

**ELEMENTI INFORMATIVI IN RISPOSTA ALLE DOMANDE FORMULATE DAI
DEPUTATI NEL CORSO DELL'AUDIZIONE ALLA COMMISSIONE TRASPORTI
DELLA CAMERA DEL 23 NOVEMBRE 2010**

LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE

Per l'intera nuova linea ad Alta Velocità e Alta Capacità Venezia-Trieste è in fase di ultimazione la Progettazione Preliminare sia del tratto da Venezia a Ronchi sia del tratto Ronchi-Trieste per il quale si sta revisionando il progetto del 2003.

Le soluzioni di tracciato adottate per i vari tratti hanno tenuto in debito conto sia degli indirizzi regionali di sviluppo infrastrutturale del territorio sia i vincoli naturali, paesaggistici e geologici preesistenti.

In particolare in territorio Veneto il progetto ricalca il tracciato definito nello Studio di Fattibilità, come indicato dalla Regione Veneto (Deliberazioni della giunta Regionale n. 1816 del 13/6/2006 e n. 1083 del 17/4/2007) che escludono l'affiancamento della linea AV/AC all'Autostrada A4 nel tratto da Quarto D'Altino al Tagliamento.

In sintesi il progetto ha origine dalla stazione di Venezia Mestre e prevede il tracciato in galleria, ai margini della laguna, fino alla stazione sotterranea in corrispondenza dell'Aeroporto Marco Polo.

In uscita dalla stazione dell'Aeroporto la linea risale in superficie e piega in direzione Est mantenendosi a Nord del cordone litoraneo fino alla località Caposile. Da qui prosegue poi verso l'interno, nella bassa pianura veneta, per affiancarsi all'Autostrada A4 ad Ovest di Portogruaro; da qui la linea prosegue in affiancamento all'autostrada A4 dal fiume Tagliamento fino al comune di Porpetto, per poi piegare a Sud e proseguire verso Cervignano e Ronchi dei Legionari in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.

Dalla Stazione di Ronchi Aeroporto il tracciato, dopo un breve affiancamento alla linea esistente, sale verso la stazione di Aurisina con tratti in rilevato, trincea e brevi gallerie nei primi 6 km e, successivamente, con una galleria naturale di circa 10 km.

Da qui, dopo un tratto allo scoperto in cui sono realizzate le interconnessioni con la linea esistente (direzioni Trieste e Villa Opicina) e il bivio verso Divača, la linea piega verso Trieste con una galleria naturale di 11,5 km che si sviluppa prevalentemente nel Flisch costiero e, dopo la confluenza nella esistente galleria di cintura, termina direttamente nella Stazione portuale di Campo Marzio.

Si prevede di inoltrare i progetti preliminari entro la fine del corrente anno alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il successivo iter approvativo del

CIPE ai sensi della Legge Obiettivo, in tale ambito saranno individuati anche i costi delle singole tratte. Inoltre il progetto ed il relativo Studio di Impatto Ambientale (SIA) sarà pubblicato e trasmesso a tutti i soggetti interessati (Ministeri, Regioni, Province, Comuni etc) per le loro osservazioni e quindi visionabile eventualmente anche presso le Strutture di RFI.

SISTEMA METROPOLITANO FERROVIARIO VENETO

L'intervento non è incluso nell'aggiornamento 2009 del contratto di Programma. Al momento non sono stati definiti gli accordi che sottointendono all'avvio della 2^a fase.

LINEA PONTREMOLESE

Il tracciato della linea attuale si sviluppa per circa 112 km da Vezzano a Parma, di cui 44 km a doppio binario, tra Vezzano e Chesaccia, mentre i rimanenti 68 km sono a semplice binario. La tratta Fornovo-Fidenza, a semplice binario si estende per circa 24 km.

Sulla linea nel corso degli ultimi 15 anni sono stati realizzati numerosi interventi infrastrutturali e tecnologici mirati al potenziamento e all'efficientamento dell'infrastruttura (tratti di raddoppio potenziamenti impianti e collegamenti al porto di La Spezia, tecnologie diffuse etc). Gli interventi realizzati rappresentano una prima fase di potenziamento prevalentemente del traffico merci di collegamento tra la pianura Padana e l'Europa Centrale, tra le regioni Toscana, Liguria e Emilia Romagna ed in particolare i porti di Livorno e La Spezia.

Il potenziamento della linea è temporalmente correlata agli sviluppi di traffico ipotizzati, allo stato attuale sono in corso di realizzazione interventi diffusi sulla linea per il miglioramento infrastrutturale e tecnologico finalizzati prioritariamente ad elevare gli standards di qualità del servizio e a migliorare le caratteristiche prestazionali. Inoltre sono in corso i lavori per il raddoppio tra Solignano e Fornovo (Osteriazza). L'intervento si sviluppa per circa 12 Km, parte in affiancamento alla linea esistente, parte in variante, l'attivazione è prevista per 2014.

Per il completamento del raddoppio della linea il CIPE ha approvato il progetto preliminare delle tratte Parma - Fornovo e Berceto – Chiesaccia. Il costo complessivo di 2.304 Mio EUR non trova copertura finanziaria.

Il raddoppio tra Parma e Fornovo (Osteriazza), di circa 25 km, è previsto in prevalente affiancamento, escluse le varianti di ingresso nelle stazioni di Parma e di Fornovo.

Il raddoppio tra Berceto e Chiesaccia di circa 38 km, è previsto prevalentemente in variante con la nuova galleria di valico di circa 19 km tra Berceto e Pontremoli.

Nel complesso gli interventi previsti in progetto riguarderanno 64 km di linea oltre a 7 km circa di rami di interconnessione con le stazioni di Fornovo e Pontremoli.

In relazione alle risorse finanziarie disponibili per la realizzazione dell'intero completamento del raddoppio, il CIPE, nell'approvare il progetto preliminare, ha assegnato un primo finanziamento di circa 235 Mio EUR per la realizzazione di una prima fase funzionale del progetto costituita dal raddoppio tra Parma e Vicofertile. Per tale tratta è in via di completamento la relativa progettazione definitiva che, a valle dell'approvazione del CIPE e delle attività negoziali, consentirà l'avvio dei lavori.

TRATTA MONTECATINI PISTOIA

Il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini ha un costo di 116 milioni e nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma sono previste risorse per 70 milioni a carico della Regione Toscana. Le ulteriori risorse sono state richieste nel documento relativo alla "Opere Programmatiche" nel fabbisogno di competenza dell'anno 2011.

Nel novembre 2008 è stato siglato un protocollo di intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Regione Toscana e RFI per il potenziamento della linea Pistoia-Montecatini-Lucca nel quale il MIT si è assunto l'onere di ricercare le risorse per il completamento del raddoppio pari a 46 milioni da contrattualizzare nei futuri aggiornamenti.

RACCORDO CON IL PORTO DI LIVORNO

Le risorse sono previste nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, nella riga A1003 "*Ammodernamento infrastrutturale*" della tabella "A01 – Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge".

ITINERARIO NAPOLI-BARI

La riqualificazione dell'itinerario Napoli-Bari comprende :

1. Interventi sulla linea Napoli - Canello per integrazione con la linea AV/AC

Gli interventi, necessari per l'integrazione della linea convenzionale con la linea AV/AC, hanno inizio dalla stazione di Napoli C.le, interessano la stazione "Porta" di Afragola e prevedono una variante di tracciato che lambendo il centro abitato di Acerra raggiunge Canello. Il progetto preliminare è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) secondo le procedure di Legge Obiettivo nell'agosto 2009 per il successivo iter approvativo da parte del CIPE. Il Costo dell'intervento è stimato in 813 Mio EUR interamente finanziato. Il tempo di realizzazione dell'intervento è stimato in 9 anni.

2. Velocizzazione/raddoppio Canello - Frasso Telesino – Vitulano

Tra Canello e Vitulano è prevista la realizzazione di una nuova linea in variante a doppio binario, la cui realizzazione è suddivisa in due fasi

2.1 Velocizzazione/raddoppio Canello - Frasso Telesino

Il progetto preliminare del tratto Canello-Frasso Telesino è stato completato e trasmesso al MIT, secondo le procedure di L.O., nell'agosto 2009. Il costo dell'intervento è stimato in 730 Mio EUR di cui 540 Mio EUR finanziati e 190 Mio EUR da reperire. Il tempo di realizzazione dell'intervento è stimato in 10 anni.

2.2 Velocizzazione/raddoppio Frasso Telesino-Vitulano

Il progetto preliminare del tratto Frasso Telesino-Vitulano è stato inoltrato al MIT secondo le procedure di L.O. nel luglio 2010 per la successiva approvazione da parte del CIPE. Il costo dell'intervento è stimato in 986 Mio EUR interamente da reperire. Il tempo di realizzazione dell'intervento è stimato in 10 anni.

Per il completamento dell'istruttoria da parte del Ministero delle Infrastrutture relativamente ai progetti preliminari degli interventi sopra citati, è necessario che la Regione esprima con deliberazione di Giunta il proprio parere sull'impatto che tali progetti hanno sotto il profilo Urbanistico ed Ambientale ed eventualmente, più in generale, sul territorio.

Parimenti la Commissione speciale VIA del Ministero dell'Ambiente e il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Soprintendenze competenti) sono impegnate al rilascio dei rispettivi pareri e prescrizioni.

3. Tratta Vitulano - Apice

La tratta Vitulano-Benevento-Apice dell'estesa di circa 19,33 km è già raddoppiata.

4. Raddoppio Apice - Orsara

Tra Apice e Orsara è prevista la realizzazione del raddoppio con caratteristiche di alta capacità. La nuova infrastruttura sarà realizzata completamente in variante rispetto alla linea esistente con una nuova stazione a servizio dell'Irpinia. Il progetto preliminare dell'intervento è stato inoltrato al MIT secondo le procedure di L.O. nel luglio 2010 per la successiva approvazione da parte del CIPE. Il costo dell'intervento è stimato in 2.676 Mio EUR interamente da reperire. Il tempo di realizzazione del raddoppio è stimato in 13 anni.

5. Raddoppio Orsara - Cervaro

Il raddoppio Orsara - Cervaro di circa 33km è previsto prevalentemente in affiancamento tra Cervaro e Bovino e in variante nella tratta Bovino-Orsara. Il progetto prevede la realizzazione di due nuove stazioni, a Ponte Albanito e Bovino, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti e nuove tecnologie per il comando centralizzato del traffico.

Sono in corso i lavori per la realizzazione del raddoppio nella tratta Bovino-Cervaro con attivazione programmata a marzo del 2013 e Costo di 230 Mio EUR interamente finanziato. Il costo del raddoppio della tratta Orsara - Bovino, è di 300 Mio EUR interamente finanziato e l'attivazione del raddoppio è prevista nel 2016.

INVESTIMENTI IN FRIULI VENEZIA GIULIA

Nella Regione Friuli Venezia Giulia sono programmati investimenti che, ancorché interessanti anche Regioni limitrofe, ammontano complessivamente a oltre 6.500 Mio EUR, di cui oltre 400 Mio EUR finanziati, al netto degli interventi diffusi quali la manutenzione straordinaria, la soppressione dei Passaggi a Livello etc.

Di seguito sono elencati i principali interventi previsti:

- Nuova linea AV/AC Venezia - Ronchi (disponibili le risorse per lo sviluppo della Progettazione) ;
- Nuova linea AV/AC Ronchi - Trieste (disponibili le risorse per lo sviluppo della Progettazione);
- Nuova linea AV/AC Trieste - Divača (disponibili le risorse per lo sviluppo della progettazione);
- Potenziamento itinerari merci dell'area Veneto/Friulana, afferenti ai collegamenti di Tarvisio e Villa Opicina "prima fase" (risorse già disponibili);
- SCMT-SST : realizzazione sottosistema di terra Trieste (risorse già disponibili);
- Interventi tecnologici Venezia-Trieste-Villa Opicina (risorse già disponibili);
- Studi del raddoppio Palmanova-Udine e Nodo di Udine (risorse già disponibili).

Linea Trieste – Divača (Valico Orientale)

L'intervento rappresenta la prosecuzione della linea AV/AC Venezia - Trieste verso est, fino a Divača ed in futuro fino a Lubiana (Slovenia).

Nel giugno 2008 è stato completato lo Studio di Fattibilità transfrontaliero italo/sloveno denominato "CROSS-5", con l'individuazione di un tracciato "ottimizzato" e di altre due alternative. Lo studio è stato approvato dalla CIG (Commissione Intergovernativa) istituita tra Italia e Slovenia, a cui partecipano sia delegazioni governative dei due paesi interessati (rappresentanti dei rispettivi Ministeri dei Trasporti) sia rappresentanti degli Enti Locali territoriali interessati dal Progetto.

Sullo studio approvato la CIG ha manifestato la necessità di ulteriori approfondimenti raccomandandone lo sviluppo durante la redazione della Progettazione Preliminare.

A tale scopo è prevista l'istituzione di un Ufficio Tecnico Comune (Common Executive Body – CEB) competente per il coordinamento delle attività di elaborazione dello studio di fattibilità e della progettazione preliminare.

In data 12 ottobre 2010 (a Trieste) contestualmente alla sottoscrizione di un "Agreement" (Accordo necessario per l'attuazione della Decisione C2008-7728, con la quale sono stati assegnati co-

finanziamenti europei nell'ambito del programma dei fondi comunitari delle Reti Transeuropee – TEN-T per l'intera progettazione del progetto) da parte dei Governi italo/sloveno, è stato istituito ufficialmente anche il CEB, per il quale si è tenuta una prima riunione in data 11 novembre 2010 in cui, tra l'altro, è stato dato avvio alla Progettazione Preliminare.

Le successive fasi di progettazione (l'ultimazione della Progettazione Preliminare è prevista in data 30/03/2012) saranno sviluppate unitariamente tramite l'istituzione di un GEIE (Gruppo Europeo di Interesse Economico) italo/sloveno come concordato nel testo dell'Agreement sottoscritto.

Le ultimazioni della progettazione definitiva ed esecutiva sono di seguito riportate :

- Progettazione Definitiva il 31 marzo 2013;
- Progettazione Esecutiva il 31 dicembre 2013.

COME VIENE DEFINITO IL CANONE DI AFFITTO DELLA RETE FERROVIARIA

Il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria viene definito per Decreto dal DM 43/T del 21 marzo 2000 e da successivi aggiornamenti:

- DM del 18 agosto 2006;
- Legge 296 del 27 dicembre 2006 (Articolo 1 Comma 970);
- DLGS 162 del 10 agosto 2007 (Articolo 26 Comma 1 Lettera C);
- DM del 2 aprile 2008

PROGRAMMAZIONE INTERVENTI NEL NORD/OVEST

Sul corridoio 24 Genova-Rotterdam, RFI sta realizzando importanti investimenti per lo sviluppo del traffico merci, come il potenziamento del Nodo di Genova, il raddoppio della Genova-Ventimiglia, il nuovo collegamento Arcisate-Stabio e l'implementazione del sistema interoperabile ERTMS. Sono in corso alcuni interventi per l'adeguamento delle sagome e dei moduli per consentire il transito dei containers marittimi tipo "high-cubes". Al 2015 con interventi già finanziati in aggiunta ad altri interventi che RFI intende proporre, si ritiene di poter garantire in coerenza con il potenziamento della rete svizzera, di supportare gli incrementi di traffico attesi nel breve/medio periodo, sfruttando al massimo le capacità dell'infrastruttura attuale e ponendo le basi per la specializzazione delle linee, con particolare riguardo all'individuazione di itinerari dedicati per le merci pericolose.

1. Chiasso - Monza

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea da Bivio Rosales a Seregno-Desio, di circa 37 km (di cui 15 km in variante, 14 km in affiancamento e 8 km di interconnessioni). A Seregno la linea si dirama verso est, per connettersi con la nuova linea merci Bergamo - Seregno e verso sud, riconnettendosi alla linea storica verso Monza - Milano all'altezza di Desio. Il Progetto include l'adeguamento ferroviario della stazione di Seregno, con relativa sistemazione a Piano Regolatore Generale (PRG).

L'obiettivo del progetto consiste nel completamento del sistema di gronde merci e nella velocizzazione dei collegamenti viaggiatori internazionali verso il Gottardo.

Il progetto preliminare è stato depositato presso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2003. Con Deliberazione n. VII/18612 del 05/08/04, la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole al progetto con prescrizioni. E' in corso di approfondimento la possibilità di realizzare una prima fase funzionale, costituita dallo shunt del nodo di Seregno, che consentirebbe l'instradamento dei traffici provenienti dal Gottardo sulla gronda est di Milano (nuova linea Bergamo - Seregno) in progettazione.

Allo stato attuale sono disponibili i finanziamenti necessari per lo sviluppo della Progettazione Definitiva.

2. Tortona - Voghera

L'intervento prevede il quadruplicamento della linea per circa 16 km, prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti.

La tratta Voghera - Tortona appartiene funzionalmente alle due direttrici Milano-Genova e Torino-Piacenza (Direttrice Mediopadana). La sovrapposizione dei flussi che insistono su tali direttrici nella tratta oggetto dell'intervento è il principale motivo per il quale è opportuno procedere con il quadruplicamento.

Sono state avviate le procedure urbanistiche per le varianti ai Piani Regolatori dei comuni interessati ed è in via di completamento la progettazione definitiva.

3. Passante di Novara

Il nodo di Novara si configura quale crocevia dei molteplici flussi di traffico delle direttrici est-ovest e nord-sud, sia passeggeri che merci. Rappresenta il nodo di interscambio fra la linea AV/AC Torino - Milano, la linea storica e l'infrastruttura delle Ferrovie Nord Milano. L'ipotesi progettuale sviluppata per la sistemazione degli impianti del nodo include la realizzazione di una Bretella merci che si dirama dalla linea Domodossola-Vignale-Novara, in corrispondenza dell'impianto di Vignale e, con un tracciato a doppio binario, si affianca alla linea esistente; quindi sottopassa prima l'autostrada Torino-Novara, poi la linea AV/AC Torino-Milano per innestarsi sull'interconnessione Ovest di Novara della linea AV/AC. Da qui il traffico diretto all'impianto di Novara Boschetto prosegue lungo l'interconnessione ovest, mentre il traffico merci passante viene instradato su un nuovo passante merci. Il nuovo tracciato studiato per il passante merci si sviluppa quasi completamente in galleria; i due binari partono dall'interconnessione di Novara Ovest per poi sottopassare, in galleria naturale, il fascio di Novara Boschetto e la stazione di Novara Centrale; quindi riemergono in superficie in una zona non più urbanizzata e si innestano sulla linea per Mortara, all'altezza della Tangenziale Est.

E' in corso lo sviluppo del progetto preliminare. Sono disponibili i finanziamenti necessari anche per la progettazione definitiva.

4. Terzo Valico dei Giovi (e raddoppio della Novi e Tortona)

La realizzazione del Terzo Valico dei Giovi è prevista a cura del General Contractor Consorzio COCIV, secondo la Convenzione sottoscritta con TAV ora RFI nel 1992.

Tali convenzioni sono state più volte revocate e ripristinate per legge, in ultimo, a seguito di quanto disposto dalla legge 133 del 6 agosto 2008, che ha ripristinato le Convenzioni con i GC, già revocate dalla Legge 40/2007, sono state riprese le attività progettuali della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi.

Per dare impulso alla realizzazione dell'Opera, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 è stato nominato Commissario Straordinario per il Terzo Valico dei Giovi l'Ing. Walter Lupi.

Al fine di non bloccare ingenti risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di investimenti infrastrutturali di lunga durata e di ingenti costi, la legge n. 191/2009 ha previsto che per alcuni investimenti strategici, i lavori di realizzazione possono essere avviati dal CIPE mediante Lotti Costruttivi non Funzionali, assumendo l'impegno programmatico per il reperimento delle risorse necessarie al completamento delle opere.

Di conseguenza RFI, in ossequio a quanto previsto dalla citata legge 191/2009, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il successivo iter approvativo da parte del CIPE la relazione illustrativa della realizzazione della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi mediante lotti costruttivi, nella quale è stato aggiornato il Costo a Vita Intera dell'opera in 6.200 Mio EUR e viene fissato un tempo complessivo di realizzazione di 100 mesi di esecuzione dei lavori e 3 mesi di preesercizio.

Recentemente, nella seduta del 18 novembre 2010 il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della "Linea AV/AC Milano-Genova. Terzo Valico dei Giovi". In attesa della pubblicazione della relativa Delibera, sono in corso confronti con il GC per la definizione del testo di Atto Integrativo alla Convezione TAV (ora RFI)-COCIV del 1992, finalizzato all'avvio dei lavori del primo lotto costruttivo ed alla realizzazione dell'intera Opera.

Il Costo dell'opera originariamente previsto in circa 5 miliardi di Euro, era stato determinato sulla base del progetto definitivo approvato dal CIPE, che prevedeva l'avvio dei lavori nel gennaio 2006. Si è dovuto, quindi, provvedere ad un aggiornamento del progetto ai costi 2010.

Inoltre è emersa la necessità di adeguare il progetto, e di conseguenza il Costo a Vita Intera, alle nuove normative, emanate e/o diventate vigenti a valle dell'approvazione del progetto definitivo stesso. In particolare per le nuove modalità degli espropri definite dall'art. 1 comma 89 della Legge n. 244 del 24 dicembre 2007, per l'ottemperanza al DM 28.10.2005 "sicurezza nelle gallerie ferroviarie", per l'ottemperanza al DLgs 152/06 come modificato dal DLgs 4/2008 sulle nuove modalità di gestione dei materiali di risulta dagli scavi e per l'ottemperanza alle norme per l'interoperabilità ferroviaria (STI).

Infine, in seguito a quanto stabilito con la citata Legge n. 191 del 23 dicembre 2009, la realizzazione della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi è stata suddivisa, da un punto di vista tecnico, economico e temporale, in 6 Lotti costruttivi. Conseguentemente, il Costo a Vita Intera della tratta ha subito ulteriori incrementi derivanti dalla diversa modalità realizzativa, ora prevista mediante Lotti costruttivi, e dal conseguente allungamento dei tempi di realizzazione dell'intera opera, che passa da 88 mesi, di cui al progetto definitivo approvato nel 2006, ai 100 mesi ora previsti, assumendo il valore complessivo di 6.200 Mio EUR.

I lavori per il raddoppio della tratta di linea tra Novi Ligure e Tortona rientrano nel progetto del Terzo Valico dei Giovi. Infatti per il collegamento tra la nuova infrastruttura con la linea Torino –

Piacenza, il progetto del Terzo Valico dei Giovi, prevede l'utilizzo, per quanto possibile della linea esistente Novi L.-Pozzolo-Tortona, attualmente a singolo binario della quale quindi ne è previsto il raddoppio. L'innesto della linea del Terzo Valico presso Tortona è previsto a raso, sfruttando il sedime dell'esistente linea Alessandria – Tortona direzione Milano.

PROGETTAZIONI DI INTERVENTI AL SUD

Il criterio di applicazione del definanziamento è stato definito dal CIPE con Delibera n° 10/2009, che ha indicato di ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie degli interventi ricompresi nelle Tabelle programmatiche (Tab. B, C e D del Contratto di Programma aggiornamento 2008) non ancora oggetto di atti negoziali verso terzi e, ove fosse necessario, anche quelle delle opere incluse in Tabella A.

Tra i principali interventi definanziati, relativamente al Mezzogiorno, sono stati pertanto individuati il raddoppio della linea Messina – Catania nel tratto Giampileri – Fiumefreddo e la realizzazione della nuova linea Ferrandina-Matera-Venusio. Si osserva comunque che la misura ha riguardato, in modo obiettivo, tutti gli interventi sul territorio nazionale, arrivando a definanziare anche interventi di tabella A.

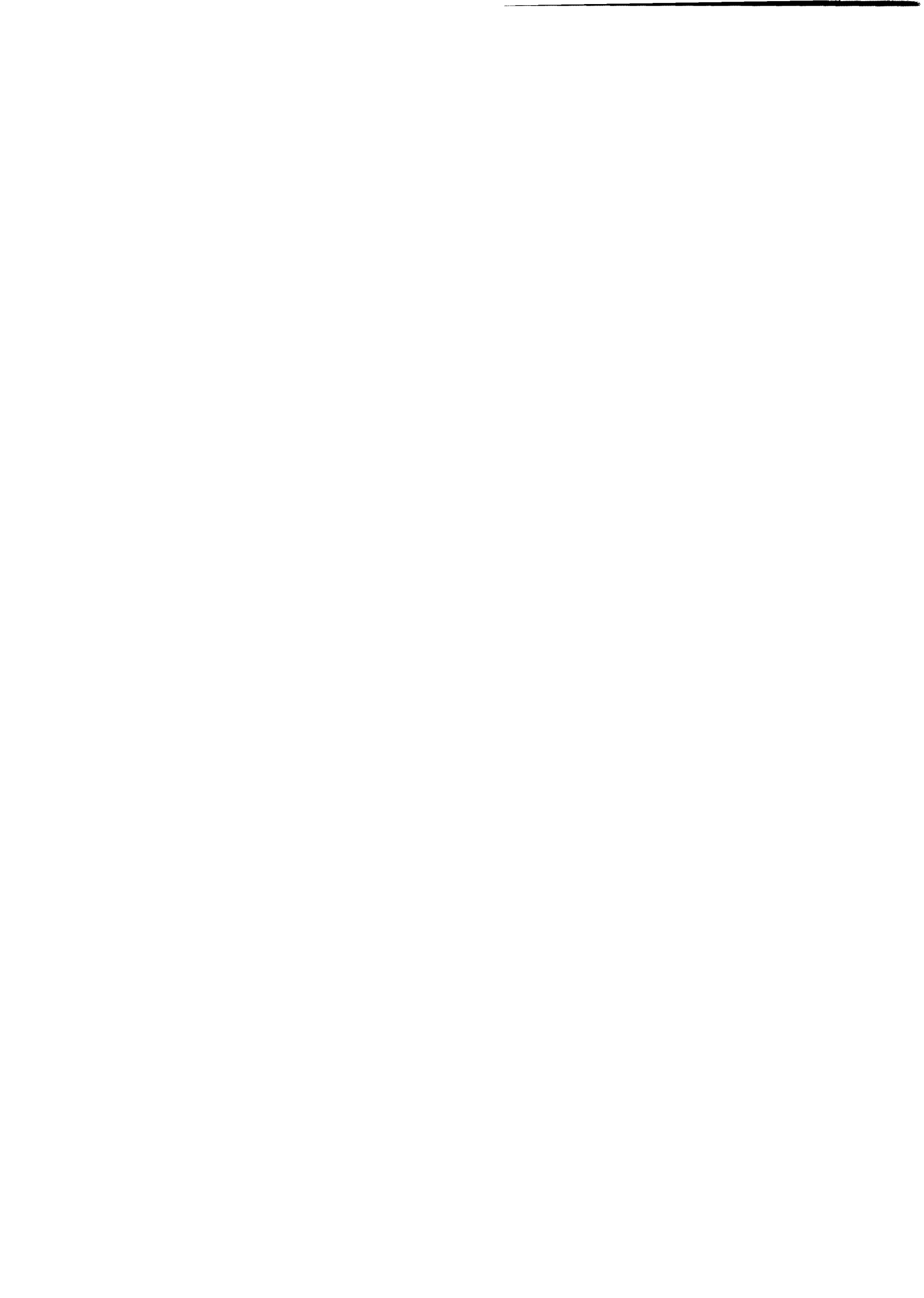
Il Gestore ha comunque ottimizzato l'utilizzo delle risorse residuali – derivanti da altri capitoli di spesa - nel caso del raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, non essendo possibile individuare alcuna fase funzionale, le suddette risorse sono state riallocate su altri interventi funzionali del medesimo itinerario Messina-Catania-Palermo.

Proseguono comunque le attività di progettazione del raddoppio Giampileri-Fiumefreddo.

1. Linea Battipaglia - Reggio Calabria:

1.1 Interventi di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e affidabilità della linea Battipaglia – Reggio Calabria

Gli interventi comprendono l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento a sagoma PC 45, la velocizzazione degli itinerari di stazione, la realizzazione di una nuova sottostazione elettrica (SSE) a Vibo Pizzo con annessa linea primaria di alimentazione, il riclassamento a 150 kV della SSE di Sambiasi e della linea primaria FS Feroletto - Sambiasi, il nuovo ponte sul torrente Petrace fra le stazioni di Gioia Tauro e Palmi, la ricostruzione della travata metallica sul torrente Sorcio e il rifacimento dell'ACEI con nuovo PRG della Stazione di Lamezia Terme. Fra le stazioni di Amantea e Campora San Giovanni, il 15 giugno 2008, sono iniziati i lavori di ricostruzione della galleria Coreca (lunga 879 metri), necessari per lo stato di degrado della struttura, causato dalle continue infiltrazioni d'acqua provenienti dal terreno. I lavori di ricostruzione della prima canna della galleria Coreca, da Nord a Sud, con rinnovo della sede ferroviaria e delle apparecchiature tecnologiche, sono stati completati ed il 3 aprile 2010 è stata riattivata la circolazione a doppio binario fra le predette stazioni. L'opera ha anche consentito di alzare la velocità, in questo tratto di linea, fino a 200 km/h. Il completamento dei lavori di ricostruzione della Galleria Coreca è previsto entro marzo 2012. Il potenziamento infrastrutturale e



tecnologico linea Battipaglia - Reggio Calabria è inserito in C.d.P. 2007-2011 in tabella A “Opere in corso” ed ha un CVI di 230 Mio EUR interamente finanziato. La realizzazione dell’intervento è prevista per fasi funzionali entro aprile 2016.

1.2 Nuova Linea AV/AC Battipaglia - Reggio Calabria (tratta Sapri - Reggio Calabria) e Potenziamento Battipaglia Reggio Calabria (variante Ogliastro-Sapri)

Lo studio di fattibilità per la nuova linea AV/AC sviluppato nel 2005 ha preso in esame diverse alternative di tracciato. E’ stata studiata anche la possibilità di realizzare una prima fase funzionale, che, limitando l’intervento alla realizzazione di una variante nella tratta più accidentata della linea tra Ogliastro e Sapri in territorio campano, unitamente agli interventi di upgrading e velocizzazione della linea Battipaglia - Reggio Calabria di cui sopra consentirebbe di percorrere la distanza da Roma a Reggio Calabria in circa 4 ore e 15 minuti. È in corso il consolidamento dello studio di fattibilità sia attraverso il confronto con gli Enti locali, sia dal punto di vista tecnico-funzionale. L’avvio della progettazione preliminare, già finanziata, è previsto per gennaio 2011.

2. Velocizzazione della linea Palermo - Agrigento:

La linea è oggetto di interventi tesi a ridurre i tempi di percorrenza e a migliorare gli standard prestazionali. L’intervento prevede la rettifica delle curve e il contenimento delle pendenze massime, nonché l’adeguamento degli impianti tecnologici e delle opere civili (fabbricati, sottopassi ecc.). Sarà favorito lo scambio modale ferro-gomma per il traffico viaggiatori nelle stazioni di Roccapalumba, Cammarata e Aragona Caldare.

Sono stati completati gli interventi di velocizzazione degli itinerari di ingresso/uscita nelle stazioni dell’intera tratta. Sono in corso gli altri interventi Si prevede di attivare la velocizzazione per fasi funzionali entro dicembre del 2012.

3. Raddoppio linea Palermo - Messina:

3.1 Raddoppio Fiumetorto - Ogliastrillo - Castelbuono

Il raddoppio di circa 32 km è previsto parte in affiancamento da Fiumetorto a Lascari, e parte in variante in galleria da Lascari a Castelbuono (Lascari-Cefalù Ogliastrillo di circa 5,7km e Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono di circa 12km). A Cefalù è prevista la realizzazione della nuova stazione in galleria. Nella tratta Fiumetorto - Cefalù Ogliastrillo, In data 2005, sono state consegnate le prestazioni al General Contractor per la realizzazione degli interventi dando avvio alla progettazione esecutiva da parte del lo stesso General Contractor. Nel maggio 2008 hanno avuto inizio i lavori. Nella tratta Ogliastrillo Castelbuono è in corso l’aggiornamento del progetto definitivo, l’avvio della gara per l’affidamento è prevista entro il 2010.

A dicembre 2011 è programmata l'attivazione della tratta Fiumetorto-Campofelice di Roccella, a settembre 2012 il raddoppio sarà attivato fino Cefalù (Ogliastrillo)- Il tempo relativo alla realizzazione dell'intervento delle tratta Cefalù (Ogliastrillo) - Castelbuono è stimato in 7 anni.

3.2 Raddoppio Patti - Messina

Il raddoppio Messina - Patti, parte in affiancamento e parte in variante, è stato completato nel 2009 con l'attivazione dell'ultima tratta Rometta - Pace del Mela. L'intervento è stato realizzato per fasi:

- Messina Scalo-Villafranca Tirrena di circa 18km, attivata nel 2002;
- Villafranca Tirrena - Rometta - Pace del Mela di circa 11km, attivata a novembre del 2009;
- Pace del Mela - San Filippo del Mela di circa 2km, attivata nel 2006;
- San Filippo del Mela - Terme Vigliatore di circa 17km, attivata nel 1991;
- Terme Vigliatore - Patti di circa 20km, attivata nel 2006.

4. Raddoppio linea Messina-Catania-Siracusa:

4.1 Raddoppio Giampileri - Fiumefreddo

Il raddoppio in variante è compreso tra le stazioni di Fiumefreddo e Giampileri, per una estesa di circa 42km; prevede la realizzazione delle stazioni di Fiumefreddo e di S.Alessio - S.Teresa e di quattro nuove fermate (Alcantara, Taormina, Nizza - Ali e Itala - Scaletta), oltre al riassetto della stazione di Letojanni, nonché un'interconnessione con l'attuale stazione di Letojanni, nella quale si attesteranno i treni metropolitani a servizio del futuro collegamento dall'Aeroporto di Catania Fontanarossa a Taormina.

E' in corso l'attività di adeguamento della progettazione preliminare per il recepimento delle prescrizioni del CIPE formulate in fase di approvazione del progetto ed è stata avviata la progettazione definitiva. Allo stato attuale è finanziato il costo relativo allo sviluppo progettuale.

4.2 Raddoppio Catania O. - Catania C.le e tecnologie della direttrice

Il raddoppio, in affiancamento, della tratta Catania Ognina - Catania Centrale comprende la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano (Europa, Picanello e Ognina) poste all'interno del tessuto urbano della città di Catania Il raddoppio, interamente finanziato, sarà realizzato in due fasi, nella prima sarà costruita la nuova sede a semplice binario (futuro binario dispari) ad est della linea attuale, e il successivo adeguamento di quest'ultima (futuro binario pari).

L'appalto integrato per la realizzazione delle opere civili previste in prima fase è stato consegnato nel 2005 e, dopo la redazione del progetto esecutivo da parte dell'Impresa, i lavori hanno avuto

inizio a marzo del 2006 e sono attualmente in corso di realizzazione, l'attivazione è programmata a giugno 2012.

4.3 *Velocizzazione della linea Catania - Siracusa*

Il progetto prevede la velocizzazione della tratta a semplice binario tra Bicocca e Targia, di circa 68 km, comprendente la varianti "Gornalunga", la variante "Galleria Valsavoia", a semplice binario, tra Passomartino (Bicocca) e Lentini Diramazione, la correzione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria e nelle stazioni di Lentini, Brucoli e Augusta la sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline, e l'eliminazione delle barriere architettoniche e la soppressione di tutti i passaggi a livello (PL) esistenti.

E' in corso lo sviluppo progettuale a cui seguiranno le attività negoziali per la realizzazione degli interventi la cui attivazione è prevista per fasi funzionali entro il 2015.

5. Opere connesse al Ponte sullo Stretto di Messina:

5.1 *Opere sulla sponda calabrese*

Il progetto prevede:

5.1.1 lo spostamento di 1^a fase dei binari della linea Battipaglia - Reggio Calabria, per una estesa di circa 1 km in località Cannitello, per liberare le aree ove sarà edificata la torre est del ponte interferente con il tracciato della linea esistente;

5.1.2 la realizzazione di un collegamento a doppio binario dalla radice sud della stazione di Villa San Giovanni, per un'estesa di circa 6,2 km, connesso in galleria alla linea a doppio binario di accesso al ponte e relativo adeguamento funzionale dell'impianto ferroviario.

Nel marzo 2006 il CIPE ha approvato la progettazione definitiva della soluzione di 1^a fase "Variante di Cannitello". Al fine di accelerare il processo realizzativo, il CIPE, nella seduta 31 luglio 2009, ha stabilito di trasferire alla Società Stretto di Messina la titolarità dell'attuazione dell'intervento.

Il progetto preliminare del collegamento funzionale per l'accesso al ponte dalla stazione di Villa San Giovanni, è stato ultimato, sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della progettazione definitiva.

5.2 *Opere sulla sponda siciliana*

Il progetto preliminare è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2003. Successivamente, a seguito delle richieste avanzate dal Comune e dalla Provincia di Messina

è stato avviato uno studio per una nuova soluzione progettuale che prevede la realizzazione di una nuova stazione a Messina in località Gazzi. Allo stato attuale sono in corso le attività propedeutiche all'avvio della progettazione Preliminare.

QUESITO : SE RFI RITIENE CHE SIA DA MODIFICARE LA PROCEDURA CHE VEDE IL CONTRATTO DI PROGRAMMA SOTTOPOSTO AD AGGIORNAMENTI ANNUALI STANTE LA DURATA DEGLI INVESTIMENTI

Il processo annuale di aggiornamento dei contenuti del Contratto di Programma non è in contrasto con la natura poliennale degli investimenti. Anzi la possibilità di rivisitare le iniziative in esso contenute secondo le indicazioni interne ed esterne alla Società , riequilibrare l’allocazione delle risorse alla luce dell’evoluzione progettuale ed autorizzativa, aggiornare la situazione dei finanziamenti (che non sono solo statali), costituisce una occasione per adeguare e quindi migliorare gli strumenti di programmazione. Diversamente costituisce un elemento di criticità nella gestione del portafoglio degli investimenti di RFI la estrema incertezza degli impegni finanziari sottesa al Contratto e quindi la sua concreta esigibilità, che ha pesanti ripercussioni proprio per l’esteso orizzonte temporale degli interventi e dei connessi rapporti contrattuali con appaltatori e fornitori, la cui gestione richiede una continuità ed una certezza nei finanziamenti.

QUESITO : SE IL DEFINANZIAMENTO AVUTOSI A PARTIRE DAL 2010 SIA ECCEZIONALE O SE NEL PASSATO SI IANO VERIFICATE SITUAZIONI SIMILI

Il definanziamento sulle autorizzazioni di spesa per gli investimenti infrastrutturali operato dalla manovra finanziaria del 2010 sul capitolo 7122 e confermato dal Disegno di Legge di Stabilità 2011, pari complessivamente a 922,5 milioni di euro (di cui 231,8 mln per il 2011, 233,4 mln per gli anni 2012 e 2013 e 223,9 mln per il 2014) fa seguito ad una serie di riduzioni che si sono registrate già a partire dal 2004, di cui si riportano quelle di particolare rilevanza:

- 5.314 milioni di euro ridotti dalla Legge Finanziaria del 2004 a seguito del passaggio ad ISPA del finanziamento del Sistema AV/AC che di conseguenza ha assunto su di sé il relativo onere neutralizzandone gli effetti,
- 5.249 milioni di euro ridotti dalla Legge Finanziaria 2006 e dalla Legge 248/2005, a seguito delle quali su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stata effettuata una riprogrammazione delle attività tenendo conto delle priorità da assegnare agli interventi programmati per la manutenzione dell'infrastruttura e del settore della sicurezza
- 3.669 milioni di euro operato dalla Legge Finanziaria 2009 e da altri disposti normativi, tale definanziamento è stato iscritto nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007 – 2011
- Si precisa che le riduzioni dei flussi di cassa hanno comportato necessariamente una corrispondente riduzione degli stanziamenti di competenza.

1.1 Tale definanziamento - soprattutto in relazione all'assenza di risorse per la manutenzione straordinaria ritenuta improcrastinabile – può generare eventuali contenziosi con le ditte aggiudicatrici di appalti per tale manutenzione

Il definanziamento, citato al punto precedente, di 3.669 milioni di euro e riportato nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007 – 2011, secondo le indicazioni fornite dal CIPE ha interessato, quasi per la loro totalità, le disponibilità finanziarie degli interventi ricompresi nelle Tabelle programmatiche e quindi non ancora oggetto di atti negoziali verso terzi, per non generare contenziosi con le ditte appaltatrici.

La situazione di criticità è rappresentata dalla mancanza di copertura del fabbisogno degli interventi di manutenzione straordinaria alla quale lo Stato in ogni caso dovrà far fronte al fine di evitare un ulteriore recupero di risorse nell'ambito degli altri investimenti per i quali si dovrà necessariamente prevedere una riprogrammazione dei fabbisogni.

QUESITO : IN CHE PERCENTUALE BISOGNA AUMENTARE I BIGLIETTI PER ARRIVARE AD UN PROGRAMMA SERIO DI AUTOFINANZIAMENTO, SENZA RISORSE DA PARTE DELLO STATO

Nell'attuale contesto normativo in cui agisce RFI, in cui il livello dei pedaggi che il Gestore può applicare alle Imprese di Trasporto è fissato da apposito Decreto, non si registrano le condizioni per una remunerazione del capitale investito, anche in presenza di volumi di traffico elevati.

È evidente che non è ipotizzabile un incremento dei pedaggi in misura da assicurare un ritorno dell'investimento, pena la insostenibilità di questi maggiori oneri da parte delle Imprese di Trasporto, che dovrebbero necessariamente trasferire i maggiori costi sostenuti nei prezzi applicati ai clienti, con inevitabili conseguenze sulla attrattività della modalità ferroviaria

REGIONE SARDEGNA

In merito alle osservazioni avanzate , è opportuno premettere che la programmazione nazionale delle risorse a valere sui fondi FESR 00-06 e su quelli previsti nell'ambito del QSN 2007-2013 è di competenza istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti mentre RFI è responsabile solo dell'attuazione operativa degli interventi ivi individuati. In dettaglio:

PON Trasporti 2000-2006

Per quanto riguarda gli interventi di competenza di RFI, nell'ambito del PON-T 2000-2006 sono stati selezionati in Sardegna n. 6 progetti per i quali sono state erogate risorse FESR per 91 Meuro. Tale quota - insieme alle altre risorse incassate a fronte della rendicontazione degli altri progetti ricadenti anche nelle altre Regioni del c.d. "Obiettivo 1" (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia) - contribuisce a determinare l'ammontare totale delle c.d. "risorse liberate" da riallocare sui progetti c.d. "di riutilizzo".

Da un punto di vista procedurale, la selezione dei progetti di "riutilizzo" è approvata dall'Autorità di Gestione del PON T 2000 -2006 con proprio decreto sulla base dei criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza del PON T 2000 -2006 che viene inviato allo stesso Comitato a cui partecipano anche esponenti delle Regioni.

Il valore degli interventi previsti in Sardegna come "progetti di riutilizzo" ammonta a circa 18 Meuro e riguarda la realizzazione della Fermata di Cagliari Elmas e la soppressione di alcuni passaggi a livello.

PROGRAMMAZIONE NAZIONALE PON 2007-2013

In merito alla Programmazione Nazionale a valere sulle Risorse FESR 2007-2013 (Regolamento Ce n. 1083/2006), il PON Reti e Mobilità 2007 – 2013 non prevede interventi nella regione Sardegna in quanto non rientra tra le regioni interessate dall'obiettivo "Convergenza" (Calabria, Campania, Puglia, Sicilia), né risultano altri interventi ferroviari in Sardegna finanziati da Programmi nazionali a valere sugli altri obiettivi della programmazione comunitaria ("competitività regionale ed occupazione" e "Cooperazione internazionale europea).

Fondi FAS

Relativamente alle risorse FAS, il Fondo infrastrutture ad oggi non prevede il finanziamento di specifici interventi ferroviari di RFI collocabili in Sardegna.

Nell'ambito del finanziamento previsto dal DL 185/2008 assegnati con decreto interministeriale MIT/MEF sul capitolo 7120 dello Stato di Previsione del MEF, all'interno del programma di interventi di adeguamento della Rete ferroviaria meridionale, sono destinati alla Sardegna 19 Meuro.