

# Stato di attuazione degli investimenti del corridoio

## (Berlino)–Brennero–Palermo

Trento, 27 novembre 2009

## **Indice**

- 1. Gli investimenti di RFI sulla rete ferroviaria italiana**
- 2. Lo sviluppo del corridoio (Berlino)-Brennero-Palermo**
- 3. La linea Brennero-Verona**
  - 3.1 La linea attuale
  - 3.2 Il potenziamento della linea: le opere attivate
  - 3.3 Il potenziamento della linea: il Quadruplicamento Fortezza – Verona

# 1. Gli investimenti di RFI sulla rete ferroviaria italiana

La rete ferroviaria gestita da RFI, dell'estensione di oltre 16.000 Km, è caratterizzata da una considerevole concentrazione del traffico: su un terzo della rete, infatti, si concentrano circa i due terzi del traffico.

Particolarmente impegnate risultano le linee di collegamento fra le maggiori aree metropolitane del paese, ma non trascurabile, sia in termini quantitativi sia qualitativi, il traffico che interessa le linee di valico e le principali direttrici di collegamento con il sud del paese.

La strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria del Paese si inquadra in un contesto di sistema di rete atto a rispondere alle esigenze di mobilità e a creare il presupposto per far fronte, con un'offerta su ferro adeguata, ai previsti sviluppi quantitativi e qualitativi della domanda di mobilità sia nei collegamenti internazionali sia nel medio/lungo raggio sia nelle grandi conurbazioni.

Il riferimento programmatico in cui si inserisce tale strategia di sviluppo è coerente con la pianificazione Comunitaria, nazionale e regionale che colloca la rete ferroviaria italiana:

- per la programmazione Comunitaria e nazionale, quale tratta preponderante del progetto prioritario n. 1 che assicura i collegamenti dell'Europa settentrionale al bacino del Mediterraneo, da Berlino-Innsbruck fino a Verona/Milano e quindi attraverso i poli principali della Penisola (Bologna, Firenze, Roma e Napoli), fino ai terminali siciliani di Messina, Catania e Palermo. In tale contesto la rete ferroviaria, attraverso il crocevia Novara/Verona, è altresì collegata sia all'asse Ovest-Est costituito dal progetto prioritario 6 (Lisbona-Lyon-Torino-Milano-Verona--Kiev) sia ai porti del mare del nord attraverso l'asse Genova-Rotterdam, parte del progetto prioritario n. 24;
- per la programmazione metropolitana e regionale, quale sistema di trasporto che assicuri dei collegamenti efficienti e capillari con standard di qualità e sicurezza elevati.

Su tale base sono stati selezionati e pianificati i principali interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria con l'obiettivo di sviluppare, nel prossimo decennio, ma con benefici già a breve termine, una rete che privilegia l'asse Verona-Monaco con positive ricadute anche sui collegamenti con la restante rete; mentre per la mobilità regionale gli investimenti si

concentrano sul potenziamento della rete ferroviaria afferente ai principali centri urbani della Regione.

Nel suo complesso il Piano degli Investimenti di RFI, definito attraverso il Contratto di Programma 2007-2011 con l'aggiornamento 2009 il cui iter è ancora in corso, prevede impegni per 78,9 miliardi relativi ad opere in corso ed investimenti realizzati per lotti costruttivi che hanno il requisito dell'integrale copertura finanziaria.

## 2. Lo sviluppo del corridoio (Berlino)– Brennero–Palermo

L'impegno di RFI nello sviluppo della tratta italiana del progetto prioritario 1 "Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo", così definito dalla Decisione comunitaria 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, si concretizza attraverso un consistente insieme di interventi sull'infrastruttura ferroviaria lungo tutta l'estensione dell'itinerario dal valico del Brennero fino alla Sicilia.

Si tratta di interventi, in parte attivati, ovvero avviati in progettazione e/o in realizzazione che coinvolgono sia lo sviluppo della rete AV/AC sia il potenziamento della rete convenzionale.

Fa parte del Corridoio, infatti, la linea AV/AC Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno, ormai completamente attivata.

E' in progettazione la nuova linea di valico del Brennero, che vede RFI impegnata non solo nella partecipazione societaria alla Società BBT, ma anche nel potenziamento della linea di accesso alla nuova linea di valico.

E' in corso di realizzazione il potenziamento dei nodi di Bologna, Firenze, Roma e Napoli, al fine dell'innesto delle linee AV/AC, in modo da permettere il migliore sfruttamento delle infrastrutture di nodo da parte delle differenti tipologie di traffico.

Sono in corso/programmati importanti interventi di potenziamento della rete a sud di Napoli, per adeguarne le prestazioni, ai più moderni standard infrastrutturali e tecnologici.

## 3. La linea Brennero–Verona

### 3.1 La linea attuale

Il tracciato della linea attuale, completamente a doppio binario ed elettrificata, si sviluppa per circa 236 km da Brennero (P.C. Terme di Brennero) a Verona P.N. (Bivio P.C. S.Massimo ).

Le principali caratteristiche prestazionali della linea sono di seguito riepilogate.

Peso assiale	22,5 t/asse
Codifica trasporto	
Combinato	PC 80 (su tutta l'estensione della linea)
Pendenza max	23‰ (tratta Brennero (i) – Fortezza (e) )
Modulo di linea	600 m

La linea è attrezzata su tutta l'estesa con Blocco Automatico Banalizzato a c.c. è esercita con il Sistema Comando Controllo (SCC) ed è attrezzata con Sistema di Controllo della marcia del treno (SCMT).

La linea presenta un grado di saturazione compreso fra il 50% e 75% nella fascia oraria 6 ÷ 9, lo stesso parametro è inferiore al 50% nella fascia oraria 9 ÷ 22.

Il numero di treni al giorno che percorrono la linea è compreso fra 140 e 200 con prevalenza del traffico merci.

### 3.2 Il potenziamento della linea: Le opere attivate

Dopo il potenziamento infrastrutturale della linea che ha comportato la realizzazione di importanti varianti in galleria (Fleres, Scilar e Cardano), la cui attivazione si è conclusa alla fine degli anni 90, la linea è stata oggetto di interventi di potenziamento tecnologico, consistenti essenzialmente :

- ✓ nell'installazione del Sistema Comando Controllo (SCC) sull'intera linea, con comando dal Posto centrale di Verona;
- ✓ nel completamento del sistema di distanziamento dei treni con Blocco Automatico Banalizzato (BAB) lungo la linea e nelle stazioni, con predisposizione delle funzioni di telecomando degli apparati;

- ✓ nell'adeguamento di alcune stazioni, con la sistemazione a nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) e la realizzazione di nuovi apparati di stazione;
- ✓ nell'adeguamento degli impianti di trazione elettrica;
- ✓ nell'automazione / soppressione di Passaggi a Livello.

Le opere sono quasi del tutto attivate, in particolare nel dicembre 2007 è stato attivato l'SCC fra Trento e Bolzano, completando così l'installazione del sistema sulla linea Verona-Brennero.

### 3.3 Il potenziamento della linea: il Quadruplicamento Fortezza – Verona

In continuità con la nuova infrastruttura di valico, RFI ha programmato il progetto del quadruplicamento della linea, che ha inizio a sud dell'impianto ferroviario di Fortezza e si estende per circa 180 km fino a Verona.

L'intervento è articolato in lotti, alcuni definiti prioritari, per un costo complessivo dell'ordine di 7 ÷ 8 miliardi di euro.

I lotti prioritari individuati già nello studio di fattibilità, per un costo complessivo di 3.800 Mio Eur, consistono in:

- tratta Fortezza – Ponte Gardena (lotto 1), per ridurre la pendenza massima dall'attuale 22‰ al 12‰ ;
- circonvallazione di Bolzano (lotto 2);
- circonvallazione di Trento (lotto 3);
- razionalizzazione dell'accesso al nodo di Verona (lotto 4).

Lo studio di fattibilità delle tratte di completamento è oggetto di differenti accordi con gli EELL interessati e costituiranno la base per la progettazione preliminare del lotto 5 (Bolzano-Trento Nord):

- lo studio del quadruplicamento della tratta ricadente nella provincia di Trento, oggetto di un accordo con la Provincia Autonoma di Trento siglato il 26/2/2007
- lo studio del quadruplicamento della tratta Bronzolo-Solorno, oggetto di un altro accordo con la Provincia Autonoma di Bolzano, siglato l'11/2/2007.

Un ulteriore Accordo è in fase di definizione per la sezione di quadruplicamento fra Trento e Pescantina, ricadente nel territorio della provincia di Verona.

Il Progetto Preliminare dei quattro lotti funzionali prioritari è stato trasmesso nel giugno 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'inoltro al CIPE secondo l'iter autorizzativo previsto dalla legge 443/2001 (Legge Obiettivo). A seguito delle osservazioni della Provincia Autonoma di Trento in merito all'inserimento ambientale ed urbanistico della circonvallazione di Trento, la progettazione preliminare del corrispondente lotto 3 non fu inviata al CIPE, per il relativo iter autorizzativo. Il CIPE nella seduta del 30 agosto 2007 ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare dei lotti 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e 2 "Circonvallazione di Bolzano".

Ad aprile 2009 il nuovo progetto preliminare della circonvallazione di Trento, che recepisce le osservazioni della Provincia autonoma di Trento; è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'inoltro al CIPE secondo l'iter autorizzativo previsto dalla legge 443/2001.

Nella pianificazione degli investimenti di RFI, definita con il Contratto di Programma 2007-2013, di cui l'aggiornamento 2009 è in fase di istruttoria, è incluso il Progetto "Potenziamento linee di accesso al Brennero (comprende progettazione Lotto 5 Bronzolo-Trento, progettazione e realizzazione Lotti prioritari 1,2,3,4), con un costo complessivo di oltre 3800 MIO EUR di cui 104 finanziati. A tale finanziamento partecipa la Commissione Europea con un contributo di 58 MIO EUR, di cui 17 MIO EUR per la fase realizzativa.

La realizzazione dell'opera è pianificata, per fasi, in tempi coerenti con l'entrata in esercizio della nuova galleria del Brennero.