



ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO - CONFINDUSTRIA GENOVA

OTI nord
ovest
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

CORRIDOIO “MEDITERRANEO”



Dicembre 2014

1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PROGRAMMATICO

Il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine tra Ungheria e Ucraina costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.

Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio Mediterraneo mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e l'Europa Centro Orientale, attraverso una rete transeuropea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio, e da alternativa alle direttrici Ovest-Est più a Nord, favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa mediterranea.

Per quanto riguarda l'Italia, il Corridoio Mediterraneo rappresenta una delle principali reti a supporto del tessuto industriale dal momento che, non solo garantisce una maggiore accessibilità sulla direttrice Est-Ovest ma, attraverso i nodi dislocati sul suo tracciato, permette anche la connessione con tutti i Corridoi TEN-T passanti per l'Italia, ovvero il Genova-Rotterdam (attraverso i nodi di Milano e Novara), l'Helsinki-Valletta (attraverso Verona) e il Baltico-Adriatico (presso Padova e Cervignano del Friuli), incrementando in questo modo la capacità di import-export da e per l'Unione Europea e ampliando il bacino di riferimento dei principali gateway portuali localizzati in Italia, in particolare l'Arco del Nord Adriatico e l'Arco del Nord Tirreno. Considerando il sistema degli scambi commerciali, la sola tratta tra Torino-Lione permette la connessione ferroviaria AC/AV con Francia, Spagna, Portogallo e più estesamente con la Gran Bretagna, ovvero un'area che pesa per il 29,8% delle importazioni italiane dall'Unione Europea (63,59 miliardi di euro nel 2011) e per il 39,5% delle esportazioni (84,4 miliardi di euro nel 2011).

L'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste, garantendo una significativa riduzione dei costi di attraversamento della tratta alpina e dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard, della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto (passeggeri e merci), si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.

Relativamente alle dinamiche transfrontaliere, la linea Torino-Lione garantirà sensibili miglioramenti nei tempi di transito dei servizi ferroviari passeggeri, riducendo la distanza tra Milano e Lione, Parigi, Barcellona, Londra, Madrid, Bruxelles. Inoltre, per quanto riguarda il contesto trasportistico legato all'attraversamento delle merci sulle principali tratte transfrontaliere, l'attuale linea ferroviaria del Fréjus risulta inadeguata ad accogliere i carichi intermodali di ultima generazione, presentando un profilo di carico tra i più bassi (P/C 45) e una pendenza massima del tracciato tra le più elevate (33‰), comportando il ricorso a più locomotori, con una conseguente perdita di competitività rispetto ad altre

direttrici (Sempione, Brennero e Tarvisio). La nuova linea Torino-Lione, al pari degli altri progetti infrastrutturali in corso di realizzazione sull'arco alpino (assi ferroviari del Lötschberg, del Gottardo, del Brennero, del Koralm e del Semmering) e appenninico (Terzo Valico), mira ad adeguare la tecnica ferroviaria sulle direttrici transfrontaliere ai più moderni standard internazionali, eliminando le problematiche legate all'attraversamento in quota delle Alpi, attraverso la realizzazione di una linea di pianura con pendenza massima del 12‰ e una sagoma ammessa tra le più elevate nel panorama dei tunnel ferroviari transalpini. Si stima che la nuova linea garantirà una riduzione media dei costi operativi ferroviari del 42% fra Torino e Lione, grazie all'ottimizzazione del peso e della sagoma dei carichi, della lunghezza dei treni e del superamento della necessità di utilizzo dei locomotori di spinta nella tratta di attraversamento delle Alpi.

Il complesso delle opere in territorio italiano prevede prioritariamente due interventi: uno fra il confine francese e Bussoleno (dove è prevista l'interconnessione con la linea storica) e l'altro fra Avigliana e Orbassano, in modo da generare un miglioramento del sistema ferroviario metropolitano dedicato ai pendolari nell'area di Torino e della Val di Susa e valorizzare il ruolo dell'interporto di Orbassano quale gateway per i traffici intermodali internazionali e nazionali, semplificandone l'accesso ferroviario e riducendo i costi per le imprese, oltre ad ampliare la varietà di attività logistiche ivi localizzabili. È prevista anche la realizzazione di una stazione internazionale in località Susa a supporto dei flussi turistici nell'area.



2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

a) Corridoio ferroviario

Torino-Lione

Il progetto:

La tratta da Torino a Lione prevede una linea di circa 256 km che attraversa i territori francese e italiano, con un tracciato che si sviluppa alternando tratti in galleria a segmenti all'aperto. Il progetto si articola nelle sezioni seguenti:

- francese, dall'area a est di Lione a Saint-Jean-de-Maurienne (di lunghezza pari a 130 km);
- italo-francese, da Saint-Jean-de-Maurienne a Chiusa San Michele (di lunghezza pari a 80,4 km, di cui 57 km di tunnel di base);
- italiana, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese (di lunghezza pari a 45,7 km).

Relativamente alla parte italiana, il progetto distingue tra le seguenti due sezioni:

- tratta internazionale in territorio italiano (di lunghezza pari 35,4 km), articolata negli interventi di:
 - tunnel di base,
 - piana di Susa,
 - tunnel Orsiera,
 - piana delle Chiuse
- tratta nazionale (di lunghezza pari 45,7 km) così articolata:
 - galleria tra S. Ambrogio ed Orbassano,
 - area di Orbassano,
 - galleria da Bivio Pronda, c.so Marche fino a Settimo,
 - innesto di Settimo.

Avanzamenti al 2014

Il 2014 è da ritenersi un anno di transizione. Sono stati rispettati gran parte degli obiettivi prefissati anche se non è ancora avvenuta l'approvazione da parte del CIPE, prevista prossimamente e di conseguenza la pubblicazione in gazzetta ufficiale del progetto definitivo comprensivo del Progetto della Stazione Internazionale di Susa presentato a inizio 2013 a Roma al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Tra gli obiettivi raggiunti la ratifica dell'accordo di Roma del 30 gennaio 2012, (la cui autorizzazione per l'approvazione era stata adottata dal Parlamento francese nel novembre del 2013) è stata approvata il 9 aprile 2014 dal Senato Italiano in via definitiva (con 173 voti favorevoli, 50 contrari e 4 astenuti), il testo chiarisce le modalità di ripartizione degli oneri di realizzazione dell'opera fra i due Paesi, indica nella fasizzazione progettuale dell'opera la modalità attuativa della tratta internazionale e da' avvio alle trasformazioni societarie di LTF. L'Accordo è divenuto pienamente operativo con la pubblicazione sulla

Gazzetta Ufficiale Italiana del 7 maggio 2014.

Il 14 maggio la società LTF Lyon Turin Ferroviaire ha firmato il contratto per la realizzazione dei lavori di ricognizione sul tracciato del tunnel di base a partire dalla "discenderia" di Saint-Martin-la-Porte, in Savoia, che si compongono principalmente di una galleria geognostica di circa 9 km nell'asse e del diametro della futura galleria sud del tunnel transfrontaliero. L'appalto è stato assegnato al raggruppamento Spie Batignolles TPCI (capofila), Sotrabas, Eiffage TP, Ghella SpA, CMC di Ravenna e Cogeis SpA, nell'ambito del bando europeo pubblicato da LTF a fine 2012. Il lavoro per la definizione della governance e degli statuti del futuro promotore pubblico franco italiano si avvierà entro i primi mesi del 2015.

I lavori di scavo del cunicolo esplorativo della Maddalena (lungo 7,5 Km che si unirà al tunnel tra Modane e Susa lungo 57 Km) procedono nel rispetto dei tempi previsti; il finanziamento, pari a 143 milioni di euro, è totalmente coperto.

Nel quadro del progetto "Smart Susa Valley", basato sull'obiettivo di concentrare i fondi previsti dalla vigente normativa in conto compensazione per i territori interessati dalla realizzazione di opere infrastrutturali, con lo scopo di identificare una strategia integrata ed innovativa, si stanno valutando nuove forme di finanziamento "ad addendum" comprese le candidature ai progetti europei.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento normativo e dei finanziamenti si segnala:

- la sezione transfrontaliera della nuova linea Torino-Lione comprende il Tunnel di Base di 57 km (45 km in Francia e 12 km in Italia) e i nodi degli imbocchi a Susa e a Saint Jean de Maurienne con le relative stazioni ferroviarie. L'intervento prevede un costo di investimento complessivo tra Italia e Francia (ed Europa) pari a 8,3 miliardi (euro gennaio 2012);
- la Commissione Europea ha indicato al 40% il contributo comunitario: da settembre è in corso la procedura di richiesta del relativo finanziamento (risposta a "l'appel à projet") che si chiuderà a febbraio 2015;
- la restante parte dell'importo (60% del totale) è a carico dei due Stati ed è ripartito tra Francia e Italia rispettivamente al 25% (42,1% del 60%) e al 35% (57,9% del 60%) secondo l'Accordo Intergovernativo 2012;
- la quota di costo a carico dell'Italia è di circa 2,9 miliardi (euro 2012). Questo è l'importo sempre dichiarato (al netto di trascurabili variazioni per affinamenti progettuali) ed è stato assunto come base per la determinazione degli stanziamenti pluriennali della Legge di Stabilità 2013 n. 228 del 24/12/ 2012, art 1 comma 208, al netto di tagli per altre disposizioni normative e successivo reintegro.

Torino-Milano

Nel corso del 2009 si sono conclusi i lavori della tratta ferroviaria Novara-Milano che ha permesso finalmente di attivare il servizio di collegamento ad alta velocità tra Torino e Milano con un tempo di percorrenza di circa 45 minuti. L'inaugurazione della tratta Torino-Milano è avvenuta il 5 dicembre 2009.

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).

Milano-Verona

Il tracciato della linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 142 km, attraverso il territorio di 31 comuni in Lombardia e 4 in Veneto. Sono previste interconnessioni con la linea esistente a Treviglio e a Brescia. La realizzazione dell'opera prevede, dopo l'inaugurazione del 2 luglio 2007, il quadruplicamento della linea ferroviaria tra le stazioni di Pioltello e di Treviglio, la realizzazione della tratta AV/AC da Treviglio a Verona. Si tratta di un progetto della lunghezza di 112 km. In questa prima fase funzionale si sta provvedendo alla realizzazione della tratta Treviglio-Brescia della lunghezza di 58 km (inclusa l'interconnessione di Brescia Ovest, nonché l'intervento inerente la penetrazione urbana della suddetta interconnessione AV/AC nel nodo di Brescia). In considerazione della Legge di Stabilità 2014 (L.147 del 27.12.2013), che annovera la tratta Brescia-Verona tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, è stato ripreso l'iter progettuale ed autorizzativo anche della tratta Brescia-Verona.

Relativamente alla tratta Treviglio-Brescia, dal costo di 2.050 milioni di euro già finanziati, sono state completate le attività propedeutiche e attualmente sono in corso i lavori di realizzazione delle opere civili e in avvio le attività relative all'armamento ferroviario. L'apertura al traffico della tratta è prevista nel 2016.

Per quanto riguarda la tratta Brescia-Verona, nel settembre 2014 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo per l'avvio del confronto con gli Enti coinvolti dalla Conferenza dei Servizi finalizzata alla localizzazione dell'opera e che si è svolta il 6 novembre 2014. Il Contratto di Programma 2012-2016, sottoscritto da RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'agosto 2014, ha aggiornato in 3.954 milioni di euro il costo della tratta e ha previsto la copertura finanziaria di un primo lotto costruttivo per 768 milioni di euro.

Verona-Padova

Nel luglio 2014 è stato firmato un protocollo d'intesa tra il Governo, Rfi, Regione Veneto e istituzioni locali di Vicenza con cui si accetta la proposta promossa da Camera di Commercio, Confindustria e altre istituzioni beriche per realizzare una nuova stazione da dedicare appositamente all'Alta Velocità, da collocare fuori dal centro, nell'area della Fiera. A fine dicembre è arrivata la firma dell'accordo fra il consorzio di costruttori Iricav 2 (general contractor per la tratta Verona-Padova, di cui è capofila Salini-Impregilo) e Rfi per la consegna del progetto definitivo dell'Alta Velocità sui cinquanta chilometri della tratta tra Verona e Vicenza. Il progetto dovrebbe venire consegnato entro il 15 maggio 2015, mentre i cantieri potrebbero già aprire entro il 31 dicembre. Secondo quanto fatto sapere dal Ministero delle Infrastrutture, per l'Alta Velocità Brescia-Padova sono stati finanziati dallo Stato, attraverso i

provvedimenti contenuti nel Decreto "Sblocca Italia" e nella successiva Legge di Stabilità, 4 miliardi e 227 milioni di euro su un costo complessivo dell'opera di 9 miliardi e 354 milioni. In questo contesto rientrano anche dei crediti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (Bei). Grazie a tale finanziamento, dovrebbe essere possibile avviare entro la metà del 2015 i lotti costruttivi sulle tratte che già dispongono di un progetto definitivo.

Il costo complessivo della tratta Verona-Padova dovrebbe essere di circa 5.400 milioni. Per il completamento della tratta sono necessari 87 mesi di lavori dall'apertura dei cantieri. A Ovest di Verona dovrà essere spostata la linea attuale per fare posto a quella Tav, da interconnettere con l'interporto veronese Quadrante Europa. La stazione di Porta Nuova, a Verona, andrà invece configurata specializzando i binari per la Tav.

In modo analogo a quanto visto per Vicenza, nel settembre 2014 anche a Padova le istituzioni locali hanno proposto una nuova stazione da destinare al passaggio dell'Alta Velocità, da realizzare nel quartiere di San Lazzaro, nella zona Est della città. In dicembre la proposta è divenuta un protocollo d'intesa tra Confindustria Padova, Camera di Commercio, Regione Veneto e Comune, finalizzato a uno studio di pre-fattibilità dei collegamenti ferroviari e viari relativi. Il piano rappresenterebbe il superamento del precedente progetto, risalente al 2003, che prevedeva il potenziamento della stazione attuale, con l'interramento della linea di Alta velocità.

Venezia-Trieste

Per la sezione ferroviaria compresa tra Venezia e Trieste non esiste ancora un progetto preliminare. L'ipotesi più recente, su cui Rfi ha prodotto una proposta di tracciato, promossa in particolare dalla Regione Veneto e denominata "tracciato Balneare", destinata ad avere una fermata destinata alle località turistiche sulla costa veneta, è stata bocciata dai comuni interessati soprattutto per il forte impatto ambientale e presentava costi stimati in 7,4 miliardi di euro. Attualmente è allo studio l'ipotesi di procedere con interventi di portata e costi limitati sulla rete storica per renderne la percorrenza più rapida ed efficiente fino al raggiungimento dei livelli di saturazione, dopo di che saranno ipotizzabili interventi per il raddoppiamento della stessa.

Nel quadro degli interventi destinati a potenziare le linee in uscita dal nodo di Mestre, è stata siglata ad agosto 2014 un'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e Rfi per la realizzazione di una stazione dell'Alta velocità in corrispondenza dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, similmente a quanto concepito anche per gli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa.

Trieste-Divaccia-Lubiana

Anche oltre Trieste la situazione appare lontana da trovare una definizione. La sezione ferroviaria pianificata tra Trieste (Aurisina) e Divaccia, in Slovenia, primo tratto in uscita dall'Italia, attraversa un'area morfologicamente difficile. I possibili tracciati vanno da una linea parzialmente in galleria a una in superficie basata su semplici rettificazioni della rete. Non si tratterebbe quindi di Alta velocità, ma di un

aumento della capacità da ottenere diminuendo la pendenza della linea così da poter allungare i treni in percorrenza. Divaccia è peraltro uno snodo logistico importante in Slovenia, destinato a connettersi anche al porto di Capodistria, attualmente il più attivo del Nord Adriatico. La linea Capodistria-Divaccia è tuttavia ancora in attesa degli investimenti necessari allo sviluppo del doppio binario.

b) Corridoio autostradale

Traforo di sicurezza del Frejus

Dopo 35 anni dalla prima galleria (12 maggio 1979), si completa lo scavo della seconda galleria del tunnel autostradale che collega l'Italia alla Francia attraverso le valli di Susa e Maurienne, e corre parallela a quella già in esercizio - ad essa unita da una serie di rami di collegamento in cui sono situati gli impianti e i rifugi di emergenza. L'opera è stata fortemente voluta dai Governi Italiano e Francese perché gli incidenti avvenuti negli anni passati in altri trafori in Italia ed in Europa hanno fatto passare il concetto che una più efficace prevenzione degli incidenti all'interno delle gallerie si può ottenere sia mediante l'impiego di una tecnologia sempre più sofisticata dell'impiantistica, sia evitando ai conducenti il rischio di effettuare manovre errate e potenzialmente pericolose.

È per questo motivo che, partito inizialmente per una galleria di sicurezza con diametro utile di mt 5 per il solo transito dei mezzi di soccorso e manutenzione, il progetto si è via via evoluto, l'11 ottobre 2012 la Commissione Intergovernativa ha reso un parere favorevole al progetto di messa in circolazione della galleria di sicurezza. In esito al termine dei lavori, quindi, il traforo del Frejus diverrà un'opera a due canne monodirezionali ad una corsia per ogni senso di marcia. La CIG ritiene che questo progetto non ha altre finalità se non il miglioramento della sicurezza nel tunnel. La separazione dei flussi di marcia, inoltre, consentirà una migliore gestione della ventilazione (il fumo andrebbe nel senso di marcia), sia nell'esercizio normale che in caso di incendio: la ventilazione viene mantenuta, incrementandola o meno, nel senso di marcia in modo che i mezzi a valle dell'incendio continuano la loro marcia senza problemi, quelli a monte dell'incendio sono in una zona di sicurezza protetti dalla ventilazione che impedisce al fumo di venire verso di loro. Con l'abbattimento dell'ultimo diaframma si completa lo scavo della galleria e si consente alla TBM "Anne" (la talpa) di sbucare su piazzale italiano, dove nei successivi 3 mesi, sarà smontata. Nei successivi due anni verranno realizzati i rifugi, i by-pass carrabili le stazioni tecniche. Con la realizzazione dei fabbricati di esercizio sui piazzali d'imbocco e gli impianti di ventilazione, illuminazione, antincendio, raffrescamento, gestione, si completeranno entro l'aprile 2019 tutte le opere e la galleria verrà aperta al traffico.

La seconda canna è lunga 12.878 metri, di cui 6.380 sul territorio italiano, ha un diametro interno di 8 metri ed è dotata di 34 rifugi e 10 stazioni tecniche di cui, rispettivamente 16 e 5 di competenza italiana, e di 9 bypass di cui 5 per la parte italiana che verranno realizzati nei prossimi due anni. La galleria sarà aperta al traffico, secondo le previsioni, nel 2019, ultimati la realizzazione dei fabbricati di esercizio sui piazzali d'imbocco e gli impianti di ventilazione, illuminazione antincendio e raffrescamento.

Il costo complessivo dell'opera è di 407 milioni di euro, ripartiti tra Italia e Francia.

Torino-Milano

Le opere consistono essenzialmente nell'allargamento delle tre corsie esistenti e della creazione di una corsia di emergenza (di mt 3.00) per entrambe le carreggiate; da Settimo T.se a Milano svincolo di Boffalora, mentre è previsto un allargamento a quattro corsie più emergenza per il tratto dal km 105+522 al km 121+000 (barriera di Milano Ghisolfa) e ancora a tre corsie più emergenza dal km 121+000 al km124+975 (termine della competenza SATAP).

I lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano sono stati suddivisi in due tronchi ed in particolare: quelli del Tronco I (Torino-Novara Est dal km 0+000 alla 91+000) sono stati completati sino al km 67+600 (Greggio). Sono in corso i lavori dell'ultimo lotto (1.4.2) del tronco I.

Per quanto riguarda il Tronco II (Novara Est-Milano dal km 91+000 al km 127+000, sono in corso interventi sul lotto 2.1 dal km 91 al km 98, la Variante di Bernate Ticino dal km 98 al km 103 e il lotto 2.2 dal km 105 al km 121. La fine dei lavori è prevista per il 2015.

L'investimento complessivo di SATAP SpA per l'intero intervento di ammodernamento (Tronco I e II) è invece pari a 1.324 milioni di euro.

Milano-Brescia (Brebemi)

Il progetto riguarda 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).

L'opera è entrata in esercizio il 23 luglio 2014.

Venezia-Trieste

I lavori per la realizzazione della Terza corsia di marcia sull'autostrada Trieste-Venezia, suddivisi in 4 lotti esecutivi, sono stati completati sul primo di questi tra Quarto D'Altino (Venezia), in uscita dal Passante di Mestre, e San Donà di Piave (Venezia). La sezione aperta al traffico ha una lunghezza di 18,5 km. La prossima sezione destinata ad essere messa in cantiere (nel 2017) è quella compresa tra Portogruaro (Venezia) e Palmanova (Udine), già affidata dal 2010 al raggruppamento di imprese formato dalle imprese Pizzarotti e Rizzani De Eccher. Nel dicembre 2014 il Cda di Autovie Venete, società concessionario della A4 Trieste-Venezia, ha approvato il nuovo piano finanziario. In esso sono inquadriati un totale di 1.428 milioni di investimenti, di cui 558 sono stati già spesi per la realizzazione del primo lotto della Terza corsia, il nuovo casello di Meolo e la A34 Villesse-Gorizia (sezione che collega la A4

al confine con la Slovenia, ultimato alla fine del 2013). All'interno del documento sono state individuate delle opere prioritarie da completare entro il 2022, principalmente le porzioni della Terza corsia comprese tra Portogruaro e Palmanova (mentre le rimanenti, fino al completamento dell'opera, sono state rinviate al 2031), con una copertura finanziaria necessaria di circa 740 milioni di euro, di cui 440 garantiti da risorse proprie della società e risorse statali, mentre i rimanenti 300 dovranno essere ottenuti attraverso un piano di finanziamento da siglare con le banche.

Per quanto riguarda i lotti ancora da avviare, nel piano finanziario si prevede uno "spacchettamento" in tre mini-lotti del secondo (San Donà-fiume Tagliamento), con l'aggancio dell'ultimo, in comune di Portogruaro, al terzo lotto Tagliamento-Gonars (del valore di circa 300 milioni di euro, già affidato al raggruppamento Rizzani De Eccher- Pizzarotti), mentre per il quarto, da Gonars a Villesse, aggiudicato in via provvisoria ad un'Ati con capogruppo la Cmb di Carpi, l'intervento iniziale è quello previsto fino al casello di Palmanova. Intenzione della concessionaria, vista la situazione finanziaria, dopo una riduzione inquadrata nel nuovo piano finanziario di circa 200 milioni della spesa complessiva per la terza corsia rispetto alle previsioni iniziali, è quella di suddividere l'intervento in due fasi: dal luglio 2014 al 30 giugno 2022 il tratto Portogruaro-Palmanova e dal luglio 2022 al giugno 2031 i tratti San Donà-Portogruaro e Palmanova-Villesse, con un costo totale di circa 1 miliardo 500 milioni. La concessione in capo ad Autovie Venete è in scadenza nel marzo 2017. La società spera di ottenere un rinnovo e a tal fine sembra siano allo studio ipotesi di fusione con altre concessionarie autostradali venete come Cav (titolare della A4 Padova-Venezia), oppure A4 Holding (concessionaria della A4 Brescia- Padova e della A31), società, quest'ultima, che peraltro ha già visto scadere la propria concessione e si trova attualmente in regime speciale di proroga. Per qualunque operazione di questo genere servirà anche il benessere dell'Unione Europea che prevede una gara europea per l'individuazione del nuovo concessionario.

3. CRITICITÀ

Per la linea Torino-Lione il perdurare della crisi economica non facilita la situazione, in quanto rallenta da parte del Governo l'iter approvativo e dei finanziamenti anche per le opere di compensazione. Continuano, anche se in misura minore, le opposizioni (intimidazioni agli operai, alle imprese e a esponenti politici).

Per la tratta Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Verona si attende l'effettiva assegnazione da parte dello Stato delle risorse per l'avvio del primo lotto costruttivo per 768 milioni di euro e, a seguire, delle risorse per la realizzazione dei successivi lotti. Inoltre, a seguito della Conferenza dei Servizi di novembre, è necessaria l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE e la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della relativa delibera.

Rispetto al progetto di nuova stazione per l'alta velocità a Vicenza e delle altre opere connesse, sono

emerse contrarietà da parte di comitati locali e gruppi di cittadini che si oppongono alla Tav. Più in particolare, preoccupazioni sono state sollevate per l'ipotesi di attraversamento del Monte Berico tramite un tunnel, a causa della presenza di una villa storica su di esso. Il progetto in discussione rappresenta la soluzione del nodo dell'attraversamento di Vicenza che a lungo aveva impedito di arrivare a un progetto definitivo, tuttavia la linea attraverso il capoluogo potrebbe allungare i tempi di percorrenza tra Milano e Venezia quando la Tav sarà completata sull'intera tratta.

Il progetto per l'Alta Velocità tra Venezia e Trieste è molto costoso (7,4 miliardi di euro stimati) e non sembra poter essere messo tra le priorità fino a che non saranno completati i lavori tra Milano e Venezia. Questa linea sconta anche la mancanza di un bacino d'utenza paragonabile a quello esistente sulla linea tra Milano, Verona e Venezia.

Per quanto riguarda la Trieste-Divaccia, la realizzabilità dell'opera incontra ostacoli anche a causa delle attuali difficoltà finanziarie della Slovenia, oltre che per le problematiche morfologiche e ambientali dell'area.

Tra i motivi principali che finora hanno impedito ad Autovie Venete di chiudere un contratto di finanziamento con gli istituti bancari per il completamento della Terza corsia della A4, c'è la scadenza della concessione fissata al 2017. La brevità del periodo a disposizione, infatti, rende incerti i tempi di ritorno dell'investimento, sia per il concessionario che per gli istituti bancari chiamati a finanziare l'opera. A luglio 2014 l'affidamento dei lavori per la realizzazione del terzo lotto taglio- Gonars all'Ati guidata dall'impresa Rizzani De Eccher è stato sospeso dal Commissario per la terza corsia Debora Serracchiani, sulla base di un'interdittiva antimafia della Prefettura di Udine. Successivamente, il Tar del Friuli Venezia Giulia ha ribaltato il provvedimento accogliendo il ricorso di Rizzani De Eccher, ma la stessa Prefettura ha impugnato la sentenza davanti al Consiglio di Stato. Al di là dell'esito finale, il contenzioso sta producendo consistenti ritardi per l'avvio dei lavori sul lotto della terza corsia destinato ad essere il prossimo da realizzare.

4. ATTESE PER IL 2015

- Creazione ufficiale del nuovo soggetto promotore italo-francese che avrà la direzione strategica e operativa della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione.
- Approvazione del CIPE e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del progetto definitivo della Torino-Lione.
- Risoluzione delle criticità del consenso e azioni di lobby all'UE per il destino dei fondi riservati ai progetti della nuova Rete prioritaria europea (fino al 40%).
- Proseguimento dei lavori sulla tratta Treviglio-Brescia e avvio dei cantieri del primo lotto costruttivo

della tratta Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Verona.

- Completamento e definizione del progetto esecutivo per la sezione tra Verona e Vicenza. I primi cantieri dovrebbero riuscire ad iniziare i lavori entro la fine dell'anno.
- Completamento del progetto per la sub-tratta Vicenza-Padova.
- Nei primi mesi dell'anno dovrebbe essere presentato da Comune di Padova, Regione Veneto e altre istituzioni locali lo studio di fattibilità per la nuova stazione per l'Alta velocità di Padova san Lazzaro.
- Definizione di un'ipotesi progettuale per la realizzazione di un tracciato ferroviario di collegamento tra l'aeroporto Marco Polo di Venezia e la linea Milano-Venezia-Trieste. In questo contesto è da inserire anche l'opportunità di realizzare una stazione per l'Alta velocità in corrispondenza dell'aeroporto.
- Approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture del Piano economico e finanziario del concessionario della A4 Trieste-Venezia Autovie Venete.
- Definizione del contenzioso giudiziario per l'affidamento dei lavori per il terzo lotto della terza corsia della A4 Palmanova-Portogruaro.