieste è inclusa nella Tabella C "Altre opere da realizzare": dei 1929 milioni di Euro di costo, 1887 sono da reperire.

- Novembre 2007: viene assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 24 Milioni di €, per finanziare gli studi sulla tratta Ronchi Sud-Trieste.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa è la tabella relativa alla Ronchi-Trieste, inserita nel capitolo "Progettazione preliminare"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova AV/AC Venezia-Trieste Tratta Ronchi-Trieste	1.929	42	1.924	1.887

Trieste-Lubiana

- Aprile 2007: parte la conferenza interministeriale italo-slovena sulla tratta transfrontaliera del Corridoio V. Le trattative dovrebbero concludersi in 12 mesi per poi lasciare spazio alla progettazione del tratto ad alta velocità che dal Carso triestino raggiungerà Ljubljana per proseguire poi verso l'Ungheria.

- Luglio 2007: il Governo firma con la Slovenia la lettera per la richiesta congiunta di co-finanziamento per la tratta ad alta velocità tra Trieste e Divača.
- 18 luglio 2007: la tratta Trieste-Divača figura tra i progetti fatti oggetto della domanda di co-finanziamento europeo presentata a Bruxelles dal ministro alle Infrastrutture Di Pietro. Per questo progetto Italia e Slovenia hanno avanzato richiesta di un contributo di complessivi 94 milioni di euro, di cui 22 per la parte italiana.
- Novembre 2007: viene assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 50,7 M€.
- 19 Dicembre 2007: si tiene a Trieste la riunione d'insediamento della Commissione intergovernativa italo-slovena, preposta all'esecuzione dello studio di fattibilità (che si concluderà nel prossimo giugno) e la preparazione di ogni altra documentazione necessaria allo studio del collegamento internazionale Trieste-Divaccia, ad assicurare la concessione di risorse finanziarie a valere su fondi nazionali, su fondi dell'Unione Europea e delle relative istituzioni finanziarie internazionali, a procedere alla stesura della bozza del trattato bilaterale.
- 30 giugno 2008: la Commissione intergovernativa Italia-Slovenia approva all'unanimità lo studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste-Divaccia, nel corso della seconda riunione della Commissione intergovernativa tra Italia e Slovenia. La nuova tratta ferroviaria sarà lunga 35,6 chilometri, con pendenze massime del 17 per mille, permetterà velocità orarie dai 160 ai 200 chilometri ed avrà un costo complessivo di circa 2,4 miliardi di Euro (di cui 1,3 nella tratta italiana). Italia e Slovenia concordano di creare una struttura comune per la realizzazione del progetto.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Trieste-Lubiana, inserita nel capitolo "Studi di fattibilità"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova AV/AC Trieste-Lubiana	3	3	0	0

Fondi europei 2007-2013

Dati forniti da RFI						RICHIESTA FONDI EUROPEI TEN-T 2007-2013		Valori in Mc	
Tipologia	Soggetto attuatore	DESCRIZIONE PROGETTO	Richiedente	Richiesta fondi UE 2007-2013	Fondi proposti da UE				
Transfrontaliero	LTF	Torino Lione: sezione Comune, Studi e Lavori	Ministero delle Infrastrutture *	494,00	457,20				
	RFI	Sezione Transfrontaliera Trieste-Divača-Progettazione e realizzazione della tratta Trieste- Confine - Progetto Prioritario 6	Ministero delle Infrastrutture*	22,00	22,00				
Totale				516,00	479,20				
* Le richieste sono state presentate compiutamente dai due rispettivi Stati confinanti. Gli importi si riferiscono alla sola quota italiana.									
Tipologia	Soggetto attuatore	DESCRIZIONE PROGETTO	Richiedente	Richiesta fondi UE 2007-2013	Fondi proposti da UE				
Nazionale	RFI	Tratta Ronchi sud - Trieste: Progettazione Progetto Prioritario 6 - Sezione Nazionale	Ministero delle infrastrutture	24,00	24,00				
	TAV	Linea Novara-Milano Alta Velocità/Alta Capacità completamento	Ministero delle infrastrutture	308,30	-				
	RFI	Nodo di Torino: quadruplicamento della Tratta Porta Susa - Stura - Progetto Prioritario 6 - Sezione Nazionale	Ministero delle infrastrutture	154,00	-				
	RFI	Tratta AV/AC Treviso - Brescia: Progettazione progetto Prioritario 6 - Sezione Nazionale	Ministero delle infrastrutture	10,00	-				
	RFI	Tratta AV/AC Treviso - Brescia: Progettazione progetto Prioritario 6 - Sezione Nazionale	Ministero delle infrastrutture	210,00	-				
	RFI	Nodo di Venezia: realizzazione del potenziamento del nodo di Venezia Mestre - Progetto Prioritario 6 - Sezione Nazionale	Ministero delle infrastrutture	13,10	-				
	RFI	Nodo di Milano: realizzazione dell'innesto linea AV/AC Torino Milano in Milano Certosa - Progetto Prioritario 6 - Sezione Nazionale	Ministero delle infrastrutture	11,60	-				
	RFI	Nodo di Milano: realizzazione della nuova fermata di Rho Pero - Progetto Prioritario 6 - Sezione Nazionale	Ministero delle infrastrutture	2,30	-				
Totale				733,30	24,00				

b) Corridoio autostradale

Torino-Milano

La tratta Torino-Milano è soggetta ad un ampio ammodernamento ed adeguamento, contestuale alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità. I lavori consistono nell'allargamento delle carreggiate autostradali e nella realizzazione della corsia di emergenza su tutto il tracciato da Torino a Milano e viceversa: ciò significa passare dalle attuali carreggiate di 10 metri pavimentati (3 corsie da 3,33 metri) per senso di marcia, con spartitraffico da 4 metri, per un totale di 24 metri complessivi a due carreggiate da 14,25 metri pavimentati (3 corsie da 3,75 metri + corsia di emergenza da 3 metri) per senso di marcia con spartitraffico da 4,14, metri per un totale di 32,64 metri complessivi. La tratta Boffalora – Milano sarà dotata, inoltre, di una quarta corsia di marcia che porterà la piattaforma a metri 40,14. Questo potenziamento si rende necessario poiché è stato realizzato da parte di ANAS il raccordo Boffalora – Aeroporto

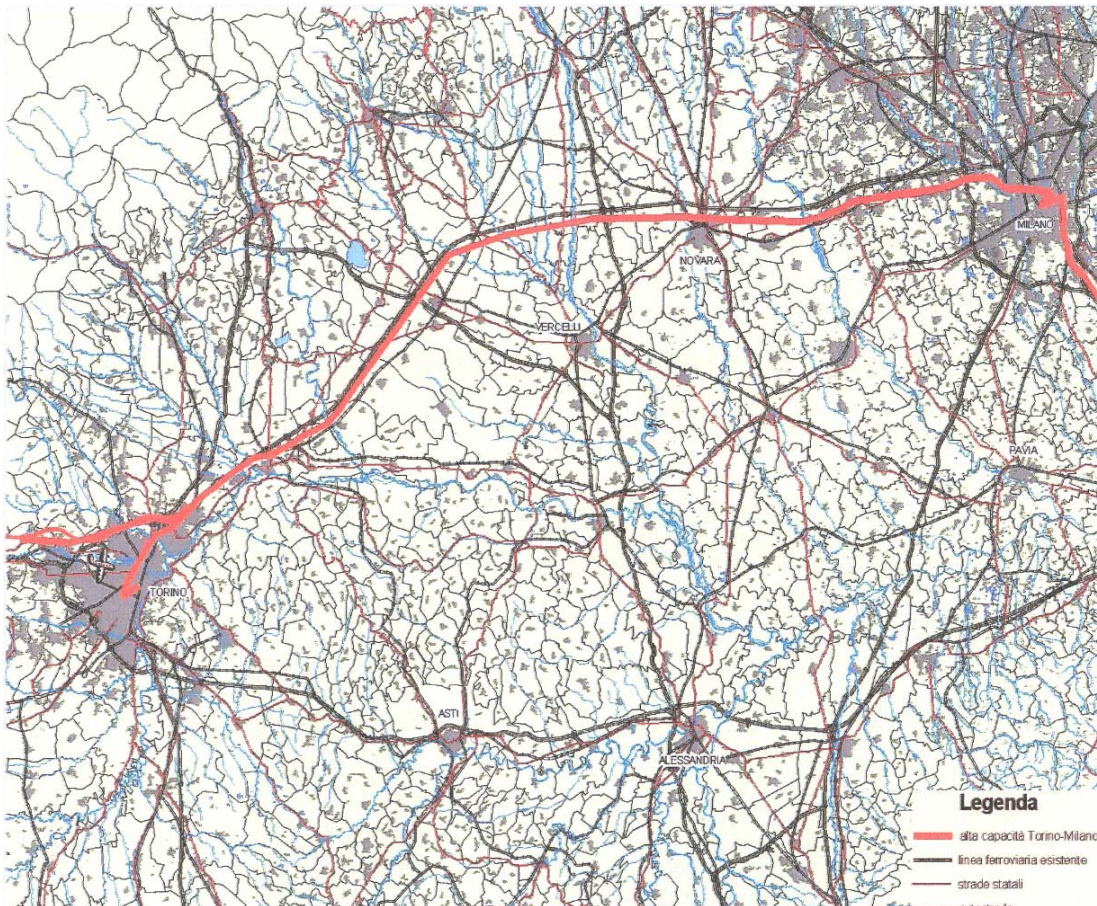
di Malpensa che scarica una significativa mole di traffico sulla A4. Le motivazioni alla base di questo intervento sono dovute all'importanza che il collegamento con Milano ha nei trasporti di merci e persone tra Piemonte e Lombardia.

Il 7 gennaio 2008 sono stati inaugurati i primi 50 chilometri ammodernati dell'autostrada da Torino a Santhià e al 31/12/2008 risulta completato il successivo tratto fino a Greggio per un totale di circa 70 km. Rispetto al Tronco 2 Novara Est-Milano, il 18 settembre 2008 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale la delibera del CIPE del 21 dicembre 2007 con la quale si approva il progetto definitivo dell'intervento per un importo di euro 240.794.000. Si potrà quindi procedere alla progettazione esecutiva ed alla realizzazione. Relativamente al lotto 1.4 (da pk 67+600 a pk 91+000), a sua volta composto dai due sub-lotti 1.4.1 e 1.4.2, essendo decorsi cinque anni dal rilascio del Provvedimento autorizzativo, la Società di gestione sta presentando nuova istanza al Ministero delle Infrastrutture per riconfermare l'intesa Stato Regione sulla localizzazione urbanistica delle opere. La futura linea ferroviaria ad Alta Capacità Torino-Milano è stata progettata in stretto affiancamento all'autostrada e quindi ha determinato importanti interferenze con le infrastrutture autostradali (si pensi ai sovrappassi, agli svincoli delle stazioni autostradali ed a tutte le interferenze trasversali esistenti e che sono stati ricostruiti da TAV in diversa posizione interessando anche le pertinenze dell'autostrada).

L'intervento d'ammodernamento, necessario per portare l'autostrada ad una configurazione consona ai livelli di traffico attuali e previsti, prevede:

1. demolizione e rifacimento di tutte le opere d'arte principali (si è reso necessario un lieve disassamento, in configurazione definitiva, delle stesse per consentire l'esecuzione dei lavori ed il contestuale mantenimento di una sufficiente capacità di smaltimento del traffico);
2. allargamento in sede di tutte le opere d'arte minori e sottoattraversamenti di vario genere al corpo autostradale;
3. modifica della livelletta autostradale con costante innalzamento della quota del piano viario finalizzato sia all'adeguamento delle dimensioni dei sottostanti attraversamenti idraulici sia ad ottenere una pendenza trasversale adeguata alla normativa vigente;

4. demolizione e ricostruzione di gran parte dei sovrappassi all'autostrada che, geometricamente, non permettevano l'allargamento della piattaforma come sopra descritto;
5. rifacimento di alcuni svincoli e stazioni autostradali che necessitano di allargamenti e potenziamenti;
6. ricostruzione e, in alcuni casi, ricollocazione, delle Aree di Servizio.



Su tutto il percorso gli attraversamenti trasversali (cavalcavia) sono stati costruiti in modo tale da garantire la compatibilità ad una futura quarta corsia di marcia. Questa particolare caratteristica progettuale è stata richiesta espressamente dalla Società che, nell'ottica di effettuare una progettazione rivolta al futuro, ha ritenuto necessaria almeno la previsione di questa ulteriore corsia.

Milano-Brescia (Brebemi)

Il progetto prevede la realizzazione di un'autostrada che collega in maniera diretta le città di Brescia e Milano. Complessivamente l'intero tracciato ha uno sviluppo di circa

62,1 km, dalla attuale tangenziale sud di Brescia (ex S.S. 11) fino all'interconnessione con la futura TEM tra Melzo e Pozzuolo Martesana (MI); l'ultimo tratto del collegamento autostradale è costituito dalla cosiddetta "Variante autostradale di Liscate", che va dalla seconda interconnessione con la TEM in Comune di Comazzo (Provincia di Lodi) fino al previsto svincolo sulla S.P. 14 "Rivoltana", ad est di Liscate (MI).



Il 5 maggio 2008 è stato consegnato il progetto definitivo dell'opera a CAL (Concessionarie Autostradali Lombarde) e, dopo la chiusura della procedura di infrazione europea sulla convenzione avvenuta nel novembre 2008, entro la primavera 2009 si dovrà aprire la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, mentre l'inizio dei lavori è previsto per il giugno 2009 e la conclusione per giugno 2012.

Brescia-Venezia

In Veneto dovrebbe prendere a breve il via la realizzazione del sistema delle tangenziali Verona – Vicenza – Padova, una viabilità alternativa all'attuale A4 dove far transitare principalmente il traffico locale, separandolo da quello pesante e di transito, che

continuerà ad usare l'autostrada esistente. La Giunta regionale ha infatti dichiarato di pubblico interesse la proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione ed esercizio del sistema, presentato dall'Associazione Temporanea di Imprese "Impresa Pizzarotti & C. s.p.a., Impresa di costruzioni ing. E. Mantovani s.p.a. e Impresa costruzioni Giuseppe Maltauro s.p.a.. Una volta completati lo studio di impatto ambientale, la valutazione di Impatto Ambientale regionale e nazionale, risarà il passaggio attraverso il Cipe. A quel punto il progetto sarà messo in gara per individuare (in caso di eventuali proposte migliorative) il soggetto concessionario che realizzerà l'opera, con l'Ati Pizzarotti che potrà esercitare un diritto di prelazione. Secondo le stime della Regione, l'approvazione del Cipe potrebbe arrivare nel primo semestre 2009 e i lavori partire nella prima metà del 2010, per concludersi nel 2016. Il progetto scelto dalla Giunta prevede un insieme di interventi per circa 2 miliardi 270 milioni di euro, con una esenzione dal pagamento per la popolazione residente nell'area delle tangenziali che sarà quantificata in sede di trattativa con gli enti locali interessati e di valutazione nella gara per l'affidamento della concessione.

Passante di Mestre

L'ultimazione dei lavori è attesa per gennaio 2009, mentre l'apertura al traffico dovrebbe arrivare a fine febbraio 2009. Il tracciato ha una lunghezza di 32,5 km e si sviluppa in Provincia di Venezia tra Dolo e Quarto D'Altino. L'importo complessivo della commessa è di 986,4 milioni di euro. I caselli intermedi di Spinea e di Preganziol dovrebbero aprire per luglio 2009, mentre quello di Scorzè (che ha subito una modifica ed è oggetto di valutazione da parte del Cipe) non prima della primavera 2010.

Va aggiunto che, stando l'attuale grave situazione di intasamento del traffico lungo la A4 (che ha condotto al commissariamento) parte dei vantaggi apportati dal completamento del passante saranno controbilanciati dall'inadeguatezza ricettiva della A4 lungo il tratto successivo. Potrebbe dunque configurarsi una situazione per cui l'intasamento lascerà la tangenziale di Mestre per iniziare da Quarto D'Altino. Da segnalare che, lungo la Venezia-Trieste, il progressivo aumento del traffico in generale (ma di quello pesante in particolare) ha fatto registrare una crescita dal 1° semestre 2004 al 1° semestre 2008 del 124,95% per i veicoli pesanti e del 43,03% per tutti i veicoli.



Venezia-Trieste

A settembre 2008 il Governo ha formalizzato la nomina a Commissario straordinario di Renzo Tondo, da pochi mesi neo eletto Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia per la realizzazione della terza corsia di marcia lungo la A4 Venezia-Trieste. Sono stati contestualmente nominati due "subcommissari", Riccardo Riccardi, Assessore ai Trasporti della Giunta friulana e Silvano Vernizzi, già Commissario per il Passante di Mestre.

L'intervento di ampliamento si applicherà sul tratto compreso tra Quarto D'Altino in Provincia di Venezia e Villesse in Provincia di Gorizia, per una lunghezza di 94 km (54 in Veneto, 40 in Friuli VG). In base al progetto preliminare, i lavori dovrebbero partire nel 2011 e concludersi nel 2016, tuttavia, secondo quanto affermato da Renzo Tondo poco dopo la nomina a commissario, dovrebbero intervenire delle variazioni sul programma: se l'inizio dei lavori potrebbe essere anticipato al 2009, grazie alle deroghe rispetto ai regolamenti del Cipe consentite dal commissariamento, la loro durata

potrebbe raggiungere i dieci anni. Anche i costi potrebbero lievitare, rispetto alle stime del progetto iniziale (1,375 miliardi di euro), arrivando a raggiungere 1,6 miliardi di euro. L'intero ammontare della cifra prevista per l'opera dovrebbe essere speso dalla società concessionaria Autovie Venete tramite la finanza di progetto e senza l'ausilio di fondi pubblici.

3. Criticità

a) Corridoio ferroviario

A seguito dell'ultima riunione del Tavolo Istituzionale è stato stabilito che l'Osservatorio Tecnico per la Torino-Lione debba completare l'approfondimento del nodo di Torino, elemento prioritario per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Val di Susa.

Indicato nel 30 giugno 2010 il termine del mandato del Presidente dell'Osservatorio, data entro la quale dovrà completare il proprio incarico sia per quanto riguarda gli scenari metropolitani che i conseguenti scenari di Valle, previa verifiche intermedie con le comunità locali interessate; inoltre il processo decisionale attraverso il coinvolgimento diretto dei Cittadini mediante forme di consultazione, previste dalla legge sulle scelte da operare sul territorio con modalità da condividere, potrebbe causare ancora la perpetuazione dei tempi.

b) Corridoio stradale

Sulla tratta verso Milano permangono le criticità dovute alla compatibilità col tracciato della linea AV/AC che continua a generare ritardi.

Per quanto riguarda la Brebemi, dal punto di vista economico e finanziario, con l'approvazione del progetto definitivo probabilmente si dovrà rimettere mano al piano finanziario dell'opera.

4. **Attese per il 2009**

a) Corridoio ferroviario

- Entro marzo la società italo-francese LTF dovrà indire la gara d'appalto per scegliere la società che realizzerà il progetto preliminare della tratta internazionale Torino-Lione.
- Proseguimento dei lavori, senza interruzione, per la definizione del tracciato per la Torino-Lione, con connessione diretta a Orbassano Interporto SITO.
- Entro settembre 2009 dovranno iniziare i sondaggi geognostici in Val di Susa.
- Entro dicembre 2009, completamento lavori della tratta Novara-Milano e apertura completa al traffico della linea AV/AC Torino-Milano.
- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse finanziarie per la Milano-Verona, con avvio dei lavori nella tratta Treviglio-Brescia.
- Approvazione dei progetti delle tratte in Veneto e in Friuli Venezia Giulia.

b) Corridoio stradale

- Rispetto dei tempi previsti (primi mesi 2009) per l'avvio dei lavori sul tronco 2 Novara Est-Milano.
- Avvio dei lavori della Brebemi, così come previsto nel cronoprogramma della Regione Lombardia.
- Approvazione dei progetti preliminari delle tangenziali di Verona, Vicenza e Padova.
- Apertura al traffico del Passante di Mestre.
- Accelerazione degli iter procedurali per anticipare l'avvio dei lavori sulla Venezia-Trieste al 2009.