

## **Giugno 2006 - Stato di avanzamento dei progetti dell'AV inseriti nelle TEN-t**

Si ricorda che le TEN-t finanziano nel territorio italiano Assi ferroviari ad AV passeggeri, assegnati ai general contractor che fanno capo ai maggiori gruppi imprenditoriali italiani (ENI, IRI – oggi Fintecna -, FIAT, Impresilo, ecc.) a “trattativa privata” tra il 1991 e il 1992, prima che entrasse in vigore per i Paesi membri l’obbligo di ricorrere alle gare per l’assegnazione degli appalti per i lavori pubblici. Grazie a questo meccanismo contrattuale e finanziario, poco trasparente, il progetto originario che prevedeva interventi su 1500 km di linea della Dorsale (Milano-Roma-Napoli) e della Trasversale (Confine di Stato Italia-Francia-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Confine di Stato Italia-Slovenia), cui si aggiungeva la tratta ad AV Milano Genova per un costo di 13 miliardi di euro circa (26.000 miliardi di Lire del 1992), oggi costa nel suo complesso 60 miliardi di euro (secondo un calcolo prudenziale compiuto dal WWF Italia). A questo si devono aggiungere le tratte del progetto prioritario 1 integrate dalle TEN-t (Milano-Brennero e Battipaglia-Reggio Calabria, che costano rispettivamente 12/20 miliardi di euro e 22 miliardi di euro) e il collegamento del progetto prioritario n. 24 (da Novi Ligure al Sempione, ancora non quantificati).

### **Progetto prioritario n. 6**

#### **Asse ferroviario Lione-Trieste/Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina**

Il progetto prioritario n. 6 è diviso in Italia in varie tratte: Confine di Stato Italia Francia-Bruzolo; Bussoleno-Torino (9.000 milioni di euro circa a carico dello Stato italiano), Torino-Novara (4934 milioni di euro); Novara-Milano (3620 milioni di euro); Milano-Verona (5104 milioni di euro); Verona-Padova (2856 milioni di euro); Venezia-Ronchi dei Legionari (3000 milioni di euro); Ronchi dei Legionari Trieste (1280 milioni di euro); Trieste-Confine di Stato Italia Slovenia (2700 milioni di euro).

I costi indicativi sopra riportati non sono comprensivi delle interconnessioni con le linee ordinarie (passeggeri e merci), né delle risorse necessarie per adeguare i nodi ferroviari.

Quattro tratte sono ancora in fase progettuale iniziale (progetti preliminari: Confine di Stato Italia-Francia-Bruzolo; Milano-Verona; Verona-Padova, Ronchi dei Legionari-Trieste), una in fase progettuale intermedia (progetto definitivo: Bussoleno-Torino). Una è stata già costruita (80 km della Torino-Novara). Le ultime tre hanno solo studi di fattibilità (Novara-Milano, Venezia-Ronchi dei Legionari, Trieste-Confine di Stato Italia Slovenia).

Dati i meccanismi della *Legge Obiettivo* (l. n. 443/2001 e D.Lgs n. 190/2002), oggetto di una procedura d’infrazione (Reclamo 2002/5170 WWF Italia) da parte della Commissione Europea (aperta il 20 aprile 2004 e con “parere complementare motivato” inviato dalla DG Ambiente il 18/10/2005) su gran parte delle tratte sono nati contenziosi. Infatti, la *Legge Obiettivo* prevede che il giudizio di compatibilità ambientale venga dato a maggioranza dal CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) sul progetto preliminare, non prevedendo (come richiesto dalla normativa europea) manca nella legge italiana “l’obbligo di integrazione e aggiornamento della valutazione di impatto ambientale nella fase della progettazione definitiva”.

Su tutte le tratte italiane del progetto prioritario n. 6 esistono contenziosi: in Val Susa sul progetto preliminare della tratta Torino-Lione contestato da tutti i 40 Comuni della Valle, per la violazione delle procedure partecipative comunitarie, per la frammentazione della VIA (manca una VIA ordinaria di tutta la tratta tra Lione e Torino; è stato deciso uno spezzettamento arbitrario delle varie parti della linea: Confine-Bruzolo; Bussoleno-Torino; St. Jeanne de Maurtienne-Lione) e a causa

della mancanza di una procedura VIA sul tunnel di servizio di Venaus; lungo la Milano-Verona e la Verona-Padova promossa da 16 Comuni per le interferenze non valutate della nuova linea ad AV con la nuova Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (per la tratta Milano-Verona) anch'essa solo in fase di progettazione preliminare; per quanto riguarda la tratta Ronchi dei Legionari Trieste la procedura VIA è in un impasse dopo che il 18 aprile 2005 il Ministero per i beni e le attività culturali ha dato parere negativo sul progetto preliminare per l'impatto ambientale e il rischio idrogeologico del tunnel nel Carso.

Tutte le tratte considerate non sono sostenute da alcuno studio di fattibilità economico-finanziaria, con il relativo calcolo costi-benefici che dimostri l'utilità delle opere.