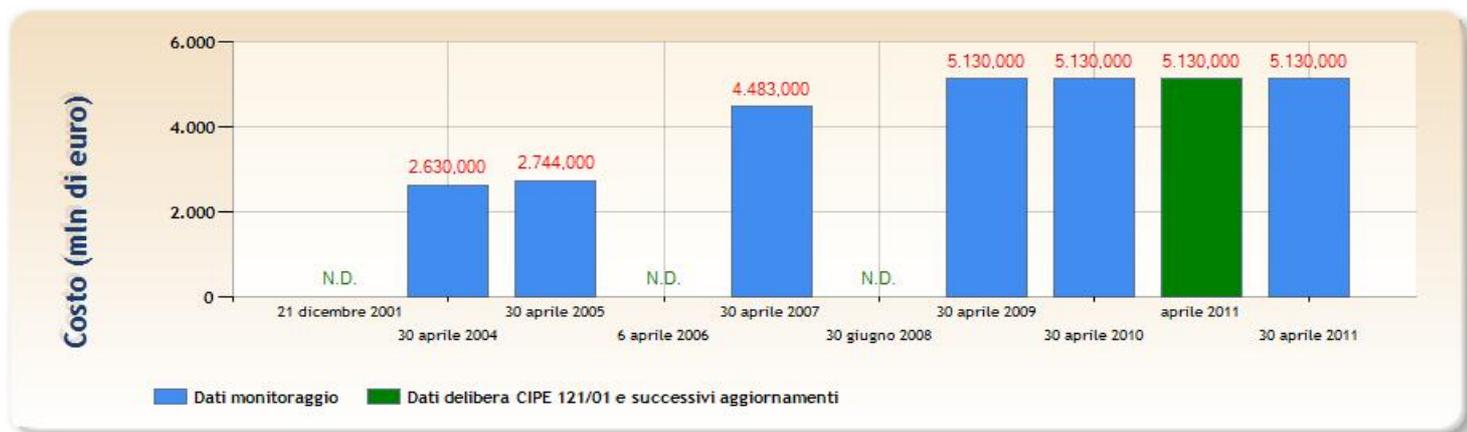


CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) AV/AC Verona-Padova

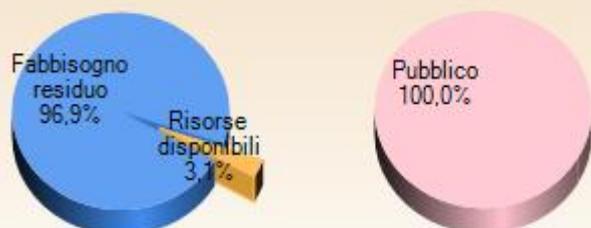
SCHEMA N. 7



LOCALIZZAZIONE



Quadro finanziario



CUP:

F81H9100000018

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

94/2006

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

L'intervento costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione-Kiev. La tratta attuale Verona-Padova si estende dal km 147+480, stazione di Verona, al km 229+408, stazione di Padova, della linea storica Milano-Venezia. Il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento di tale tratta, di cui è prevista la "rilocazione", in alcuni casi di stretto affiancamento tra le due linee. La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV si svilupperà per 76,5 km, oltre a 5 km di interconnessioni con le reti esistenti, attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova, in affiancamento alla linea storica per circa 36 km. Le stazioni/fermate interessate dalla nuova linea sono: Verona Porta Vescovo, San Bonifacio, fermata di Lonigo, Montebello Vicentino, Vicenza, Lerino, Grisignano di Zocco, Mestrino, Rubano, Padova.

DATI STORICI

1986

Nel Piano Generale dei Trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità (AV), attraverso il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino-Milano-Verona-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Napoli-Battipaglia.

1991

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema AV sia ripartito tra Stato e privati: lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio.

Il 15 ottobre viene stipulata la convenzione con TAV e viene individuato il Consorzio IRICAV DUE quale General contractor.

1996

La legge 662 (art. 2, comma 15) prevede una verifica parlamentare sullo stato di attuazione del progetto AV, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria ed all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

1998

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) concede il primo finanziamento del mondo bancario alle nuove linee ferroviarie veloci (stanziati 700 miliardi).

1999

Viene firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1.000 miliardi di lire.

2001

Nella delibera CIPE n. 121 viene indicato, per l'intero Asse, un costo di 7.901,8 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601 Meuro.

2003

Il 9 giugno RFI Spa, soggetto aggiudicatore, trasmette al MIT il progetto preliminare ed il SIA. Il progetto, già trasmesso alla Regione Veneto ed alle altre Amministrazioni interessate, prevede un importo di 2.620 Meuro e 55 mesi per la realizzazione.

Con Lodo arbitrale del 17.7.2003 interviene lo scioglimento della Convenzione Tav limitatamente al tratto Padova-Mestre e l'efficacia della stessa per la tratta Verona-Padova.

La "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre.

Il CIPE, con delibera n. 120, approva il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona", parte dell'"Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)".

La Regione Veneto formula osservazioni sul progetto, richiedendo studi di variante e studi di fattibilità, con riferimento al tracciato della linea ferroviaria nelle tre province interessate di Verona, Vicenza e Padova.

2004

Il progetto fa parte della tratta Torino-Venezia inclusa nell' "Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina", di cui alla decisione UE n. 1692/96/CE, come modificata dalla decisione UE n. 884/2004/CE. L'asse è incluso tra i "progetti prioritari" con un inizio dei lavori entro il 2010. RFI Spa trasmette al MIT i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto.

La Regione Veneto rinnova la richiesta di una riprogettazione rispettosa delle esigenze delle comunità locali.

2005

Il MIT comunica a RFI ulteriori direttive di carattere tecnico relative alle decisioni emerse nel corso degli incontri tra le parti.

RFI, sulla base delle indicazioni del MIT e della Regione Veneto, redige uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate. Esso riguarda: ulteriori mitigazioni da realizzare nel comune di Verona; la nuova interconnessione di Vicenza tra Montebello e l'ingresso agli impianti di stazione nella zona di Ponte Alto, con ristrutturazione del dispositivo dei binari e dei relativi impianti di sicurezza e la costruzione di un parcheggio nella zona dell'attuale scalo merci; il prolungamento della galleria a San Martino Buon Albergo; l'attrezzaggio delle stazioni/fermate del tratto Vicenza-Padova agli standard del "Servizio ferroviario metropolitano regionale" (SFMR); adeguamenti degli impianti sulla linea storica nei tratti di affiancamento tra le due linee. Il progetto viene articolato in una 1^a fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Il completamento dell'opera viene rinviato all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale, consistenti – rispettivamente – nell'adozione del tracciato originario del progettopreliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco o nella realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione VIA sul progetto originario del 2003.

L'art. 1, comma 84, della legge finanziaria 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema AV/AC", concede a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 Meuro e autorizza un contributo annuale di 15 Meuro per quindici anni a decorrere dall'anno 2006 per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE delle linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona.

2006

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", proponendo l'approvazione del progetto preliminare limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.

Il CIPE, con delibera n. 94, approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova", limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Indica un costo complessivo aggiornato, per la 1a e la 2a fase, di 4.483 Meuro (erano 2.630 nel 2003). Sui tempi di realizzazione fa presente che "l'intero periodo di progettazione, approvazione e costruzione della 1^a e 2^a fase dell'intervento è pari a circa 11,5 anni, mentre la durata del periodo di realizzazione è stimato in circa 5,5 anni. La data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1^a e 2^a fase) il 2014".

Con il decreto legge n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

2007

L'art. 13, comma 8-quinquiesdecies e segg. del decreto-legge n. 7 prevede la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa per la progettazione e costruzione delle tratte ad AV Milano-Verona-Padova e Milano-Genova. La norma prevede altresì, per effetto della revoca, lo scioglimento delle Convenzioni stipulate tra TAV Spa e i General Contractor (Consorzio Cepav Due; Consorzio Irvac Due/Fintecna; Consorzio Cociv) nel 1991 e nel 1992 e successive

modifiche e integrazioni.

Il General Contractor Iricav Due (come previsto all'art. 27 della Convenzione TAV- Iricav Due stipulata in data 15/10/1991), fondando le proprie pretese risarcitorie sulla predetta Convenzione, notifica a TAV domanda di arbitrato volta a far pronunciare la risoluzione della Convenzione per inadempimento di TAV. Il tentativo di amichevole conciliazione convocato da TAV si conclude con esito negativo.

2009

Il 6 novembre viene sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto nel quale la tratta veneta dell'asse ferroviario AV-AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5) è confermata tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale. In particolare la Tratta Verona – Padova: I^ Fase, con un costo di 3.312 Meuro interamente da reperire, è inserita tra le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "AV/AC Verona-Padova" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, l'intervento Linea Verona-Padova è riportato tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 161 Meuro interamente contabilizzati al 2009, e tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 4.970 Meuro da reperire.

In data 31 dicembre la società TAV viene fusa per incorporazione in Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "AV/AC Verona-Padova" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008): pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. "L'importo dei lavori, valutato complessivamente in 4.483 Meuro nella delibera CIPE 94/2006, dovrà essere aggiornato in relazione al quadro normativo, al tempo trascorso, ai possibili scenari di avvio dell'opera nonché agli ulteriori sviluppo progettuali".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.630,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.744,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	4.483,000 Fonte: Delibera CIPE 94/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	5.130,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	5.130,000 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 161,000 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **161,000**
Fondi Pubblici 161,000 **Fonte:** CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009

Fabbisogno residuo: **4.969,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi:

Note:

In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Iricav Due ed IRI (ora Fintecna) hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Verona-Venezia. Con Lodo arbitrato del 17.7.2003 è intervenuto lo scioglimento della suddetta Convenzione limitatamente al tratto Padova-Mestre e l'efficacia della stessa per la tratta Verona-Padova.

Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata interrotta (L.n.388/2000 e D.L. n. 7/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI ed il MIT il costo dell'investimento risulta stimato in 5.130 Mln €, comprensivo dei costi di struttura e di contingencies.

Il PP della tratta AV/AC Verona-Padova è stato approvato con delibera CIPE n.94 del 29.03.2006, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. L'importo dei lavori è riferito alla valutazione dell'investimento complessivo pari a 4.483 Mln di cui alla delibera CIPE 94/2006. L'importo dovrà essere aggiornato in relazione al quadro normativo, al tempo trascorso, ai possibili scenari di avvio dell'opera nonché agli ulteriori sviluppi progettuali. Italferr SpA è società del Gruppo FS.

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori: 3.357.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 2.260.723,52
Nome aggiudicatario: Italferr SpA
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 19/03/2003
Data fine: 09/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Contraente generale

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

La prosecuzione delle attività è subordinata all'assegnazione da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie, allo stato attuale non disponibili.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

CdP RFI 1994-2000 del 23 Novembre 2000

PPI RFI del Ottobre 2003

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003

Delibera CIPE 120/2003 del 1 Dicembre 2003

Delibera Regione Veneto n. 3735 del 5 Dicembre 2003

PPI RFI Spa del Aprile 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo del Marzo 2005

Legge n.266 (art.1, comma 84) del 23 Dicembre 2005

Delibera CIPE 94/2006 del 29 Marzo 2006

Decreto-legge n. 223 (art. 17) del 4 Luglio 2006

Decreto Legge n. 7 (art. 13) del 31 Gennaio 2007

Decreto legge n. 112 (art. 12) del 25 Giugno 2008

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009

2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto del 6 Novembre 2009

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010