

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
LINEA AV/AC MILANO-VERONA

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 11, abroga il comma 2 dell'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e autorizza la prosecuzione delle concessioni rilasciate alla TAV S.p.A. dall'ente Ferrovie dello Stato il 7 agosto 1991 e il 16 marzo 1992, ivi comprese le successive modificazioni ed integrazioni, ed i sottostanti rapporti di *general contracting* instaurati dalla TAV S.p.A. pertinenti le opere di cui all'art. 2, lettera h), della legge 17 maggio 1985, n. 210, e successive modificazioni;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificata dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che, all'art. 75, prevede che "Infrastrutture S.p.A." finanzia prioritariamente, anche attraverso la costituzione di uno o più patrimoni separati, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il "Sistema alta velocità/alta capacità", anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato, reperendo le risorse necessarie sul mercato bancario e su quello dei capitali secondo criteri di trasparenza e di economicità, e che – nell'ottica di preservare l'equilibrio economico-finanziario della Società – pone a carico dello Stato l'onere per il servizio della parte del debito nei confronti della Società stessa che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema predetto;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano" alla voce "Sistemi ferroviari", l'"Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Mestre)", per il quale indica un costo complessivo di 7.901,791 Meuro e una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 di 1.601,016 Meuro;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2003-2006 che, tra l'altro, individua, all'interno del primo programma delle infrastrutture strategiche, gli interventi-chiave dell'azione attivata dal Governo con la citata delibera n. 121/2001, tra i quali figura l'asse ferroviario "Milano-Verona";

VISTO il DPEF 2004-2007 che, tra l'altro, in ordine al primo programma delle infrastrutture strategiche, riporta in apposito allegato l'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo 2004-2007, tra le quali è incluso, nell'ambito del citato corridoio, l'intervento "AV Milano Verona";

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'Intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'Intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 27 ottobre 2003, n. 519, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso – tra l'altro – la relazione istruttoria, con allegati, sulla "linea AV/AC Milano-Verona", proponendo di approvare il progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni e di autorizzare il soggetto aggiudicatore a contrarre finanziamenti ponte con il sistema bancario, nelle more della stipula del contratto con Infrastrutture S.p.A., per coprire il costo delle attività e degli interventi da avviare in via anticipata, di importo complessivo di 576 Meuro;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che la "tratta AC Milano-Verona (parte lombarda)" figura inclusa nell'Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia l'11 aprile 2003 e che all'opera risulta conferito carattere prioritario;

CONSIDERATO che la tratta veneta dell'"asse ferroviario AV/AC Milano-Venezia-Trieste" è ricompresa, nell'Intesa generale quadro stipulata tra Governo e Regione Veneto il 24 ottobre 2003, tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale" che interessano il territorio veneto;

CONSIDERATO che, con documento anticipato con nota 24 novembre 2003 n. SI.0019130 e consegnato, nella riunione preparatoria del 25 novembre 2003, dall'Assessore alle infrastrutture e viabilità della Regione Lombardia, detta Regione avanza alcune proposte di integrazione alle prescrizioni formulate nella citata relazione istruttoria in ordine, principalmente, agli aspetti di affiancamento tra la menzionata linea ferroviaria e l'autostrada direttissima Milano-Brescia, agli aspetti concernenti le opere di viabilità provinciale di cantierizzazione e ad alcuni profili puntuali di carattere ambientale;

CONSIDERATO che, nella medesima riunione preparatoria, il vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha espresso la disponibilità a recepire dette indicazioni in fase di progettazione definitiva, sottolineando come in tal senso sia da intendere il passo della relazione che quantifica in via di larga massima la somma residua per ulteriori opere di compensazione ambientale, in attesa dello sviluppo di detta progettazione definitiva;

UDITA la relazione del vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che la linea AV/AC "Milano-Verona" è parte fondamentale dell'asse AV/AC Torino-Milano-Venezia – considerato elemento portante della rete ferroviaria italiana dal Piano generale dei trasporti e della logistica, approvato con delibera 1 febbraio 2001, n. 1 (G.U. n. 54/2001) – e risponde alla finalità di incrementare la quota modale del trasporto per ferrovia di passeggeri e merci;
- che la suddetta linea Milano-Verona costituisce parte integrante della direttrice Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana e si inserisce così nella rete transeuropea ad alta velocità in costruzione, ponendosi quale componente fondamentale per lo sviluppo del V corridoio continentale di congiunzione lungo l'asse est-ovest ed assolvendo ad un ruolo di raccordo dei collegamenti ferroviari con i Paesi confinanti attraverso i valichi alpini;
- che la linea ha una lunghezza di circa 112 Km, inizia nel territorio comunale di Cassano d'Adda, alla progr. Km 28 + 630 (come naturale prosecuzione del quadruplicamento della tratta Pioltello-Treviglio, in costruzione), termina in corrispondenza con l'intersezione con il raccordo autostradale A22, nei pressi di Verona, al Km 140 + 698 ed è scomponibile in tratte dalle caratteristiche tipologiche diverse;
- che la nuova tratta risulta fortemente integrata, tramite numerose interconnessioni, alla linea storica Milano-Verona ed al resto della rete esistente;
- che i nodi di Milano e Verona, che rivestono una rilevantissima funzione di impianti terminali e di centri di diramazione verso le più importanti direttrici ferroviarie nazionali ed internazionali, sono interessati da una serie di interventi di potenziamento degli impianti esistenti, in gran parte già in via di saturazione e non in grado di assorbire gli ulteriori flussi di traffico generati dalla linea AV/AC;

- che la TAV S.p.A., concessionaria di Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI), ha depositato il progetto preliminare dell'opera, che rappresenta l'aggiornamento di precedenti progettazioni e l'oggetto della Conferenza di servizi tenuta il 19 dicembre 2002, e lo studio di impatto ambientale (SIA) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 10 marzo 2003 e li ha trasmessi in pari data alle Regioni ed ai Ministeri ed interessati, nonché alle Province di Milano, Bergamo, Brescia, Verona ed agli Enti interferiti;
 - che la Regione Lombardia, con deliberazione di Giunta n. 13714 in data 18 luglio 2003, ha espresso parere favorevole sul progetto, formulando dettagliate prescrizioni di carattere tecnico ed in materia di compatibilità ambientale e manifestando favorevole volontà di intesa in ordine alla localizzazione dell'opera con le limitazioni riportate nell'allegato C alla suddetta deliberazione;
 - che la Regione Veneto – con parere di Giunta n. 6015/45.01 del 23 giugno 2003, integrato con parere n. 8343/45.01 dell'11 agosto 2003 – si è espressa positivamente sul progetto, con prescrizioni;
 - che la medesima Regione Veneto – Direzione tutela ambiente, Ufficio VIA, con delibera di Giunta n. 2810 del 18 agosto 2003, ha espresso parere di compatibilità ambientale del progetto, con prescrizioni;
 - che il Ministero per i beni e le attività culturali, nella nota n. 7255 del 31 luglio 2003, si è richiamato alla necessità di tener conto, in fase di progettazione definitiva, delle osservazioni formulate dalle Soprintendenze locali ed ha dettato ulteriori prescrizioni, tra l'altro richiedendo che preliminarmente al progetto definitivo venga fornita un'esauriente documentazione illustrativa degli immobili tutelati ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002;
 - che la Commissione speciale VIA, istituita ai sensi dell'art. 19 del citato decreto legislativo n. 190/2002, ha espresso parere positivo, con prescrizioni e raccomandazioni, proponendo – tra l'altro – l'attivazione di un programma di monitoraggio ambientale;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha riportato anche le osservazioni formulate da alcuni dei principali Enti gestori delle interferenze, con eccezione di quelle ricomprese nel richiamato parere della Regione Lombardia;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rileva che il SIA ed il progetto preliminare risultano completi, organici ed adeguati alle procedure di cui al decreto legislativo n. 190/2002 e sottolinea altresì come lo sviluppo dell'opera sia coerente con la pianificazione regionale e si ponga invece in variante rispetto agli strumenti urbanistici comunali;
 - che il medesimo Ministero propone le prescrizioni cui subordinare l'approvazione del progetto stesso ed illustra le motivazioni in caso di mancato accoglimento delle osservazioni come sopra formulate;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che la realizzazione è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio CEPAV 2 sulla base dei rapporti instaurati con la

convenzione stipulata il 15 ottobre 1991 dalla TAV S.p.A. e che – ai sensi del richiamato art. 11, comma 1, della legge n. 166/2002 – proseguono senza soluzione di continuità, mentre restano escluse le opere relative al nodo di Brescia per le quali è previsto separato appalto e che sono comunque ricomprese nel costo totale di cui appresso;

- che è stata evidenziata la necessità di un anticipo della realizzazione di interventi relativi alla galleria di Lonato, di attività intese ad assicurare la realizzazione dei lavori nei tempi previsti mediante attuazione delle prescrizioni formulate dagli Enti interessati e condivise dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di attività mirate a ridurre il rischio di allungamento di detti tempi, nonché di attività propedeutiche ai lavori;
 - che l'esecuzione dei lavori e delle attività da avviare in via anticipata sarà effettuata a cura del contraente generale o di terzi e che in ogni caso la TAV sottoscriverà con i soggetti esecutori appositi atti contrattuali;
 - che l'attivazione della linea dovrebbe avvenire alla fine del 2010;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo dell'intervento ferroviario, che rappresenta l'aggiornamento della stima risalente al 2001, è quantificabile in 4.720 Meuro; comprende – oltre ai costi diretti, quantificati sulla base di un costo tipologico di riferimento adeguato alle peculiarità dell'opera – anche costi indiretti ed oneri generali in relazione all'affidamento al contraente generale, ivi incluse l'attualizzazione sino alla data di stipula dell'atto integrativo della convenzione e l'applicazione di una quota per imprevisti, ed è riferito anche ad opere extra-linea e di riambientalizzazione;
 - che il costo, come sopra quantificato è allineato a quello indicato nel Piano delle priorità degli investimenti ferroviari – edizione ottobre 2003, approvato da questo Comitato con delibera 13 novembre 2003, n. 103, e che non espone separatamente gli oneri per compensazione ambientale, ma che – nel presentare il “resto del sistema”, costituito dall’”Asse Milano-Verona-Padova” e dal “Terzo valico dei Giovi” – riporta un importo complessivo per contingencies, di cui quota già attribuita al suddetto “Terzo valico”, come da delibera di questo Comitato 29 settembre 2003, n. 78 (G.U. n. 9/2004);
 - che l'accoglimento delle ulteriori prescrizioni per opere e misure compensative dell'impatto ambientale, richieste dalle Amministrazioni nel corso dell'istruttoria, comporta oneri aggiuntivi per 384,1 Meuro, di cui 49,1 Meuro valutabili in modo sufficientemente certo, mentre il residuo, come specificato in premessa, è valutato in via di larga massima in attesa dello sviluppo delle progettazioni definitive;
 - che l'importo relativo ad interventi e attività da avviare in via anticipata è stimato in complessivi 576 Meuro, di cui 106 Meuro nell'anno 2004 e 470 nel 2005;
 - che la proposta di finanziamento delle attività da avviare in via anticipata appare coerente con la soluzione adottata da questo Comitato, con la delibera 25 luglio 2003, n. 24 (G.U. n. 187/2003), per la prosecuzione della realizzazione

della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli e con la soluzione adottata per il finanziamento delle attività anticipate per l'intervento "Terzo valico dei Giovi – linea AV/AC Milano-Genova", il cui progetto preliminare è stato approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 78/2003;

DELIBERA

1. *Approvazione progetto preliminare*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare per la "linea AV/AC Milano-Verona" ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera. E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2 Ai sensi del comma 3 del citato art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 4.720 Meuro, sopra indicato, costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare. A tale importo è da aggiungere l'importo di ulteriori 384,1 Meuro a titolo di oneri per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, non considerati nel costo del progetto preliminare.

Nella progettazione definitiva il costo complessivo dell'opera verrà disaggregato nelle varie voci di spesa e, in particolare, distintamente articolato nella quota riferita ai lavori ferroviari e nella quota relativa al totale degli oneri per opere e misure di compensazione dell'impatto territoriale e sociale. Verranno inoltre specificate le modalità di copertura dell'ulteriore importo di 384,1 Meuro di cui sopra.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del suddetto progetto, sono riportate nella 1^a parte dell'allegato A, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni formulate su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2^a parte del citato allegato A: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna delle suddette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione nel progetto definitivo in modo da consentire al suddetto Ministero di esprimere le proprie valutazioni a questo Comitato e di proporre, se del caso, misure alternative.

2. *Finanziamento attività da avviare in via anticipata*

2.1 Gli interventi da avviare in "via anticipata" sono indicati nell'allegato B.

2.2 La progettazione definitiva degli anzidetti interventi potrà essere sottoposta all'approvazione di questo Comitato, ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, anticipatamente e separatamente dal progetto definitivo delle opere di linea, eventualmente anche articolata in funzione delle specifiche esigenze di

intervento sul territorio. Le competenti Amministrazioni, nell'ambito della relativa procedura, avranno cura di contenere al massimo i tempi occorrenti per l'espressione delle proprie valutazioni.

Come previsto al comma 8 della norma per ultimo richiamata, le ricerche archeologiche sono compiute sotto la vigilanza delle competenti Soprintendenze, che curano la tempestiva programmazione delle ricerche ed il rispetto della medesima.

- 2.3 Tenuto conto della rilevata particolare urgenza nell'adempimento dell'avvio dei lavori propedeutici dell'asse AV/AC Milano-Verona e nelle more della conclusione dei contratti con Infrastrutture S.p.A., al fine anche di assicurare la continuità necessaria al finanziamento dell'asse predetto, TAV S.p.A., anche per il tramite della controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. o della concedente RFI, potrà contrarre e/o far contrarre a società controllate finanziamenti ponte con il sistema bancario, fino ad un massimo di 576 Meuro, al netto dell'IVA, che saranno estinti non appena sarà disponibile, da parte della suddetta Infrastrutture S.p.A., la provvista necessaria.

3. *Clausole finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento "linea AV/AC Milano-Verona", approvato con la presente delibera.

- 3.2 In sede di esame del progetto definitivo, che dovrà essere approvato da questo Comitato ex art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al citato allegato A, nonché al rispetto delle indicazioni di cui al precedente punto 1.2 e riferirà in merito a questo Comitato. In particolare il predetto Ministero assicurerà che la Commissione speciale VIA di cui all'art. 20 del medesimo decreto legislativo n. 190/2002 abbia proceduto alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale ai sensi del comma 4 della stessa norma. Il citato Ministero, inoltre, curerà di verificare che in fase di redazione del progetto definitivo siano state valutate le ulteriori prescrizioni formulate dalla Regione Lombardia nel documento integrativo citato in premessa.

Detto Ministero provvederà altresì a verificare che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato.

Roma, 5 dicembre 2003

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO
Giulio TREMONTI