



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA



RAPPORTO 2013

gennaio 2014

INDICE

1. PRESENTAZIONE.....	4
2. EXECUTIVE SUMMARY	5
3. LO SCENARIO GENERALE.....	6
4. IL QUADRO DEL NORDOVEST	12
5. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST	14
5.1 Corridoio “Mediterraneo”	14
5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi.....	14
5.1.2 Criticità	22
5.1.3 Attese per il 2014.....	23
5.2 Corridoio “Reno-Alpi” (ex. Corridoio 6 “Genova-Rotterdam”)	24
5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi.....	24
5.2.2 Criticità	26
5.2.3 Attese per il 2014.....	27
5.3 Sistema portuale ligure.....	28
5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi.....	28
5.3.2 Criticità	32
5.3.3 Attese per il 2014.....	33
5.4 Sistema Pedemontano.....	34
5.4.1 Stato di avanzamento degli interventi.....	34
5.4.2 Criticità	36
5.4.3 Attese per il 2014.....	36
5.5 Nodo metropolitano di Milano	37
5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi.....	37
5.5.2 Criticità	45
5.5.3 Attese per il 2014.....	45

5.6	Nodo metropolitano di Torino.....	47
5.6.1	Stato di avanzamento degli interventi.....	47
5.6.2	Criticità.....	50
5.6.3	Attese per il 2014.....	50
5.7	Nodo metropolitano di Genova.....	51
5.7.1	Stato di avanzamento degli interventi.....	51
5.7.2	Criticità.....	54
5.7.3	Attese per il 2014.....	54
5.8	Accessibilità a Malpensa.....	55
5.8.1	Stato di avanzamento degli interventi.....	55
5.8.2	Criticità.....	59
5.8.3	Attese per il 2014.....	60
5.9	Accessibilità a Expo 2015.....	61
5.9.1	Stato di avanzamento degli interventi.....	61
5.9.2	Criticità.....	67
5.9.3	Attese per il 2014.....	68
6.	ALTRE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE.....	69
7.	IL QUADRO DEL NORDEST.....	70
7.1	Stato di avanzamento degli interventi.....	70
7.2	Criticità.....	76
7.3	Attese per il 2014.....	77
8.	STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE.....	79
9.	RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI.....	80

1. PRESENTAZIONE

Il Rapporto OTI NordOvest nasce dalle attività dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nordovest, promosso dalle associazioni industriali di Milano, Genova e Torino allo scopo di monitorare lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali ritenute prioritarie per lo sviluppo dei rispettivi territori di riferimento.

In analogia all'evoluzione degli ultimi anni, il Rapporto contiene l'analisi dei progetti ricadenti in 9 sistemi infrastrutturali: Corridoio Mediterraneo, Corridoio Reno-Alpi, sistema portuale ligure, sistema pedemontano, nodi metropolitani di Milano, Torino e Genova, sistemi di accessibilità a Malpensa e a Expo 2015.

Sul sito web www.otinordovest.it sono disponibili i dossier di ciascun sistema infrastrutturale e le schede aggiornate relative a ogni opera monitorata. Viene inoltre pubblicata periodicamente la Newsletter dell'Osservatorio contenente informazioni sulle principali novità nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Con questi strumenti, le tre associazioni imprenditoriali continuano dunque a rappresentare alle istituzioni e ad ogni interlocutore coinvolto il punto di vista delle imprese, le loro aspettative e le loro proposte per agevolare lo scioglimento dei nodi che ancora ostacolano il pieno sviluppo della rete infrastrutturale del nordovest.

E' confermata, infine, la collaborazione con la Fondazione Nord Est finalizzata a fornire un quadro sullo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali del Nordest.

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2013, da: Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Antonino Scordo ed Elisa Merlo per Unione Industriale di Torino e Cristina Manara per Confindustria Piemonte; Guido Conforti e Vincenzo Cellario per Confindustria Genova. La redazione del capitolo 7 è a cura di Carlo Bergamasco della Fondazione Nord Est, che ha contribuito anche alla redazione del paragrafo 5.1.

2. EXECUTIVE SUMMARY

Il 2013 ha risentito profondamente del perdurare degli effetti della grave crisi economica e finanziaria internazionale cui si è aggiunta l'instabilità del quadro politico nazionale e, in alcuni casi, locale.

L'auspicio che lo sviluppo infrastrutturale del Paese, e del Nordovest in particolare, potesse rappresentare un volano per la ripresa economica è stato in larga misura disatteso e al momento non si riscontrano segnali che facciano presagire una concreta inversione di tendenza.

Il complesso apparato amministrativo del nostro Paese non facilita il processo progettuale e realizzativo delle opere e, nonostante alcune isolate iniziative legislative sulla semplificazione delle procedure e sull'attribuzione di risorse economiche, manca una strategia chiara e condivisa per lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Strategia resasi ancor più urgente in virtù della nuova politica europea dei trasporti che individua priorità e azioni su cui far convergere le ridotte risorse economiche. Da questo punto di vista, è bene ribadire che la mancata o parziale realizzazione di un'opera facente parte di un unico sistema infrastrutturale rischia di comprometterne l'efficacia complessiva; per il Nordovest questo vale soprattutto per gli interventi ricompresi nei corridoi europei delle reti TEN-T e nei nodi metropolitani.

Malgrado la prosecuzione di alcune opere, si registrano molti ritardi nelle fasi di progettazione e di realizzazione rispetto alle attese dei cronoprogrammi, riconducibili alla mancanza di adeguate coperture finanziarie e di condivisione tra gli enti coinvolti, a resistenze e difficoltà di rapporti con il territorio, nonché alla perdurante complessità delle procedure rese ancor più inefficaci dall'eccesso di burocratizzazione che si riscontra a ogni livello. In particolare, anche nel 2013 le condizioni critiche della finanza pubblica e le difficoltà di erogazione del credito agli investitori hanno comportato il rallentamento, ovvero il rinvio a tempi indefiniti, di diverse opere ferroviarie e autostradali per le quali è fondamentale il ricorso al capitale privato. Due eccezioni, il closing dei project financing di Brebemi e Tangenziale Est Esterna di Milano, dimostrano che il sistema industriale e quello bancario possono e devono lavorare insieme per contribuire allo sviluppo infrastrutturale del territorio, tanto più in un periodo di scarsità di risorse pubbliche.

Auspichiamo che con la piena operatività dell'Authority dei Trasporti si dia un impulso decisivo alla concorrenza nel settore della mobilità, finalizzata a migliorare la qualità dei servizi, degli investimenti e delle politiche tariffarie connesse.

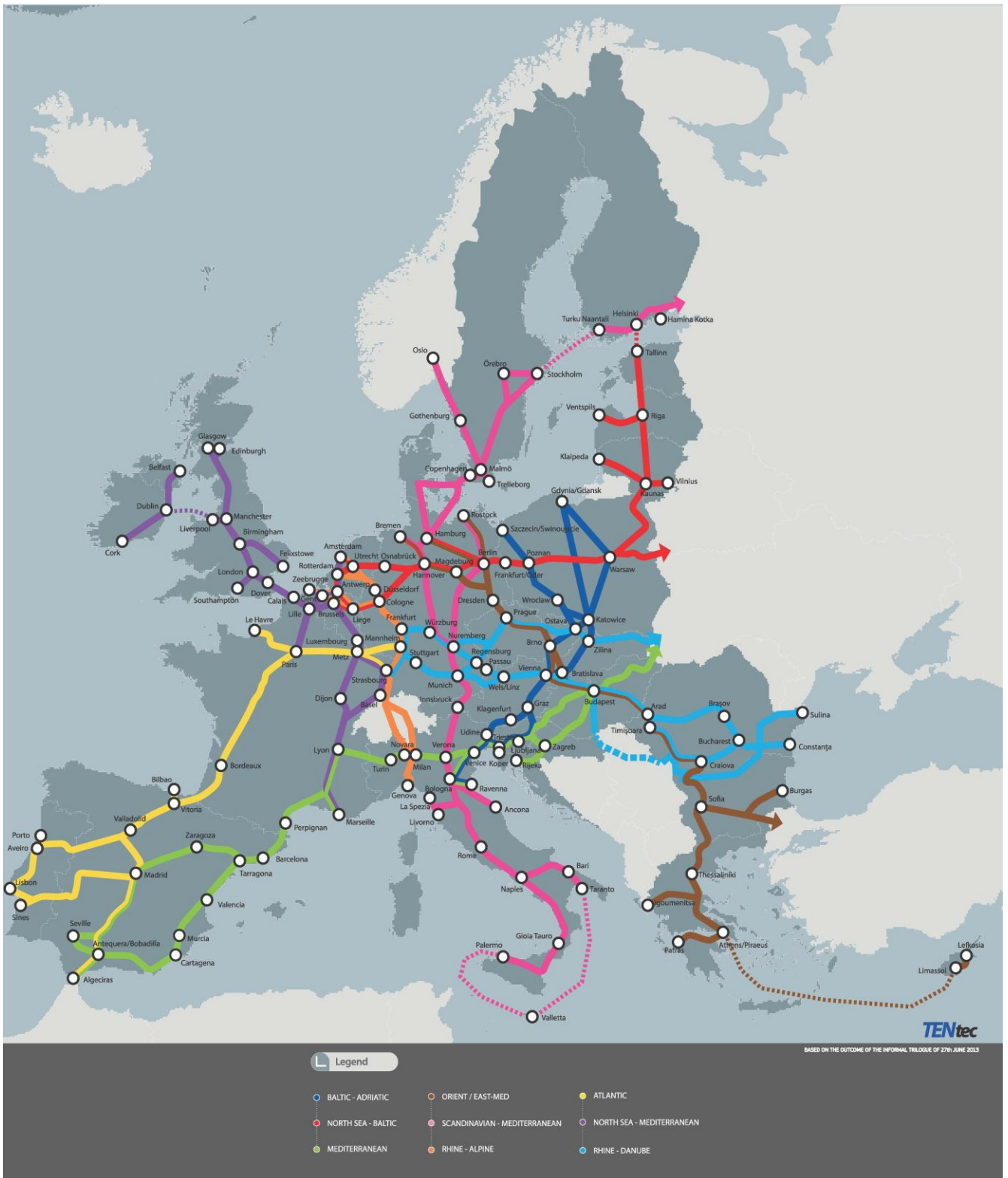
3. LO SCENARIO GENERALE

Il 2013 è stato un anno fondamentale per la politica dei trasporti europea. Il 17 ottobre, infatti, la Commissione Europea ha pubblicato la mappa con i nove corridoi principali che formeranno la nuova rete centrale dei trasporti europei e che dovranno essere completati entro il 2030: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali.

I 9 corridoi europei principali sono:

- il **corridoio Baltico-Adriatico** collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale. La sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari come la galleria di base del Semmering, la linea ferroviaria del Koralm in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.
- Il **corridoio Mare del Nord-Mar Baltico** collega i porti della costa orientale del Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio collegherà la Finlandia con l'Estonia con navi traghetto e creerà collegamenti stradali e ferroviari moderni tra i tre Stati baltici, da un lato, e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio, dall'altro. Il corridoio comprende anche collegamenti fluviali tra il fiume Oder e i porti di Germania, Paesi Bassi e Belgio, come il "Mittelland-Kanal". Il progetto più importante è il "Rail Baltic", una ferrovia europea a scartamento standard tra Tallinn, Riga, Kaunas e la Polonia nordorientale.
- 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 Norditalia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.
- Il **corridoio orientale/mediterraneo orientale** collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo ottimizzando l'uso dei relativi porti e delle rispettive autostrade del mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna permetterà di migliorare le connessioni multimodali tra la Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.

- Il **corridoio scandinavo-mediterraneo** è un asse nord-sud cruciale per l'economia europea. Attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Nord Italia e quindi ai porti italiani e della Valletta. I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio raggiunge quindi via mare Malta passando dall'Italia meridionale e dalla Sicilia.
- Il **corridoio Reno-Alpi** costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.
- Il **corridoio atlantico** collega la parte occidentale della Penisola iberica e i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e quindi a Mannheim/Strasburgo con linee ferroviarie ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali parallele, includendo anche la Senna come via navigabile interna. In questo corridoio la dimensione marittima svolge un ruolo cruciale.
- Il **corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo** va dall'Irlanda e dal nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo. È un corridoio multimodale che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia e intende non solo offrire servizi multimodali migliori tra i porti del Mare del Nord, i bacini fluviali della Mosa, del Reno, della Schelda, della Senna, della Saona e del Rodano e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, ma anche un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale.
- Il **corridoio Reno-Danubio**, le cui arterie fluviali principali sono il Meno e il Danubio, collega le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno attraverso la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero, con una sezione importante tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.



L'Italia, in particolare, è interessata da 4 corridoi, ovvero Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo, Reno-Alpi.

La realizzazione della prima fase di questa rete principale comporterà una spesa complessiva di **250 miliardi di euro nel periodo 2014-2020**. Nell'ambito dell'approvazione del quadro finanziario pluriennale 2014-2020 il 19 novembre scorso il Parlamento Europeo ha assegnato al settore dei trasporti 23,2 miliardi di euro attraverso il *Meccanismo per collegare l'Europa*. Il contributo europeo servirà da capitale di avviamento per stimolare gli investimenti degli Stati membri destinati a completare i collegamenti transfrontalieri e le linee interne. Le percentuali di cofinanziamento europeo varieranno da un massimo del 50% per gli studi a un tetto del 20% per le opere, che potrà salire fino al 40% per quelle transfrontaliere. In particolare, dall'80% all'85% del finanziamento europeo sarà destinato alla rete centrale, a tratti strategici con alto valore aggiunto e a progetti orizzontali soprattutto di contenuto informatico (SESAR¹, ERTMS²). Il rimanente servirà per finanziare progetti specifici anche della rete globale.

La nuova rete centrale di trasporto, infatti, sarà completata da una vasta rete di linee di livello regionale e nazionale. L'obiettivo finale è fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la stragrande maggioranza dei cittadini e delle imprese europei non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale.

Sul fronte nazionale, dopo la fase elettorale che ha caratterizzato la prima parte dell'anno, il nuovo Governo ha confermato il tema del rilancio infrastrutturale come driver fondamentale per lo sviluppo, attribuendo però allo scopo risorse insufficienti rispetto al fabbisogno reale.

In particolare, il **Decreto Legge Del Fare** n. 69 del 21 giugno 2013 (convertito nella Legge n. 98 del 9 agosto 2013) ha assegnato una dotazione di oltre 2 miliardi di euro a un fondo per garantire la continuità di cantieri in corso e perfezionare gli atti contrattuali finalizzati all'avvio di lavori. Tra le opere beneficiarie di finanziamento sono comprese la Tangenziale est esterna di Milano (330 milioni confermati dopo la sottoscrizione del closing finanziario del 21 dicembre), la linea 4 della metropolitana milanese (172,2 milioni assegnati con delibera CIPE del 9 settembre 2013) e il secondo lotto della Rho-Monza, di completamento della Tangenziale nord di Milano e inserita tra le opere di accessibilità all'Expo (55 milioni assegnati con delibera CIPE dell'8 agosto 2013). La norma specifica che, qualora non fossero rispettate le condizioni individuate per l'assegnazione dei fondi, essi saranno destinati ad altri interventi tra cui: il completamento del passante ferroviario di Torino, il collegamento Torino-Ceres/Aeroporto di Caselle, il collegamento ferroviario

¹ Single European Sky ATM Research

² European Rail Traffic Management System

Novara-Malpensa-Seregno (potenziamento e variante di Galliate), la terza corsia autostradale lungo la A4 tra Quarto d'Altino e Gorizia. La norma opera soprattutto attraverso la rimodulazione della spesa "per cassa", permettendo di attivare risorse finanziarie necessarie per la prosecuzione di cantieri già avviati. Parallelamente il CIPE ha operato per riassegnare i fondi a copertura dei tagli effettuati su lotti costruttivi di infrastrutture che hanno tempi di esecuzione non immediati (in particolare Torino-Lione e Terzo Valico, per il quale la delibera del 19 luglio ha deciso un rifinanziamento di 802 milioni).

Il tema del finanziamento delle opere rimane comunque centrale: nonostante i circa 3 miliardi stanziati con le disposizioni di cui sopra, infatti, lo stesso **Allegato Infrastrutture** al Documento di Economia e Finanza presentato in Consiglio dei Ministri il 30 settembre sottolinea per il triennio 2014-2016 la necessità di ripristinare 2,3 miliardi di euro annullati o ridimensionati a seguito di tagli al bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui si aggiungono 7,7 miliardi per dare continuità alle priorità infrastrutturali ferroviarie e stradali, 400 milioni per opere di riqualificazione logistica del territorio, 600 milioni per l'adeguamento dell'offerta del trasporto pubblico locale. In totale sono 11 miliardi di cui la **Legge di Stabilità** nel 2014 mette a disposizione poco più di 2 miliardi compresi 300 milioni per i servizi di trasporto pubblico. Sempre in tema di risorse si segnala che con decreto legge **Destinazione Italia** n. 40 approvato il 13 dicembre dal Consiglio dei Ministri si prevede la revoca di assegnazioni del CIPE relative a interventi che non sono stati avviati per un importo di 165,39 milioni di euro, che vengono destinati per 96 milioni a progetti cantierabili relativi allo svolgimento di EXPO 2015, per 45 milioni a opere per il collegamento ferroviario tra i terminal 1 e 2 di Malpensa, mentre le residue disponibilità sono destinate a interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e dell'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, cui vengono destinati le disponibilità revocate ai fondi statali trasferiti alle autorità portuali, nel limite di 200 milioni per il 2014.

In tema di appalti, lo stesso Decreto Legge Del Fare ha abrogato la responsabilità solidale del committente nei confronti dell'appaltatore e dell'appaltatore nei confronti del subappaltatore per i versamenti relativi all'IVA, mentre rimangono tutte le criticità già segnalate da Confindustria per quanto concerne la responsabilità solidale per le ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente.

Una novità positiva riguarda l'abbassamento a 200 milioni (rispetto ai 500 milioni precedentemente in vigore) della soglia per usufruire del credito d'imposta non superiore al 50% del costo dell'investimento a valere sull'IRES, sull'IRAP e sull'IVA di opere realizzate

in project financing e che non usufruiscono di contributi pubblici. Anche in questo caso si sarebbe potuto osare di più, abbassando ulteriormente la soglia ai 100 milioni ipotizzata da Confindustria o prevedendo una defiscalizzazione totale fino al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico e finanziario. L'operatività della norma, che nella sua prima versione risale al 2011, è stata resa possibile solo dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 3 settembre scorso delle linee guida approvate dal CIPE il 18 febbraio 2013 (ben 6 mesi prima).

Altri contenuti del decreto vanno nella direzione auspicata di accelerare gli iter procedurali e autorizzatori, quali l'individuazione chiara e univoca del termine entro cui rilasciare le autorizzazioni ministeriali ai concessionari autostradali per le variazioni tariffarie e degli investimenti previsti, nonché l'assunzione da parte del Consiglio dei Ministri delle decisioni circa l'approvazione unica dei progetti preliminari che presentano criticità procedurali tali da impedirne l'approvazione nei termini previsti.

Non meno importante è stata nel luglio scorso la nomina dei membri che compongono **l'Authority delle Infrastrutture e dei Trasporti** e successivamente il 6 agosto la scelta di Torino come sede, avviando di fatto l'operatività dell'ente la cui istituzione risale addirittura al 2011. Le sue principali funzioni sono: definire i criteri per la determinazione di tariffe, canoni e pedaggi; stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali; definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto; garantire la concorrenza nei bandi di gara per il trasporto ferroviario regionale; definire le modalità di finanziamento del servizio pubblico; svolgere funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, approvando i sistemi di tariffazione; verificare se i livelli di offerta del servizio taxi, le tariffe e la qualità delle prestazioni corrispondono alle esigenze dei diversi contesti urbani. Il Presidente Camanzi nell'audizione dell'8 ottobre scorso ha spiegato che le priorità su cui fin da subito si concentrerà l'azione della neonata Authority riguarderanno innanzitutto la definizione dei criteri per determinare i pedaggi dell'infrastruttura ferroviaria e delle aree aeroportuali.

Infine si segnala la rinnovata necessità, ribadita nelle ultime settimane dell'anno e all'inizio del 2014 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, di approvare e attuare il **Piano Nazionale degli Aeroporti**.

4. IL QUADRO DEL NORDOVEST

A parte qualche eccezione, nel 2013 si è riscontrato un generale rallentamento sia degli iter di approvazione dei progetti sia dell'avanzamento dei cantieri in corso.

Nel primo caso si è verificato un allungamento dei tempi per il perfezionamento di atti amministrativi dovuto a mancanza di copertura finanziaria e di condivisione tra gli enti coinvolti, a resistenze e difficoltà di rapporti con il territorio, a ritardi nella pubblicazione degli atti. Nel secondo, diversi cantieri in corso non hanno rispettato i cronoprogrammi previsti a causa di insufficiente continuità dei flussi di cassa, di contenziosi amministrativi tra i soggetti coinvolti, di necessità di varianti in corso d'opera e conseguenti rinegoziazioni con le imprese appaltatrici e degli effetti della pesante crisi economica e finanziaria che si ripercuote a tutti i livelli.

Nel corso del 2013 si sono **conclusi i lavori** relativi al potenziamento viario tra Monza e Cinisello Balsamo, di adduzione al sistema autostradale milanese.

Proseguono i lavori secondo le attese del Rapporto 2012 sulla tratta AV/AC Treviglio-Brescia, sulla Pontremolese e sulle cantierizzazioni del Terzo Valico e della Torino-Lione (galleria geognostica della Maddalena); per quanto riguarda il sistema autostradale sono in corso i cantieri sulla galleria di sicurezza del Frejus, sulla Torino-Milano, sulla tangenziale est esterna di Milano e, sulla viabilità ordinaria, quelli delle strade provinciali Rivoltana e Cassanese.

Hanno presentato invece dei **ritardi i lavori** sulla nuova direttissima autostradale Brescia-Milano (Brebemi), sulla Pedemontana Lombarda, sull'Asti-Cuneo, su alcune opere del nodo stradale milanese (Paulese) e genovese (viabilità a mare), sulle linee ferroviarie di raddoppio del Ponente Ligure, del nodo di Genova, dell'Arcisate-Stabio e della tratta Novara-Malpensa. Così pure si riscontrano ritardi sull'avanzamento delle linee di metropolitana già avviate a Milano e Torino. Medesime criticità si sono riscontrate nella realizzazione delle opere infrastrutturali del sistema portuale ligure.

Sono **bloccati i cantieri** sulla linea 1 della metropolitana torinese e sulla ferrovia Milano-Mortara.

Rispetto alle **progettazioni** sta proseguendo **secondo le aspettative** il collegamento tra il Terminal 1 e Terminal 2 di Malpensa, mentre si registra uno **slittamento** delle tempistiche per la tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione, per il

completamento della Tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza) e per la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova.

Hanno assunto ormai un preoccupante **arresto** i numerosi progetti ferroviari già segnalati nel precedente rapporto: la tratta AV/AC Brescia-Verona, le connessioni al tunnel del Gottardo, il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate. Analogamente nessun progresso si evidenzia per la linea 2 della metropolitana torinese, così come per la Pedemontana piemontese, la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, la Variante alla strada statale del Sempione, la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, l'asse di Corso Marche di Torino e, infine, per alcune opere viarie di accessibilità ad Expo 2015 e a Malpensa. In particolare le opere di accessibilità ad Expo hanno visto una rimodulazione degli interventi sulla base del rispetto del cronoprogramma e delle risorse effettivamente disponibili.

5.1 Corridoio "Mediterraneo"

5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Corridoio ferroviario

Torino-Lione

Il Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera, comprensivo del Progetto della Stazione Internazionale di Susa, risultante dal Concorso Internazionale di Architettura (vinto da Kengo Kuma), è stato Presentato pubblicamente a Roma al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 31 gennaio 2013 ed a Susa nel Castello della Contessa Adelaide il 16 febbraio 2013. Il 12 aprile 2013 è stato avviato l'iter approvativo del Progetto Definitivo del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione che porterà alla dichiarazione di pubblica utilità. Dopo la valutazione d'impatto ambientale della parte italiana del tunnel di base, prevedibilmente entro marzo 2014 avverrà la pubblicazione in gazzetta ufficiale del progetto definitivo. Esso si caratterizza per la "territorializzazione dell'opera" che intende valorizzare gli effetti positivi della nuova infrastruttura sul territorio circostante e minimizzare le esternalità negative prodotte durante la fase di cantiere. In particolare l'elaborazione ha visto la partecipazione delle comunità locali, che ha garantito la scelta del tracciato migliore rispetto a 11 alternative, grazie ai suggerimenti delle stesse. Per minimizzare gli effetti negativi è stato scelto di concentrare gli interventi nella prima fase nei soli comuni di Susa e Chiomonte e di riqualificare le aree interessate dall'infrastruttura attraverso interventi architettonici di pregio tra cui la Stazione internazionale di Susa, finalizzati all'esaltazione del patrimonio naturale della Valle di Susa. Nel maggio 2013 si è riunita a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una task force composta dalla Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino, i sindaci dei Comuni direttamente interessati dai cantieri (Susa, Bussoleno e Chiomonte) e il commissario del Governo per la Nuova Linea Torino Lione. I compiti della task force sono la definizione delle opere di riqualificazione del territorio che accompagneranno l'esecuzione della linea, la ricognizione delle esigenze provenienti dal territorio, il coordinamento della comunicazione da parte di tutte le istituzioni pubbliche coinvolte, la convocazione di

³ Lo stato di avanzamento dei progetti monitorati, con l'inquadramento territoriale e la cartografia di

incontri periodici con i sindaci di altri Comuni della Valle e con le realtà imprenditoriali. Ogni 60 giorni il CIPE verrà informato dalla task force sulle opere di riqualificazione in modo da garantire la continuità dei flussi finanziari. 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, iniziato dall'Osservatorio già dal 2012, il 15 gennaio 2013 viene avviato da Provincia di Torino e Sitaf il Progetto "Smart Digital Valley" ovvero "Tav: la Valle di Susa senza divario digitale", che mette a disposizione dei comuni della valle la dorsale in fibra ottica realizzata nell'ambito dell'autostrada A32; sempre in attuazione del progetto il 15 luglio 2013 è stato presentato al Ministro Zanonato, in occasione dell'avvio del nuovo elettrodotto interrato Italia Francia (SITAF) la proposta di costituzione per la valle di un' area speciale con costi di energia elettrica significativamente ridotti per le aziende locali. Il Progetto inoltre è stato finalizzato presso il Ministero dello Sviluppo Economico ed è entrato a far parte del Piano Azione Coesione del Ministero come progetto pilota. Il 20 novembre 2013 nell'ambito del XXXI Vertice Italo-francese i due Governi hanno sottolineato l'importanza degli obiettivi raggiunti dai due Paesi, in particolare: a) la ratifica dell'accordo di Roma del 30 gennaio 2012, la cui autorizzazione per l'approvazione è stata adottata dal Parlamento francese ed è in corso al Parlamento italiano; b) l'accordo ottenuto sulla governance e gli statuti del futuro promotore pubblico; c) l'avvio degli scavi della galleria geognostica della Maddalena. Inoltre, i due Paesi confermano l'impegno di LTF delle procedure per il lancio della gara di appalto per i lavori di scavo della galleria geognostica di Saint Martin La Porte, il cui bando di gara dovrebbe essere assegnato nel 2014, con avvio lavori previsto nel 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; a gennaio 2013 è ufficialmente iniziato lo scavo del tunnel e nell'autunno è entrata in funzione la talpa. Il finanziamento, pari a 143 milioni di Euro, è totalmente coperto.

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

- con la Legge di stabilità 2013 il Governo ha stanziato circa 3 miliardi per la Torino-Lione, di cui i primi 840 milioni potranno essere spesi nel triennio 2013-2015 a corredo della somma già messa a disposizione da Bruxelles, e il resto sarà disponibile in tranches di 150 milioni l'anno nel periodo 2016-2029;

- il 10° Allegato infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche, individua come prioritari i contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI; Mose; Torino-Lione; nuovo valico ferroviario del Brennero (quota italiana); nuovo assetto delle Reti TEN-T; asse autostradale Orte-Mestre; asse autostradale Termoli-San Vittore; asse autostradale "Telesina"; completamento asse autostradale Salerno-Reggio Calabria;
- il 31 maggio 2013 il CIPE ha deliberato la rimodulazione del finanziamento di 10 milioni di Euro per specifiche opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale della NTL nei territori su cui insiste il tracciato, prevedendo 2 milioni per il 2013 e 8 milioni di Euro per il 2014. La delibera è stata pubblicata in G.U. il 23 settembre 2013 e il 1 Ottobre, con lettera congiunta, Osservatorio Torino-Lione, Comuni di Susa e di Chiomonte, Provincia di Torino e Regione Piemonte hanno indicato la lista delle opere compensative;
- l'11 giugno 2013 il Senato ha votato un emendamento che svincola dal Patto di stabilità la spesa di 10 milioni di euro per il corrente anno, 10 per il prossimo e altrettanti nel 2015 da parte dei Comuni, della Regione e della Provincia se decideranno di cofinanziare le opere approvate dal CIPE nel pacchetto di 10 milioni di euro, già stanziati per le compensazioni alla costruzione dell'alta velocità;
- il 25 agosto del 2013, la Dichiarazione di Pubblica Utilità per le linee di accesso dal lato francese, da Saint Didier de la Tour a Saint Jean de Maurienne è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale francese, concludendo così tutte le procedure amministrative.
- il 19 novembre 2013 il Parlamento Europeo ha concluso l'iter approvativo del programma Connecting Europe Facility, stanziando 23,2 miliardi di Euro per il finanziamento dei 9 corridoi indicati come prioritari nel bilancio 2014-2020.

Il 12 e 13 aprile 2013 all'Oval del Lingotto di Torino è stata presentata la petizione "8 buone ragioni per sostenere la TAV Torino-Lione", sottoscritta da 500 imprenditori di tutte le Regioni italiane, partecipanti al Convegno Biennale di Piccola Industria Confindustria "Un'Italia industriale in un'Europa più forte".

Torino-Milano

Tratta già realizzata.

Milano-Verona

Il tracciato della linea ferroviaria AV/AC 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 del quadruplicamento della linea ferroviaria tra le stazioni di Pioltello e di Treviglio, la realizzazione della tratta AV/AC da Treviglio a Verona. L'8 gennaio 2013 sono state avviate le attività propedeutiche all'avvio dei lavori del secondo lotto costruttivo della Treviglio-Brescia, nonché la progettazione esecutiva. Attualmente sono in corso le realizzazioni delle opere civili del primo e del secondo lotto costruttivo della Treviglio-Brescia e l'attivazione della tratta è prevista per il 2016.

Relativamente al segmento da Brescia a Verona, secondo il progetto definitivo in elaborazione, la nuova linea attraverserà il territorio per circa 73 km e sarà collegata alla linea esistente attraverso due interconnessioni lunghe complessivamente circa 7 km. Il tratto di attraversamento del nodo di Verona si svilupperà per ulteriori 10 km. Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è aggiornata la voce di costo complessivo di questa tratta per 2,747 miliardi di euro con disponibilità pari a 80 milioni di euro. Il proseguimento delle attività progettuali è condizionato dalla definizione degli aspetti finanziari e successiva assegnazione delle risorse da parte dello Stato.

Verona-Padova

Alla fine del 2013, non esiste ancora un tracciato condiviso tra enti locali ed Rfi rispetto al collegamento ad AV/AC tra Verona e Padova. L'ultimo progetto preliminare, già presentato da Rfi al Cipe nel 2006 comprendeva le sole subtratte Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova, mentre rimaneva, e a tutt'oggi rimane, ancora da definire il nodo dell'Attraversamento di Vicenza.

Alla fine del 2013, il Governo ha deciso con la Legge di stabilità uno stanziamento di un miliardo e 600 milioni di euro in 15 anni per la realizzazione dell'alta velocità tra Brescia e Padova. Si tratta di un contributo di 120 milioni l'anno. Secondo gli intenti del Governo, il finanziamento dovrebbe consentire al Cipe una più rapida approvazione dei progetti preliminare, fase dopo la quale dovrebbero venire approvati ulteriori erogazioni.

Nel 2011 la Camera di Commercio di Vicenza aveva promosso un nuovo progetto che prevedeva un quadruplicamento dei binari e non più una vera e propria Alta Velocità, con una stazione a Vicenza Ovest, vicino alla fiera, che potesse rappresentare una soluzione problema del nodo di Vicenza. Nel 2012 Regione Veneto, Confindustria Veneto e ANCE avevano redatto e consegnato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un

documento contenente un progetto low cost della tratta basato su criteri di fattibilità e redditività economica e finanziaria da realizzarsi attraverso un partenariato pubblico-privato.

L'allegato infrastrutture al Dpef 2010-2013 stima un costo della tratta di 5.130 milioni. Non è possibile al momento avanzare previsione sui tempi di realizzazione.

Venezia-Trieste

Non esiste alla fine del 2013 un progetto preliminare per la realizzazione dell'Alta velocità/Alta Capacità tra Venezia e Trieste che abbia ottenuto il consenso delle regioni e dei Comuni interessati.

Nel settembre 2013 la Commissione Via del Ministero dell'Ambiente si è riunita per dare il via alla procedure di valutazione dell'impatto ambientale sulle quattro subtratte interessate (Mestre-aeroporto Marco Polo, aeroporto-Portogruaro; Portogruaro-Ronchi; Ronchi-Trieste). Si tratta di un lavoro che dovrebbe portare, nel giro di tre-quattro mesi, alla conclusione della valutazione di impatto ambientale sul progetto presentato da Rfi nel 2010.

Il progetto del 2010 prevede per la prima tratta – 10 chilometri tra Mestre e l'aeroporto – un investimento da 772 milioni di euro. Dal Marco Polo a Portogruaro, 61,5 chilometri, il costo previsto è invece pari a 2,683 milioni di euro. In Friuli Venezia Giulia il valore ipotizzato per l'investimento sfiora i quattro miliardi: 2,246 per la Portogruaro-Ronchi e 1,745 per la tratta Ronchi dei Legionari – Trieste. In totale circa 7,5 miliardi di euro.

L'iniziativa del Ministero dell'Ambiente avrebbe potuto rappresentare un passo avanti lungo un iter di definizione di un tracciato sulla Venezia Trieste che è da anni fermo a causa delle varie voci discordanti tra i vari enti locali coinvolti, prime tra tutte le due Regioni. Tuttavia, dal 2010, quando fu presentato, il cosiddetto "tracciato litoraneo", così chiamato in quanto avrebbe dovuto passare più a Sud del tracciato storico, fino a lambire la costa in alcuni punti, ha raccolto la contrarietà di tutti gli enti locali coinvolti a causa del forte impatto ambientale. A ciò andavano poi aggiunti gli elevati costi, che rendevano impossibile prevedere l'inizio e la conclusione dei lavori anche solo nel medio termine.

La posposta del Commissario straordinario alla Tav Venezia Trieste Bortolo Mainardi dell'inizio del 2013 è intervenuta proprio in tale contesto per avanzare un progetto di minori dimensioni. L'alternativa prevede invece l'efficientamento della linea esistente attraverso un intervento su alcuni colli di bottiglia (come il Bivio San Polo presso Monfalcone e la Linea dei bivi in uscita dalla stazione di Mestre) e l'eliminazione di 18

passaggi a livello, e un'eventuale quadruplicazione al momento della saturazione della sua capacità. I costi sarebbero di circa 800 milioni di euro. L'ipotesi ha ottenuto un certo grado di consenso da parte di Regioni e Comuni anche grazie, ma non è stata trasmessa al Ministero e a Rfi e così nel frattempo è avanzato l'iter del progetto 2010.

Le Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia hanno fatto sapere in risposta all'iniziativa del Ministero dell'Ambiente e alle numerose voci contrarie emerse tra gli enti locali che procederanno chiedendo al Ministero delle Infrastrutture lo studio di un tracciato alternativo.

Trieste-Divaccia-Lubiana

A luglio 2012 i Governi di Italia e Slovenia hanno creato un Gruppo europeo di interesse economico composto da rappresentanti delle ferrovie dei due paesi per avanzare una proposta di progetto per il tracciato ferroviario che dovrebbe collegare Trieste a Divaccia, lungo la linea di proseguimento oltre il confine orientale italiano del Corridoio Mediterraneo. La proposta dovrebbe venire sottoposta al vaglio politico della commissione intergovernativa Italia-Slovenia entro i primi mesi del 2014. Da ricordare in questo contesto come la Slovenia abbia in cantiere un analogo progetto per potenziare la linea ferroviaria che collega Divaccia al porto di Capodistria. La pianificazione prevede il completamento della progettazione per la fine del 2015, che sarà presentata alla Commissione europea per ottenere gli eventuali fondi del cofinanziamento messi a disposizione dall'UE.

I possibili tracciati vanno da una linea parzialmente in galleria a una in superficie, basata su semplici rettificazioni della linea. Il progetto, secondo alcune stime, dovrebbe costare circa due miliardi di euro per una ventina di chilometri di linea. Si punta soprattutto ad aumentare la capacità, diminuendo la pendenza della linea per allungare i treni lungo il collegamento fra Aurisina e Divaccia.

b) Corridoio autostradale

Traforo di sicurezza del Frejus

Il traforo stradale del Frejus è una galleria a pedaggio che collega la Francia con l'Italia fra le città di Modane in Francia e Bardonecchia in Italia e corre parallelo al traforo ferroviario del Frejus. Il progetto, partito come una semplice canna di sicurezza, si è trasformato nella realizzazione di una vera e propria galleria di sicurezza, trasformando così l'opera in un raddoppio.

Sul versante francese il cantiere è partito nella primavera-estate del 2009 e si è concluso nel Marzo 2013. Sul versante italiano (Lotto 2), nell'autunno 2012 è iniziato lo scavo della galleria con il metodo tradizionale, rispetto alle previsioni iniziali si è deciso di proseguire lo scavo dal lato Francia, quindi ripartendo dalla posizione del fronte di fine Lotto 1. Parallelamente, sul piazzale italiano, (e questo è il sostanziale beneficio in quanto non più coinvolto da alcuna attività legata alla realizzazione della galleria) si potranno avviare tutte le attività previste di costruzione dei nuovi fabbricati di esercizio e di collegamento con la barriera di esazione pedaggio.

Tutti i lavori di costruzione della nuova galleria, comprensivi quindi anche delle dotazioni impiantistiche, saranno ultimati entro il 2018.

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; questo 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 Ghisolfia) e ancora a tre corsie più emergenza dal km 121+000 al km124+975 (termine della competenza SATAP). Tali interventi si sono resi necessari ai fini di un adeguamento alle indicazioni contenute nelle nuove norme CNR (D.M. 5/11/2001) ed alle nuove esigenze di traffico. 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 prevede 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 Lisate", 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).

Il 25 marzo 2013 è stato sottoscritto il closing finanziario del debito senior (project financing) per un ammontare di circa 1,9 miliardi di euro che, aggiunti ai 520 milioni di equity messi a disposizione dalla società Brebemi, andranno a coprire per intero i circa 2,4 miliardi di euro necessari per il completamento dell'opera.

L'avanzamento dei cantieri, inaugurati nel 2009, è pari all'85% e il cronoprogramma aggiornato ne prevede la conclusione per il giugno 2014 (rispetto alla fine del 2013 ipotizzato in precedenza).

Venezia-Trieste

Il progetto prevede la realizzazione della terza corsia di marcia lungo il tratto della autostrada A4 Trieste-Venezia compreso tra Quarto D'Altino (Venezia), in uscita dal Passante di Mestre, e Villesse (Gorizia). L'opera si compone di 4 lotti, per una lunghezza complessiva di 95 chilometri, 55 in Veneto, 40 in Friuli Venezia Giulia.

Attualmente i lavori, a carico della concessionaria Autovie Venete (controllata dalla Regione Friuli Venezia Giulia), sono in corso solo sul primo lotto Quarto D'Altino-San Donà di Piave. Con la Legge di Stabilità 2013 il Governo ha deciso lo stanziamento di 130 milioni di euro per la prosecuzione dei lavori, suddivisi in due tranche di 30 milioni nel 2014 e 100 nel 2015. A settembre 2013 il concessionario Autovie Venete aveva ottenuto anche un prestito oneroso da Cassa Depositi e Prestiti di 150 milioni. Tali contributi finanziari si inseriscono in un quadro di incertezza dovuto alla mancata firma di un accordo con gli istituti di credito per il finanziamento dei 2,3 miliardi di euro di costo dell'opera.

Direttamente correlato alla terza corsia è l'intervento per la realizzazione del Raccordo autostradale tra Villesse e Gorizia, che è stato completato e aperto al traffico nel novembre 2013. L'opera costituisce la prosecuzione della A4, all'altezza di Villesse (GO), in direzione del confine con la Slovenia. L'intervento ha comportato l'allargamento della carreggiata che ora comprende tre corsie per senso di marcia, lungo i 16,7 km di percorso. La realizzazione della A34 ha richiesto 3 anni di lavori e un investimento di circa 170 milioni di euro a carico del concessionario Autovie Venete.

5.1.2 Criticità

L'opposizione alla Nuova Linea Torino-Lione ha imboccato nell'ultimo periodo due derive, diverse tra loro ma in qualche modo complementari: da un lato quella della violenza, (intimidazioni agli operai, alle imprese e a esponenti politici), dall'altra c'è la componente negazionista secondo cui il percorso democratico di confronto con i legittimi rappresentanti delle comunità locali non ci sarebbe stato.

Per la linea AV/AC Milano-Verona si segnalano criticità sia tecniche che finanziarie. Le prime sono dovute all'interferenza del tracciato ferroviario con il nuovo raccordo autostradale Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi). Le criticità finanziarie derivano dal fatto che attualmente i finanziamenti disponibili coprono la realizzazione della sola tratta Treviglio-Brescia, mentre sono ancora totalmente da reperire i 2.747 milioni di euro per la Brescia-Verona.

Per la linea AV/AC Verona-Padova, accanto alla mancanza dei finanziamenti necessari, la questione dell'attraversamento di Vicenza rimane ancora un nodo irrisolto, con Rfi da una parte che aveva presentato, circa dieci anni fa, un progetto preliminare che non comprendeva il passaggio dal capoluogo verico e associazioni della rappresentanza ed enti locali dall'altra che non volevano rinunciare ad un accesso diretto alla nuova infrastruttura.

Per la linea AV/AC Venezia-Trieste si rileva una mancanza di condivisione delle informazioni con i territori.

Sull'asse autostradale del corridoio, tra Venezia e Trieste le criticità concernono gli aspetti finanziari. Dall'avvio dei lavori (dicembre 2010) e fino alla metà del 2013 il reperimento dei finanziamenti si è protratto senza successo. Il termine della seconda gara bandita dalla Regione è scaduto alla fine di novembre 2012, senza che le banche che nel settembre precedente avevano manifestato interesse a finanziare l'opera abbiano sbloccato il mutuo da 1,2 miliardi necessario. L'incertezza finanziaria ha già prodotto ritardi nella consegna dei lavori (che avrebbero già dovuto iniziare negli altri 3 lotti in cui è suddiviso l'intervento) quantificabili in circa 5 anni. Tra i fattori che hanno esercitato un ruolo sul fallimento della trattativa vi sono la relativa vicinanza della scadenza della concessione (2017), il cui rinnovo non appare scontato, e il calo di traffico e incassi registrato nel 2012 sulle tratte gestite da Autovie Venete.

5.1.3 Attese per il 2014

- Ratifica italiana dell'accordo Internazionale Italia Francia e conseguente definizione del nuovo soggetto promotore italo-francese che avrà la direzione strategica e operativa della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione.
- Pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del progetto definitivo della Torino-Lione.
- Lancio della gara di appalto per i lavori di scavo della galleria geognostica di Saint Martin La Porte, primo segmento del tunnel di base.
- Istituzione del nuovo soggetto promotore e 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 reperimento delle risorse economiche necessarie ad avviare un primo lotto costruttivo della tratta Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Verona.
- Redazione di un progetto preliminare complessivo per la tratta AV/AC Verona-Padova.
- Proposta di tracciato della tratta AV/AC Trieste-Divaccia per il collegamento tra Aurisina (Trieste) e Divaccia in Slovenia da sottoporre alla Commissione intergovernativa tra Italia e Slovenia.
- Apertura all'esercizio della nuova autostrada Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi).
- Nuovo piano economico e finanziario per i lavori della terza corsia della A4 Trieste-Venezia e nuova definizione di tempi e costi complessivi dell'intervento; firma dell'accordo tra il concessionario Autovie Venete e gli istituti di credito per lo sblocco del mutuo necessario al finanziamento dell'opera.

5.2 Corridoio “Reno-Alpi” (ex. Corridoio 6 “Genova-Rotterdam”)

5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi

Terzo valico dei Giovi (nuova linea di valico tra Genova e Novi Ligure-Tortona)

Il progetto definitivo (per una tratta di 54 chilometri, 39 dei quali in galleria) è stato approvato dal CIPE il 29 marzo del 2006 per un importo complessivo pari a 5.060 milioni di euro.

Il CIPE nella seduta del 18 novembre 2010 ha autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo dell'opera (su un totale di sei), il cui costo a vita intera è stato aggiornato a un importo complessivo di 6.200 milioni di euro dei quali risultano attualmente disponibili 1.609 milioni. Il 6 dicembre 2011 il CIPE ha infatti approvato il finanziamento del 2° lotto costruttivo per un importo di 1,1 miliardi di euro; successivamente, la riunione del CIPE del 18 marzo 2013 ha ridotto il finanziamento del secondo lotto di 240 milioni, da destinare a interventi di manutenzione sulla rete ferroviaria esistente; il DL n. 69/13 ha definanziato il Terzo Valico per un importo di 773 milioni di euro, mentre il CIPE nella delibera del 19/7/13 ha riassegnato 802 milioni di euro a valere sui fondi di cui alla legge di conversione del DL 43/13. Sulla base di tali risorse finanziarie, sono attualmente in corso i lavori del primo lotto costruttivo.

Tratta ferroviaria Chiasso-Monza per la connessione al Gottardo

RFI ha individuato la direttrice di Como-Chiasso che va verso Seregno-Milano quale asse per realizzare una nuova linea a doppio binario di prosecuzione del progetto svizzero, denominato AlpTransit, di realizzazione di una “ferrovia di pianura” per il transito delle merci tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione del nuovo tunnel del Gottardo. In particolare, la linea è lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni. L'istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture sul progetto preliminare predisposto da RFI nel 2003 è sospesa. L'opera non dispone al momento di finanziamenti per il completamento della progettazione definitiva (40 milioni di euro) e per la fase realizzativa (1.410 milioni di euro). Sulla base delle verifiche congiunte tra ferrovie italiane e svizzere si è condiviso che i flussi generati dal nuovo tunnel del Gottardo almeno fino al 2030 potranno essere gestiti attraverso un adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano. Attualmente sono in corso i lavori per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea, il cui termine è previsto per il 2016.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente la linea si sviluppa per circa 32 Km di cui 24,5 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 7,6 km di raddoppio della tratta esistente. L'opera non dispone al momento dei finanziamenti per la parte realizzativa (917 milioni di euro). Da ciò deriva un rallentamento della progettazione della nuova linea, di cui si prevede comunque la conclusione nel 2014, con avvio dei lavori nel 2018 e conclusione nel 2024.

Connessioni al Gottardo via Luino

Il potenziamento dei collegamenti al Gottardo via Luino prevedono due distinti interventi progettuali: il raddoppio tra Laveno e Luino e quello tra Novara, Oleggio e Arona. Il primo ha un costo di 1.270 milioni di euro e la progettazione preliminare, avviata nel 2010, è stata sospesa; il secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004. I progetti delle connessioni al Gottardo via Luino non risultano finanziati. Per questo motivo sono allo studio degli adeguamenti tecnologici dei posti d'incrocio mentre nel 2013 sono stati avviati i lavori per l'adeguamento a modulo 700 metri delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara, il cui termine è previsto nel 2016. Tali interventi consentiranno nel breve e medio termine di soddisfare la domanda aggiuntiva di traffico diretta ai terminal intermodali del Nordovest.

Connessioni al Sempione/Loetschberg

Per soddisfare la domanda di traffico merci sull'asse nord-sud, nell'ambito del potenziamento delle connessioni alla galleria di base del Loetschberg (inaugurata nel 2007), nel 2013 sono stati avviati i lavori per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Domodossola-Novara, il cui termine è previsto nel 2016.

Nodo di Novara

Il progetto per il nuovo assetto ferroviario del nodo di Novara mira sia ad alleggerire il traffico ferroviario, in particolare merci, in zone residenziali con contestuale miglioramento del trasporto locale, sia a creare collegamenti più veloci e con maggior capacità di trasporto tra Novara e l'aeroporto internazionale di Malpensa e le grandi città. Gli interventi per l'adeguamento del nodo di smistamento di Novara prevedono:

- il cambiamento del tracciato dell'interconnessione di Novara est. L'interconnessione sarà realizzata in affiancamento a una parte del nuovo percorso delle Ferrovie Nord Milano, dalla zona di Novara Boschetto fino al casello di Novara est dell'Autostrada A4 Torino – Milano;
- il raccordo diretto tra la linea Alta Velocità da Torino e le Ferrovie Nord Milano verso Malpensa, sfruttando parte dell'interconnessione di Novara ovest;
- la realizzazione della stazione sulla linea AV che sarà collegata al casello autostradale di Novara est e alla nuova stazione delle Ferrovie Nord Milano con passaggi pedonali.

Nel 2013 gli studi di fattibilità non hanno fatto progressi. E' importante segnalare i progetti per l'ampliamento dell'interporto di Novara. Secondo il Piano Strategico di Sviluppo Industriale 2011-2015, per affrontare il futuro incremento dei traffici generato dall'apertura dell'asse del Gottardo e dal completamento del Corridoio Transpadano, lo sviluppo dell'interporto si articolerà in tre fasi tra cui la prima prevede lo sviluppo funzionale di CIM est - nord est per Logistica e Servizi e di CIM ovest – Boschetto per la terminalistica. Il 4 luglio 2013 Fs Logistica e Interporto Cim hanno siglato un accordo per dare ulteriore impulso al trasporto merci e alla logistica dell'intera zona di Novara. La partnership industriale, di durata pluriennale, prevede che FS Logistica metta a disposizione di Cim le proprie aree a Novara a fronte di corrispettivi, di diritti di governance sul Cim, nonché di una riserva di capacità terminalistica nei terminal intermodali controllati da Cim che sarà utilizzabile dalle società del Gruppo FS. Dall'inizio dell'anno Cim ha avviato la realizzazione di nuovi binari all'interno dello scalo di Novara Boschetto. Grazie a questo intervento, sarà possibile incrementare il numero di treni lavorati facendo fronte alle richieste di attestazione di nuovi traffici, principalmente da Belgio, Olanda e Francia.

Si procederà ora anche alla modifica della viabilità di accesso al terminal di Autostrada Viaggiante, al fine di renderne più agevole l'operatività senza più interferire con l'accesso di convogli al terminal Cim che avverrà lungo i quattro nuovi binari posati sul ponte ferroviario varato sul torrente Terdoppio.

5.2.2 Criticità

Le criticità maggiori sono prevalentemente concentrate nella copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi. Le delibere CIPE del 18 novembre 2010 e dell'11 novembre 2011 hanno consentito l'avvio dei lavori del primo lotto, cui seguirà quello del secondo lotto, già integralmente finanziato. Rimangono da

coprire, nei successivi atti di determinazione degli investimenti pubblici in infrastrutture ferroviarie, i successivi quattro lotti necessari per il completamento dell'opera.

I progetti di potenziamento delle connessioni al nuovo traforo del Gottardo sono di fatto fermi per la mancanza delle risorse necessarie alle attività progettuali e realizzative.

5.2.3 Attese per il 2014

- Prosecuzione dei lavori per il primo lotto costruttivo del Terzo Valico.
- Completamento e approvazione del progetto definitivo della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo di connessione al Gottardo.
- Completamento degli studi di fattibilità degli interventi ricadenti sul nodo di Novara.

5.3 Sistema portuale ligure

5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi

Porto di Savona

Il principale intervento previsto dal PRP di Savona (approvato nell'agosto 2005) è costituito dalla realizzazione della nuova piattaforma della superficie di circa 210.000 m², che ospiterà un nuovo terminal contenitori da 700/800.000 TEU, dotato di una banchina rettilinea della lunghezza di 700 m, con due accosti ad elevato pescaggio (uno in radice a -15,00 m ed uno in testata a -22,00 m).

Il terminal contenitori si rivolgerà alle grandi compagnie marittime globali attive nel bacino del Mediterraneo con navi di dimensioni sopra i 10.000 TEU e servirà traffici di import/export tra Middle East/India/Far East ed un mercato interno esteso dall'Italia del Nord Ovest a Svizzera e Baviera.

Ai margini della piattaforma saranno ricollocati gli impianti rinfusieri e petroliferi esistenti nella rada (TRI, Esso e Petrolig), con miglioramenti ambientali e operativi, mentre per proteggere i nuovi accosti ed assicurare l'agibilità nautica del porto sarà costruita una nuova diga foranea, alla cui radice si realizzerà un accosto Ro-Ro.

L'iniziativa è stata sviluppata attraverso la pubblicazione di un Bando Europeo di Project Financing, la cui procedura si è conclusa nel maggio 2007 con l'aggiudicazione ad un ATI composto dalle società Maersk, Technital e Grandi Lavori Fincosit che provvede alla progettazione, costruzione e gestione dell'opera per un periodo cinquantennale.

La copertura finanziaria dell'intervento (per complessivi 450 milioni di Euro) è garantita per due terzi dal Governo italiano (attraverso vari provvedimenti legislativi ed amministrativi) e per un terzo dal soggetto promotore; nel corso del 2013 è stata messa a punto una linea di finanziamento con la Banca Europea degli Investimenti. I lavori di costruzione, avviati nell'autunno 2012, procedono secondo programma e sono giunti allo stato di avanzamento del 10%, con conclusione prevista per il 2017.

Nello specifico accordo di programma definito da Comune, Autorità Portuale, Regione Liguria e Provincia di Savona sono stati inseriti anche importanti interventi sulla rete viaria, in particolare con la previsione di un nuovo casello autostradale in località Bossarino che consenta il collegamento diretto con il porto.

L'Authority ha definito anche un piano di interventi per assicurare un'efficace connessione ferroviaria fra porto e hinterland (svolgendo autonomamente la trazione fra

lo scalo e il retroporto grazie a 6 locomotive elettriche acquistate appositamente) e per integrare il porto con le aree industriali tra Liguria e Piemonte, dove possono trovare spazio attività di logistica, perfezionamento e distribuzione.

Porto di Genova

Completato il riempimento del nuovo porto di Voltri con la realizzazione del sesto modulo, le opere più significative previste dal PRP del 2001 sono localizzate nel bacino di Sampierdarena riempiimenti della Calata Bettolo, tra i moli Ronco-Canepa e Canepa-Libia. Il riempimento di calata Bettolo per circa 160.000 mq. consente di potenziare il polo contenitori sito a Levante del bacino di Sampierdarena su Calata Sanità realizzando un'area dedicata al traffico contenitori la cui capacità a regime è stimata in circa 900.000 teus. L'intervento, riportato nei documenti di programmazione succedutisi nel tempo prevede un investimento stimato inizialmente in circa 140 milioni di euro. I lavori sono stati avviati nel 2009 e la loro conclusione è prevista per il 2016. A fine 2013 è stata realizzata gran parte del riempimento, mentre rimane il percorso per la realizzazione della nuova darsena di Calata Oli minerali i cui finanziamenti sono stanziati all'interno del Piano Operativo Triennale 2013-2015 e confermati nel successivo POT 2014-2016. Nel corso del 2014 sarà indetta la gara e quindi avviati i lavori per la realizzazione della nuova calata Oli Minerali. Analogamente, il riempimento tra i moli Ronco e Canepa e Canepa-Libia, per un totale di circa 122.000 mq., consentirà di espandere gli attuali terminal portandone a regime la capacità a circa 800.000 teus (o traffico equivalente). L'intervento di riempimento tra Ronco e Canepa (cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito della rete TEN-T), anch'esso confermato nel Piano Operativo triennale 2013-2015 prevede un investimento di 40 milioni e i lavori sono in corso di esecuzione, con conclusione prevista entro il 2015. Nel bacino attiguo, il soggetto terminalista aggiudicatario del compendio "ex Multipurpose" si è impegnato – in ottemperanza a quanto previsto nel bando di gara - a realizzare a proprie spese il riempimento del Libia-Canepa; detti lavori, secondo quanto indicato nel bando stesso, dovrebbero iniziare, a valle del completamento del riempimento Ronco-Canepa, nel 2015 e terminare nel 2019.

Oltre ai suddetti interventi, il Piano operativo triennale 2014-2016 individua numerosi interventi infrastrutturali, tra i quali si segnalano in particolare:

- il 'ribaltamento a mare' di Fincantieri: l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo riempimento a Sestri P. (71.000 mq.) ad uso cantieristico, con disimpegno dalle aree poste a nord della linea ferroviaria. L'intervento ha subito un ritardo in attesa della quota di finanziamento pubblico, per cui l'inizio lavori viene ora previsto per il 2016. il costo

complessivo dell'opera ammonta a 75 milioni (di cui 25 mln. euro a carico di APG e 50 a carico del Ministero competente).

- Aree di sosta per l'autotrasporto: è previsto lo stanziamento di 1,9 mln euro per la realizzazione di un'area di sosta da dedicare ai mezzi pesanti nelle aree di Sestri Ponente limitrofe all'aeroporto. L'intervento, previsto nel 2012, è stato rinviato al 2014 per la prorogata disponibilità di un'area a tale scopo in località Genova Campi, area che in futuro potrebbe essere oggetto di acquisizione diretta da parte dell'Autorità Portuale.

- Autostrade del mare: con riferimento alla previsione del polo delle "autostrade del mare" a Voltri (variante VP 5 bis del vigente Piano Regolatore Portuale) la ricerca delle soluzioni urbanistiche connesse a tale intervento è confluita nel procedimento volto alla predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

- P.E.D. (Punto di entrata designato) di Sampierdarena: il progetto, del valore di 4,5 milioni di euro, consiste nella realizzazione di un centro unico di verifica delle merci all'interno del quale opereranno in stretto coordinamento operativo i presidi e laboratori interessati al ciclo delle verifiche in ambito portuale.

L'Autorità Portuale di Genova ha avviato il percorso volto all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, le cui linee guida sono state presentate il 4 luglio 2012. Il 18 dicembre 2012 sono stati sottoposti all'attenzione degli operatori portuali 8 scenari progettuali di sviluppo dello scalo, in base ai quali verrà definito quello da svilupparsi progettualmente. Il 30 luglio 2013 il Comitato Portuale ha approvato le principali linee di indirizzo del nuovo PRP e, in particolare, ha deliberato di avviare i procedimenti di approvazione delle opere per l'ampliamento e l'accesso al bacino di Sampierdarena (realizzazione della nuova diga foranea).

Porto della Spezia

L'Autorità Portuale della Spezia proseguirà il suo impegno per la completa realizzazione del Piano regolatore portuale, che consentirà di avere a disposizione uno spazio maggiore per operare al meglio. La strategia di crescita del porto spezzino continuerà ad avere le sue fondamenta sui principi di efficienza e competitività che hanno permesso agli operatori spezzini di crescere, nonostante spazi operativi limitati.

Con l'approvazione definitiva del PRP le attività di progettazione di opere e infrastrutture portuali sono state incrementate negli ultimi anni in modo significativo: in particolare, nell'ottica di implementazione delle infrastrutture a servizio del terzo bacino portuale, si è proceduto al trasferimento presso il porto Mirabello di oltre 500 posti barca precedentemente dislocati presso la marina del Canaletto. Questo trasferimento ha

consentito la pubblicazione della gara d'appalto per l'affidamento dei lavori di realizzazione del primo lotto della nuova banchina del Canaletto. Il secondo lotto, che sarà realizzato a cura del concessionario, è già in avanzato stato di progettazione esecutiva e troverà piena attuazione una volta trasferite le attività nautiche ed artigianali, ancora presenti alla marina del Canaletto, presso le nuove strutture del molo Pagliari. Le attività dell'Autorità Portuale si sono poi concentrate nella realizzazione di alcuni interventi di bonifica/dragaggio dei fondali del terzo bacino: in particolare nel 2011 è stato completato il dragaggio dei fondali antistanti la banchina del terminal Ravano e del nuovo molo Garibaldi, avviando i lavori di bonifica ed approfondimento dei fondali immediatamente prospicienti l'accosto est del molo Fornelli.

Sono state accelerate anche una serie di iniziative che, seppur in attesa della prossima realizzazione del nuovo molo crociere alla calata Paita (atteso per il 2017) che verrà interessata dal progetto di waterfront, hanno permesso già dalla primavera 2013 di accogliere con successo le grandi navi passeggeri che solcano il Mediterraneo attraverso l'utilizzo del nuovo molo Garibaldi nel porto mercantile, con banchina di 600 metri lineari a disposizione ed ampi piazzali di sosta e transito bus per i crocieristi. Nello stesso tempo è stata rimodernata la ex sede della dogana ristrutturandola come nuovo terminal passeggeri che ha consentito alla Spezia di diventare già porto di imbarco, e non solo di transito, per migliaia di passeggeri. Ancora in chiave waterfront, è in corso di ristrutturazione e conversione d'uso della banchina Tahon de Revel, dove sta per essere completata la nuova passerella pedonale strallata di collegamento tra la banchina e il porto Mirabello. E' stata completata nel frattempo la passerella di v.le S. Bartolomeo mentre sono in corso i lavori di bonifica ed escavo del bacino evoluzione navi.

Dal punto di vista dell'efficientamento dell'azione dell'Ente prosegue il progetto AP Net per la realizzazione di un nuovo sistema informativo portuale mentre si è costituita la nuova Società unica manovre ferroviarie e il Centro unico servizi di S. Stefano Magra attivando lo sportello unico doganale e le procedure Preclearing per lo sdoganamento dei contenitori in arrivo.

Per quanto attiene il Piano Triennale delle Opere 2012-2014, gli interventi programmati su cui si concentrerà nel prossimo anno l'azione diretta dell'Ente saranno i seguenti:

- realizzazione piazzale e banchina Canaletto con fascia di rispetto ed opere propedeutiche allo spostamento delle marine ed opere di adeguamento del molo Pagliari - 1° lotto in fase di aggiudicazione provvisoria con consegna lavori entro febbraio 2014;
- ampliamento testata del molo Fornelli;

- realizzazione piazzale e banchina Terminal del Golfo e fascia di rispetto con possibile realizzazione a lotti;
- bonifica ed escavo fondali molo Garibaldi - aggiudicazione provvisoria con consegna lavori entro febbraio 2014;
- manutenzione straordinaria banchine: stima del costo complessivo € 2.500.000,00;
- realizzazione piattaforma logistica retroportuale di S. Stefano Magra - sono in corso i lavori di ristrutturazione della palazzina uffici ex RFI;
- parcheggio a Calata Paita;
- realizzazione darsena servizi al Molo Garibaldi (con nuove aree e strutture galleggianti già realizzate dedicate ai rimorchiatori) e studio sulle correnti del Golfo con relativi interventi sulla diga foranea.

5.3.2 Criticità

Le criticità strutturali per il potenziamento delle capacità operative dei porti liguri, motivate dallo sviluppo dei traffici marittimi e dal fenomeno del cosiddetto 'gigantismo navale', sono in primo luogo connesse alla configurazione morfologica della costa e alla loro collocazione in un contesto urbano fortemente antropizzato.

La pressione delle città (tutte e tre strette tra mare e montagne) alle spalle e la mancanza di aree disponibili sulla terraferma rendono necessario procedere ad ampliamenti solo attraverso tombamenti degli spazi acquei, resi ulteriormente costosi dagli alti fondali che impongono rilevanti opere di difesa a mare.

Oltre che dal punto di vista delle difficoltà tecniche e degli alti costi degli interventi, la pianificazione e la concreta realizzazione delle opere di ampliamento degli spazi portuali sconta forti criticità in termini di consenso da parte delle popolazioni coinvolte dalle esternalità delle operazioni portuali. Ciò contribuisce a prolungare sensibilmente le fasi decisionali e a prevedere ulteriori oneri di tipo compensativo.

L'aumento delle banchine e delle aree disponibili per i terminal pone rilevanti problemi di gestione del trasporto nelle modalità terrestri e rende indispensabile l'adeguamento delle relative infrastrutture.

Per tali motivi tutti i progetti di potenziamento delle capacità operative dei porti liguri sono intrinsecamente legati a quelli sui corridoi plurimodali di penetrazione verso il nord (Corridoio 24 per Genova e Savona e Tibre per La Spezia), lungo i quali sono in corso di approntamento piattaforme logistiche con funzioni retroportuali.

Alla riforma della legislazione sulla portualità italiana, di cui dovrà occuparsi la nuova legislatura, si chiede di prevedere forme di finanziamento delle opere infrastrutturali (in parte già anticipate dalle leggi finanziarie per il 2007 e 2008) che permettano una programmazione più certa degli interventi, anche attraverso una maggiore autonomia delle Authority.

5.3.3 Attese per il 2014

- Prosecuzione dei lavori secondo il cronoprogramma previsto per la piattaforma multipurpose di Vado Ligure, della Calata Bettolo e del riempimento tra i moli Ronco e Canepa.
- Avvio dei lavori per la realizzazione della nuova darsena di Calata Oli Minerali.
- Progettazione definitiva del ribaltamento a mare di Fincantieri.
- Gara per la progettazione della nuova diga foranea di protezione del bacino di Sampierdarena.
- Avvio del primo lotto funzionale per la nuova banchina del Canaletto e avvio dei lavori di bonifica ed escavo dei fondali di molo Garibaldi nel Porto della Spezia.

5.4 Sistema Pedemontano

5.4.1 Stato di avanzamento degli interventi

Pedemontana Piemontese

Questo intervento costituisce, nel contesto nazionale, il ramo occidentale della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese. La Pedemontana Piemontese ha lo scopo di collegare il territorio biellese con il sistema autostradale A4 Torino Milano.

Nell'autunno 2013, però, l'analisi dei flussi di traffico per i prossimi anni elaborata da Satap ha fatto sì che si rinunciasse al progetto. La flessione del 40% sui volumi della circolazione rende insostenibile per il concessionario Satap la spesa per costruire i 40 chilometri di raccordo fra la A4 e la A26: quasi 400 milioni di euro, il 60% dei 654 milioni necessari per collegare i caselli di Santhià e Ghemme attraverso il Biellese (il resto, già stanziato, era a carico della Regione per 120 milioni e del Governo per 80 milioni). Le soluzioni che si prospettano sono le seguenti: a) rifare la gara e vedere se ci sono altri soggetti interessati alla realizzazione dell'infrastruttura; b) valutare di utilizzare i 200 milioni messi a disposizione del pubblico per costruire uno dei due lotti dell'opera, ossia un peduncolo che annodi il casello di Santhià sulla A4 con l'attuale superstrada, oppure una bretella che prolunghi la SS142 da Masserano fino a Ghemme e alla A26.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 71 km di autostrada (da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (Como e Varese) e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono:

- Asse principale di 71 Km (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Osio Sotto/A4);
- Sistema Varesino di 5 Km (Gazzada/A8, Vedano Olona);
- Sistema Comasco di 3 Km (Grandate/A9).

T tratta A da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9 (15 km): i lavori sono in corso con un avanzamento pari al 90% e l'apertura al traffico è prevista per agosto 2014.

Primo lotto tangenziali di Como e Varese (8 km): l'avanzamento dei lavori è pari al 65% e la loro conclusione è prevista entro settembre 2014.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4 (56 km): Per le Tratte B2-C-D è in corso la progettazione esecutiva da parte del gruppo di imprese vincitrice della gara d'appalto e guidato da Strabag A.G.. Entro Agosto 2014 è previsto il completamento dello svincolo di Lomazzo (lotto B0) al fine di mettere in esercizio il primo tratto funzionale dell'Autostrada Pedemontana (Tratta A/A8 - Svincolo di Lomazzo/A9). Attualmente sono stati consegnati i lavori della Tratta B1 e il completamento del solo nastro autostradale (connessione alla S.S.35 Milano - Meda) è previsto entro aprile 2015, ovvero vale a dire in tempi compatibili con l'apertura della manifestazione EXPO. La realizzazione delle restanti tratte B2-C-D, invece è vincolata alla disponibilità dei finanziamenti.

L'investimento diretto complessivo è pari a 4.118 milioni di euro. Questo impegno, oltre agli oneri accessori connessi, verrà coperto tramite contributo pubblico per 1.245 milioni di euro, equity per 536 milioni di euro e debito bancario per 1.810 milioni di euro da reperire sui mercati finanziari al fine di realizzare l'opera ad esclusione della tratta D. La Società prevede di poter realizzare tale restante parte dell'opera tramite autofinanziamento generato dai flussi di cassa positivi conseguiti dall'entrata in esercizio delle altre tratte. Il capitale sociale attualmente versato è di circa 268 milioni di euro (di cui 68 milioni di euro versati nel 2013) a cui si aggiunge un prestito ponte di 200 milioni di euro ed un prestito del socio Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. pari a circa 32 milioni di euro. Inoltre, sempre nel 2013, è stato ottenuto da C.A.L. S.p.A., Concessioni Autostradali Lombarde, l'aumento dell'intensità di erogazione del contributo pubblico sulla tratta attualmente in costruzione (tratta A e primi lotti delle tangenziali di Como e Varese) dal 35,74% all'80,00%.

Autostrada Asti-Cuneo

L'Autostrada A33 Asti-Cuneo, nota anche come autostrada delle Langhe, è in parte aperta al traffico e in parte in costruzione. Essa si articola in due tronchi di complessivi 90,15 Km, tra loro connessi da un tratto di 20 Km dell'Autostrada A6 Torino-Savona, da Marene a Massimini: a) Tronco 1, dalla città di Cuneo all'interconnessione di Massimini sulla A6 Torino-Savona; b) Tronco 2 - dagli svincoli di Asti Est ed Asti Ovest della A21 Torino-Piacenza, sino allo svincolo di Marene sulla A6 Torino-Savona.

Sono state completate le tratte Isola d'Asti-Rocca Schiavino per una lunghezza di Km 2,230, Isola d'Asti Motta per 6,6 km, Cuneo-Castelletto Stura-Consovero della lunghezza di 10,213 km e Cuneo-SS 231 della lunghezza di 3,808 Km. Devono essere completate le tratte dalla città di Cuneo all'autostrada A/6 Torino Savona e dagli svincoli di Asti Est e Asti Ovest dell'autostrada A/21 Torino-Piacenza allo svincolo di Marene dell'autostrada A/6 Torino Savona:

- Tangenziale di Cuneo per una lunghezza di 7,5 km ;
- Asti Est-Rocca Schiavino di 6,6 km (integrazione progetto definitivo a cura del Concessionario);
- Rocca Schiavino-Asti Ovest 3,8 km (progetto preliminare);
- Guarene-Roddi Km 6,158 (redazione progetto definitivo a cura del Concessionario);
- Roddi-Diga Enel Km 8,888 (redazione progetto esecutivo a cura del Concessionario).

I lavori consistono nella realizzazione di 2 corsie più la corsia di emergenza per ogni senso di marcia per l'intero collegamento.

Il costo dell'intervento è di circa 1 miliardo di euro.

5.4.2 Criticità

Per la Pedemontana Piemontese, vista la rinuncia del partner privato, si prospettano nuove difficoltà sia sul piano della definizione del tracciato sia sul reperimento del finanziamento complessivo.

Per la Pedemontana Lombarda si ha la necessità di reperire 300 milioni per realizzare la tratta B1 da Lomazzo/A9 alla superstrada Milano-Meda: i soci si sono impegnati a erogare 100 milioni, occorre che il sistema bancario faccia lo stesso per i 200 milioni restanti in modo da completare la tratta in tempo per l'Expo 2015. Vi è la necessità di avviare anche i lotti rimanenti: è in corso, su istanza della società concessionaria, la revisione del piano economico e finanziario finalizzata al riequilibrio dello stesso, anche attraverso il riconoscimento dell'applicazione delle misure di defiscalizzazione su IRAP, IRES e IVA previste dalla Legge n. 183 del 2011.

5.4.3 Attese per il 2014

- Nuovo bando di gara per la Pedemontana Piemontese per la ricerca di un nuovo concessionario.
- Apertura della tratta Cassano Magnago-Lomazzo/A9 e dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese della Pedemontana Lombarda, nonché reperimento delle risorse per i lavori sulla tratta da Lomazzo/A9 alla superstrada Milano-Meda e revisione del piano economico e finanziario dell'intera opera.
- Conclusione dei lavori sulla Asti-Cuneo.

5.5 Nodo metropolitano di Milano

5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto. Il costo complessivo dell'intervento è di 206 milioni di euro (120 per l'infrastruttura e 86 per il materiale rotabile), così ripartiti: 126,6 milioni Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; 24 milioni Comune di Milano; 19,1 milioni Regione Lombardia; 11,3 milioni Provincia di Milano; 7,9 milioni Comune di Monza; 7,9 milioni Comune di Sesto San Giovanni.

I cantieri sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e avrebbero dovuto concludersi entro la fine del 2014, ma ritardi nelle esecuzioni dovuti principalmente ad interruzioni nei tiraggi di cassa ne faranno slittare il termine al giugno 2015. Rimane ancora da realizzare il progetto del parcheggio di interscambio a Bettola, con il reperimento dei finanziamenti necessari.

M4 Lorenteggio-Linate

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 14,2 km l'aeroporto di Linate con la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea ferroviaria Milano-Mortara), per un totale di 21 fermate.

Il 21 giugno 2013 la Giunta Comunale di Milano ha approvato il progetto definitivo della linea comprensiva della variante resasi necessaria per realizzare in tempo per Expo la tratta Linate-Forlanini FS (dove è prevista una nuova fermata del passante ferroviario di Milano). Il costo dell'intervento viene quantificato in 1.819 milioni di euro, con un incremento di 172,2 milioni rispetto a quanto determinato a seguito della procedura di gara. Il 9 settembre 2013 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intera linea comprensiva della variante, assegnando altresì la quota mancante di 172,2 milioni. In tal modo il finanziamento della linea è così composto: 948 milioni di euro dallo Stato, 520 milioni dal Comune di Milano, 351 milioni è il contributo previsto dai privati. Infatti la linea sarà realizzata e gestita da un consorzio misto pubblico (per 2/3) e privato (per 1/3)

denominato società SPV linea M4 Spa (composto da Impregilo, ATM, Ansaldo STS, Ansaldo Breda, Astaldi e Sirti). I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate. A fine settembre 2013 sono state avviate le cantierizzazioni per la fermata Forlanini FS. Si prevede che l'intera linea sarà aperta all'esercizio nel 2018.

M5 Bignami-San Siro

Complessivamente il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) lunga 12,1 km e con 20 stazioni, che collegherà Bignami, alla periferia nord di Milano, con Piazza Axum.

Il costo complessivo della linea è di circa 1.503 milioni finanziati attraverso un partenariato pubblico-privato (2/3 pubblico e 1/3 privato): 398 milioni dallo Stato, 603,9 milioni dai privati e 252,5 milioni dal Comune di Milano. La gara per la realizzazione e gestione della linea è stata aggiudicata nel 2006 al raggruppamento di imprese composto da Astaldi Spa, Ansaldo Breda, Ansaldo STS, ALSTOM, ATM e poi riunitosi nella società Metro 5 Spa. L'opera è inserita tra quelle connesse ad Expo 2015.

La tratta Bignami-Zara è stata aperta al pubblico il 10 febbraio 2013, mentre la tratta Zara-Garibaldi sarà inaugurata nei primi mesi del 2014 (rispetto all'iniziale previsione di dicembre 2013). L'apertura al pubblico della tratta Garibaldi FS-San Siro è prevista per la primavera del 2015 con le fermate di San Siro Stadio, San Siro Ippodromo, Segesta, Lotto, Domodossola FNM, mentre per le fermate Monumentale, Cenisio, Gerusalemme, Tre Torri bisognerà aspettare l'autunno dello stesso anno.

b) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

Il progetto complessivo prevede il potenziamento di un itinerario ferroviario che si propone come gronda nord per passeggeri e merci al fine, da un lato, di decongestionare il nodo di Milano e, dall'altro, di realizzare un corridoio diretto di connessione tra l'alta capacità ferroviaria Torino-Milano, l'aeroporto di Malpensa, la Brianza e, in prospettiva, l'asse di gronda nordest ferroviaria che dal Gottardo arriva a Bergamo. Tale sistema ferroviario è composto da tre principali interventi:

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale

della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel 2008 si sono conclusi i lavori per il raddoppio della Magnago-Vanzaghella. A marzo 2012 sono partiti i lavori sulla tratta Castano Primo-Turbigo che si concluderanno a luglio 2014 (con un ritardo di sei mesi rispetto a quanto previsto inizialmente). Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; il costo dell'intervento è di 87 milioni di euro, totalmente da reperire. Il Decreto Legge del Fare del giugno 2013 ha inserito l'opera tra quelle da finanziare nel 2014 in via subordinata al mancato avvio di quelle classificate come prioritarie. L'urgenza di riammodernare tre ponti lungo il torrente Langosco ha reso necessario la realizzazione di uno stralcio funzionale dell'opera per un costo di 6 milioni di euro, già approvato dalle Regioni Lombardia e Piemonte e finanziato da Regione Lombardia; i lavori di questo intervento dovrebbero partire nella primavera del 2014 per concludersi nel dicembre dello stesso anno.

- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** Il 30 gennaio 2010 è stato aperto al traffico il tunnel ferroviario, della lunghezza di 4,5 km, mentre nel corso del 2011 è stata completata la nuova stazione di Castellanza.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La linea, della lunghezza di 14,3 km, è stata aperta anche al traffico passeggeri nel dicembre 2012. I lavori hanno riguardato la sua completa elettrificazione, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione. Le nuove fermate attivate sono: Barruccana/Seveso, Cesano Maderno, Ceriano/Groane, Ceriano/Solaro.

Potenziamento tratta ferroviaria Rho-Gallarate e raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI

Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro di cui stanziati 402 milioni per la sistemazione della stazione di Rho e la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago e del raccordo Y.

Il 15 ottobre 2013 è stato ripresentato al Ministero delle Infrastrutture il progetto definitivo del potenziamento Rho-Parabiago e del raccordo Y. Il riavvio dell'iter si è reso necessario a seguito dell'accoglimento del ricorso - presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago e dai Comuni di Vanzago, Pogliano, Pregnana e Parabiago - da parte del Consiglio di Stato per vizi connessi all'incongruità tra il progetto approvato in sede di valutazione di impatto ambientale e il progetto definitivo messo a base della gara d'appalto. Il 16 dicembre si è svolta la Conferenza dei Servizi che si è chiusa con esito positivo con prescrizioni. Si è in attesa della delibera regionale di approvazione del progetto e del decreto di VIA del Ministero dell'Ambiente, propedeutici all'approvazione da parte del CIPE.

Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per la quale occorre reperire circa 220 milioni.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente la linea si sviluppa per circa 32 Km di cui 24,5 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 7,6 km di raddoppio della tratta esistente. L'opera non dispone al momento dei finanziamenti per la parte realizzativa (917 milioni di euro). Da ciò deriva un rallentamento della progettazione della nuova linea, di cui si prevede comunque la conclusione nel 2014, con avvio dei lavori nel 2018 e conclusione nel 2024.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Il progetto prevede il raddoppio della linea tra le stazioni di Milano S. Cristoforo e Mortara, per una lunghezza di circa 45 Km, e la realizzazione di tre nuove fermate con relativi parcheggi (Corsico, Corsico bis, Vermezzo/Albairate), di una nuova sottostazione a Vermezzo e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello. Il progetto prevede inoltre opere di mitigazione acustica della tratta urbana milanese tra le stazioni di Porta Romana e di San Cristoforo e la realizzazione delle nuove fermate di Porta Romana, Romolo e Tibaldi. L'intervento è suddiviso in diversi sottoprogetti, ognuno con un diverso cronoprogramma. I lavori di raddoppio della tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo, iniziati nel 2007, si sono

conclusi nel dicembre 2009, così come è stata realizzata la nuova fermata di Romolo. Mancano invece i finanziamenti per la progettazione definitiva, oltre che per la realizzazione, della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina, per la realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara e delle fermate di Porta Romana e Tibaldi e per le opere di mitigazione acustica della tratta urbana milanese tra Porta Romana e San Cristoforo.

c) Viabilità

Tangenziale Est Esterna di Milano

La Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate) e la A1 (all'altezza di Melegnano), intercettando lungo il suo percorso la SP 11 Padana Superiore, la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana e la SP 415 Paullese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi. L'impegno finanziario complessivo per la realizzazione dell'opera è di 2.200 milioni di euro di cui 580 milioni di equity da parte dei soci, 1.200 milioni di finanziamento senior da reperire sui mercati finanziari e 330 milioni di contributo pubblico statale.

Il 26 novembre 2013 è stato portato a termine con successo l'aumento di capitale da 220 a 465 milioni di euro deliberato il 31 luglio scorso dall'Assemblea dei Soci di Tangenziale Esterna Spa. L'aumento di capitale ha posto le basi per il closing finanziario del project financing da 1.200 milioni sottoscritto il 21 dicembre 2013. Ciò consente di disporre dei 330 milioni di contributo pubblico stanziati con il Decreto legge del Fare n. 69 del 21 giugno 2013.

Lo stato di avanzamento dei lavori è del 36,5% sul lotto A tra Agrate Brianza (A4) e Bellinzago Lombardo (SP11), del 9,15% sul lotto B tra Gorgonzola (SP11) e Zelo Buon Persico (SP415 Paullese) e del 9,15% tra Paullo (SP415 Paullese) e Cerro al Lambro (A1). In particolare, la tratta del lotto B che congiunge le strade provinciali Cassanese e Rivoltana consentendo l'innesto su Milano della Brebemi e denominata arco TEEM è ad un avanzamento del 57%.

La conclusione dell'arco TEEM è prevista entro il 30 giugno 2014 mentre per l'apertura al traffico dell'intera opera si dovrà attendere maggio 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per la riqualificazione ed il potenziamento della Strada Provinciale 46 Rho – Monza punta a trasformare in un'autostrada urbana a due corsie per senso di marcia questa fondamentale arteria stradale. Si tratta di un'opera che collega da est ad ovest il Nord di Milano con la chiusura dell'anello delle tre tangenziali e il superamento delle attuali criticità viabilistiche esistenti. In conformità a quanto concordato dagli Enti coinvolti e con il coordinamento della Provincia di Milano il potenziamento della SP 46 Rho - Monza passa attraverso la realizzazione di un tracciato lungo 9,2 km dalla Tangenziale Nord (A52) all'altezza di Paderno Dugnano all'Autostrada A8 Milano – Laghi all'altezza dello svincolo di Rho Fiera.

Per realizzare la tratta dal termine della tangenziale Nord di Milano allo scavalco della linea ferroviaria Milano/Varese (compreso) Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà circa 205 milioni di euro. Altri 55 milioni di euro sono stati assegnati dal CIPE nella seduta dell'8 agosto 2013 per la variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria suddetta. 110 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia per la realizzazione della tratta che va dalla ferrovia Milano-Varese all'altezza di Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Però.

Alla fine di luglio 2013 il Ministero dell'Ambiente ha concluso positivamente la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per il tratto dell'infrastruttura ricadente nel territorio dei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese e Paderno Dugnano (lotti 1 e 2). Il 5 ottobre 2013 si è conclusa la conferenza dei servizi sull'opera che ha preso atto del raggiungimento dell'Intesa Stato Regione e ha sancito la compatibilità del progetto con le prescrizioni di natura urbanistica del territorio. I cantieri si dovrebbero avviare entro marzo 2014 per i lotti 1 e 2 e nel febbraio 2014 per il lotto 3.

In tempo per EXPO 2015 sarà realizzato un primo stralcio funzionale costituito dal collegamento tra la A52 e la SP46, oltre alla prima fase del sotto-atteveramento delle FNM. Tale stralcio funzionale consentirà, congiuntamente al completamento del lotto 3 di ASPI, di collegare la tangenziale Nord A52 al sito Expo con un'infrastruttura a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia.

Magenta-Tangenziale Ovest-Abbiategrasso

L'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, nell'ambito dei collegamenti per Malpensa, si pone come asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora. Il Progetto si divide in 3 tratte: tratta

A da Magenta (collegamento con tratto già aperto al traffico) ad Albairate; tratta B da Albairate a Milano (collegamento con la Tangenziale Ovest); tratta C da Albairate a Vigevano (variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

A seguito della riduzione di 65 milioni di euro operata dal Ministero delle Infrastrutture e il venir meno di risorse previste dalla Regione Lombardia, i finanziamenti disponibili per l'intervento sono scesi da 281 milioni a 212,8 milioni. Ciò ha comportato a metà del 2013 il riavvio da parte di ANAS della progettazione definitiva di uno stralcio funzionale dell'opera, che deve essere inviato al Ministero delle Infrastrutture per l'approvazione del CIPE. Infine, dalla fine del 2011 è in corso di realizzazione da parte della Provincia di Pavia il nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**. Tale intervento, di cui è previsto il termine dei lavori per la fine del 2014, prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

Potenziamento viabilità quadrante est: SP415 Paullese, SP14 Rivoltana e SP103 Cassanese

Gli interventi prevedono il potenziamento di tre assi di penetrazione a Milano situati nel quadrante est del territorio provinciale e che versano in situazione di grave congestione. Inoltre, gli interventi assumono una rilevanza strategica perchè costituiranno le vie di accesso a Milano sia della Brebemi che della Tangenziale Est Esterna.

Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali. I lavori sulla tratta Peschiera Borromeo-SP 39 Cerca, avviati nel dicembre 2008, sono stati conclusi a luglio 2012, mentre quelli sulla tratta Crema-Dovera, partiti nel marzo 2009, sono terminati a novembre 2012. Il lotto SP 39 Cerca-Spino d'Adda è stato suddiviso in due stralci:

- 1) lo stralcio SP 39 Cerca-Zelo Buon Persico (intersezione con la tangenziale est esterna), su cui è in corso la revisione del progetto definitivo. Il costo stimato è di circa 60 milioni di euro di cui, in base ad un protocollo d'intesa del 2012, al momento sono disponibili 29 milioni della Regione Lombardia e 1 milione della Provincia di Milano, mentre rimangono da reperire 21 milioni dal fondo di accantonamento della TEM e 6 milioni dal Comune di Paullo nell'ambito di un'operazione privata di sviluppo immobiliare;
- 2) lo stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, deve essere finanziato e non si prevede l'avvio dei lavori prima del 2016. Il lotto Dovera-Spino d'Adda,

dal costo di 55 milioni di euro (finanziato per 38,5 milioni dalla Regione e per 16,5 milioni dalla Provincia di Cremona), ha i cantieri in corso e sarà completato entro il 2015.

La realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda, invece, è sospesa almeno fino al 2016, in attesa del reperimento dei finanziamenti necessari pari a 20,5 milioni di euro. I potenziamenti della Rivoltana e della Cassanese si inseriscono tra le opere connesse alla realizzazione della Brebemi.

Gli interventi sulla **Cassanese** riguardano:

1) il potenziamento degli svincoli di Lambrate, di cui sono state aperte due rampe tra novembre e dicembre 2012 e 4 rampe nel corso del 2013, vedrà l'apertura delle due ultime rampe per aprile 2014;

2) il potenziamento dell'accesso al **terminal intermodale di Segrate**, che ha visto nel corso del 2013 l'approvazione del progetto definitivo per la cui realizzazione Serravalle l'11 dicembre 2013 ha pubblicato il bando di gara;

3) il raddoppio della tratta da Segrate a Pioltello, per il quale il 25 febbraio 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Gruppo Immobiliare IBP hanno sottoscritto un accordo di programma che prevede da un lato lo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana a Segrate e di altre aree in prossimità della Rivoltana e dell'aeroporto di Linate, dall'altro la realizzazione del secondo lotto della Cassanese, nonché il potenziamento della Rivoltana. Il progetto è stato approvato con prescrizioni dal CIPE l'8 agosto 2013 e si è in attesa della pubblicazione della delibera;

4) il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo, intervento a carico del concessionario della nuova autostrada Brescia-Milano (Brebemi), i cui lavori, iniziati nel 2011, sono in corso e termineranno entro giugno 2014.

Gli interventi sulla **Rivoltana**, oltre a quelli indicati sopra, prevedono a carico del concessionario della nuova autostrada Brebemi il raddoppio della carreggiata da due a quattro corsie da Segrate a Truccazzano: i lavori, partiti nel 2011, sono in corso e termineranno entro giugno 2014.

Riqualficazione SP 5 tratta Monza-Cinisello Balsamo

Il progetto prevede la riqualficazione della SP 5 - una delle strade più trafficate d'Italia - attraverso l'interramento in trincea e l'eliminazione di numerosi incroci semaforizzati lungo un tratto di circa 4 km tra Monza e Cinisello Balsamo. Il progetto mira così a collegare in maniera diretta la A4/tangenziale nord e la SS36 verso la Brianza, la Valtellina e i valichi svizzeri. Il tunnel è stato aperto al traffico il 31 marzo 2013. Attualmente sono in corso i

lavori di riqualificazione di Viale Brianza a Cinisello Balsamo, di parte degli svincoli sulla tangenziale Nord di Milano e di sistemazione della viabilità di superficie a Monza.

5.5.2 Criticità

Le maggiori criticità sul fronte economico e finanziario si rilevano per alcuni interventi di potenziamento ferroviario quali la Seregno-Bergamo, la Variante di Galliate, il completamento del raddoppio della Milano-Mortara; alcuni interventi stradali quali il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano-Abbiategrasso e il completamento dei potenziamenti stradali Paullese e Cassanese.

Per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate e il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano-Abbiategrasso, alle criticità finanziarie relative alla non completa copertura economica degli interventi si accompagnano i ritardi procedurali connessi alla necessità di riavviare la progettazione definitiva per l'approvazione del CIPE.

Si conferma la necessità di pianificare e programmare la rete delle piattaforme logistiche a servizio dell'area metropolitana milanese, sempre più indispensabile per l'organizzazione del trasporto delle merci.

Sul fronte della pianificazione, non è ancora risolto il nodo della connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona, per le quali resta ancora aperta la decisione della prosecuzione del passante tra Centrale e Garibaldi e la possibile connessione con le linee utilizzate per l'Alta Velocità.

5.5.3 Attese per il 2014

- Completamento raddoppio Castano-Turigo e approvazione del progetto definitivo con reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Delibera regionale di approvazione del progetto definitivo, decreto di VIA del Ministero dell'Ambiente e approvazione CIPE del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago e del raccordo Y tra Fiera Rho-Pero e Malpensa.
- Completamento del progetto definitivo per il potenziamento della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo, di accessibilità al tunnel del Gottardo.

- Reperimento delle risorse economiche per completare la progettazione e l'avvio dei lavori dei lotti mancanti della ferrovia Milano-Mortara.
- Individuazione della soluzione progettuale per la connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona del nodo ferroviario milanese.
- Apertura al traffico dell'arco di Tangenziale Est Esterna di Milano compreso tra le strade Cassanese e Rivoltana.
- Avvio dei cantieri per il potenziamento della SP 46 Rho-Monza.
- Completamento e approvazione CIPE del progetto definitivo dello stralcio funzionale del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano-Abbiategrasso.
- Reperimento delle risorse e avvio dei lavori dei lotti mancanti per il potenziamento delle strade Paullese e Cassanese.
- Completamento dei lavori di potenziamento della Cassanese tra Pioltello a Melzo e degli svincoli sulla tangenziale est di Milano.
- Completamento dei lavori di potenziamento della Rivoltana tra Segrate e Truccazzano.

5.6 Nodo metropolitano di Torino

5.6.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Linea 1

Anche e soprattutto a causa della crisi in corso sul nostro territorio, rispetto alle previsioni anticipate nel Rapporto 2012, il 2013 è stato caratterizzato da un lentissimo avanzamento delle opere relative al prolungamento della linea M1, riguardanti la tratta Lingotto-Bengasi, per poi arrestarsi definitivamente nel mese di agosto a causa della rescissione del contratto con la principale impresa appaltante, l'ATI Seli-Coopsette, dovuta al suo fallimento. Infra.To, la società che ha per oggetto la proprietà e la gestione delle infrastrutture di trasporto pubbliche torinesi, ha avviato tutte le procedure di legge per garantire una rapida riassegnazione del contratto ad un'altra impresa, ma il permanere della impossibilità di rispettare le tempistiche contrattuali e la generalizzata situazione di difficoltà finanziarie che da tempo condiziona le imprese, hanno prodotto un forte rallentamento per la definitiva individuazione del nuovo soggetto da incaricare per la realizzazione dei lavori.

Saltano pertanto tutte le tempistiche di avanzamento ed ultimazione dell'opera, mentre risulta ormai certo che i nuovi ritardi faranno lievitare i costi, tanto che il comune di Torino, ha chiesto al governo di dirottare fondi già assegnati alla linea M2 per finanziare il completamento della linea M1.

Linea 2

La "Variante 200" rappresenta la grande trasformazione urbanistica di Torino che dovrebbe consentire di ricavare le risorse necessarie alla costruzione della seconda linea di metropolitana cittadina. La linea 2 della Metropolitana destinata ad occupare, nel suo primo tratto, il "trincerone" ferroviario esistente che attraversa Barriera di Milano e Regio Parco, diventerà l'occasione per trasformare oltre un milione di aree industriali dismesse localizzate ai due estremi della tratta prevista, e proprio la commercializzazione di queste aree dovrebbe consentire l'acquisizione delle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera.

Per la prima volta, a Torino, **progetto infrastrutturale** e **progetto urbano** potrebbero integrarsi: se l'operazione venisse portata a termine, "un parco lineare" lungo 2 chilometri

correrà al di sopra delle gallerie della metropolitana, collegherà i due nuovi quartieri di Spina 4 e Scalo Vanchiglia, unirà il parco Sempione ai parchi fluviali e permetterà di ricucire due parti di città da sempre separate dalla vecchia trincea.

Ma oggi a causa della crisi, il progetto assume valenza di solo intervento di ricucitura urbana: la metro si farà ma non subito e non solo con quelle risorse (dei circa 1,2 miliardi inizialmente previsti – quota necessaria per la tratta Porta Nuova e piazza Rebaudengo – il Comune otterrà preliminarmente solo 300 milioni e solo se deciderà di accompagnarla per i prossimi 20 anni).

Cambiano pertanto le previsioni sui tempi e costi: i lavori dovrebbero iniziare solo tra 9 anni, a metà quindi del percorso della Variante 200, facendo affidamento sulle risorse generate dai primi investimenti e sperando nell'interessamento di qualche grande gruppo internazionale disposto ad investire. E forse non si partirà più come previsto da Rebaudengo, bensì dalla tratta Vanchiglia - Porta Nuova per collegare da subito la linea 2 alla linea 1, al suo incrocio naturale della stazione di Porta Nuova.

Le aree più velocemente commerciabili sono infatti quelle localizzate sulla Spina 4, pertanto è più facile ipotizzare che si partirà da lì per arrivare in un secondo tempo allo scalo Vanchiglia e solo a quel punto iniziare con i lavori della metropolitana.

Temporalmente si arriverebbe al 2023 per vedere i primi cantieri, ma se la Variante non coprirà i costi sarà necessario individuare nuove risorse e nuovi soggetti disposti ad intervenire.

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

Il completamento del sedime ferroviario del quadruplicamento del Passante Ferroviario ha permesso l'attivazione, lo scorso anno, del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM): oggi sono attive cinque linee delle nove previste ed in corso l'implementazione del servizio.

Infatti, da qui al 2017 dovrebbero essere attivate le restanti 4 linee previste lo scorso anno: SFM5 (Orbassano-TorinoStura), SFM6 (Asti-Torino Stura), SFM7 (Fossano-Torino Stura), SFM8 (Alba45 Cavalmaggiore), e lavori di allacciamento ed interscambio tra 2SFM e ASFM (Pinerolo-Germagnano).

A livello infrastrutturale, il completamento del Passante potrà considerarsi concluso con il completamento del fabbricato della nuova stazione Rebaudengo oltre che alla realizzazione delle opere di collegamento fra il Passante ferroviario e la tratta Torino-

Aeroporto-Ceres. Purtroppo, contrariamente alle previsioni, quest'ultime opere non sono ancora state avviate.

Nella lista delle opere in ritardo rientra anche il completamento della parte in superficie sita nell'area della nuova stazione Porta Susa, la parte che collega corso Vittorio Emanuele a piazza Statuto, che doveva essere completata nel 2013 ma che è ancora caratterizzata da una viabilità provvisoria.

Risulta pertanto facilmente presumibile che anche la sistemazione dei previsti successivi tre lotti (il tratto compreso tra via Grassi e corso Regina Margherita, tra corso Regina Margherita e piazza Baldissera e l'ultimo tratto tra piazza Baldissera e corso Grosseto) subiranno dei ritardi provocando ulteriori aumenti dei costi.

c) Viabilità

Purtroppo il 2013 non ha portato a nessuna significativa evoluzione. Persistono pesanti problemi di copertura finanziaria tant'è che nulla è stato fatto per avviare la **Tangenziale Est** e la **IV corsia dell'attuale tangenziale esistente** (compresa la cosiddetta Gronda Est), tanto meno si riscontrano novità sulla progettazione dell'asse di **corso Marche**.

d) Altri interventi prioritari

Interporto S.I.T.O

L'interporto S.I.T.O si trova a ridosso di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. La struttura fornisce servizi per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics ed è connessa alla Linea ferroviaria per la Francia. Secondo le strategie di intervento degli Enti Locali, l'interporto dovrà essere interconnesso alla Linea in progetto ad Alta Capacità ferroviaria Torino-Lione attraverso il collegamento di corso Marche.

I lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto proseguono in linea con i programmi, e prevedono una spesa totale di 500 milioni di Euro, così ripartiti: 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. La società che sino ad ora ha investito sulla crescita immobiliare dell'area, deve oggi porre attenzione allo sviluppo dell'intermodalità.

Gli assi portanti del piano industriale 2013-2015 che gli azionisti della SITO SpA hanno condiviso ed approvato vanno proprio in questa direzione: rafforzare il ruolo dell'interporto nell'ambito dell'intermodalità e dei servizi ferroviari e logistici (progetto di ampliamento dell'infrastruttura intermodale) e completare l'infrastruttura interportuale, con l'obiettivo di massimizzare l'insediamento degli operatori presso l'interporto.

5.6.2 Criticità

Sulla linea 1 e 2 della metropolitana permangono criticità politiche, tecniche e finanziarie. Si rende necessario attuare una politica esplorativa per la definizione di nuove vie e nuove forme di finanziamento.

Le opere viarie continuano ad essere caratterizzate dalle stesse criticità del passato a causa della mancanza di risorse finanziarie e soprattutto dell'intesa dei centri decisionali a cui fanno riferimento.

Il completamento del Passante è condizionato dai ritardi accumulati e al momento niente fa intravedere un'accelerazione che compensi il gap esistente.

5.6.3 Attese per il 2014

- La localizzazione a Torino dell'**Authority per le infrastrutture e i trasporti** (istituita con l'articolo 37 del decreto legge 201 del 2011), rappresenta per la città oltre che un riconoscimento soprattutto un'occasione, un passo importante verso la nascita di una vera politica nazionale della logistica. Speriamo che grazie ad essa si possa arrivare ben presto a elaborare e porre in essere strategie e priorità per fronteggiare l'attuale enorme crisi sul fronte dell'azione sia a livello nazionale che europeo.
- In un momento di crisi contingente come questo è più che mai difficile individuare eventi che possano migliorare le aspettative di soluzione dei problemi esistenti. Solo con forti segnali a livello di stabilità governativa a tutti i livelli sarà possibile prevedere azioni e istanze da presentare ai decisori per uscire dalla grave situazione di impasse che sta connotando ogni progetto pubblico.

5.7 Nodo metropolitano di Genova

5.7.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitana

L'attuale rete si estende per 5,2 Km. ed è costituita da una sola linea con capacità di 4.000 passeggeri/ora per senso di marcia, con sette stazioni. Il 21 dicembre 2012 è stata inaugurata la nuova stazione di Genova Brignole che completa l'anello del centro cittadino comprendente lo scambio con la rete ferroviaria nelle due stazioni principali. Sono allo studio ipotesi di prosecuzione della linea in Val Polcevera da Brin a Canepari per le quali non sono attualmente disponibili i relativi finanziamenti. La sua funzionalità è da intendersi complementare al servizio metropolitano della rete ferroviaria ordinaria, che verrà potenziato in maniera significativa a seguito dei lavori sul nodo.

b) Ferrovie

Nodo ferroviario

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo e dell'esecuzione della gara d'appalto, gli interventi sul nodo ferroviario genovese (per un importo di 622,4 milioni di euro) si sono ufficialmente avviati l'8 febbraio 2010. La conclusione inizialmente prevista per il 2016, slitterà al 2017. Infatti, i lavori risultano particolarmente complessi a causa del contesto urbano nel quale si svolgono e dei rapporti con le aziende appaltatrici, in funzione degli adeguamenti progettuali connessi; nel corso del 2013 si è formalizzato un accordo transattivo con la committenza su tale questione, che ha comunque provocato un ritardo nel cronoprogramma dei lavori. Obiettivi di tali interventi sono il potenziamento, l'adeguamento tecnologico e la razionalizzazione del nodo ferroviario genovese con particolare riferimento alle esigenze del traffico portuale e alla specializzazione dei flussi di traffico: merci, a lunga percorrenza e metropolitani. In particolare sono previsti il quadruplicamento della tratta Voltri-Sampierdarena (con spostamento a mare della tratta Voltri-Pegli), la costruzione della bretella di Voltri tra la linea del Ponente e le linee di valico per Ovada e i Giovi (cd. "Succursale"), il sestuplicamento della tratta tra Principe e Brignole, e l'interscambio ferrovia-metropolitana di Brignole-Terralba. Oltre a ciò è prevista la costruzione delle nuove stazioni di Voltri, Palmaro e Cornigliano, nonché il riassetto e il potenziamento degli impianti di Principe, Brignole e Terralba. Per quanto concerne il nuovo fascio binari-parco merci di Voltri potrà essere realizzato solo a completamento del

nuovo viadotto autostradale, a programma nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Genova 2013-2015. E' previsto, ma attualmente non progettato né finanziato, il quadruplicamento della linea tra Brignole e Pieve. E' invece in corso di progettazione (co-finanziato dall'Unione Europea) un nuovo collegamento intermodale tra aeroporto, polo tecnologico di Erzelli e città, con parcheggio d'interscambio, nuova stazione ferroviaria e people mover.

c) Viabilità

Nodo autostradale

In funzione complementare agli assi di scorrimento veloce ultimati (viabilità di sponda della Val Polcevera e della Val Bisagno) o in esecuzione/progettazione (viabilità a mare tra San Benigno e Cornigliano, con prolungamento previsto verso Pegli/Multedo), gli interventi pianificati sul sistema autostradale prevedono la costruzione delle cd "Gronda" di Ponente (in sostanziale raddoppio dell'attuale A10 nel tratto tra Voltri e Genova Ovest/S.Benigno) e di Levante (destinata a intercettare il traffico passante tra il nord e la riviera, tra le autostrade A7 e A12), oltre che il tunnel di collegamento tra Rapallo e la Valle Fontanabuona.

Mentre la Gronda di Levante è ad oggi ancora ferma allo stato di semplice programmazione (salvo vari studi di fattibilità svolti da Regione ed Enti locali e proposte di project financing avanzate da operatori privati) e per il tunnel Rapallo-Fontanabuona è in corso la progettazione definitiva, la Gronda di Ponente risulta ad uno stato progettuale più avanzato.

Nel 2003 è stato raggiunto un accordo tra Anas, Soc. Autostrade, Regione, Comune e Provincia sulla scelta del tracciato e delle modalità esecutive della Gronda di Ponente (17 chilometri, per il 90% in galleria, costo totale previsto in allora 2.400 milioni di euro in parte sostanziale coperti da risorse previste dal IV atto aggiuntivo della Convenzione Anas-Autostrade). Nell' ottobre 2004 è stata presentata dall'Anas la soluzione concordata in sede di tavolo tecnico comprensiva anche del tunnel di Rapallo. Successivamente alle elezioni regionali e comunali, le scelte progettuali seguite (in particolare l'attraversamento in subalveo del torrente Polcevera) sono state poste in discussione e nel corso del 2009 è stato condotto su iniziativa del Comune di Genova un Dibattito Pubblico, gestito da una Commissione indipendente formata da quattro esperti esterni al mondo genovese. Dopo la chiusura del Dibattito la Commissione ha redatto una relazione conclusiva in cui sono state presentate le posizioni, gli argomenti e le proposte emerse nel corso del confronto pubblico, che ha evidenziato nell'impatto sul sistema residenziale l'aspetto ritenuto

socialmente più critico del progetto. Rispetto alle cinque opzioni iniziali e tenuto conto delle indicazioni pervenute dai partecipanti al Dibattito Pubblico, ASPI ha formulato una proposta progettuale definitiva è stata approvata dal Consiglio Comunale di Genova e resa oggetto di un nuovo protocollo d'intesa sottoscritto l'8 febbraio del 2010.

Oltre al raddoppio funzionale della A10 nella tratta Genova-Ovest-Voltri, il progetto della Gronda di Ponente comprende anche il potenziamento della A7 nella tratta Genova-Ovest-Bolzaneto, la ristrutturazione del nodo di San Benigno, fondamentale per l'accesso al bacino portuale di Sampierdarena, e la nuova rampa di accesso al porto di Voltri. Il progetto definitivo della Gronda di Ponente è stato inviato ad ANAS per validazione tecnica nel settembre 2011. Successivamente, il progetto è stato sottoposto al Ministero dell'Ambiente per la procedura di VIA; a seguito di un primo esame della documentazione, sono state richieste, anche su espressa richiesta della Regione Liguria, integrazioni allo studio di impatto ambientale, che hanno provocato uno slittamento dei tempi di pronuncia da parte della Commissione VIA, che nel corso del 2013 ha dato parere positivo; il relativo decreto è in attesa della firma da parte dei Ministeri competenti e della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale; successivamente sarà possibile convocare la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo. Allo stato rimangono invariati i tempi per l'esecuzione dell'opera, fissati in 102 mesi.

Per quanto riguarda il nodo di San Benigno, il 4 agosto 2011 è stato approvato il progetto definitivo dalla conferenza dei servizi e nel dicembre 2011 è stato presentato ad ANAS il suo aggiornamento sulla base di quanto emerso in sede di conferenza dei servizi. Nel 2013 sono stati avviati i lavori di costruzione del primo lotto (piastrone di ingresso al porto, ingresso al terminal traghetti, immissione in sopraelevata direzione Levante) e si è conclusa l'approvazione del progetto relativo al secondo lotto (rampa di accesso al porto da Genova Ovest, nuovo elicoidale di S.Benigno, collegamento della sopraelevata con Lungomare Canepa). L'intera opera, peraltro compatibile con l'eventuale realizzazione del tunnel subportuale, potrà essere conclusa entro il 2015.

Lungomare Canepa e strada a mare del Ponente

Il tracciato ha una lunghezza complessiva di circa 7 chilometri e costituisce la nuova infrastruttura portante di attraversamento veloce degli abitati di Sampierdarena, Cornigliano e Sestri Ponente, in connessione con le infrastrutture portuali e industriali presenti nella zona.

Dopo una prima fase di allargamento della sede stradale, il progetto definitivo del rifacimento dell'attuale Lungomare Canepa è stato approvato nel 2011. Il progetto

definitivo della strada a mare di collegamento tra Lungomare Canepa e Piazza Savio attraverso le aree siderurgiche (1,7 Km) è stato approvato nel febbraio 2008 e sono in corso i lavori di realizzazione. Sono compresi gli adeguamenti delle linee ferroviarie a servizio del porto in sponda sinistra del Polcevera ed opere connesse, tra cui il collegamento con il casello autostradale di Genova Aeroporto e con la viabilità del Polcevera; a Cornigliano verrà realizzato un nuovo varco portuale. La conclusione dei lavori per l'intera nuova viabilità a mare è prevista entro il 2016.

5.7.2 Criticità

Ogni intervento sul territorio genovese risulta estremamente complesso e conseguentemente oneroso anche dal punto di vista economico, in considerazione delle caratteristiche morfologiche e urbanistiche del contesto.

Per tali motivi sia la fase progettuale (comprensiva dell'ottenimento del consenso sociale sull'opportunità dell'opera) che quella di recupero delle risorse finanziarie ed ancora quella di conduzione dei cantieri presentano rilevanti caratteristiche di criticità. Un elemento particolarmente critico è costituito dalla rilocalizzazione delle residenze e delle attività produttive interferite dai cantieri.

Molti slittamenti dei cronoprogrammi delle opere sono dipesi da modifiche progettuali per la composizione di numerose interferenze e relativi accordi con gli aggiudicatari dei lavori.

5.7.3 Attese per il 2014

- Approvazione del progetto definitivo per la Gronda di Ponente.
- Fine lavori per viabilità a mare Fiumara-Piazza Savio.
- Gara d'appalto e avvio dei lavori per Lungomare Canepa, collegamento Piazza Savio-Casello autostradale di Genova Aeroporto, collegamento con viabilità di sponda sinistra del Polcevera.
- Prosecuzione dei lavori per il nodo ferroviario e San Benigno secondo cronoprogramma riaggiornato.

5.8 Accessibilità a Malpensa

5.8.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

Il progetto complessivo prevede il potenziamento di un itinerario ferroviario che si propone come gronda nord per passeggeri e merci al fine, da un lato, di decongestionare il nodo di Milano e, dall'altro, di realizzare un corridoio diretto di connessione tra l'alta capacità ferroviaria Torino-Milano, l'aeroporto di Malpensa, la Brianza e, in prospettiva, l'asse di gronda nordest ferroviaria che dal Gottardo arriva a Bergamo. Tale sistema ferroviario è composto da tre principali interventi:

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel 2008 si sono conclusi i lavori per il raddoppio della Magnago-Vanzaghella. A marzo 2012 sono partiti i lavori sulla tratta Castano Primo-Turbigo che si concluderanno a luglio 2014 (con un ritardo di sei mesi rispetto a quanto previsto inizialmente). Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; il costo dell'intervento è di 87 milioni di euro, totalmente da reperire. Il Decreto Legge del Fare del giugno 2013 ha inserito l'opera tra quelle da finanziare nel 2014 in via subordinata al mancato avvio di quelle classificate come prioritarie. L'urgenza di riammodernare tre ponti lungo il torrente Langosco ha reso necessario la realizzazione di uno stralcio funzionale dell'opera per un costo di 6 milioni di euro, già approvato dalle Regioni Lombardia e Piemonte e finanziato da Regione Lombardia; i lavori di questo intervento dovrebbero partire nella primavera del 2014 per concludersi nel dicembre dello stesso anno.

- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** Il 30 gennaio 2010 è stato aperto al traffico il tunnel ferroviario, della lunghezza di 4,5 km, mentre nel corso del 2011 è stata completata la nuova stazione di Castellanza.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La linea, della lunghezza di 14,3 km, è stata aperta anche al traffico passeggeri nel dicembre 2012. I lavori hanno riguardato la sua completa elettrificazione, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione. Le nuove fermate attivate sono: Barruccana/Seveso, Cesano Maderno, Ceriano/Groane, Ceriano/Solaro.

Potenziamento tratta ferroviaria Rho-Gallarate e raccordo Y per la connessione diretta tra Fiera Rho-Pero e Malpensa

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro di cui stanziati 402 milioni per la sistemazione della stazione di Rho e la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago e del raccordo Y.

Il 15 ottobre 2013 è stato ripresentato al Ministero delle Infrastrutture il progetto definitivo del potenziamento Rho-Parabiago e del raccordo Y. Il riavvio dell'iter si è reso necessario a seguito dell'accoglimento del ricorso - presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago e dai Comuni di Vanzago, Pogliano, Pregnana e Parabiago - da parte del Consiglio di Stato per vizi connessi all'incongruità tra il progetto approvato in sede di valutazione di impatto ambientale e il progetto definitivo messo a base della gara d'appalto. Il 16 dicembre si è svolta la Conferenza dei Servizi che si è chiusa con esito positivo con prescrizioni. Si è in attesa della delibera regionale di approvazione del progetto e del decreto di VIA del Ministero dell'Ambiente, propedeutici all'approvazione da parte del CIPE.

Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per la quale occorre reperire circa 220 milioni.

Collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa

Il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia i Terminal 1 e 2 (che costituisce il punto di arrivo/partenza di vettori low cost, essenziali per le connessioni con il resto d'Italia e l'Europa e quindi particolarmente rilevanti in ottica Expo) di Malpensa, evitando i disagi del trasferimento con bus navetta dal Terminal 1. Inoltre, la realizzazione di collegamenti rapidi e frequenti tra i due terminal, consentirebbe il feederaggio dal Terminal 2 (breve-medio raggio) al Terminal 1 (medio-lungo raggio).

Il progetto definitivo dell'opera è stato approvato da Regione Lombardia, ha ottenuto la valutazione di impatto ambientale ed è in attesa della Conferenza dei Servizi, prima di procedere con la gara per l'appalto integrato. Si prevede di avviare i cantieri entro la fine del 2014 e di concludere i lavori per la fine del 2016. Il costo è di 115 milioni di euro che saranno messi a disposizione per 23 milioni dall'Unione Europea, per 16 milioni da SEA, per 45 milioni dallo Stato e per 31 milioni dalla Regione Lombardia.

Collegamento nord da Malpensa con le linee per il Sempione e il Gottardo

Il progetto consiste in un collegamento principale a doppio binario tra l'aerostazione di Malpensa e l'esistente linea Gallarate-Varese (diretrice del Gottardo), e in due interconnessioni, ciascuna a doppio binario: una si collega alla linea Gallarate-Domodossola (direzione Sempione) da e verso nord, l'altra si collega sempre alla linea Gallarate-Domodossola da e verso sud (direzione Milano). Tale progetto nel lungo periodo realizzerà l'obiettivo strategico di mettere in rete l'aeroporto di Malpensa con il territorio attraverso le direttrici del Sempione e del Gottardo e, quindi, di aumentarne significativamente il bacino d'utenza. I recenti orientamenti di RFI prevedono la realizzazione di una prima fase funzionale che, con un investimento di 135 milioni di euro (a fronte di oltre un miliardo del progetto finale), permette la realizzazione di una linea a binario semplice tra il Terminal 2 e la linea Gallarate-Domodossola da e verso nord (direzione Sempione) e da e verso sud (direzione Milano).

E' necessario approvare il progetto preliminare della prima fase funzionale dell'opera, avviare quello definitivo e contestualmente reperire i finanziamenti per la sua realizzazione.

Ferrovia Arcisate-Stabio

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese che colleghi la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto di Malpensa (mediante il raccordo X a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord

di Gallarate, per il quale esiste solo uno studio di fattibilità). L'intervento permetterà così di poter raggiungere l'aeroporto in 50 minuti da Lugano e in 70 minuti da Bellinzona. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario che collega l'esistente binario di Stabio con la linea Varese-Porto Ceresio ad Arcisate. Il nuovo collegamento misura complessivamente circa 8 km, di cui 5,7 km di nuova realizzazione. I lavori lato svizzero sono iniziati nel 2009. Dalla parte italiana i cantieri sono stati aperti nel gennaio 2010, ma nel corso del 2013 si sono interrotti a seguito di problemi connessi allo smaltimento delle terre da scavo dopo che in esse sono state rinvenute tracce di arsenico. Pertanto si è reso necessario riavviare l'istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture per l'approvazione da parte del CIPE della variante al piano di riutilizzo delle terre da scavo e l'individuazione del nuovo sito di stoccaggio.

b) Viabilità

Magenta-Tangenziale Ovest-Abbiategrasso

L'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, nell'ambito dei collegamenti per Malpensa, si pone come asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora. Il Progetto si divide in 3 tratte: tratta A da Magenta (collegamento con tratto già aperto al traffico) ad Albairate; tratta B da Albairate a Milano (collegamento con la Tangenziale Ovest); tratta C da Albairate a Vigevano (variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

A seguito della riduzione di 65 milioni di euro operata dal Ministero delle Infrastrutture e il venir meno di risorse previste dalla Regione Lombardia, i finanziamenti disponibili per l'intervento sono scesi da 281 milioni a 212,8 milioni. Ciò ha comportato a metà del 2013 il riavvio da parte di ANAS della progettazione definitiva di uno stralcio funzionale dell'opera, che deve essere inviato al Ministero delle Infrastrutture per l'approvazione del CIPE. Infine, dalla fine del 2011 è in corso di realizzazione da parte della Provincia di Pavia il nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**. Tale intervento, di cui è previsto il termine dei lavori per la fine del 2014, prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

Variante SS341 Vanzaghello-Samarate

L'intervento, di 9,4 km complessivi, vuole realizzare il collegamento tra la Malpensa-Boffalora, all'altezza di Vanzaghello, e l'Autostrada A8, attraverso la nuova bretella di

Gallarate. L'opera si attesterà in prossimità dell'arrivo della Pedemontana Lombarda in modo da realizzare un collegamento rapido fra il Nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (SS11 e Tangenziale Ovest).

L'opera ha un costo di 261,78 milioni di euro, di cui disponibili 133,02 milioni con i quali è possibile realizzare uno stralcio funzionale prioritario costituito dal tratto compreso tra la S.S. 336 e l'Autostrada A8 (Bretella di Gallarate), indispensabile per garantire la continuità trasportistica dei flussi veicolari provenienti dalla Pedemontana Lombarda e diretti a Malpensa e viceversa. Nel corso del 2013 ANAS ha inviato il progetto definitivo dell'intervento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del CIPE.

Variante SS33 del Sempione Rho-Gallarate

La variante al Sempione, cosiddetto "Sempione bis", consiste in un tracciato stradale di circa 30 Km a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale SS33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la Tangenziale Ovest di Milano, ed attraversa i territori comunali di Pogliano Milanese, Vanzago, Nerviano, Parabiago, Canegrate, Busto Garolfo, Dairago, Villa Cortese e Busto Arsizio per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto, la variante alla SS341, crea un collegamento con l'Autostrada A8.

Il costo dell'opera è di 420 milioni di euro di cui finanziati 42,27 milioni. Nel corso del 2013 ANAS ha definito con gli Enti locali uno stralcio funzionale da avviare in via prioritaria con i finanziamenti disponibili, su cui è in corso la progettazione preliminare.

5.8.2 Criticità

Criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione della varianti stradali SS33 del Sempione e SS341 Vanzaghello-Samarate per le quali si procederà con la realizzazione di stralci funzionali. Il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano ha richiesto una nuova rielaborazione progettuale a seguito della riduzione delle risorse disponibili. La mancanza di finanziamenti riguarda anche la Variante ferroviaria di Galliate, il collegamento nord di Malpensa e il potenziamento ferroviario tra Parabiago e Gallarate. Le linee ferroviarie Arcisate-Stabio e Rho-Parabiago hanno subito intoppi procedurali che richiedono un nuovo passaggio al CIPE per l'approvazione dei progetti.

5.8.3 Attese per il 2014

- Completamento e approvazione CIPE del progetto definitivo dello stralcio funzionale del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano-Abbiategrasso e del progetto preliminare dello stralcio funzionale della variante stradale del Sempione.
- Approvazione CIPE del progetto definitivo della variante alla SS341 Vanzaghello-Samarate.
- Conferenza dei Servizi, procedure di gara d'appalto e avvio dei cantieri del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa.
- Approvazione dello stralcio funzionale del progetto relativo al collegamento da nord di Malpensa alle direttrici del Sempione e del Gottardo.
- Completamento raddoppio Castano-Turbigo e approvazione del progetto definitivo con reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Delibera regionale di approvazione del progetto definitivo, decreto di VIA del Ministero dell'Ambiente e approvazione CIPE del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago e del raccordo Y tra Fiera Rho-Pero e Malpensa.
- Approvazione CIPE della variante al piano di riutilizzo delle terre da scavo e riavvio lavori della ferrovia Arcisate-Stabio.

5.9 Accessibilità a Expo 2015

5.9.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto. Il costo complessivo dell'intervento è di 206 milioni di euro (120 per l'infrastruttura e 86 per il materiale rotabile), così ripartiti: 126,6 milioni Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; 24 milioni Comune di Milano; 19,1 milioni Regione Lombardia; 11,3 milioni Provincia di Milano; 7,9 milioni Comune di Monza; 7,9 milioni Comune di Sesto San Giovanni.

I cantieri sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e avrebbero dovuto concludersi entro la fine del 2014, ma ritardi nelle esecuzioni dovuti principalmente ad interruzioni nei tiraggi di cassa ne faranno slittare il termine al giugno 2015. Rimane ancora da realizzare il progetto del parcheggio di interscambio a Bettola e reperire i finanziamenti necessari.

M4 Lorenteggio-Linate

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 14,2 km l'aeroporto di Linate con la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea ferroviaria Milano-Mortara), per un totale di 21 fermate.

Il 21 giugno 2013 la Giunta Comunale di Milano ha approvato il progetto definitivo della linea comprensiva della variante resasi necessaria per realizzare in tempo per Expo la tratta Linate-Forlanini FS (dove è prevista una nuova fermata del passante ferroviario di Milano). Il costo dell'intervento viene quantificato in 1.819 milioni di euro, con un incremento di 172,2 milioni rispetto a quanto determinato a seguito della procedura di gara. Il 9 settembre 2013 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intera linea comprensiva della variante, assegnando altresì la quota mancante di 172,2 milioni. In tal modo il finanziamento della linea è così composto: 948 milioni di euro dallo Stato, 520 milioni dal Comune di Milano, 351 milioni è il contributo previsto dai privati. Infatti la linea sarà realizzata e gestita da un consorzio misto pubblico (per 2/3) e privato (per 1/3)

denominato società SPV linea M4 Spa (composto da Impregilo, ATM, Ansaldo STS, Ansaldo Breda, Astaldi e Sirti). I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate. A fine settembre 2013 sono state avviate le cantierizzazioni per la fermata Forlanini FS. Si prevede che l'intera linea sarà aperta all'esercizio nel 2018.

M5 Bignami-San Siro

Complessivamente il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) lunga 12,1 km e con 20 stazioni, che collegherà Bignami, alla periferia nord di Milano, con Piazza Axum.

Il costo complessivo della linea è di circa 1.503 milioni finanziati attraverso un partenariato pubblico-privato (2/3 pubblico e 1/3 privato): 398 milioni dallo Stato, 603,9 milioni dai privati e 252,5 milioni dal Comune di Milano. La gara per la realizzazione e gestione della linea è stata aggiudicata nel 2006 al raggruppamento di imprese composto da Astaldi Spa, Ansaldo Breda, Ansaldo STS, ALSTOM, ATM e poi riunitosi nella società Metro 5 Spa. L'opera è inserita tra quelle connesse ad Expo 2015.

La tratta Bignami-Zara è stata aperta al pubblico il 10 febbraio 2013, mentre la tratta Zara-Garibaldi sarà inaugurata nei primi mesi del 2014 (rispetto all'iniziale previsione di dicembre 2013). L'apertura al pubblico della tratta Garibaldi FS-San Siro è prevista per la primavera del 2015 con le fermate di San Siro Stadio, San Siro Ippodromo, Segesta, Lotto, Domodossola FNM, mentre per le fermate Monumentale, Cenisio, Gerusalemme, Tre Torri bisognerà aspettare l'autunno dello stesso anno.

b) Viabilità

Brebemi

Il progetto prevede 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, i cui cantieri sono stati inaugurati nel 2009, è ad un avanzamento pari al 60% e il cronoprogramma aggiornato ne prevede la conclusione per la fine del 2013. Lo scorso 12 luglio è stato definitivamente superato il problema dei cantieri sequestrati, con il dissequestro degli ultimi 8 km di autostrada (a seguito di un'inchiesta giudiziaria in cui si

ipotizzava uno sversamento illegale di rifiuti e che vedeva la società Brebemi come parte lesa). L'opera, realizzata in project financing, richiede un impegno finanziario di 2,420 miliardi: il capitale sociale deliberato è pari a 520 milioni (di cui 302 milioni sottoscritti e 210 milioni versati) mentre la parte a debito da reperire sui mercati finanziari ha un project già strutturato pari a 1,9 miliardi di cui attualmente è in corso il closing finanziario.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 71 km di autostrada (da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (Como e Varese) e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono:

- Asse principale di 71 Km (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Osio Sotto/A4);
- Sistema Varesino di 5 Km (Gazzada/A8, Vedano Olona);
- Sistema Comasco di 3 Km (Grandate/A9).

Tratta A da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9 (15 km): i lavori sono in corso con un avanzamento pari al 90% e l'apertura al traffico è prevista per agosto 2014.

Primo lotto tangenziali di Como e Varese (8 km): l'avanzamento dei lavori è pari al 65% e la loro conclusione è prevista entro settembre 2014.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4 (56 km): Per le Tratte B2-C-D è in corso la progettazione esecutiva da parte del gruppo di imprese vincitrice della gara d'appalto e guidato da Strabag A.G.. Entro Agosto 2014 è previsto il completamento dello svincolo di Lomazzo (lotto B0) al fine di mettere in esercizio il primo tratto funzionale dell'Autostrada Pedemontana (Tratta A/A8 - Svincolo di Lomazzo/A9). Attualmente sono stati consegnati i lavori della Tratta B1 e il completamento del solo nastro autostradale (connessione alla S.S.35 Milano - Meda) è previsto entro aprile 2015, ovvero vale a dire in tempi compatibili con l'apertura della manifestazione EXPO. La realizzazione delle restanti tratte B2-C-D, invece è vincolata alla disponibilità dei finanziamenti.

L'investimento diretto complessivo è pari a 4.118 milioni di euro. Questo impegno, oltre agli oneri accessori connessi, verrà coperto tramite contributo pubblico per 1.245 milioni di euro, equity per 536 milioni di euro e debito bancario per 1.810 milioni di euro da reperire sui mercati finanziari al fine di realizzare l'opera ad esclusione della tratta D. La Società prevede di poter realizzare tale restante parte dell'opera tramite autofinanziamento generato dai flussi di cassa positivi conseguiti dall'entrata in esercizio delle altre tratte. Il

capitale sociale attualmente versato è di circa 268 milioni di euro (di cui 68 milioni di euro versati nel 2013) a cui si aggiunge un prestito ponte di 200 milioni di euro ed un prestito del socio Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. pari a circa 32 milioni di euro. Inoltre, sempre nel 2013, è stato ottenuto da C.A.L. S.p.A., Concessioni Autostradali Lombarde, l'aumento dell'intensità di erogazione del contributo pubblico sulla tratta attualmente in costruzione (tratta A e primi lotti delle tangenziali di Como e Varese) dal 35,74% all'80,00%.

Tangenziale Est Esterna di Milano

La Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate) e la A1 (all'altezza di Melegnano), intercettando lungo il suo percorso la SP 11 Padana Superiore, la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana e la SP 415 Paullese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi. L'impegno finanziario complessivo per la realizzazione dell'opera è di 2.200 milioni di euro di cui 580 milioni di equity da parte dei soci, 1.200 milioni di finanziamento senior da reperire sui mercati finanziari e 330 milioni di contributo pubblico statale.

Il 26 novembre 2013 è stato portato a termine con successo l'aumento di capitale da 220 a 465 milioni di euro deliberato il 31 luglio scorso dall'Assemblea dei Soci di Tangenziale Esterna Spa. L'aumento di capitale ha posto le basi per il closing finanziario del project financing da 1.200 milioni sottoscritto il 21 dicembre 2013. Ciò consente di disporre dei 330 milioni di contributo pubblico stanziati con il Decreto legge del Fare n. 69 del 21 giugno 2013.

Lo stato di avanzamento dei lavori è del 36,5% sul lotto A tra Agrate Brianza (A4) e Bellinzago Lombardo (SP11), del 9,15% sul lotto B tra Gorgonzola (SP11) e Zelo Buon Persico (SP415 Paullese) e del 9,15% tra Paullo (SP415 Paullese) e Cerro al Lambro (A1). In particolare, la tratta del lotto B che congiunge le strade provinciali Cassanese e Rivoltana consentendo l'innesto su Milano della Brebemi e denominata arco TEEM è ad un avanzamento del 57%.

La conclusione dell'arco TEEM è prevista entro il 30 giugno 2014 mentre per l'apertura al traffico dell'intera opera si dovrà attendere maggio 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per la riqualificazione ed il potenziamento della Strada Provinciale 46 Rho – Monza punta a trasformare in un'autostrada urbana a due corsie per senso di marcia questa fondamentale arteria stradale. Si tratta di un'opera che collega da est ad ovest il Nord di Milano con la chiusura dell'anello delle tre tangenziali ed il superamento delle attuali criticità viabilistiche esistenti. In conformità a quanto concordato dagli Enti coinvolti e con il coordinamento della Provincia di Milano il potenziamento della SP 46 Rho - Monza passa attraverso la realizzazione di un tracciato lungo 9,2 km dalla Tangenziale Nord (A52) all'altezza di Paderno Dugnano all'Autostrada A8 Milano – Laghi all'altezza dello svincolo di Rho Fiera.

Per realizzare la tratta dal termine della tangenziale Nord di Milano allo scavalco della linea ferroviaria Milano/Varese (compreso) Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà circa 205 milioni di euro. Altri 55 milioni di euro sono stati assegnati dal CIPE nella seduta dell'8 agosto 2013 per la variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria suddetta. 110 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia per la realizzazione della tratta che va dalla ferrovia Milano-Varese all'altezza di Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Però.

Alla fine di luglio 2013 il Ministero dell'Ambiente ha concluso positivamente la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per il tratto dell'infrastruttura ricadente nel territorio dei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese e Paderno Dugnano (lotti 1 e 2). Il 5 ottobre 2013 si è conclusa la conferenza dei servizi sull'opera che ha preso atto del raggiungimento dell'Intesa Stato Regione e ha sancito la compatibilità del progetto con le prescrizioni di natura urbanistica del territorio. I cantieri si dovrebbero avviare entro marzo 2014 per i lotti 1 e 2 e nel febbraio 2014 per il lotto 3. In tempo per EXPO 2015 sarà realizzato un primo stralcio funzionale costituito dal collegamento tra la A52 e la SP46, oltre alla prima fase del sotto-atteveramento delle FNM. Tale stralcio funzionale consentirà, congiuntamente al completamento del lotto 3 di ASPI, di collegare la tangenziale Nord A52 al sito Expo con un'infrastruttura a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia.

Variante alla SP233 Varesina

Il progetto riguarda la realizzazione delle tratte "Nord" e "Sud" della variante alla SP233 Varesina sul territorio dei Comuni di Bollate, Arese, Rho, Però e Milano. La tratta "Nord" avrà una lunghezza di 3,5 Km e sarà dotata di 5 rotatorie per lo snellimento del traffico. Il 19 marzo 2013 la Provincia di Milano ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo e

sta redigendo quello esecutivo, al fine di procedere poi con il bando di gara per realizzare l'intervento entro il 2016 (rispetto alla previsione iniziale di completarlo in tempo per Expo). Il costo è di 9 milioni di euro che inizialmente sarebbero dovuti essere a carico di Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comuni coinvolti ma, a seguito della difficoltà nel loro reperimento, il 30 settembre 2013 Autostrade per l'Italia si è dichiarata pronta a finanziare l'intervento nell'ambito dell'iter approvativo del terzo lotto della Rho-Monza. La tratta "Sud" è al livello di studio di fattibilità e ha un costo di 200 milioni di euro, ancora totalmente da finanziare con risorse statali; pertanto il Tavolo Lombardia ha deciso di stralciare l'intervento dalle opere per l'Expo.

Connessioni tra la SP11 Padana Superiore, l'A4 Torino-Milano, l'A8 dei Laghi, la SP233 Varesina, la SS33 del Sempione e aree parking dell'Expo

Le opere di accessibilità diretta al sito espositivo comprendono diversi interventi:

- **nuova via Cristina di Belgioioso:** riguarda la demolizione dell'attuale viabilità interna al sito e la realizzazione della nuova viabilità perimetrale. I lavori sono iniziati nell'aprile 2013 per concludersi nel settembre 2014;
- **collegamento viario tra la SP11 a Molino Dorino e la A8:** l'intervento consiste in una nuova strada a scorrimento veloce di 3 km che trae origine nel Comune di Milano dall'intersezione tra la SP 11 Padana Superiore e la SS 33 del Sempione per poi passare sotto l'area di Cascina Merlata e intercettare quindi la viabilità di progetto afferente il nuovo svincolo sulla A4 Milano-Torino e la nuova Zara-Expo per poi terminare con uno svincolo parziale sull'autostrada A8 in direzione nord. I lavori, iniziati nel luglio 2012, termineranno a dicembre 2014;
- **collegamento viario tra la SP11 e la SP233 (strada Zara-Expo):** la strada Zara-Expo, dalla lunghezza di 8 km, si pone come asse viario di collegamento di diversi quartieri posti nel nord Milano tra loro e con il sito espositivo. Il 26 giugno 2013 sono stati consegnati i lavori sul lotto 1A da Via Eritrea a Via Stephenson per una lunghezza di 1,8 km e il termine è previsto per la fine del 2014. Intanto è stato varato il nuovo ponte di collegamento tra Via Stephenson e il sito di Expo. Il progetto del lotto 1B da Via Stephenson a Cascina Merlata, che consente il collegamento diretto tra il sistema autostradale e il sito espositivo, sarà finanziato dallo Stato nell'ambito del decreto Legge Destinazione Italia dello scorso 13 dicembre che assegna 96 milioni ad opere immediatamente cantierabili per Expo. I lavori potranno partire una volta espletate le procedure di gara. Il Comune di Milano ha invece stralciato il lotto 2 da Zara e Via Eritrea;

- **collegamento viario tra la SP11 e la A4 e tra la SS33 e Via Gallarate:** l'intervento consente di collegare l'autostrada A4 Torino-Milano, il quartiere di Cascina Merlata e la città di Milano. I lavori sono stati consegnati all'impresa che si è aggiudicata l'appalto il 28 ottobre 2013 e il termine dei cantieri è previsto per fine marzo 2015;
- **aree a parcheggio:** rispetto ad una domanda di circa 22.000 posti auto sono state definite alcune localizzazioni (Via Novara, area ex Alfa Romeo di Arese, Fiera di Rho-Pero, Cascina Merlata), mentre altre sono ancora oggetto di studio o di accordi (Assago, Malpensa, Cinisello Balsamo, Azienda Ospedaliera Sacco).

5.9.2 Criticità

Diverse opere inizialmente inserite nel dossier di candidatura di Expo non saranno pronte per l'evento o lo saranno solo parzialmente. Esse riguardano: la linea metropolitana M6, sostituita poi dalla linea M4, ma che dovrebbe avere pronte solo 2 fermate sulle 21 totali; la linea M5, che non avrà la totalità delle fermate ultimate; il lotto 2 da Viale Zara a Via Eritrea della strada Zara-Expo; la variante alla strada Varesina; la Pedemontana Lombarda tra la superstrada Milano-Meda e Dalmine; il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa; il potenziamento ferroviario tra Rho e Parabiago con la connessione Y per Malpensa (in sua assenza Regione Lombardia si sta attrezzando per far fermare alla stazione ferroviaria di Rho Fiera tre nuove linee suburbane S15 Rogoredo-Rho, S12 Melegnano-Cormano e S14 Rogoredo-Certosa-Rho, la linea suburbana esistente S8 Lecco-Milano e tutti i treni regionali delle direttrici di Varese, Domodossola e Luino).

In particolare, per la Pedemontana Lombarda si ha la necessità di reperire 300 milioni per realizzare la tratta B1 da Lomazzo/A9 alla superstrada Milano-Meda: i soci si sono impegnati ad erogare 100 milioni, occorre che il sistema bancario faccia lo stesso per i 200 milioni restanti in modo da completare la tratta in tempo per l'Expo del 2015. Vi è la necessità di avviare anche i lotti rimanenti: è in corso, su istanza della società concessionaria, la revisione del piano economico e finanziario finalizzata al riequilibrio dello stesso, anche attraverso il riconoscimento dell'applicazione delle misure di defiscalizzazione su IRAP, IRES e IVA previste dalla Legge n. 183 del 2011.

Altre opere rischiano di arrivare in ritardo per l'appuntamento quali la Rho-Monza, il lotto 1B della strada Zara-Expo tra Via Stephenson e Cascina Merlata, il prolungamento della linea M1 a Monza Bettola.

Criticità, infine, si segnalano per i parcheggi, per cui sono state definite solo alcune aree mentre altri siti sono ancora in corso di individuazione.

5.9.3 Attese per il 2014

- Avvio dei cantieri per il potenziamento della SP 46 Rho-Monza.
- Avvio dei lavori per il lotto 1B della strada Zara-Expo e completamento di quelli del lotto 1A.
- Completamento dei lavori del collegamento viario tra la SP11 a Molino Dorino e la A8.
- Apertura della tratta Cassano Magnago-Lomazzo/A9 e dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese della Pedemontana Lombarda, nonché reperimento delle risorse per i lavori sulla tratta da Lomazzo/A9 alla superstrada Milano-Meda e revisione del piano economico e finanziario dell'intera opera.
- Apertura dell'arco di Tangenziale Est Esterna di Milano compreso tra le strade Cassanese e Rivoltana.
- Definizione di tutte le aree a parcheggio.

6. ALTRE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure

Il progetto prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle tratte S. Lorenzo al mare–Andora di 18 km e Andora–Finale Ligure di 32 Km e rientra nel progetto complessivo di raddoppio con spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia, volta a superare i limiti causati dalle strozzature dell'attuale tracciato nelle tratte a binario unico, accelerando i tempi di percorrenza della linea e aumentando l'offerta di servizio e le tracce disponibili sia per il traffico merci che per i viaggiatori. La nuova linea risolve aspetti di disturbo all'assetto urbano e turistico del territorio presenti nella linea costiera e costituisce una parte fondamentale dell'asse mediterraneo, unendo i porti di Barcellona Marsiglia e Genova, e presentando caratteristiche idonee a consentire un traffico ad alta capacità. Con il nuovo tracciato, oltre alla liberazione delle aree della vecchia linea a mare, verranno eliminati anche 23 passaggi a livello. Per la tratta in Provincia di Imperia i cantieri sono avviati e sono in corso i lavori per l'esecuzione delle opere civili complementari alla messa in esercizio delle linee e gli appalti per le opere elettriche: la data prevista di fine lavori è slittata all'inizio del 2015. Per quella in Provincia di Savona il progetto preliminare è stato approvato il 29 luglio 2005, mentre quello definitivo è stato consegnato da Italferr a RFI, ma allo stato mancano i finanziamenti.

Pontremolese

Gli interventi previsti per il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della ferrovia Parma-La Spezia sono stati completati sul versante ligure, mentre sono in corso di esecuzione sul versante emiliano nella tratta Solignano-Fornovo, con conclusione prevista al 2014. Il progetto preliminare del raddoppio della tratta restante (comprensiva della galleria di valico della Cisa) è stato approvato dal CIPE il 21 dicembre 2007. La Delibera CIPE n.19 8 maggio 2009, registrata alla Corte dei Conti il 15 dicembre 2009, ha riapprovato il progetto preliminare, distinguendolo per sub tratte funzionali tra le quali è stata individuata come prioritaria la Parma-Vicofertile per cui è stato assegnato una copertura finanziaria di 234,6 milioni di euro e per la quale è convocata a gennaio 2012 la conferenza dei servizi approvativa del progetto definitivo. La stessa Delibera ha stabilito che la copertura finanziaria del fabbisogno residuo sia rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo, in cui verranno predisposti anche i cronoprogrammi di realizzazione e di spesa dei singoli lotti e sub lotti.

Ad oggi il costo stimato per il completamento dell'opera è pari a 2.303,8 milioni di euro.

7. IL QUADRO DEL NORDEST⁴

Il quadro delle infrastrutture nelle regioni del Nord Est si presenta vario rispetto a sviluppi, criticità e potenziale di crescita. I progetti viari sono quelli che scontano maggiormente le difficoltà economiche e finanziarie del Paese, sia dove è decisivo il concorso del capitale pubblico, che dove invece sono i soggetti privati, tramite il project financing, a doversi occupare della realizzazione delle opere. Non troppo dissimile è la situazione degli interventi per adeguare la rete ferroviaria nordestina agli standard dell'Alta Velocità/Alta Capacità, che vede tuttavia aggiungersi alle difficoltà dello Stato di trovare le risorse necessarie ai cospicui investimenti, storici ritardi causati dall'incapacità dei territori di esprimere un punto di vista chiaro e definitivo sui tracciati.

Proseguono il proprio iter i piani di sviluppo dei due porti più importanti del Nord Est, Venezia e Trieste, per quanto una crescita della capacità di movimentare merci e ricevere le più grandi navi portacontainer oggi in circolazione nei mari dovrà giocoforza accompagnarsi a uno sviluppo della capacità retroportuale collegamento alle reti logistiche che necessita di investimenti sulla rete ferroviaria. Dove si registra un notevole fermento è negli aeroporti del Nord Est, dove Save Spa, la società che gestisce gli scali di Venezia e di Treviso sta consolidando il proprio ruolo di player in ascesa grazie a trend positivi di traffico e ad ambiziosi piani di investimento che coinvolgono gli altri aeroporti regionali.

7.1 Stato di avanzamento degli interventi⁵

a) Ferrovie

Tunnel del Brennero e tav Verona-Fortezza

I lavori relativi al Tunnel ferroviario del Brennero, attualmente in corso (28 i chilometri di perforazione già realizzati) prevedono un percorso di 200 chilometri totali come somma delle tre canne da 56 chilometri più i raccordi. Le marcate pendenze della ferrovia attuale e le differenti reti elettriche italiane e austriache che costringono i treni a una fermata tecnica al valico di confine per il cambio di trazione, sono i principali gap che la

⁴ Alcuni interventi che riguardano il Nord Est sono inseriti nel capitolo 5.2 "Corridoio Mediterraneo", di pag. 13.

⁵ Sul sito www.otinordest.it sono disponibili maggiori dettagli sullo stato di avanzamento degli interventi.

nuova infrastruttura mira a sanare. Secondo il progetto, la capacità della linea passerà dagli attuali 240 treni/giorno ai 400 a lavori finiti. I tempi di percorrenza sulla tratta saranno abbattuti dagli attuali 80 fino a 20 minuti.

A ottobre, la società BBT Se (creata ad hoc per gestire i lavori dai due Governi) ha messo in gara il lotto di costruzione "Sottoattraversamento Isarco", del valore di 365 milioni di euro, interamente coperti dagli ultimi stanziamenti dei Governi di Italia (tramite il Cipe) e Austria.

L'intervento nel suo insieme, ossia la galleria di base per il Brennero e il quadruplicamento dell'asta ferroviaria di accesso Sud da Verona a Fortezza, implica una spesa di circa 15 miliardi di euro (di cui circa 5 a carico dello Stato austriaco).

Con l'accordo inter-governativo firmato nel 2004 Italia e Austria si sono impegnate a co-finanziare in misura paritaria il nuovo tunnel di base del Brennero per un costo stimato in 9.7 miliardi di euro. Al 30 giugno 2013 erano state eseguite opere per 510 milioni di euro, con risorse disponibili per 837 milioni da parte italiana e 1,3 miliardi da parte austriaca, e ulteriori finanziamenti Ue in fase di approvazione per 102 milioni. Per quanto riguarda la quota di responsabilità italiana, va considerato anche il contributo della società Autobrennero, concessionaria della A22, che ha accantonato dal 1998 a questa parte una parte dei propri utili (34,4 milioni di euro l'anno), con destinazione esclusiva al finanziamento del nuovo asse del Brennero, mettendo assieme finora 550 milioni.

La situazione relativa al quadruplicamento della linea Verona-Fortezza, è più arretrata nella progettazione e nel reperimento dei fondi (4-5 miliardi). In particolare, è complicato l'ingresso al nodo di Verona, che nel progetto Rfi del 2003 prevedeva il quadruplicamento dei binari esistenti, soluzione che comportava un elevato impatto ambientale per i quartieri urbani attualmente attraversati dalla linea storica. La soluzione proposta nel 2012 dagli enti locali ipotizzava invece l'interramento dei binari, ipotesi che potrebbe tuttavia portare i costi del Lotto "attraversamento di Verona" a circa 1 miliardo di euro dai 300 originariamente preventivati.

Nel decreto sulle emergenze ambientali promulgato dal Governo in estate è stato compreso anche il finanziamento per 120 milioni di euro l'anno, dal 2015 al 2024, "per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale". Tali fondi saranno destinati, tra le altre opere, al quadruplicamento della linea di accesso Sud alla galleria di base Fortezza-Verona, con un contributo di 70 milioni per il Lotto "Circonvallazione di Trento".

Le stime proposte prevedono l'ultimazione dei lavori sull'intero tratto tra il Brennero e Verona entro il 2026.

b) Viabilità

Superstrada Pedemontana Veneta

L'opera, i cui lavori hanno preso il via nel febbraio 2011, prevede un percorso che unirà l'Autostrada A27 nei pressi di Spresiano (a Nord di Treviso) alla A4 in provincia di Vicenza nei pressi di Montecchio Maggiore.

La SPV avrà una lunghezza di circa 95 km e sarà costituita da due corsie per senso di marcia, oltre alla corsia d'emergenza.

La concessione per la realizzazione in project financing della superstrada è stata vinta dall'associazione temporanea di imprese Sis Scpa. Suoi azionisti sono la Sacyr Sa, impresa di costruzioni del gruppo spagnolo Sacyr Vallehermoso, al 60%. Il restante 40% del consorzio è formato dalle imprese italiane Inc General Contractor Spa e Sipal Spa, entrambe appartenenti al gruppo italiano Fininc Spa. La concessione avrà la durata di 39 anni a decorrere dall'apertura della Superstrada al traffico.

A metà del 2013 il Cipe non aveva ancora approvato il Piano economico e finanziario con i costi totali dell'opera così come delineati nel progetto esecutivo, che prevede una spesa di 2.130 milioni di euro, 330 milioni in più di quanto era stato inizialmente programmato da concessionario Sis nel progetto preliminare, aumento dovuto alle richieste di modifiche e migliorie avanzate dai comuni attraversati.

In agosto il decreto "sblocca cantieri" del Governo ha così assegnato 370 milioni all'opera da erogare in tre tranche, necessari a colmare la differenza tra i costi del progetto preliminare, pari a 1,8 miliardi, e quelli del progetto definitivo, aggiungendo in più la somma di 40 milioni, necessari per equilibrare le condizioni finanziarie dell'opera che nel tempo sono cambiate. In aggiunta a ciò, la Regione Veneto ha deciso di rivedere al ribasso la quota di esenzione del pagamento dei pedaggi agli abitanti dei 36 comuni attraversati.

Le tratte finora approvate sono due: la Villaverla-Breganze di 5,7 km e la Marostica-Rosa di 8,5 km, entrambe appartenenti al secondo lotto (i lotti sono tre). Mancano da approvare 12 tratte.

Secondo le stime della Regione Veneto, l'opera potrebbe essere ultimata entro il 2017.

Autostrada A31 Valdastico Nord/Valdastico Sud

Attualmente, il tratto Nord della A31 già realizzato inizia la sua corsa dalla A4 presso Vicenza e termina a Piovene Rocchette (Vi). Da qui, l'infrastruttura dovrebbe proseguire fino a Trento, tuttavia, non esiste ancora un percorso condiviso. In base al progetto preliminare, il tracciato prevede l'uscita della Valdastico Nord a Besenello (TN). Il

segmento necessario all'ultimazione della A31 è lungo 39,1 chilometri, il 72% del quale dovrebbe correre in galleria, l'11% in viadotto e il 15% all'aperto.

A marzo 2013 il Cipe ha approvato il completamento della Valdastico Nord per la sola parte ricadente in territorio veneto, vale a dire da Piovene Rocchette a Lastebasse in provincia di Vicenza. Il progetto presentato dal concessionario A4 Holding ha ottenuto a dicembre 2012 l'approvazione della Commissione per la valutazione ambientale del Ministero dell'ambiente. La stima dei costi prevede un investimento di circa 2 miliardi di euro.

E' invece in via di completamento il tratto Sud della A31, i cui lavori hanno preso il via nel 2005. Il percorso dell'opera inizia sull'autostrada A4, presso Vicenza e prosegue fino all'interconnessione con la Strada statale 434 Transpolesana a Badia Polesine, in Provincia di Rovigo, per un'estensione complessiva di 53,9 km. In prospettiva l'opera andrà ad immettersi sulla nuova Autostrada Nogara-Mare (vedi sotto). L'investimento a carico del concessionario A4 holding è stato di 1,2 miliardi di euro.

Autostrada Orte-Ravenna-Mestre E45-E55

L'opera è destinata ad attraversare trasversalmente l'Italia centrale e nordorientale, partendo da Orte (Viterbo) e proseguendo a Nord verso Perugia, Ravenna, fino a Mestre, lungo un percorso di 396 chilometri. Un ulteriore segmento è poi dedicato a connettere Orte a Civitavecchia. La sezione che interessa il Nord Est è la tratta Ravenna-Venezia (Nuova Romea-E55). Per il tratto della E55, attualmente servito dalla Strada Statale 309, oggi a due corsie ma non adeguabile per via dei numerosi condizionamenti al contorno presenti sul suo percorso, si prevede la realizzazione di un itinerario autostradale con due corsie per senso di marcia.

Il concessionario sarà individuato attraverso un bando internazionale. In base ad esso, il soggetto o il consorzio di imprese che vincerà la concessione si occuperà della progettazione, della realizzazione e della gestione dell'infrastruttura secondo le modalità del project financing. La concessione avrà la durata di 49 anni. Proponente dell'infrastruttura, insieme all'Anas, è il consorzio guidato dalla Gefip Holding, società nata a Torino nel 2003. Dell'associazione temporanea di imprese fanno inoltre parte: Società Banca Carige S.p.A., Efibanca S.p.A., Egis Projects S.A., Ili Autostrade S.p.A., MEC S.r.l., Scetaroute S.A., Technip Italy S.p.A., Transroute International S.A.

All'inizio di novembre 2013 il Cipe ha approvato il progetto preliminare della Orte-Mestre. Secondo quanto fatto sapere dal Governo, ci sarà anche un passaggio attraverso il giudizio della Corte dei conti.

Il costo previsto per l'investimento è di 9,844 miliardi di euro. L'ammontare si suddivide in 7,2 miliardi di euro, che si stima saranno necessari per coprire i costi di realizzazione, e in 2,644 di oneri finanziari. 144 milioni sono invece previsti per intervenire con misure ambientali compensative.

Dell'intero investimento, 1,8 miliardi dovrebbero venire da un contributo pubblico in forma indiretta, attraverso una "defiscalizzazione" di quanto dovuto all'Erario per Ires e Irap. La parte restante sarà a carico del soggetto cui sarà affidata la concessione, secondo le modalità del project financing.

Nuova autostrada Nogara-Mare

Il percorso dell'opera copre il tratto compreso tra il casello di Nogarole Rocca sulla A22 e Adria in provincia di Rovigo, per una lunghezza di 107 chilometri. Sono previste interconnessioni con l'Autostrada A31 Valdastico Sud e con l'Autostrada A13 Padova-Bologna. In prospettiva, il tracciato dell'opera dovrebbe terminare sull'Autostrada Orte-Mestre (quando questa verrà a sua volta realizzata), in corrispondenza di Adria (Rovigo).

A novembre 2013 la Regione Veneto ha aggiudicato la concessione per la realizzazione dell'opera in project financing al raggruppamento di imprese formato da Autostrada Brescia Padova (A4 Holding), Confederazione delle Autostrade Spa (soggetto promotore), Mantovani Spa, Serenissima Spa, Astaldi Concessioni Srl, Astaldi Spa, Itinera Spa, Technital Spa e Sina Spa. I termini della gara europea per l'assegnazione della concessione dell'opera si erano chiusi a dicembre 2012 con la sola offerta del proponente Confederazione delle Autostrade Spa.

Il costo dell'investimento dovrebbe essere di 1,877 miliardi di euro. E' previsto un contributo pubblico regionale di 50 milioni di euro. La Regione potrebbe richiedere al Governo di applicare le norme relative al recupero fiscale rispetto ai tributi Irap e Ires così da evitare il contributo in conto capitale.

c) Porti e aeroporti

Porto di Trieste

Il Piano Regolatore del porto di Trieste è stato adottato dal Comitato portuale nel 2009 e ancora non è stato definitivamente approvato. Esso prevede un consistente potenziamento delle attività portuali con il raddoppio del Molo VII (l'area attualmente adibita al trasbordo dei contenitori), la costruzione del Molo VIII, il prolungamento del molo della Stazione Marittima (per l'attracco delle navi da crociera) e la realizzazione di un terminal Ro-Ro nell'area di Muggia.

A fianco dei progetti inquadrati nel PR, che negli ultimi mesi del 2013 era oggetto della fase di valutazione da parte degli enti locali, il principale progetto in corso prevede la costruzione della Piattaforma logistica, una nuova struttura dedicata alla movimentazione delle merci in colli. L'opera comporta un investimento di 132 milioni di euro (relativamente al solo primo lotto) dei quali 30 a carico di investitori privati.

Alla fine di dicembre 2013 la cordata guidata da Samer e da Mantovani Spa ha vinto la gara per l'appalto e ha ottenuto una concessione della durata di 30 anni. Il progetto dei vincitori prevede un terminal multipurpose, attualmente inesistente a Trieste se si esclude l'Adriaterminal fortemente penalizzato dai collegamenti, con lo sviluppo di traffici di acciai, metalli non ferrosi e legnami. La banchina lunga 480 metri potrà permettere l'ormeggio contemporaneo di navi di diversi tipologie.

E' previsto infine un investimento nella logistica che comporta la trasformazione dell'area ferroviaria di Campo Marzio in terminal intermodale al servizio dei moli V, VI e VII, così da potenziare le strutture retroportuali. A tal fine, dovrebbero pervenire finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture per circa 45 milioni di euro.

Porto di Venezia

Il progetto di sviluppo principale intrapreso dal porto di Venezia prevede la realizzazione di una piattaforma off-shore con banchine su fondali più alti di quanto siano quelli che circondano le strutture site nella laguna di Venezia, così da intercettare anche le navi portacontainer di maggiori dimensioni. E' prevista la costruzione di una diga foranea di quattro km appoggiata sul fondale, un terminal container e un terminal petrolifero. Secondo le stime dell'Autorità portuale, l'opera dovrebbe richiedere un investimento di circa 2,5 miliardi di euro ripartiti tra investitori privati (60% dell'ammontare) e pubblici (40%), secondo le modalità del project financing. Il progetto ha ottenuto ad agosto del 2013 l'approvazione da parte della Commissione Via del Ministero dell'Ambiente.

Sono invece in corso i lavori per il nuovo terminal dell'area portuale di Fusina, che prevede la costruzione in project financing di due darsene con 4 banchine capaci di ospitare 4 traghetti per il trasporto di camion (Ro-Ro) ed anche di auto e passeggeri (Ro-Pax). Nell'area dovrebbero anche sorgere nuove strutture logistiche su una superficie di 36 ettari. L'investimento previsto è di circa 245 milioni di euro, l'80% dei quali a carico di privati.

Nel contesto dell'intervento per la risoluzione del problema del passaggio delle grandi navi da crociera nel Bacino San Marco, il Governo ha dato il via libera all'escavo del

nuovo canale della Contorta-Sant'angelo. Il canale avrà una lunghezza di circa 4 km e un costo stimato in 150 milioni di euro.

Aeroporto di Venezia

La società Save Spa, che già gestisce gli aeroporti di Venezia e di Treviso, ha manifestato progetti di sviluppo che potrebbero allargare considerevolmente le proprie dimensioni di player aeroportuale in Italia.

In agosto Save ha presentato un'offerta di acquisto di una quota di minoranza della società Catullo Spa, che gestisce gli aeroporti di Verona Villafranca e di Brescia Montichiari. Il piano prevede l'ingresso nel capitale di Catullo tramite un concambio di azioni in cui Save rileverebbe il 5% di Catullo Spa in cambio dello 0,9% della società veneziana, e per mezzo di un aumento di capitale di 25 milioni di euro, arrivando infine a controllare il 35% delle azioni del "Sistema del Garda". Nell'ottobre successivo hanno espresso parere favorevole alla proposta di partnership il Cda e l'assemblea degli azionisti di Catullo. Resta da definire se Catullo possa procedere a una trattativa privata oppure debba indire una gara pubblica per l'individuazione del partner industriale. Un'ulteriore opportunità di espansione per Save è il progetto di fusione con la società Aeroporto del Friuli Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari, attualmente controllata dalla Regione FVG. Nel settembre 2012, alla scadenza del bando allestito dalla Regione FVG, Save era stata l'unica società a presentare una manifestazione di interesse per la gestione dello scalo. In seguito, tuttavia, non è stata avviata una trattativa tra le parti e il progetto di fusione è entrato in una lunga fase di stallo. Da ricordare che a giugno del 2013 Save, tramite la controllata Belgian Airports SA, ha aumentato la propria quota del capitale dell'aeroporto di Charleroi passando dal 27,69%, che deteneva dal 2009, al 48,32%, operazione che ha comportato un investimento di 11 milioni di euro. Infine, i vertici della società veneziana hanno fatto sapere di essere interessati a partecipare alla gara europea che si terrà per la privatizzazione dell'aeroporto di Lubiana in Slovenia.

7.2 Criticità

Per la **Pedemontana Veneta** il nodo dell'aumento dei costi di realizzazione dal progetto preliminare a quello definitivo ha ritardato l'approvazione del Piano Economico e Finanziario dell'opera. In assenza del Pef il concessionario Sis non ha potuto ancora siglare l'accordo con le banche per il finanziamento dei cantieri.

Sull'**autostrada A31 Valdastico Nord/Valdastico Sud** l'approvazione dell'opera rimane incompleta a causa dell'opposizione alla realizzazione dell'opera da parte della Provincia Autonoma di Trento, che considera l'opera avente un impatto ambientale molto forte sul proprio territorio. Nel febbraio 2011, la Corte Costituzionale ha sancito che l'opera non potrà venire realizzata se non previa intesa con la Provincia autonoma stessa. Il via libera definitivo al completamento della A31 risulta peraltro centrale per il concessionario (della A4 Brescia-Padova e della A31) A4 Holding, in quanto rappresenta la condizione necessaria alla proroga della concessione ad A4 Holding fino al 2026, che altrimenti andrà in scadenza nel 2014 e sarà messa in gara.

Per l'**Autostrada Orte-Ravenna-Mestre E45-E55** l'ipotesi dell'innesto dell'autostrada sul Passante di Mestre in corrispondenza di Roncoduro (Venezia) ha suscitato contrarietà da parte di organizzazioni di abitanti dell'area e anche di enti locali, che temono l'impatto sul territorio dell'opera. La Via nazionale, a questo proposito, conferma l'ipotesi di innestare la futura Romea sul Passante di Mestre, in territorio di Roncoduro (Dolo). Ma, con formula compromissoria, non scarta la possibilità che il progetto possa contemplare anche una soluzione di aggancio alla Tangenziale di Mestre, come avviene oggi per la Statale Romea. Quest'ultima ipotesi, tuttavia, profila il rischio di un nuovo congestionamento della tangenziale, resa più funzionale e scorrevole dalla realizzazione del Passante di Mestre.

Per il Tunnel del Brennero e la linea AV/AC Verona-Fortezza la questione del conferimento del "fondo ferrovia" di 550 milioni di euro accantonato dal concessionario dell'autostrada A22 Autobrennero Spa appare legata alla scadenza della concessione per l'autostrada stessa fissata nell'aprile 2014. In attesa di una soluzione al problema del rinnovo o messa in gara della concessione, Autobrennero non ha ancora sbloccato il finanziamento consentendo di pareggiare il contributo già approvato da parte del Governo austriaco, così come da accordi tra Italia e Austria.

7.3 Attese per il 2014

- Presentazione del piano economico e finanziario e invio al CIPE del progetto della Pedemontana Veneta.
- Risoluzione del contenzioso tra A4 Holding e Provincia Autonoma di Trento per la realizzazione della Valdastico Nord e completamento dei lavori della Valdastico Sud.

- Realizzazione del progetto definitivo dell'autostrada Nogara-Mare.
- Pubblicazione del bando e assegnazione della concessione di progettazione, esecuzione e gestione dell'autostrada Orte-Ravenna-Mestre.
- Avvio dei lavori per la realizzazione della piattaforma logistica del porto di Trieste.
- Pronunciamento del Cipe in merito alla realizzazione della piattaforma off-shore del Porto di Venezia nonché pronunciamento della Commissione Via del Ministero dell'Ambiente in merito al nuovo Canale della Contorta destinato al passaggio delle navi da crociera in Bacino San Marco.
- Definizione della proposta di partnership avanzata da Save a Catullo per lo sviluppo degli aeroporti di Venezia e Verona.

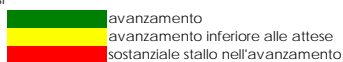
STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2012-2013

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITÀ			AVANZAMENTO si/no (*)	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie		
Grandi assi viari										
Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebem)					XX		[X]	[X]	SI	
Autostrada Asti-Cuneo					XX			XX	SI	
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento- adeguamento)					XX			XX	SI	
Pedemontana Lombarda					XX		XX	XX	SI	
Pedemontana Piemontese: A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme		X	X			X	X	X	NO	
Trafofo di sicurezza del Frejus					XX				SI	
Grandi assi ferroviari										
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX				[X]	[X]	XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (collegamento Seregno-Bergamo)		XX					XX	XX	NO	
Ferrovia alta capacità Milano-Verona		XX (tratta Brescia- Verona)			XX (tratta Treviglio-Brescia)		XX	XX	SI	
Ferrovia alta capacità Torino-Lione: nuova linea LNTN		X	X		XX (galleria geognostica della Maddalena)	[X]		X	SI	
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)			X		X			XX	SI	
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		XX	XX	SI	
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX		[X]	XX	SI	
Ferrovia Arcisate-Stabio			X		X		X			
Nodi viari metropolitani										
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza		XX				XX	[X]	[X]	SI	
Tangenziale est esterna di Milano					XX	[X]	[X]	[X]	SI	
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia	XX						XX	XX	NO	
Tangenziale est di Torino	XX						XX	XX	NO	
Corso Marche di Torino	XX					XX	XX	XX	NO	
Nodo autostradale di Genova: gronda di ponente		XX				XX	XX	XX	NO	
Viabilità a mare di Genova					XX				SI	
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest			XX			XX	XX	XX	NO	
Strada statale del Sempione: Variante Rho-Gallarate		XX					XX	XX	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento			XX (lotti Segrate- Pioltello e Lambrate- Segrate)	X	XX (svincoli di Lambrate e tratta Pioltello- Melzo)		[X]	XX	SI	
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento					XX				SI	
Strada provinciale Paullese: potenziamento			XX (tratta SP39-Spino d'Adda)		XX (Dovera- Spino d'Adda)			XX	SI	
Strada provinciale Villa di Monza: interrimento					XX (conclusi marzo 2013)				SI	
Nodi ferroviari metropolitani										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (sottratta variante di Galliate)			XX (sottratta Turbigo- Castano)			XX	SI	
Collegamento ferroviario Terminal 1-Terminal 2 Malpensa			XX					[X]	SI	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo- Parona)		XX (tratte Parona- Mortara e urbana milanese)			[X]	XX	NO	
Ferrovia Milano-Varese/Luino/Domodossola: potenziamento tratta Rho-Gallarate e raccordo Y per Malpensa			X	X		XX	XX	XX	NO	
Passante ferroviario di Torino-completamento					X (lavori di sistemazione in superficie)				SI	
Nodo ferroviario di Genova					XX		XX	X	SI	
Metropolitane										
Linea 1 metropolitana di Milano: prolungamento					XX			[X]	SI	
Linea 4 metropolitana di Milano					XX		XX	[X]	SI	
Linea 5 metropolitana di Milano					XX		XX	[X]	SI	
Linea 1 metropolitana di Torino			X	XX	XX		X		SI	
Linea 2 metropolitana di Torino	XX					XX	XX	XX	NO	
Porti										
Porto di Genova					XX	[X]	[X]		SI	
Porto di La Spezia				XX		[X]	[X]		SI	
Porto di Savona					XX			[X]	SI	
Piattaforme logistiche intermodali										
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso			XX				XX	XX	SI	
Interporto di Novara (CIM): potenziamento				X				X	SI	
Interporto di Torino (SITO spa): potenziamento	X							[X]	SI	

Aggiornamento al dicembre 2013

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2012, in rosso al dicembre 2013. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

(*) Il giudizio di riferisce all'avanzamento degli ultimi 12 mesi



9. RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

ASSOLOMBARDA

Settore Competitività Territoriale, Ambiente ed Energia

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e-mail: territorio@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577

www.confindustria.ge.it

e-mail: gconforti@confindustria.ge.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

www.ui.torino.it

e-mail: urbanistica.territorio@ui.torino.it

FONDAZIONE NORD EST

Via Torino, 151/C - 30172 Mestre

Tel. 041.5322185 - Fax 041.2597134

www.fondazione Nordest.net

e-mail: info@fondazione Nordest.net