



ASSOLOMBARDA – UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO – CONFINDUSTRIA GENOVA

OTI nord
ovest
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

RAPPORTO 2014

Gennaio 2015

INDICE

1	Presentazione	pag. 4
2	Executive summary	pag. 6
3	Lo scenario generale	pag. 7
4	Il quadro del Nordovest	pag. 11
5	I sistemi infrastrutturali del Nordovest	pag. 13
5.1	Corridoio "Mediterraneo"	pag. 13
5.1.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 13
5.1.2	Criticità	pag. 20
5.1.3	Attese per il 2015	pag. 21
5.2	Corridoio "Reno-Alpi"	pag. 22
5.2.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 22
5.2.2	Criticità	pag. 25
5.2.3	Attese per il 2015	pag. 25
5.3	Sistema dei valichi alpini	pag. 26
5.3.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 26
5.3.2	Criticità	pag. 28
5.3.3	Attese per il 2015	pag. 28
5.4	Sistema portuale ligure	pag. 29
5.4.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 29
5.4.2	Criticità	pag. 33
5.4.3	Attese per il 2015	pag. 34
5.5	Sistema aeroportuale	pag. 35
5.5.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 35
5.5.2	Criticità	pag. 41
5.5.3	Attese per il 2015	pag. 41
5.6	Sistema Pedemontano	pag. 43
5.6.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 43
5.6.2	Criticità	pag. 45
5.6.3	Attese per il 2015	pag. 45
5.7	Nodo metropolitano di Milano	pag. 46
5.7.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 46
5.7.2	Criticità	pag. 51
5.7.3	Attese per il 2015	pag. 52

5.8	Nodo metropolitano di Torino	pag. 54
5.8.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 54
5.8.2	Criticità	pag. 57
5.8.3	Attese per il 2015	pag. 58
5.9	Nodo metropolitano di Genova	pag. 59
5.9.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 59
5.9.2	Criticità	pag. 63
5.9.3	Attese per il 2015	pag. 63
5.10	Sistema degli interporti merci	pag. 64
5.10.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 64
5.10.2	Criticità	pag. 65
5.10.3	Attese per il 2015	pag. 67
5.11	Accessibilità a Expo 2015	pag. 69
5.11.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 69
5.11.2	Criticità	pag. 72
5.11.3	Attese per il 2015	pag. 72
6	Altre infrastrutture strategiche	pag. 74
7	Il quadro del Nordest	pag. 75
7.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 75
7.2	Criticità	pag. 82
7.3	Attese per il 2015	pag. 83
	Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2013-2014	pag. 85
	Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 86

1. PRESENTAZIONE

Puntualmente Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino presentano, in occasione della Mobility Conference Exhibition, il rapporto dell'Osservatorio Territoriale delle Infrastrutture del Nord Ovest.

La novità a partire da quest'anno è l'arricchimento del Rapporto con le informazioni inerenti il monitoraggio e l'analisi dei progetti ricadenti in tre nuovi sistemi infrastrutturali: il sistema dei valichi, quello degli aeroporti e quello dei centri intermodali presenti nei territori delle tre regioni.

Questi sistemi vanno ad integrare quelli già oggetto di monitoraggio: il Corridoio Mediterraneo, il Corridoio Reno-Alpi, il sistema portuale ligure, il sistema pedemontano, i nodi metropolitani di Milano, Torino e Genova, il sistema di accessibilità a Expo 2015.

Tutte le infrastrutture monitorate sono inquadrare nell'assetto complessivo dei territori del Nord Ovest e nelle relazioni di complementarità che le legano allo scenario nazionale ed europeo.

Al fine di rendere sempre più accessibile e facilmente consultabile l'attività dell'Osservatorio, è stata inoltre realizzata una totale revisione del sito web www.otinordovest.it nel quale vengono pubblicati, oltre al Rapporto, i Dossier sui sistemi infrastrutturali, le schede aggiornate di monitoraggio di ciascuna opera, le periodiche newsletter e la rassegna stampa delle principali novità che riguardano le infrastrutture e le politiche adottate per il loro sviluppo.

Prosegue pertanto l'impegno delle tre associazioni industriali a diffondere una nuova cultura delle infrastrutture che superi i tentativi di rivendicazioni localistiche contribuendo a creare i presupposti per rendere il Nord Ovest una piattaforma logistica efficiente e di primaria importanza nel contesto europeo, in grado di soddisfare adeguatamente la domanda di mobilità delle persone e delle merci, requisito fondamentale per lo sviluppo territoriale.

Si segnala infine che, grazie a un protocollo di intesa recentemente sottoscritto fra le associazioni industriali del Nord Ovest e la Fondazione Nord Est, viene rafforzata la reciproca collaborazione per lo sviluppo del modello di analisi e reporting di ciascun osservatorio Infrastrutturale, per la redazione di rapporti annuali sullo stato di avanzamento delle opere e di approfondimenti su specifiche tematiche inerenti le infrastrutture, la mobilità e i trasporti.

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2014, da: Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Antonino Scordo ed Elisa Merlo per Unione Industriale di Torino; 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

Nel 2014 solo quattro sedute del CIPE hanno riguardato progetti infrastrutturali tra cui, rispetto a quelli di interesse per il Nordovest, si segnalano la Pedemontana Lombarda, la linea metropolitana 4 di Milano, la ferrovia Arcisate-Stabio. Data l'importanza che assume il CIPE nella programmazione e realizzazione delle infrastrutture, si sottolinea la necessità di individuare meccanismi più flessibili e accelerati per sbloccare opere che necessitano di decisioni tempestive e che sono difficilmente compatibili con quelli attualmente in vigore. Non è un caso che anche il Rapporto 2014 sui tempi di attuazione delle opere pubbliche realizzato dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello Sviluppo Economico sottolinei come il tempo di attraversamento, cioè il lasso di tempo necessario per transitare da una fase procedurale alla successiva, rappresenti in media il 42% dei tempi di attuazione di un'opera pubblica e il valore sale al 61% se si considerano unicamente le fasi della progettazione (preliminare, definitiva, esecutiva) e l'affidamento lavori.

Si confermano anche in questa sede le criticità connesse al complesso apparato amministrativo del nostro Paese, che non facilitano il processo progettuale e realizzativo delle opere. Da un lato è condivisibile assegnare in via prioritaria le poche risorse disponibili ai progetti immediatamente cantierabili, dall'altro lato è però necessaria una visione strategica complessiva per lo sviluppo infrastrutturale e, all'interno di questa, la capacità di compiere scelte di priorità e di utilità: accade ancora di assistere alla realizzazione di opere che, in assenza di connessioni di "ultimo miglio" e nonostante le ingenti risorse impegnate, vedono vanificati i benefici per il territorio. Per il Nordovest questo vale soprattutto per gli interventi ricompresi nei corridoi europei delle reti TEN-T e nei nodi metropolitani.

La crisi economica continua inoltre a condizionare l'avanzamento dei cantieri rispetto ai cronoprogrammi originari a causa delle evidenti difficoltà finanziarie delle imprese operanti in regime di subappalto e delle criticità di accesso al credito. D'altra parte, i provvedimenti finora adottati per sollecitare il ricorso ai capitali privati non hanno conseguito risultati apprezzabili ed è pertanto evidente l'urgenza di ricorrere a misure incentivanti più significative.

Infine, anche la creazione dell'Authority dei Trasporti ha finora disatteso le aspettative per aumentare la concorrenza nel settore della mobilità al fine di aumentare la quantità e la qualità dei servizi e degli investimenti.

3. LO SCENARIO GENERALE

A livello europeo il 2014 è stato caratterizzato dalle elezioni di maggio che hanno portato al rinnovo dei membri del Parlamento e della Commissione. In particolare, il programma del nuovo Presidente della Commissione Europea Jean Claude Juncker, ribadito al Parlamento Europeo nel suo discorso di insediamento lo scorso 22 ottobre, è basato su un **piano di investimenti di 300 miliardi** con l'obiettivo di rafforzare l'economia e rilanciare la crescita principalmente attraverso la realizzazione di progetti infrastrutturali.

Il piano sarà alimentato dal Fondo europeo per gli investimenti strategici (Efsi), appositamente costituito, e che sarà finanziato da 16 miliardi provenienti dal bilancio della Commissione (principalmente attraverso una rimodulazione di risorse già stanziato) e da altri 5 dai fondi della Banca europea degli investimenti (BEI). Secondo i calcoli di Bruxelles ogni euro del Fondo genererà altri 15 euro di investimenti pubblici nazionali o privati, fino ad arrivare all'obiettivo di 300 miliardi complessivi. Si tratta quindi di un **programma ambizioso sulla cui reale capacità di realizzazione permangono diversi dubbi**. Importante elemento di novità dovrebbe essere una **maggiore flessibilità, tuttavia ancora da declinare nei contenuti operativi, nel rispetto del vincolo del 3% sul rapporto deficit/PIL degli investimenti messi in campo dai singoli Stati** per realizzare le infrastrutture che saranno inserite nel piano.

Nel solco del nuovo programma europeo di investimenti, il Consiglio dei ministri finanziari dell'Unione Europea riunitosi lo scorso 12 ottobre ha dato l'indicazione formale di raccogliere dagli Stati membri progetti d'investimento, attivabili nel triennio 2015-2017, in cinque aree: innovazione, energia, trasporti, infrastrutture sociali e tutela delle risorse naturali.

In linea con le tempistiche dettate dalla Commissione Europea, cioè di presentare il piano entro la fine del 2014, l'Italia a novembre ha inviato a Bruxelles un pacchetto di progetti per una richiesta di finanziamento pari a 87 miliardi di euro, di cui 40 miliardi è il valore di quelli potenzialmente finanziabili fin da subito.

Oltre alle principali opere infrastrutturali materiali e immateriali come la Torino-Lione, il tunnel ferroviario del Brennero, la linea AV/AC Brescia-Padova, il piano per la banda ultra larga e importanti assi stradali e autostradali, il pacchetto italiano contiene programmi di investimento per la prevenzione del rischio idrogeologico, per il finanziamento delle PMI, per l'interconnessione e l'efficientamento energetico, per il piano scuole.

Abbiamo visto il ruolo centrale che la BEI dovrebbe assumere nel nuovo piano europeo di investimenti, tuttavia occorre ricordare come la banca europea svolga ormai da anni un ruolo fondamentale per lo sviluppo di progetti infrastrutturali. Nel solo 2014 la BEI ha erogato risorse, mediante la concessione di linee di credito a tassi particolarmente vantaggiosi (che per il nostro Paese sono stati pari a circa 10 miliardi), per diverse opere infrastrutturali tra cui la Brebemi e la Tangenziale Est Esterna di Milano (700 milioni per ciascuna opera), i porti di Genova e Savona (50 milioni per ciascuno), il tunnel stradale del Frejus (120 milioni). Inoltre, nuove risorse sono previste in arrivo nei prossimi mesi, tra cui quelli per Malpensa (140 milioni) e per il contratto di servizio di RFI (950 milioni).

A livello nazionale il principale provvedimento del Governo in materia di infrastrutture è stato il decreto Legge **Sblocca Italia**, approvato il 29 agosto e convertito in legge l'11 novembre. Rispetto all'intero articolato normativo, per quanto concerne le disposizioni sulle infrastrutture, diversi sono stati gli ambiti di intervento, pur se con **diversi gradi di incisività**. Sul fronte delle risorse il fondo infrastrutture viene alimentato con 3,9 miliardi derivanti dalla revoca di finanziamenti di altri interventi e dal fondo di sviluppo e coesione. Tuttavia solo il 12% del totale (455 milioni) è spendibile nel triennio 2014-2016, mentre il restante 88% sarà spendibile solo dal 2017 al 2020. Inoltre viene confermato l'orientamento del Governo di individuare le **priorità e i tempi di avvio dei cantieri pena la revoca dei finanziamenti**. Per quanto concerne le opere prioritarie per il Nord sono finanziati:

- per **25 milioni** il completamento della copertura del passante ferroviario di Torino e per **30 milioni** l'autostrada Venezia-Trieste purché cantierabili al 31 dicembre 2014;
- per **90 milioni** un lotto costruttivo della linea AV/AC Verona-Padova, per **15 milioni** il completamento dell'asse viario Lecco-Bergamo, per **29 milioni** la messa in sicurezza della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, per **72 milioni** il completamento dell'autostrada Torino-Milano e per **200 milioni** il Terzo Valico dei Giovi sulla linea ferroviaria Milano-Genova purché appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015;
- per **270 milioni** il tunnel ferroviario del Brennero, per **100 milioni** la metropolitana di Torino, per **80 milioni** la Pedemontana Piemontese e per **210 milioni** la strada statale Regina lungo la sponda occidentale del lago di Como purché appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015.

Inoltre, per dare continuità ai cantieri in corso, vengono confermati **55 milioni** di euro assegnati nel 2013 per il secondo lotto della strada Rho-Monza di accessibilità all'Expo.

Tuttavia, occorre sottolineare che con la conversione in Legge dello Sblocca Italia è stata rinviata all'emanazione di un apposito decreto interministeriale l'approvazione del Contratto di Programma 2012-2016 sottoscritto in agosto da Rete Ferroviaria Italiana e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che prevede la copertura finanziaria di 768 milioni per realizzare un primo lotto costruttivo della tratta AV/AC Brescia-Verona.

In linea generale, inoltre, si sottolinea la **mancata attuazione di un iter approvativo accelerato per il Contratto di Programma di RFI** che, nonostante l'introduzione di termini ordinatori, continuerà a compiere tutti i passaggi presso le commissioni parlamentari prima di poter essere approvato con decreto dei Ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture. Sul fronte autostradale, la nuova norma per cui è possibile modificare la **durata delle concessioni autostradali** esistenti al fine di consentire la bancabilità degli investimenti previsti nei piani e limitare il meccanismo degli aumenti tariffari è **depotenziata dall'introduzione di una serie di vincoli e pareri** da parte degli organi competenti dell'Unione Europea, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, del CIPE e delle Commissioni parlamentari competenti. Sul fronte dell'attrazione dei capitali privati, si segnala positivamente l'estensione del credito d'imposta IRES e IRAP a tutte le opere pubbliche, e non più solo a quelle della legge obiettivo, e per un importo sopra i 50 milioni e non più solo a quelle di importo sopra i 200 milioni. È apprezzabile anche il tentativo di **rilanciare lo strumento dei project bond** per il finanziamento delle infrastrutture grazie all'equiparazione della tassazione dei tassi di interesse a quelli dei titoli di Stato (12,5% contro il 26% dei bond ordinari), alla possibilità di rifinanziare il debito e di garantire il rimborso anche alla fase di gestione dell'opera e non solo per la fase di costruzione. Altri interventi che vanno nella direzione di sbloccare la realizzazione delle infrastrutture sono quelli che limitano l'**overdesign** attraverso il divieto di imporre standard tecnici di sicurezza più stringenti di quelli definiti dalle normative europee, semplificano e accelerano i pareri in sede di **Conferenza dei Servizi**, che introducono il **piano strategico dei porti e della logistica** da adottare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri al fine di promuovere l'intermodalità merci, che consentono maggiori certezze sulla determinazione delle **tariffe aeroportuali** al fine di garantire maggiore tempestività degli investimenti negli aeroporti (anche se per essere più efficace tale norma avrebbe potuto essere accompagnata da una accelerazione delle procedure di VIA).

Sempre in tema di aeroporti, il 30 settembre il Governo ha finalmente adottato il **piano nazionale degli aeroporti**, inviato alle Regioni in vista dell'intesa in conferenza Stato-Regioni. Nel documento si individua un'architettura complessiva di 37 scali di cui 11

terminal di rilevanza strategica: Milano Malpensa, Venezia, Bologna, Pisa/Firenze, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo, Cagliari. Di questi Malpensa, Fiumicino e Venezia sono i gate intercontinentali. Ci sono poi gli altri scali di interesse nazionale, che per non essere declassati a scali regionali devono dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario anche tendenziale e adeguati indici di solvibilità patrimoniale. Questi aeroporti sono: Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo, Verona, Treviso, Trieste, Rimini, Parma, Ancona, Ciampino, Perugia, Pescara, Salerno, Brindisi, Taranto, Reggio Calabria, Crotona, Comiso, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Olbia e Alghero. È indubbio che ci si aspettava **maggior obiettività nella selezione degli aeroporti strategici e di interesse nazionale; anche i traguardi da raggiungere per non essere declassati a scali regionali sembrano piuttosto vaghi**. Inoltre si rileva un **problema di scarsa incisività del piano rispetto alle scelte commerciali delle compagnie aeree e ad atti governativi** che, di fatto, sembrano penalizzare alcuni aeroporti del Nord quali Malpensa (per cui è opportuno un serio monitoraggio dei suoi effetti rispetto al decreto Linate), Torino e Genova.

4. IL QUADRO DEL NORDOVEST

Nel corso del 2014 è stata **inaugurata** la Brebemi (autostrada Milano-Brescia), anche se permangono criticità rispetto ai collegamenti con il sistema autostradale esistente, completato il potenziamento della strada Rivoltana e di una prima tratta della strada Cassanese di adduzione della nuova autostrada a Milano. Sono state inoltre **attivate** le tratte Solignano-Osteriazza della linea ferroviaria Pontremolese e Castano Primo-Turbigo della linea ferroviaria Novara-Malpensa, e abbattuto l'ultimo diaframma della galleria di sicurezza del traforo autostradale del Frejus.

Proseguono i lavori secondo le attese del Rapporto 2013 sulla tratta AV/AC Treviglio-Brescia, sul Terzo Valico e sulla Torino-Lione (galleria geognostica della Maddalena); sono in corso i cantieri sulla tangenziale est esterna di Milano, sono ripresi i lavori di completamento del prolungamento a sud della linea 1 della metropolitana torinese e avviati i cantieri per il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa e per il completamento della tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza).

Presentano invece **ritardi i lavori** sulle autostrade Torino-Milano e Asti-Cuneo, sulla Pedemontana Lombarda, su alcune opere del nodo stradale e autostradale milanese (Paullese) e genovese (gronda di Ponente, nodo di San Benigno), sulle linee ferroviarie di raddoppio del Ponente Ligure e del nodo di Genova, nonché sull'avanzamento delle linee di metropolitana già avviate a Milano e Torino. Le medesime criticità si sono riscontrate nella realizzazione delle opere infrastrutturali del sistema portuale ligure.

Bloccati i cantieri sulla ferrovia Arcisate-Stabio.

Rispetto alle **progettazioni** sono state **concluse** quelle per la ferrovia Torino-Ceres, per la galleria geognostica di Saint Martin la Porte relativa al tracciato del tunnel ferroviario Torino-Lione, per la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano. Prosegue nel **rispetto delle tempistiche** quella della tratta AV/AC Brescia-Verona e sono stati conferiti gli incarichi per la linea 2 della metropolitana di Torino, per il tunnel viario di collegamento fra le autostrade Torino-Piacenza e Torino-Milano e per il lotto Masserano-Ghemme della Pedemontana Piemontese. Si registra invece uno **slittamento** nell'approvazione dei

progetti per la tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione e per la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova.

Hanno assunto ormai le caratteristiche di un preoccupante **arresto** i numerosi progetti ferroviari già segnalati nel precedente rapporto: le connessioni al tunnel del Gottardo (per cui si sta procedendo con adeguamenti e ammodernamenti tecnologici e delle sagome), il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate, la ferrovia Milano-Mortara. Analogamente nessun progresso si evidenzia per la Variante alla strada statale del Sempione, per la quarta corsia della Tangenziale di Torino, per l'asse di Corso Marche di Torino e per le strade Vanzaghello-Samarate e Variante del Sempione di accessibilità a Malpensa.

5. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST ¹

5.1 Corridoio "Mediterraneo"

5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Corridoio ferroviario

Torino-Lione

Il 2014 è da ritenersi un anno di transizione. Sono stati rispettati gran parte degli obiettivi prefissati anche se non è ancora avvenuta l'approvazione da parte del CIPE, prevista prossimamente e di conseguenza la pubblicazione in gazzetta ufficiale del progetto definitivo comprensivo del Progetto della Stazione Internazionale di Susa presentato a inizio 2013 a Roma al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Tra gli obiettivi raggiunti la ratifica dell'accordo di Roma del 30 gennaio 2012, la cui autorizzazione per l'approvazione era stata adottata dal Parlamento francese nel novembre del 2013 ed è finalmente stata approvata il 9 aprile 2014 dal Senato Italiano in via definitiva (con 173 voti favorevoli, 50 contrari e 4 astenuti, testo che chiarisce le modalità di ripartizione degli oneri di realizzazione dell'opera fra i due Paesi, indica nella fasizzazione progettuale dell'opera la modalità attuativa della tratta internazionale e dà avvio alle trasformazioni societarie di LTF). L'Accordo è divenuto pienamente operativo con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale Italiana del 7 maggio 2014.

Il 14 maggio la società LTF Lyon Turin Ferroviaire ha firmato il contratto per la realizzazione dei lavori di ricognizione sul tracciato del tunnel di base a partire dalla "discenderia" di Saint-Martin-la-Porte, in Savoia, che si compongono principalmente di una galleria geognostica di circa 9 km nell'asse e del diametro della futura galleria sud del tunnel transfrontaliero. L'appalto è stato assegnato al raggruppamento Spie Batignolles TPCI (capofila), Sotrabas, Eiffage TP, Ghella SpA, CMC di Ravenna e Cogeis SpA, nell'ambito del bando europeo pubblicato da LTF a fine 2012. Il lavoro per la definizione della governance e degli statuti del futuro promotore pubblico franco italiano che si avvierà entro i primi mesi del 2015.

¹ Lo stato di avanzamento dei progetti monitorati, con l'inquadramento territoriale e la cartografia di riferimento, è contenuto nei dossier infrastrutturali disponibili nell'apposita sezione del sito www.otinordovest.it.

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; il finanziamento, pari a 143 milioni di Euro, è totalmente coperto.

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, si stanno valutando nuove forme di finanziamento ad addendum" comprese le candidature ai progetti europei.

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

- la Sezione Transfrontaliera della nuova linea Torino-Lione comprende il Tunnel di Base di 57 km (45 km in Francia e 12 km in Italia) e i nodi degli imbocchi a Susa e a Saint Jean de Maurienne con le relative stazioni ferroviarie. L'intervento prevede un costo di investimento complessivo tra Italia e Francia (ed Europa) pari a 8,3 Miliardi (euro gennaio 2012);
- la Commissione Europea ha indicato al 40% il contributo comunitario: da settembre è in corso la procedura di richiesta del relativo finanziamento (risposta a "l'appel à projet") che si chiuderà a febbraio 2015;
- la restante parte dell'importo (60% del totale) è a carico dei due Stati ed è ripartito tra Francia e Italia rispettivamente al 25% (42,1 % del 60%) e al 35% (57,9% del 60%) secondo l'Accordo Intergovernativo 2012;
- la quota di costo a carico dell'Italia è di circa 2,9 Miliardi (euro 2012). Questo è l'importo sempre dichiarato (al netto di trascurabili variazioni per affinamenti progettuali) ed è stato assunto come base per la determinazione degli stanziamenti pluriennali della Legge di Stabilità 2013 n.228 del 24/12/ 2012, art 1 comma 208, al netto di tagli per altre disposizioni normative e successivo reintegro.

Milano-Verona

Il tracciato della linea ferroviaria ad Alta Capacità 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. Si tratta di un progetto della lunghezza di 112 km. In questa prima fase funzionale si sta provvedendo alla realizzazione della tratta Treviglio-Brescia della lunghezza di 58 km (inclusa l'interconnessione di Brescia Ovest, nonché l'intervento

inerente la penetrazione urbana della suddetta interconnessione AV/AC nel nodo di Brescia). In considerazione della Legge di Stabilità 2014 (L.147 del 27.12.2013), che annovera la tratta Brescia-Verona tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, è stato ripreso l'iter progettuale ed autorizzativo anche della tratta Brescia-Verona.

Relativamente alla tratta Treviglio-Brescia, dal costo di 2.050 milioni di euro già finanziati, sono state completate le attività propedeutiche e attualmente sono in corso i lavori di realizzazione delle opere civili e in avvio le attività relative all'armamento ferroviario. L'apertura al traffico della tratta è prevista nel 2016.

Per quanto riguarda la tratta Brescia-Verona, nel settembre 2014 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo per l'avvio del confronto con gli Enti coinvolti dalla Conferenza dei Servizi finalizzata alla localizzazione dell'opera e che si è svolta il 6 novembre 2014. Il Contratto di Programma 2012-2016, sottoscritto da RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'agosto 2014, ha aggiornato in 3.954 milioni di euro il costo della tratta e ha previsto la copertura finanziaria di un primo lotto costruttivo per 768 milioni di euro.

Verona-Padova

Nel luglio 2014 è stato firmato un protocollo d'intesa tra il Governo, Rfi, Regione Veneto e istituzioni locali di Vicenza con cui si accetta la proposta promossa da Camera di Commercio, Confindustria e altre istituzioni beriche per realizzare una nuova stazione da dedicare appositamente all'Alta velocità, da collocare fuori dal centro, nell'area della Fiera. A fine dicembre è arrivata la firma dell'accordo fra il consorzio di costruttori Iricav 2 (general contractor per la tratta Verona-Padova, di cui è capofila Salini-Impregilo) e Rfi per la consegna del progetto definitivo dell'Alta velocità sui cinquanta chilometri della tratta tra Verona e Vicenza. Il progetto dovrebbe venire consegnato entro il 15 maggio 2015, mentre i cantieri potrebbero già aprire entro il 31 dicembre. Secondo quanto fatto sapere dal Ministero delle Infrastrutture, per l'Alta velocità Brescia-Padova sono stati finanziati dallo Stato, attraverso i provvedimenti contenuti nel Decreto "Sblocca Italia" e nella successiva Legge di Stabilità, 4 miliardi e 227 milioni di euro su un costo complessivo dell'opera di 9 miliardi e 354 milioni. In questo contesto rientrano anche dei crediti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (Bei). Grazie a tale finanziamento, dovrebbe essere possibile avviare entro la metà del 2015 i lotti costruttivi sulle tratte che già dispongono di un progetto definitivo.

Il costo complessivo della tratta Verona-Padova dovrebbe essere di circa 5.400 milioni. Per il completamento della tratta sono necessari 87 mesi di lavori a partire dall'apertura

dei cantieri. A Ovest di Verona dovrà essere spostata la linea attuale per fare posto a quella Tav, da interconnettere con l'interporto veronese Quadrante Europa. La stazione di Porta Nuova, a Verona, andrà invece configurata specializzando i binari per la Tav.

In modo analogo a quanto visto per Vicenza, nel settembre 2014 anche a Padova le amministrazioni locali e la rappresentanza hanno proposto una nuova stazione da destinare al passaggio dell'Alta Velocità, da realizzare nel quartiere di San Lazzaro, nella zona Est della città. In dicembre la proposta è divenuta un protocollo d'intesa tra Confindustria Padova, Camera di Commercio, Regione Veneto e Comune, finalizzato a uno studio di pre-fattibilità dei collegamenti ferroviari e viari relativi. Il piano rappresenterebbe il superamento del precedente progetto, risalente al 2003, che prevedeva il potenziamento della stazione attuale, con l'interramento della linea di Alta velocità.

Venezia-Trieste

Per la sezione ferroviaria compresa tra Venezia e Trieste non esiste ancora un progetto preliminare. L'ipotesi più recente, su cui Rfi ha prodotto una proposta di tracciato, promossa in particolare dalla Regione Veneto e denominata "tracciato Balneare", in quanto era destinata ad avere una fermata destinata alle località turistiche sulla costa veneta, è stata bocciata dai comuni interessati soprattutto per il forte impatto ambientale e presentava costi stimati in 7,4 miliardi di euro. Attualmente è allo studio l'ipotesi di procedere con interventi di portata e costi limitati sulla rete storica per renderne la percorrenza più rapida ed efficiente fino al raggiungimento dei livelli di saturazione, dopo di che saranno ipotizzabili interventi per il raddoppiamento della stessa.

Nel quadro degli interventi destinati a potenziare le linee in uscita dal nodo di Mestre, è stata siglata ad agosto 2014 un'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e Rfi per la realizzazione di una stazione dell'Alta velocità in corrispondenza dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, similmente a quanto concepito anche per gli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa.

Trieste-Divaccia-Lubiana

Anche oltre Trieste, la situazione appare ancora lontana da trovare una definizione. La sezione ferroviaria pianificata tra Trieste (Aurisina) e Divaccia, in Slovenia, primo tratto in uscita dall'Italia, attraversa un'area morfologicamente difficile. I possibili tracciati vanno da una linea parzialmente in galleria a una in superficie, basata su semplici rettificazioni della rete. Non si tratterebbe quindi di Alta velocità, ma di un aumento della capacità da

ottenere diminuendo la pendenza della linea così da poter allungare i treni in percorrenza. Divaccia è peraltro uno snodo logistico importante in Slovenia, destinato a connettersi anche al porto di Capodistria, attualmente il più attivo del Nord Adriatico. La linea Capodistria-Divaccia è tuttavia ancora in attesa degli investimenti necessari allo sviluppo del doppio binario.

b) Corridoio autostradale

Traforo di sicurezza del Frejus

Dopo 35 anni, (dalla 1 ° galleria, 12 maggio 1979) si completa lo scavo della seconda galleria del tunnel autostradale, che collega l'Italia alla Francia attraverso le valli di Susa e Maurienne, e corre parallela a quella già in esercizio - e ad essa unita da una serie di rami di collegamento in cui sono situati gli impianti e i rifugi di emergenza. L'opera è stata fortemente voluta dai Governi Italiano e Francese perché gli incidenti avvenuti negli anni passati in altri trafori in Italia ed in Europa hanno fatto passare il concetto che una più efficace prevenzione degli incidenti all'interno delle gallerie si può ottenere sia mediante l'impiego di una tecnologia sempre più sofisticata dell'impiantistica, sia evitando ai conducenti il rischio di effettuare manovre errate e potenzialmente pericolose.

È per questo motivo che, partito inizialmente per una galleria di sicurezza con diametro utile di mt 5 per il solo transito dei mezzi di soccorso e manutenzione, il progetto si è via via evoluto e l'11 ottobre 2012, la Commissione Intergovernativa ha reso un parere favorevole al progetto di messa in circolazione della galleria di sicurezza. In esito al termine dei lavori, quindi, il traforo del Frejus diverrà un'opera a due canne monodirezionali ad una corsia di marcia per ogni senso. La CIG ritiene che questo progetto non ha altre finalità se non il miglioramento della sicurezza nel tunnel. La separazione dei flussi di marcia, inoltre, consentirà una migliore gestione della ventilazione (il fumo andrebbe nel senso di marcia), sia nell'esercizio normale che in caso di incendio: la ventilazione viene mantenuta, incrementandola o meno, nel senso di marcia in modo che i mezzi a valle dell'incendio continuano la loro marcia senza problemi, quelli a monte dell'incendio sono in una zona di sicurezza protetti dalla ventilazione che impedisce al fumo di venire verso di loro. Con l'abbattimento dell'ultimo diaframma si completa lo scavo della galleria e da lunedì prossimo la TBM "Anne" (la talpa) sbucherà sul piazzale italiano e qui, nei successivi 3 mesi, sarà smontata. Nei successivi due anni verranno realizzati i rifugi, i by-pass carrabili le stazioni tecniche. Con la realizzazione dei fabbricati di esercizio sui piazzali d'imbocco e gli impianti di ventilazione, illuminazione, antincendio, raffrescamento, gestione, si completeranno entro l'aprile 2019 tutte le opere e la galleria verrà aperta al traffico.

La seconda canna è lunga 12.878 metri, di cui 6.380 sul territorio italiano, ha un diametro interno di 8 metri ed è dotata di 34 rifugi e 10 stazioni tecniche di cui, rispettivamente 16 e 5 di competenza italiana, e di 9 bypass di cui 5 per la parte italiana che verranno realizzati nei prossimi due anni. La galleria sarà aperta al traffico, secondo le previsioni, nel 2019, ultimati la realizzazione dei fabbricati di esercizio sui piazzali d'imbocco e gli impianti di ventilazione, illuminazione antincendio e raffrescamento.

Il costo complessivo dell'opera è di 407 milioni di euro, ripartiti tra Italia e Francia.

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; 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).

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 riguarda 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 è entrata in esercizio il 23 luglio 2014.

Venezia-Trieste

I lavori per la realizzazione della Terza corsia di marcia sull'autostrada Trieste-Venezia, suddivisi in 4 lotti esecutivi, sono stati completati sul primo di questi tra Quarto D'Altino (Venezia), in uscita dal Passante di Mestre, e San Donà di Piave (Venezia). La sezione aperta al traffico ha una lunghezza di 18,5 km. La prossima sezione destinata ad essere messa in cantiere (nel 2017) è quella compresa tra Portogruaro (Venezia) e Palmanova (Udine), già affidata dal 2010 al raggruppamento di imprese formato dalle imprese Pizzarotti e Rizzani De Eccher. Nel dicembre 2014 il Cda di Autovie Venete, società concessionario della A4 Trieste-Venezia, ha approvato il nuovo piano finanziario. In esso sono inquadrati un totale di 1.428 milioni di investimenti, di cui 558 sono stati già spesi per la realizzazione del primo lotto della Terza corsia, il nuovo casello di Meolo e la A34 Villesse-Gorizia (sezione che collega la A4 al confine con la Slovenia, ultimato alla fine del 2013). All'interno del documento sono state individuate delle opere prioritarie da completare entro il 2022, principalmente le porzioni della Terza corsia comprese tra Portogruaro e Palmanova (mentre le rimanenti, fino al completamento dell'opera, sono state rinviate al 2031), con una copertura finanziaria necessaria di circa 740 milioni di euro, di cui 440 garantiti da risorse proprie della società e risorse statali, mentre i rimanenti 300 dovranno essere ottenuti attraverso un piano di finanziamento da siglare con le banche. Per quanto riguarda i lotti ancora da avviare, nel piano finanziario si prevede uno "spacchettamento" in tre mini-lotti del secondo (San Donà-fiume Tagliamento), con l'aggancio dell'ultimo, in comune di Portogruaro, al terzo lotto Tagliamento-Gonars (del valore di circa 300 milioni di euro, già affidato al raggruppamento Rizzani De Eccher-Pizzarotti), mentre per il quarto, da Gonars a Villesse, aggiudicato in via provvisoria ad un'Ati con capogruppo la Cmb di Carpi, l'intervento iniziale è quello previsto fino al casello di Palmanova. Intenzione della concessionaria, vista la situazione finanziaria, dopo una riduzione inquadrata nel nuovo piano finanziario di circa 200 milioni della spesa complessiva per la terza corsia rispetto alle previsioni iniziali, è quella di suddividere l'intervento in due fasi: dal luglio 2014 al 30 giugno 2022 il tratto Portogruaro-Palmanova e dal luglio 2022 al giugno 2031 i tratti San Donà-Portogruaro e Palmanova-Villesse, con un costo totale di circa 1 miliardo 500 milioni. La concessione in capo ad Autovie Venete è in scadenza nel marzo 2017. La società spera di ottenere un rinnovo e a tal fine sembra siano allo studio ipotesi di fusione con altre concessionarie autostradali venete come Cav (titolare della A4 Padova-Venezia), oppure A4 Holding (concessionaria della A4 Brescia-Padova e della A31), società, quest'ultima, che peraltro ha già visto scadere la propria concessione e si trova attualmente in regime speciale di proroga. Per qualunque

operazione di questo genere servirà anche il benessere dell'Unione Europea che prevede una gara europea per l'individuazione del nuovo concessionario.

5.1.2 Criticità

Per la linea Torino-Lione il perdurare della crisi economica non facilita la situazione, in quanto rallenta da parte del Governo l'iter approvativo e dei finanziamenti anche per le opere di compensazione. Continuano, anche se in misura minore, le opposizioni (intimidazioni agli operai, alle imprese e a esponenti politici).

Per la tratta Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Verona si attende l'effettiva assegnazione da parte dello Stato delle risorse per l'avvio del primo lotto costruttivo per 768 milioni di euro e, a seguire, delle risorse per la realizzazione dei successivi lotti. Inoltre, a seguito della Conferenza dei Servizi di novembre, è necessaria l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE e la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della relativa delibera.

Rispetto al progetto di nuova stazione per l'alta velocità a Vicenza e delle altre opere connesse, sono emerse contrarietà da parte di comitati locali e gruppi di cittadini che si oppongono alla Tav. Più in particolare, preoccupazioni sono state sollevate per l'ipotesi di attraversamento del Monte Berico tramite un tunnel, a causa della presenza di una villa storica su di esso. Il progetto in discussione rappresenta la soluzione del nodo dell'attraversamento di Vicenza che a lungo aveva impedito di arrivare a un progetto definitivo, tuttavia la linea attraverso il capoluogo potrebbe allungare i tempi di percorrenza tra Milano e Venezia quando la Tav sarà completata sull'intera tratta.

Il progetto per l'Alta Velocità tra Venezia e Trieste è molto costoso (7,4 miliardi di euro stimati) e non sembra poter essere messo tra le priorità fino a che non saranno completati i lavori tra Milano e Venezia. Questa linea sconta anche la mancanza di un bacino d'utenza paragonabile a quello esistente sulla linea tra Milano, Verona e Venezia.

Per quanto riguarda la Trieste-Divaccia, la realizzabilità dell'opera incontra ostacoli anche a causa delle attuali difficoltà finanziarie della Slovenia, oltre che per le problematiche morfologiche e ambientali dell'area.

Tra i motivi principali che finora hanno impedito ad Autovie Venete di chiudere un contratto di finanziamento con gli istituti bancari per il completamento della Terza corsia della A4 c'è la scadenza della concessione fissata al 2017. La brevità del periodo a disposizione, infatti, rende incerti i tempi di ritorno dell'investimento, sia per il

concessionario che per gli istituti bancari chiamati a finanziare l'opera. A luglio 2014 l'affidamento dei lavori per la realizzazione del terzo lotto tagliamento-Gonars all'ati guidata dall'impresa Rizzani De Eccher è stato sospeso dal Commissario per la terza corsia Debora Serracchiani, sulla base di un'interdittiva antimafia della Prefettura di Udine. Successivamente, il Tar del Friuli Venezia Giulia ha ribaltato il provvedimento accogliendo il ricorso di Rizzani De Eccher, ma la stessa Prefettura ha impugnato la sentenza davanti al Consiglio di Stato. Al di là dell'esito finale, il contenzioso sta producendo consistenti ritardi per l'avvio dei lavori sul lotto della terza corsia destinato ad essere il prossimo da realizzare.

5.1.3 Attese per il 2015

- Creazione ufficiale del nuovo soggetto promotore italo-francese che avrà la direzione strategica e operativa della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione.
- Approvazione del CIPE e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del progetto definitivo della Torino-Lione.
- 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 avvio dei cantieri del primo lotto costruttivo della tratta Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Verona.
- Completamento e definizione del progetto esecutivo per la sezione tra Verona e Vicenza. I primi cantieri dovrebbero riuscire ad iniziare i lavori entro la fine dell'anno.
- Completamento del progetto per la subtratta Vicenza-Padova.
- Nei primi mesi dell'anno dovrebbe essere presentato da Comune di Padova, Regione Veneto e altre istituzioni locali lo studio di fattibilità per la nuova stazione per l'Alta velocità di Padova san Lazzaro.
- Definizione di un'ipotesi progettuale per la realizzazione di un tracciato ferroviario di collegamento tra l'aeroporto Marco Polo di Venezia e la linea Milano-Venezia-Trieste. In questo contesto è da inserire anche l'opportunità di realizzare una stazione per l'Alta velocità in corrispondenza dell'aeroporto.
- Approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture del Piano economico e finanziario del concessionario della A4 Trieste-Venezia Autovie Venete.
- Definizione del contenzioso giudiziario per l'affidamento dei lavori per il terzo lotto della terza corsia della A4 Palmanova-Portogruaro.

5.2 Corridoio "Reno-Alpi"

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. Gli interventi sono articolati su sei lotti costruttivi; al riguardo sono già operativi i primi due per un valore di 1.360 milioni di euro. Al termine dello scorso anno 2014 è stata contrattualizzata una tranches del terzo lotto costruttivo per circa 200 milioni di euro in funzione dei finanziamenti previsti dal Decreto "sblocca Italia" n. 133/2014 (circa il 15% rispetto al valore complessivo delle "opere strategiche", ma solo il 3% rispetto al costo totale dell'opera), che saranno disponibili in tre tranches: 30 milioni nel 2015, 150 milioni nel 2017 e gli ultimi 20 milioni nel 2018, e comunque solo dopo che saranno spesi i contributi per i primi due lotti costruttivi, peraltro in ritardo in base al cronoprogramma inizialmente indicato.

Tratta ferroviaria Chiasso-Monza per la connessione al Gottardo

RFI ha individuato la direttrice di Chiasso-Como-Milano quale asse prioritario da potenziare per assicurare il recepimento dei traffici derivanti dal 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. Tale potenziamento avverrà attraverso un adeguamento tecnologico della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano, oltre ad interventi di adeguamento del modulo della linea a 750 m e della sagoma a P80. Questi interventi fanno parte dell'accordo bilaterale tra Italia e Svizzera del gennaio 2014 e su cui il 18 settembre è stata siglata l'intesa che prevede lo stanziamento da parte di RFI di 40 milioni di euro, con avvio dei cantieri previsto nel 2016 e conclusione nel 2020. Con questi interventi si risponderà alle esigenze di crescita della domanda almeno fino al 2030.

Oltre tale orizzonte si colloca il progetto di quadruplicamento Chiasso-Seregno, costituito da una nuova linea di lunghezza 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.

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). Sulla base delle verifiche effettuate congiuntamente dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, è stato concordato che la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano almeno fino al 2030. Da ciò è derivato un rallentamento della progettazione della nuova linea.

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 Vignale, Oleggio e Arona, quest'ultimo funzionale anche al potenziamento della direttrice del Loetschberg. Il primo ha un costo di 1.270 milioni di euro e al momento ne risulta completato lo studio di fattibilità; il secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004. Entrambi i progetti non risultano finanziati. Sono comunque allo studio degli adeguamenti 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. Inoltre, in base all'intesa del 18 settembre scorso che attua l'accordo bilaterale tra Italia e Svizzera del gennaio 2014, è previsto l'adeguamento della sagoma a P80 delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara per il quale la Confederazione Elvetica stanzierà 120 milioni di euro, con avvio dei cantieri previsto nel 2016 e conclusione nel 2020. 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 2017.

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 2014 gli studi di fattibilità non hanno fatto progressi. È 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. Prosegue 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 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. A dicembre 2014 è stata contrattualizzata anche una tranche del terzo lotto costruttivo per 200 milioni di euro, tuttavia detti finanziamenti saranno disponibili in tre tranches di cui l'ultima nel 2018. Rimangono da coprire, nei successivi atti di determinazione degli investimenti pubblici in infrastrutture ferroviarie, i successivi lotti necessari per il completamento dell'opera. I progetti di potenziamento delle connessioni al nuovo traforo del Gottardo sono di fatto rallentati per la mancanza delle risorse necessarie alle attività progettuali e realizzative.

5.2.3 Attese per il 2015

- Prosecuzione dei lavori per il primo lotto costruttivo del Terzo Valico ed avvio dei lavori del secondo lotto costruttivo.
- Prosecuzione dei lavori per gli adeguamenti tecnologici e dei moduli delle linee di connessione ai valichi del Gottardo e del Sempione.
- Completamento degli studi di fattibilità degli interventi ricadenti sul nodo di Novara.

5.3 **Sistema dei valichi alpini**

5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi

Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure

Il progetto prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle province di Imperia (tratte S. Lorenzo al mare-Andora di circa 19 km per un investimento complessivo di 670 milioni di euro e Andora-Finale Ligure di 32 Km per un investimento complessivo di 1,5 miliardi di euro) 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 parallela alla costa e costituisce un segmento fondamentale della direttrice mediterranea, unendo i porti di Barcellona Marsiglia e Genova, e presentando caratteristiche tecniche di potenzialità idonea a consentire un traffico ad alta capacità. Con il nuovo tracciato verranno eliminati anche 23 passaggi a livello. Per la tratta in Provincia di Imperia 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. Per tale tratta la fine lavori è slittata a giugno 2016 in quanto i lavori sono stati ripresi solo di recente (giugno 2014) una volta risolto il contenzioso con il precedente soggetto appaltatore. Per la tratta in provincia di Savona allo stato manca la copertura finanziaria. Il progetto, già inoltrato al Ministero dei Trasporti, può essere realizzato per lotti costruttivi così come prevede il dispositivo di finanziamento delle nuove opere adottato dalla Legge "finanziaria 2010" (legge n. 196/2009); tale legge prevede una nuova categoria di opere, caratterizzate da elevata complessità tecnica e rilevante impegno finanziario, che possono essere finanziate "a tranches" in modo da consentire - a fronte di formali condizioni autorizzative essenziali - l'avvio della realizzazione per "lotti costruttivi" anche "non funzionali". Si è pertanto in attesa del finanziamento dell'opera da parte del CIPE. Avendo suddiviso l'opera in diversi lotti "costruttivi" - anche se il lotto "funzionale" rimane ovviamente unico - sarà più facile finanziare l'opera e reperire i fondi necessari. La gara d'appalto potrà essere bandita non appena il CIPE avrà approvato sia il progetto definitivo sia i finanziamenti necessari.

Nuovo Tunnel del Colle di Tenda

Il tunnel del Colle di Tenda consente il collegamento tra la provincia di Cuneo, la Costa Azzurra e la costa ligure. Il collegamento fa parte della strada europea E74, la quale valica le Alpi proprio attraverso la galleria stradale del Colle di Tenda. Il progetto del Nuovo Tunnel nasce dall'esigenza di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione all'interno del tunnel. Dopo l'approvazione del progetto definitivo, in data 27/09/2009, la progettazione esecutiva prevede la costruzione di una nuova canna monodirezionale nel senso Italia-Francia di carreggiata effettiva pari a 6,50 m (con una corsia di marcia di 3,50 m, una corsia di emergenza di 2,70 m e banchina da 0,30 m), mentre il collegamento Francia-Italia avviene attraverso l'attuale tunnel debitamente ampliato sino a raggiungere le dimensioni della nuova canna; le due gallerie sono collegate da by-pass pedonali e carrabili. Tale progetto definitivo è stato scelto in alternativa a quello che avrebbe previsto la realizzazione di due nuove gallerie. La decisione di ampliare la galleria esistente ha reso necessaria una programmazione dei lavori articolata come segue:

- realizzazione della nuova galleria con utilizzo dell'attuale nel doppio senso di circolazione. Entro 4 anni si considera possibile spostare la circolazione nel nuovo tunnel di modo da permettere la fase 2;
- ampliamento dell'attuale galleria e utilizzo della nuova canna nel doppio senso di circolazione. La durata dei lavori è indicata in tre anni;
- apertura di entrambe le canne con circolazione mono direzionale.

La consegna dei lavori è stata effettuata da ANAS il 21/11/13.

Con riferimento all'avanzamento della **ferrovia AV/AC Torino-Lione** e al **raddoppio autostradale del tunnel del Frejus** si rimanda al paragrafo sul Corridoio Mediterraneo.

Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) – Progetto Svizzero AlpTransit

La Nuova Ferrovia Transalpina è uno dei progetti più ambiziosi in cantiere in Europa. Il nuovo percorso, pur essendo di progettazione e realizzazione svizzera, avrà ripercussioni importanti sui flussi di traffico da e per l'Italia, che infatti sta adeguando i collegamenti al Gottardo in funzione di questo progetto. La Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) rende concreta la possibilità di trasportare più efficientemente le merci su rotaia e di ridurre la durata dei viaggi del traffico passeggeri nazionale e internazionale. La nuova linea del San Gottardo è un tratto ad alta velocità lungo il quale i treni possono circolare per circa 60 km con velocità fino a 250 km/h. Per permettere tali velocità il tracciato deve essere il

più possibile diritto, senza presentare curve strette, e i tratti a cielo aperto non devono essere interrotti da passaggi a livello. Il cuore della nuova linea è costituito dalle due gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri. La Galleria di base del San Gottardo è costituita da due canne a binario unico lunghe 57 km. Due stazioni multifunzionali a Faido e Sedrun suddividono le due canne della galleria in tre tratti di simile lunghezza. Il termine dei lavori per la Galleria di base del San Gottardo è previsto nel 2016. Il sistema della Galleria del Ceneri, costituito da due canne a binario unico, ha invece una lunghezza di 15 km. Lo scavo è in corso dal 2007 e durerà fino al 2015, mentre l'inaugurazione è prevista per dicembre 2019. Per rispondere nel breve e medio periodo alla domanda di mobilità aggiuntiva generata dalla nuova ferrovia, sono previsti degli adeguamenti tecnologici delle linee Chiasso-Monza-Milano, Luino-Gallarate e Luino-Novara (interventi ricadenti nell'ambito del Corridoio Reno-Alpi).

5.3.2 Criticità

Per la linea Torino-Lione il perdurare della crisi economica non facilita la situazione, in quanto rallenta da parte del Governo l'iter approvativo e dei finanziamenti anche per le opere di compensazione. Continuano, anche se in misura minore, le opposizioni (intimidazioni agli operai, alle imprese e a esponenti politici).

I progetti di potenziamento infrastrutturale delle connessioni ferroviarie al nuovo traforo del Gottardo (Chiasso-Monza, Seregno-Bergamo, Laveno-Luino) e al tunnel del Sempione (Vignale-Oleggio-Arona) sono di fatto rallentati per la mancanza delle risorse necessarie alle attività progettuali e realizzative.

5.3.3 Attese per il 2015

- Creazione ufficiale del nuovo soggetto promotore italo-francese che avrà la direzione strategica e operativa della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione.
- Approvazione del CIPE e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del progetto definitivo della Torino-Lione.
- Prosecuzione dei lavori per gli adeguamenti tecnologici e dei moduli delle linee di connessione ai valichi del Gottardo e del Sempione.

5.4 Sistema portuale ligure

5.4.1 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 24%, 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 riempiendo 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 nei successivi POT, da ultimo quello relativo al triennio 2015-2017. Nello specifico il POT - approvato dal Comitato Portuale nella seduta del 5 novembre 2014 - ha previsto la riprogrammazione per il 2015 delle opere complementari a Calata Bettolo ossia la piattaforma ecologica Calata Oli Minerali (11 milioni di euro) il nuovo impianto di rinfuse liquide a Calata Oli Minerali (6 milioni di euro) e il progetto di bunkeraggio sempre nella medesima Calata (15 milioni di euro). Essendo stata indetta la gara a fine del 2014, saranno avviati entro il 2015 i lavori per la realizzazione della prima parte dei lavori 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, tuttavia hanno subito alcuni mesi di ritardo. Il completamento dell'opera - originariamente previsto entro il 2015 - è pertanto slittato a metà del 2016. 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. Ne deriva che il riempimento tra i moli

Libia e Canepa subirà anch'esso uno slittamento per cui detti lavori potranno iniziare una volta completato il riempimento Ronco-Canepa (2016) e terminare in circa 4 anni (2020).

Oltre ai suddetti interventi, il Piano operativo triennale 2015-2017 individua numerosi interventi infrastrutturali, tra i quali si segnalano in particolare:

- Il 'ribaltamento a marÈ 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 sebbene nel 2015 saranno avviati alcuni lavori preparatori in funzione del successivo riempimento. Il costo complessivo dell'opera ammonta a 80 milioni a base gara.

- 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; il Piano Operativo Triennale 2015-2017, nell'ambito delle opere programmate per il 2017, prevede inoltre la realizzazione di un P.E.D., di dimensioni più ridotte, nell'ambito del porto di Voltri per un importo complessivo pari a 1,8 milioni di euro.

- 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.

Rispetto al precedente piano operativo triennale si segnala che il nuovo POT 2015-2017 ha stralciato la realizzazione dell'autoparco a servizio del porto.

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. Con delibera del 30 aprile 2014 il Comitato Portuale, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 38, comma 2, lett. f, della legge della Regione Liguria n. 36/1997 ha approvato l'intesa da parte di Autorità Portuale al Progetto Preliminare del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) di Genova. La delibera rappresenta, oltre ad un passaggio necessario ai fini dell'approvazione del P.U.C., un momento di condivisione di uno strumento di pianificazione strettamente correlato al territorio portuale. In tale senso l'intesa rappresenta un primo passaggio in vista di una complessiva intesa circa la pianificazione del territorio che si perfezionerà al momento dell'adozione del Piano Regolatore Portuale ai sensi della Legge n. 84/1994. Nel 2014 l'Autorità Portuale ha portato avanti i lavori tecnici, corredati con gli opportuni approfondimenti, in vista di una prossima

presentazione di schemi definitivi di Piano Regolatore Portuale che saranno sottoposti all'attenzione del Comitato Portuale all'inizio del 2015.

Porto della Spezia

Prosegue l'impegno dell'Autorità Portuale della Spezia per la completa realizzazione del Piano Regolatore Portuale vigente, approvato definitivamente dalla Regione Liguria nel 2011. Nuove banchine e nuove infrastrutture stradali e ferroviarie consentiranno il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano. Il nuovo assetto consentirà movimentazioni per oltre 2 Mln di TEU, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia, già ben oltre gli obiettivi di politica dei trasporti dell'Unione europea per i prossimi 15 anni. La strategia di crescita del porto spezzino continuerà quindi a basarsi sui principi di efficienza e competitività che hanno permesso agli operatori spezzini di crescere, nonostante spazi operativi limitati. A questo scopo le attività di progettazione di opere ed 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 e di riduzione delle interferenze tra attività commerciali e diportistiche oggi ancora presenti, si è proceduto al trasferimento presso il porto Mirabello di buona parte delle attività legate alla nautica sociale precedentemente dislocate presso la marina del Canaletto. Il 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 sono poi concentrate nella realizzazione di alcuni interventi di bonifica/dragaggio dei fondali del terzo bacino: completato nel 2011 il dragaggio dei fondali antistanti la banchina del terminal Ravano e del nuovo molo Garibaldi, proseguono i lavori di bonifica ed approfondimento dei fondali immediatamente prospicienti l'accosto est del molo Fornelli. Sono state accelerate anche una serie d'iniziative che, in attesa della prossima realizzazione del nuovo molo crociere alla calata Paita (confermata per il 2017), hanno accresciuto il traffico crocieristico nel corso del 2014 presso il Molo Garibaldi. Nello stesso tempo è stata rimodernata l'ex sede della dogana, grazie a una ristrutturazione che l'ha trasformata in nuovo punto di accoglienza per i passeggeri, consentendo anche le operazioni d'imbarco/sbarco e non solo di transito. Ciò ha permesso di accogliere nel 2013 oltre 213 mila passeggeri con un incremento del 325% rispetto al 2012, mentre nel

2014 sono stati addirittura 470mila i passeggeri in transito, con un incremento del 128%. Nel corso del 2014 è stata ultimata la ristrutturazione, con conversione d'uso, della banchina Revel, ove è stato realizzato il nuovo ponte pedonale strallato "Tahon di Revel" che funge da collegamento tra il lungomare (Passeggiata Morin) e il porto turistico Mirabello. Sempre nel 2014 è stata completata la passerella di viale San Bartolomeo e sono stati ultimati, con profondità medie di 15mt, i lavori di bonifica ed escavo del bacino evoluzione navi. Dal punto di vista dell'efficientamento delle operazioni portuali volte all'incremento della produttività e della competitività, l'Ente ha efficientato il *Centro Unico Servizi* nell'area retroportuale di S. Stefano Magra, centro strategico dove verranno destinati tutti i controlli e le verifiche alle quali deve essere sottoposta la merce in transito attraverso il porto della Spezia. Il 2014 ha visto anche l'avvio dell'attività di *pre-clearing* per lo sdoganamento dei contenitori in mare, procedura fondamentale per una maggiore efficienza delle operazioni doganali della catena logistica. Per quanto attiene al Piano Triennale delle Opere 2015-2017 gli interventi, su cui si concentra l'azione diretta dell'Ente nel prossimo triennio, sono i seguenti:

1. realizzazione piazzale e banchina terminal del Golfo e della fascia di rispetto con possibile realizzazione a lotti mediante investimenti sia pubblici che privati.
2. realizzazione piazzale e banchina Canaletto con fascia di rispetto ed opere propedeutiche allo spostamento delle Marine ed opere di adeguamento del molo Pagliari.
3. strada di collegamento viario porto Est.
4. piattaforma logistica retroporto di S. Stefano Magra – 2° lotto funzionale.
5. ampliamento testata molo Fornelli.
6. realizzazione fascio ferroviario di Calata Malaspina/Artom.
7. adeguamento molo Italia.
8. ampliamento lato levante del molo Garibaldi, primo lotto funzionale.
9. Parziale realizzazione darsena servizi in testata molo Garibaldi

5.4.2 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.

5.4.3 Attese per il 2015

- Prosecuzione dei lavori secondo cronoprogramma per la piattaforma multipurpose di Vado L., della Calata Bettolo e del riempimento tra i moli Ronco e Canepa.
- Avvio della gara per la realizzazione della nuova darsena di Calata Oli Minerali.
- Esaurimento dell'iter approvativo del progetto definitivo del cd. "ribaltamento a mare" di Fincantieri ed avvio della gara per la progettazione esecutiva.
- Predisposizione di schemi definitivi di Piano Regolatore Portuale del porto di Genova, che saranno sottoposti all'attenzione del Comitato Portuale all'inizio del 2015, esperimento delle procedure di gara per la realizzazione della nuova diga di Sampierdarena e sviluppo iter approvativo del nuovo Piano Regolatore Portuale inclusivo della relativa V.A.S..
- Prosecuzione dei lavori del primo lotto funzionale per la nuova banchina del Canaletto e dei lavori di bonifica ed escavo dei fondali di molo Garibaldi nel Porto della Spezia; prosecuzione dei lavori di bonifica e approfondimento dei fondali del molo Fornelli est.

5.5 Sistema aeroportuale

5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi

In questo capitolo vengono presi in considerazione solo gli interventi di potenziamento infrastrutturale connessi al miglioramento dell'accessibilità degli aeroporti poiché ritenuti fondamentali per aumentare l'attrattività dei singoli aeroporti, aumentarne il bacino di traffico e favorire la mobilità e la competitività delle imprese del territorio di riferimento.

Aeroporto di Milano Malpensa

Potenziamento tratta ferroviaria 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.

Il raddoppio della Magnago-Vanzaghella è attivo dal 2008, mentre nel dicembre 2014 è stata attivata anche la tratta Castano Primo-Turbigo. 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: il costo dell'intervento è di 87 milioni di euro, totalmente da reperire, e anche nel 2014 non si sono compiuti passi in avanti nonostante il Decreto Legge del Fare del giugno 2013 abbia 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, che è stato approvato dalle Regioni Lombardia e Piemonte e finanziato con 6 milioni di euro dalla Regione Lombardia. I lavori dovrebbero partire a metà del 2015.

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 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riunitosi il 26 settembre 2014, ha indicato modifiche sostanziali al progetto del potenziamento Rho-Parabiago e del raccordo Y, dopo che si era reso necessario il riavvio dell'iter progettuale a seguito dell'accoglimento da parte del Consiglio di Stato del ricorso presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago e dai Comuni di Vanzago, Pogliano, Pregnana e Parabiago. A questo punto RFI ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti indicazioni in merito. Intanto il progetto, che godeva di 402 milioni di euro di stanziamenti statali, è stato defianziato per 370 milioni.

È ancora fermo all'approvazione del CIPE 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).

Tra l'estate e il mese di ottobre 2014 sono state completate le opere di precantierizzazione e nel mese di novembre sono stati consegnati i lavori all'impresa Itinera, vincitrice della gara d'appalto integrato. Si prevede che cantieri possano essere conclusi per la fine del 2015. 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 ferroviarie per il Sempione e il Gottardo

Il progetto finale consiste in un collegamento principale a doppio binario tra l'aerostazione di Malpensa e l'esistente linea Gallarate-Varese (direttrice 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).

Il progetto della prima fase funzionale dell'opera, su cui occorre reperire i finanziamenti per la sua realizzazione, è ancora fermo al preliminare.

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.

Il 26 novembre 2014 è stata inaugurata la tratta che riguarda il lato svizzero. Dalla parte italiana, dopo l'interruzione dei lavori nel 2013 per problemi connessi allo smaltimento delle terre da scavo contenenti arsenico, il CIPE nella seduta del 10 novembre ha approvato la variante al piano di riutilizzo delle terre da scavo e l'individuazione del nuovo sito di stoccaggio. Tuttavia, l'impresa costruttrice che stava realizzando l'opera ha lasciato i cantieri (il contratto prevedeva infatti la clausola di rescissione nel caso in cui entro il 30 settembre 2014 non si fosse trovata una soluzione per lo smaltimento delle terre da scavo) e, pertanto, dovrà essere nuovamente bandita la gara d'appalto.

Strada Magenta-Abbiategrasso-Vigevano-Tangenziale Ovest di Milano

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 ad Albairate (una nuova strada ad una corsia per senso di marcia con svincoli sfalsati); tratta B da Albairate alla tangenziale ovest di Milano (raddoppio dell'attuale SP114 con svincoli sfalsati); tratta C da Albairate a Vigevano (variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

A seguito della riduzione dei finanziamenti disponibili, che attualmente sono pari a 212,8 milioni, nel marzo 2014 ANAS e SEA hanno sottoscritto l'aggiornamento della convenzione per il riavvio del progetto definitivo da parte di SEA per le sole tratte A e C. Nel mese di dicembre il progetto è stato consegnato ad ANAS, che lo deve approvare in CdA. Dopo di che potrà essere inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione da parte del CIPE. Infine, i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, opera di competenza della Provincia di Pavia, sono fermi da luglio a seguito del fallimento dell'impresa mandataria. È in corso di valutazione la possibilità di assegnare la prosecuzione dei lavori, giunti ad un avanzamento del 30%, ad un'altra impresa dell'ATI che aveva vinto l'appalto.

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. Il progetto definitivo è fermo dal 2013 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. Il progetto preliminare di uno stralcio funzionale da avviare con i finanziamenti disponibili è fermo dal 2013 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del CIPE.

Aeroporto di Milano Linate

Linea metropolitana 4 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 costo complessivo dell'opera è di 1,8 miliardi di euro, di cui 958 milioni di euro dello Stato, 461 dei privati e 400 del Comune di Milano.

Il 28 novembre 2014 la Giunta del Comune di Milano ha approvato la delibera con le "linee di indirizzo per la stipula della convenzione di concessione e per gli ulteriori adempimenti contrattuali necessari alla prosecuzione del progetto di realizzazione e gestione della Linea 4 della metropolitana di Milano". Si tratta di un provvedimento reso necessario in vista del closing finanziario tra banche e soci privati. Il 16 dicembre si è costituita la società M4 spa, partecipata dal Comune di Milano con il 66,6% e per la restante quota da altri soci tra cui Salini-Impregilo, Astaldi, Ansaldo sts, Ansaldo Breda, Sirti e Atm.

I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate e i lavori nel 2014 hanno riguardato la tratta Linate-Forlanini FS. Altri cantieri in città apriranno entro la primavera del 2015. Si prevede che l'intera linea sarà aperta all'esercizio nel 2022.

Aeroporto di Torino Caselle

Collegamento ferroviario linea Torino-Ceres con passante di Torino

Il progetto consiste nella realizzazione del collegamento ferroviario tra la linea Torino-Ceres (su cui insiste la fermata all'Aeroporto di Caselle) e il Passante ferroviario lungo corso Grosseto, compresi la fermata Grosseto e il completamento della fermata Rebaudengo. Il collegamento consentirà così di interconnettere direttamente l'aeroporto con il servizio ferroviario metropolitano e le linee regionali, nazionali e internazionali che transitano sulla rete RFI del Passante.

Il 26 agosto 2014 è stata aggiudicata al raggruppamento temporaneo di imprese Itinera e CCC Società Cooperativa la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori.

L'opera, che verrà ultimata in circa tre anni, è finanziata con fondi regionali (142 milioni di euro) e statali (38 milioni di euro).

Aeroporto di Genova

Progetto GATE (Genoa Airport: a Train to Europe)

Le opere a servizio dei collegamenti intermodali sono tutte correlate allo spostamento dell'attuale stazione di Cornigliano sulla linea Genova-Ventimiglia con la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria in corrispondenza dell'estremità settentrionale del sedime aeroportuale. Tale intervento è contemplato da RFI, Comune di Genova e Regione nell'ambito del ridisegno complessivo del nodo ferroviario di Genova. All'interno dello scalo, nell'estremità settentrionale del sedime, in corrispondenza della citata linea ferroviaria, è prevista la realizzazione di un vero e proprio polo intermodale, una struttura cioè che contiene un parcheggio di interscambio, una stazione per autolinee, il collegamento con la fermata ferroviaria ed un collegamento meccanizzato verso il terminal passeggeri, distante circa 600 metri. In merito a questo sistema meccanizzato, sulla base di analisi e studi preliminari effettuati, si è valutata come ottimale la realizzazione di un sistema funiviario automatico (telecabina). Tale soluzione consentirà in futuro il prolungamento del collegamento stesso sino alla sommità della prospiciente collina degli Erzelli, dove è in fase di realizzazione il nuovo parco scientifico e tecnologico. L'11 febbraio 2014 l'Agenzia Europea dei trasporti Ten-T ha approvato il piano strategico di azione del progetto Gate, stabilendo un cofinanziamento dell'Unione Europea nella misura del 50% (576.000 euro su 1.152.000 totali) per la realizzazione del progetto.

A seguito della delibera della Giunta regionale del 30 aprile 2014, la progettazione del collegamento tramite cabinovia sarà affidata attraverso una selezione pubblica gestita dalla Stazione Unica Appaltante Regionale, mentre la progettazione del nuovo assetto ferroviario sarà affidata a RFI. Il lavoro di progettazione dovrà essere completato entro il 31 dicembre 2015.

5.5.2 Criticità

Criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione delle varianti stradali SS33 del Sempione e SS341 Vanzaghello-Samarate, della variante ferroviaria di Galliate, del collegamento nord di Malpensa e del potenziamento ferroviario tra Parabiago e Gallarate, tutte ferme al CIPE per l'approvazione dei progetti e dei relativi finanziamenti. Il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano ha richiesto la rielaborazione progettuale per uno stralcio funzionale a seguito della riduzione delle risorse disponibili. Le linee ferroviarie Arcisate-Stabio e Rho-Parabiago sono in una situazione di stallo a seguito di intoppi tecnici che ne hanno bloccato l'iter procedurale e che, per quanto riguarda la seconda, a seguito del suo definanziamento ne mettono a rischio la realizzazione.

5.5.3 Attese per il 2015

- Approvazione CIPE dei progetti definitivi dello stralcio funzionale del collegamento viario Magenta-Abbiategrasso-Vigevano e della variante alla SS341 Vanzaghello-Samarate.
- Approvazione CIPE del progetto preliminare dello stralcio funzionale della variante stradale del Sempione.
- Conclusione dei cantieri del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa.
- Approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del progetto del potenziamento ferroviario Rho-Parabiago e riassegnazione delle risorse economiche.
- Reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.

- Espletamento della gara d'appalto e riavvio dei lavori della ferrovia Arcisate-Stabio.
- Apertura dei nuovi cantieri per la linea metropolitana 4 di Milano.
- Avvio dei lavori per il collegamento ferroviario della linea Torino-Ceres con il Passante di Torino.
- Completamento del progetto GATE (Genoa Airport: a train to Europe).

5.6 Sistema Pedemontano

5.6.1 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 elaborata da Satap ha fatto sì che si rinunciasse al progetto in Project Financing.

In assenza quindi del partner privato quest'anno si è quindi valutato di utilizzare i fondi FSE messi a disposizione dalla Regione e dall'UE per costruire uno dei due lotti dell'opera, ossia la bretella che prolunghi la SS142 da Masserano fino a Ghemme e alla A26. L'opera quindi è stata inserita nel Decreto Sblocca Italia con un'appaltabilità entro aprile 2015 e una cantierabilità entro agosto 2015. In particolare è stato messo a disposizione dell'Anas un totale di 1.552 milioni di euro di cui per il collegamento tra Masserano e Ghemme, il contributo governativo è di 80 milioni di euro (per un investimento complessivo di 205 milioni di euro).

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 progettate 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 99% e l'apertura al traffico, inizialmente prevista per agosto 2014, è posticipata ai primi mesi del 2015.

Primo lotto tangenziale di Varese (5 km): l'avanzamento dei lavori è pari al 97% e la loro conclusione, prevista entro settembre 2014, è posticipata a gennaio 2015.

Primo lotto tangenziale di Como (3 km): l'avanzamento dei lavori è pari al 94% e la loro conclusione, prevista entro settembre 2014, è posticipata a gennaio 2015.

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 gennaio 2015 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 in corso 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 primo agosto 2014 il CIPE ha approvato la defiscalizzazione della Pedemontana per un valore di 349 milioni di euro. Il 20 settembre Pedemontana ha concordato con il pool di banche finanziatrici il rinnovo al 30 marzo 2015 del prestito ponte di 200 milioni, a cui si aggiunge un prestito del socio Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. di 90 milioni. Il capitale sociale attualmente versato è invece di circa 301 milioni di euro.

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

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 in conferenza dei Servizi a cura del Ministero delle Infrastrutture;

- 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).

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

5.6.2 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 vi è la necessità di avviare anche le tratte B2-C-D: è in corso, su istanza della società concessionaria, la revisione del piano economico e finanziario finalizzata al riequilibrio dello stesso, anche grazie alle misure di defiscalizzazione già approvate dal CIPE.

L'autostrada Asti Cuneo sconta un forte problema economico.

5.6.3 Attese per il 2015

- Nuovo bando di gara per la Pedemontana Piemontese per la ricerca di un nuovo concessionario.
- Apertura delle tratte Cassano Magnago-Lomazzo/A9 e Lomazzo/A9-superstrada Milano-Meda della Pedemontana Lombarda nonché dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese.
- Approvazione della revisione del piano economico e finanziario della Pedemontana Lombarda per avviare i lotti B2-C-D.
- Conclusione dei lavori sulla Asti-Cuneo.

5.7 Nodo metropolitano di Milano

5.7.1 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 costo complessivo dell'opera è di 1,8 miliardi di euro, di cui 958 milioni di euro dello Stato, 461 dei privati e 400 del Comune di Milano.

Il 28 novembre 2014 la Giunta del Comune di Milano ha approvato la delibera con le "linee di indirizzo per la stipula della convenzione di concessione e per gli ulteriori adempimenti contrattuali necessari alla prosecuzione del progetto di realizzazione e gestione della Linea 4 della metropolitana di Milano". Si tratta di un provvedimento reso necessario in vista del closing finanziario tra banche e soci privati. Il 16 dicembre si è costituita la società M4 spa, partecipata dal Comune di Milano con il 66,6% e per la restante quota da altri soci tra cui Salini-Impregilo, Astaldi, Ansaldo sts, Ansaldo Breda, Sirti e Atm.

I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate e i lavori nel 2014 hanno riguardato la tratta Linate-Forlanini FS. Altri cantieri in città apriranno entro la primavera del 2015. Si prevede che l'intera linea sarà aperta all'esercizio nel 2022.

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.

Il primo marzo 2014 è stata inaugurata la tratta Zara-Garibaldi FS (con le due fermate Isola e Garibaldi). I cantieri sono in corso e l'apertura 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 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 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riunitosi il 26 settembre 2014, ha indicato modifiche sostanziali al progetto del potenziamento Rho-Parabiago e del raccordo Y, dopo che si era reso necessario il riavvio dell'iter progettuale a seguito dell'accoglimento da parte del Consiglio di Stato del ricorso presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago e dai Comuni di Vanzago, Pogliano, Pregnana e Parabiago. A questo punto RFI ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti indicazioni in merito. Intanto il progetto, che godeva di 402 milioni di euro di stanziamenti statali, è stato defianziato per 370 milioni.

È ancora fermo all'approvazione del CIPE il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per la quale occorre reperire circa 220 milioni.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Il potenziamento della linea Milano-Mortara, della lunghezza di 45 km, ha finora riguardato il raddoppio della tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo e la realizzazione delle fermate di Romolo, Corsico, Corsico bis, Vermezzo/Albairate compresa l'eliminazione dei passaggi a livello. Mancano invece i finanziamenti per la progettazione definitiva e la realizzazione della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina e per la sola realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara, delle fermate di Porta Romana e Tibaldi e delle opere di mitigazione acustica tra le fermate di Milano Porta Romana e Milano 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 2,2 miliardi di cui: 1,2 miliardi è il finanziamento senior erogato da BEI e da un pool di banche dopo il closing finanziario del project financing del 21 dicembre 2013; 330 milioni è la quota di contributo pubblico assegnata dallo Stato; 580 milioni è l'equity da parte dei soci di cui ad oggi è stato versato il 62,5%.

Lo stato di avanzamento dei lavori è del 77% sul lotto A tra Agrate Brianza (A4) e Bellinzago Lombardo (SP11), del 53% sul lotto B tra Gorgonzola (SP11) e Zelo Buon Persico (SP415 Paullese) e del 65% tra Paullo (SP415 Paullese) e Cerro al Lambro (A1). In particolare, il 23 luglio 2014, contestualmente all'apertura dell'autostrada Brebemi, è stata inaugurata la tratta del lotto B che congiunge le strade provinciali Cassanese e Rivoltana. L'ultimazione dell'opera è prevista per aprile 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per la riqualificazione con caratteristiche di autostrada urbana della Strada Provinciale 46 Rho-Monza è stato promosso per trasformare l'esistente viabilità provinciale in una viabilità primaria a due corsie per senso di marcia che completi l'anello delle tangenziali della città di Milano. L'opera realizza infatti il collegamento da est e ovest del quadrante a nord della città di Milano, consentendo il superamento delle criticità viabilistiche esistenti. L'opera si sviluppa lungo un tracciato di 9,2 km che ha origine dalla A52 Tangenziale Nord di Milano, in comune di Paderno Dugnano, e termina in corrispondenza dell'Autostrada A8 Milano-Laghi, in corrispondenza dello svincolo Rho-Fiera, in accordo con il progetto di riqualificazione concordato dagli Enti coinvolti con il coordinamento della Provincia di Milano.

I lotti 1 e 2, che realizzano il collegamento dalla tangenziale Nord di Milano allo scavalco della linea ferroviaria Milano/Varese (compreso) sono in capo a Milano Serravalle - Milano Tangenziali, che investirà complessivamente circa 205 milioni di euro oltre ad ulteriori 55 milioni di euro assegnati dal CIPE nella seduta dell'8 agosto 2013 per la variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria suddetta. Il lotto 3, relativo alla tratta ricompresa tra la ferrovia Milano-Varese all'altezza di Baranzate e la connessione con la viabilità della fiera di Rho-Però, è in capo ad Autostrade per l'Italia.

Le attività relative ai lotti 1 e 2 sono state avviate nella primavera 2014 ed i lavori consegnati nel mese di settembre. I lavori sono attualmente in corso di esecuzione. Per quanto di competenza di Milano Serravalle, si prevede di completare, nel rispetto dei tempi dettati dall'evento EXPO 2015, un primo stralcio funzionale costituito dal collegamento tra la A52 e la SP46. Il completamento dello stralcio funzionale consentirà di garantire il collegamento diretto tra la Tangenziale Nord e l'attuale SP46 Rho-Monza e, in virtù dei lavori in corso di realizzazione a cura di Autostrade per l'Italia, consentirà l'arrivo al sito EXPO di un'infrastruttura a doppia carreggiata superando la strozzatura di Baranzate.

Magenta-Abbiategrasso-Vigevano-Tangenziale Ovest di Milano

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 ad Albairate (una nuova strada ad una corsia per senso di marcia con svincoli sfalsati); tratta B da Albairate alla tangenziale ovest di Milano (raddoppio dell'attuale SP114 con svincoli sfalsati); tratta C da Albairate a Vigevano (variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

A seguito della riduzione dei finanziamenti disponibili, che attualmente sono pari a 212,8 milioni, nel marzo 2014 ANAS e SEA hanno sottoscritto l'aggiornamento della convenzione per il riavvio del progetto definitivo da parte di SEA per le sole tratte A e C. Nel mese di dicembre il progetto è stato consegnato ad ANAS, che lo deve approvare in CdA. Dopo di che potrà essere inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione da parte del CIPE. Infine, i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, opera di competenza della Provincia di Pavia, sono fermi da luglio a seguito del fallimento dell'impresa mandataria. È in corso di valutazione la possibilità di assegnare la prosecuzione dei lavori, giunti ad un avanzamento del 30%, ad un'altra impresa dell'ATI che aveva vinto l'appalto.

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 perché costituiranno le vie di accesso a Milano sia della Brebemi che della Tangenziale Est Esterna.

- 1) 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:
 - le tratte Peschiera Borromeo-SP 39 Cerca e Crema-Dovera sono in esercizio;
 - il lotto SP 39 Cerca-Spino d'Adda è stato suddiviso in due stralci:
 - o per lo stralcio SP 39 -Zelo Buon Persico nel 2014 la Provincia di Milano ha bandito la gara d'appalto della tratta A tra la SP 39 e la TEEM per un costo di 41 milioni di euro che sarà finanziato dalla Regione Lombardia nel triennio 2015-

2017. La tratta B tra la TEEM e Zelo Buon Persico, dal costo di 21 milioni di euro, sarà finanziato dalla Regione Lombardia nel triennio 2016-2018;

- o lo stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, deve ancora trovare la copertura finanziaria;
- il lotto Dovera-Spino d'Adda, dal costo di 55 milioni di euro (finanziato per 38,5 milioni dalla Regione Lombardia e per 16,5 milioni dalla Provincia di Cremona), ha i lavori in corso e sarà completato entro il 2015;
- il nuovo ponte sul fiume Adda, dal costo di 16,5 milioni di euro, deve ancora trovare la copertura finanziaria.

2) Gli interventi sulla **Cassanese** riguardano:

- il **potenziamento dello svincolo di Lambrate**, con la realizzazione di tutte le manovre con rampe dirette, per il quale si è proceduto nel mese di aprile 2014 alla completa apertura dello svincolo nella nuova configurazione e i cui lavori sono ultimati;
- il potenziamento dell'accesso al **terminal intermodale di Segrate** (1,3 km prevalentemente in trincea che connettono lo svincolo di Lambrate della tangenziale Est al terminal di Segrate) per i cui lavori è stato individuato il raggruppamento aggiudicatario. I lavori saranno consegnati nei primi mesi del 2015;
- il raddoppio della tratta da Segrate a Pioltello, su cui rimane da sciogliere il nodo delle fidejussioni bancarie presentate dallo sviluppatore immobiliare che finanzierà l'intervento (120 milioni complessivi di cui 85 milioni direttamente e 35 come anticipo dei finanziamenti degli enti locali) prima di poter procedere con la gara d'appalto integrato da parte della Provincia di Milano (ora Città Metropolitana di Milano);
- il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo, intervento a carico della concessionaria Brebemi, i cui lavori sono stati ultimati alla fine del 2014.

Gli interventi sulla **Rivoltana** nel 2014 hanno riguardato il completamento del raddoppio della carreggiata da due a quattro corsie tra Segrate e Truccazzano.

5.7.2 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.

5.7.3 Attese per il 2015

- Approvazione del progetto definitivo con reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del progetto del potenziamento ferroviario Rho-Parabiago e riassegnazione delle risorse economiche.
- 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 delle tratte Cassano Magnago-Lomazzo/A9 e Lomazzo/A9-superstrada Milano-Meda della Pedemontana Lombarda nonché dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese.
- Approvazione della revisione del piano economico e finanziario della Pedemontana Lombarda per avviare i lotti B2-C-D.
- Apertura al traffico dell'intera tangenziale Est Esterna di Milano.
- Ultimazione della prima fase del potenziamento della SP 46 Rho-Monza.

- Approvazione CIPE del progetto definitivo dello stralcio funzionale del collegamento viario Magenta-Abbiategrasso-Vigevano.
- Reperimento delle risorse e avvio dei lavori dei lotti mancanti per il potenziamento delle strade Paullese e Cassanese.
- Completamento dei lavori per il prolungamento della linea 1 della metropolitana milanese.
- Avvio dei nuovi cantieri per la realizzazione della linea 4 della metropolitana milanese.
- Apertura dell'intera linea 5 della metropolitana milanese.

5.8 Nodo metropolitano di Torino

5.8.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Linea 1

Vede finalmente la luce il completamento del tratto "Lingotto-Bengasi" della linea M1 di metropolitana. Dopo l'interruzione dei lavori durata quasi un anno a causa delle note vicende riguardanti la ditta appaltatrice, in agosto i lavori sono ripartiti, essendo stato riassegnato l'appalto alla ATI EDILMACO-C.C.C., costituita dalle ditte piemontesi Co.ge.fa e Mattioda, e C.C.C. (Consorzio Cooperative Costruzioni), terza classificata alla gara per l'assegnazione dei lavori. Come previsto dal contratto, i lavori dureranno circa 3 anni e il 2017 vedrà la messa in esercizio della metropolitana ma, nel frattempo, nel corso del 2016 con il termine della realizzazione del tunnel, sarà possibile riaprire la via Nizza al traffico. Al fine di ridurre il più possibile i tempi di realizzazione dell'opera e contenere i disagi che continuano a ripercuotersi sulla cittadinanza, sia la Città di Torino che InFra.To stanno prendendo in considerazione la possibilità di accelerare l'esecuzione dei lavori proseguendo con la politica d'investimento nelle infrastrutture del trasporto pubblico, tanto da richiedere al Governo di dirottare i 18 milioni di euro già assegnati alla linea M2 per finanziare il completamento della linea M1.

Ancora incerta la sorte dei finanziamenti relativa al prolungamento della L1 fino a Rivoli: il Governo ha cancellato i finanziamenti relativi alle metropolitane dal testo della legge di stabilità ma il decreto "Sblocca Italia" ha inserito il prolungamento della L1 nelle opere immediatamente cantierabili. Per ottenere i relativi finanziamenti sono però necessari i progetti esecutivi, che al momento non sono ancora stati redatti.

Linea 2

A causa della scarsa disponibilità di risorse finanziarie il comune di Torino ha rimesso in discussione il progetto della Linea 2 ipotizzando una soluzione low cost.

L'ipotesi taglia-costi vede l'inserimento di un tratto ferroviario all'interno del previsto percorso automatico, permettendo alla Linea 2 di viaggiare indistintamente sotto terra, come un tradizionale metrò, ma anche nel passante ferroviario, come un treno. L'idea è nata dallo studio di realtà estere come Bruxelles, Birmingham ed Istanbul. La Linea 2 della metropolitana torinese verrà sdoppiata, non si tratta di abbandonare il vecchio tracciato,

ma adattarlo alle risorse a disposizione per poter risparmiare e accelerare i tempi di messa in opera: il trincerone ferroviario di via Sempione, già esistente e abbandonato, verrebbe trasformato in un mini passante ferroviario collegando scalo Vanchiglia a Rebaudengo. In particolare il progetto prevede l'abbassamento e l'allargamento del trincerone per trasformarlo in un piccolo passante ferroviario, l'area sovrastante verrebbe coperta portando ad una riqualificazione della parte in superficie. Qui correrebbe il metrò fino a Rebaudengo dove si ricingungerebbe con il Passante Ferroviario con quattro fermate: Manifattura Tabacchi, Cherubini, Giulio Cesare e Vercelli fino a giungere alla stazione Zappata, la cui costruzione è prevista per i prossimi anni, sempre che Governo e Regione confermino la disponibilità economica. Da qui dovrebbe partire la metropolitana vera e propria, sei fermate prima di arrivare a Mirafiori, due fino a Porta Nuova e altre quattro per arrivare a Vanchiglia.

Per questa soluzione si ipotizza una spesa di 900 milioni di euro anziché di 1,5 miliardi, e l'avvio dei lavori servirà anche ad attivare la variante 200 che a sua volta potrebbe contribuire a garantire una disponibilità di 200-300 milioni (derivanti da oneri di urbanizzazione) da destinare alla costruzione del metrò.

La progettazione è stata avviata affidandola a InFra.To società del comune e la rapidità con cui verrà conclusa potrebbe consentire di accedere ai finanziamenti della legge di stabilità del 2015.

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

La Giunta Comunale di Torino ha approvato all'inizio dell'anno i progetti esecutivi del nuovo tratto del viale della Spina centrale, in copertura del Passante Ferroviario, che da corso Vittorio Emanuele arriverà fino alla zona Nord. La città ha così concluso l'iter previsto dal Governo in applicazione della L. 98 dell'agosto 2013 che ha convertito il "Decreto del Fare". In questi giorni sono in corso le aggiudicazioni delle gare di appalto, per la copertura dell'ultimo tratto del Passante da corso Vittorio Emanuele a piazza Baldissera, che rientrando tra le opere definite immediatamente cantierabili dal "Decreto Sblocca Italia" sarà finanziata dal Ministero delle Infrastrutture per 25 milioni di euro così ripartiti:

- 4 milioni e 700 mila euro per la sistemazione della copertura delle gallerie ferroviarie tra corso Vittorio Emanuele II e via Grassi. Conclusi i lavori a Porta Susa si prevede la realizzazione di una nuova carreggiata a tre corsie in direzione di piazza Statuto;
- 8 milioni e 500 mila euro per gli interventi da realizzare tra via Grassi e corso Regina Margherita, completando così corso Inghilterra e superando piazza Statuto, sotto la

quale sarà reso operativo il sottopasso per le auto realizzato durante i lavori del Passante;

- 4 milioni di euro per la costruzione di un nuovo ponte sulla Dora nel tratto del Passante che va da corso Regina Margherita e piazza Baldissera. Si tratta di un'unica campata in acciaio di circa 50 metri di lunghezza e 40 di larghezza che affiancherà il ponte attuale con due carreggiate principali e una laterale;
- 7 milioni e 800 mila euro per il completamento del nuovo boulevard tra corso Regina Margherita e piazza Baldissera, con due carreggiate a tre corsie, carreggiate laterali, banchine alberate e due piste ciclabili.

È previsto l'avvio simultaneo dei lavori nei quattro lotti nei primi mesi dell'anno e si prevede la loro conclusione entro aprile 2016.

Nei primi mesi del 2015 inizieranno inoltre i lavori per l'interconnessione delle linee Torino-Ceres con il Passante ferroviario nel tratto di corso Grosseto: sono state infatti apportate le modifiche definitive e le varianti migliorative, pertanto si potrà procedere all'aggiudicazione dell'appalto.

L'intervento prevede un investimento di 180 milioni di euro, finanziati da fondi regionali e statali, durerà circa quattro anni compresi i tempi di progettazione esecutiva ed aggiudicazione della gara di appalto.

I lavori viaggeranno in parallelo con la risistemazione della viabilità della direttrice di corso Grosseto e la realizzazione della nuova stazione Grosseto. Lo scalo aeroportuale di Caselle sarà così accessibile da circa 85 stazioni collegate in rete tra di loro grazie al Servizio Ferroviario Metropolitano.

c) Viabilità

Il tanto agognato completamento dell'anello tangenziale torinese con la tratta mancante, ad Est della città, è stato definitivamente stralciato dalle priorità della Regione Piemonte, si spera in favore della realizzazione del nuovo corso Marche.

Al suo posto è stato invece rispolverato il progetto di realizzare un tunnel sotto il Po, come opera a completamento dell'anello autostradale. In passato era già stato fatto un progetto di massima, ma oggi è stato fatto un passo in più: la Musinet, la società di ingegneria della Sitaf, all'inizio del mese di ottobre ha presentato sul tavolo del sindaco Fassino un nuovo progetto. Un tracciato sotterraneo a forma di "S" lungo 17,5 km che corre a ridosso della collina per risolvere il collegamento nord-sud tra la zona di Settimo Torinese e quella di Moncalieri. Nel particolare, l'accesso della galleria sarà scavato sotto la radiale di Moncalieri che sarà abbattuta con la riqualificazione di tutta la zona intorno

a corso Trieste. I progettisti hanno ipotizzato quattro uscite in città: due in corrispondenza di strade ad alto scorrimento quali corso Giambone e corso Spezia, una terza in corrispondenza di Torino Esposizioni e la quarta in zona Sassi. E da qui con un percorso sotto la collina la galleria sotterranea arriverà fino ad Abbadia di Stura dove si collegherà con il sistema tangenziale e da lì verso Aosta e Milano.

Tempi e costi stimati dai progettisti: due anni per la progettazione, sette anni per realizzare l'opera e almeno un miliardo e mezzo di euro.

La Giunta comunale ha in corso un approfondimento politico e tecnico, e per il momento non è stato confermato nulla. Le ipotesi in campo per il finanziamento dell'opera sono diverse, ma è possibile che l'intervento rientri nella trattativa per il rinnovo delle concessioni autostradali: quella dell'Ativa scade nel 2016, Satap nel 2017, Torino-Savona nel 2018. In questo modo sarebbero le società a farsi carico dei costi. Ma resta aperta anche l'ipotesi di un *project financing* pubblico-privato.

Nessuna novità invece sul fronte della realizzazione della IV corsia della tangenziale esistente e sulla Gronda Est, tantomeno sull'avvio della progettazione del nuovo corso Marche.

5.8.2 Criticità

Superata la fase di stallo nel prolungamento a sud della L1, permangono i problemi relativi al finanziamento della tratta a nord fino a Rivoli; al momento da parte governativa pare non esserci alcuna certezza, visto lo stralcio dei contributi destinati alle linee metro nella Legge di Stabilità. Per quanto riguarda il possibile utilizzo del Decreto Sblocca Italia, appare difficile pervenire in tempo alla realizzazione del progetto esecutivo.

Molta perplessità suscita la nuova soluzione per la linea 2, in quanto il previsto sistema ibrido ferrovia-metrò difficilmente potrà garantire velocità di percorrenza pari a quella della L1.

Sul fronte della viabilità è stata accolta con notevole sconcerto la decisione di abbandonare il completamento della tangenziale ad Est della città in favore di un tunnel sotterraneo la cui indeterminatezza tecnica al momento non consente di esprimere serie valutazioni.

Nessuna novità infine sull'avvio della progettazione dell'importante e necessaria nuova arteria stradale di corso Marche.

5.8.3 Attese per il 2015

Il decreto "Sblocca Italia" costituisce una significativa possibilità per il completamento del Passante Ferroviario Torinese e per il prolungamento a Nord della L1 di metropolitana; mentre per il passante, l'avanzamento delle procedure è in sintonia con la cantierabilità, per la L1 di metropolitana pare difficile realizzare in tempo la progettazione esecutiva, pertanto si auspica che in sede di emendamento della Legge di Stabilità ci sia un ripensamento del Governo sulla finanziabilità delle metropolitane.

Sul fronte delle opere viarie è necessario fare chiarezza sulla possibilità di reperimento di risorse adeguate a realizzare opere necessarie e funzionali alle esigenze di mobilità, pertanto ipotesi alternative a opere da tempo valutate e parzialmente progettate, appaiono solo come tentativi di distrarre l'interesse dell'opinione pubblica dai reali problemi ancora senza soluzione. Ci auguriamo che nel 2015 si possano individuare modalità finanziarie che consentano di superare questa impasse e di determinare soluzioni progettuali attuabili e di reale utilità.

Restano sempre alte le aspettative sull'avvio della progettazione del corso Marche, opera ormai da troppi anni ritenuta prioritaria ed indifferibile per la sua complementarietà alla linea di Alta Velocità.

5.9 Nodo metropolitano di Genova

5.9.1 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. 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 ferroviario-metropolitano 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. 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. Oggi si registra

uno slittamento dell'approvazione definitiva del nuovo viadotto con conseguente ritardo dei lavori di predisposizione del nuovo fascio binari. Tuttavia RFI intende realizzare una prima fase transitoria - che comunque rappresenta una parte progettuale del progetto definitivo - al fine di consentire al terminalista operante nel porto di Voltri di poter disporre quanto prima del raddoppio degli ingressi/uscite dei binari del terminal. Questa fase di lavori potrà pertanto essere realizzata a prescindere dal nuovo viadotto autostradale, ma solo a completamento della parte dei lavori del "nodo ferroviario genovese" concernente l'area di Voltri. Ne deriva pertanto che i lavori per la realizzazione della prima fase (raddoppio ingressi/uscite binari dal terminal) dovrebbero iniziare nei primi mesi del 2016 e terminare in un anno e mezzo di lavori (estate 2017). Il 2017 rappresenta comunque il termine entro il quale il nodo ferroviario genovese dovrebbe essere completato salvo alcuni piccoli interventi minimali che saranno ultimati successivamente. È previsto, ma attualmente non progettato né finanziato, il quadruplicamento della linea tra Brignole e Pieve Ligure. È invece in corso di progettazione (cofinanziato dall'Unione Europea al 50%) un nuovo collegamento intermodale tra aeroporto, polo tecnologico di Erzellì e città, con parcheggio d'interscambio, nuova stazione ferroviaria e people mover. Si tratta del cd. "Polo Intermodale", cioè il complesso di interventi che realizza il collegamento intermodale con la rete ferroviaria prospiciente lo scalo. È infatti prevista una nuova stazione ferroviaria (realizzata su rete RFI), collegata al terminal passeggeri attraverso un sistema di trasporto collettivo innovativo (cabinovia) che, in futuro, potrà essere prolungato sino alla collina degli Erzellì.

Grazie al Decreto sul potenziamento e sviluppo dei porti n. 145/2013 - che ha lo scopo primario di finanziare gli interventi di immediata cantierabilità - RFI ha deciso di potenziare il parco ferroviario del Campasso a servizio del porto. Il 25 luglio 2014 RFI ha trasmesso al Ministero dei Trasporti, nel rispetto dei termini previsti dal Decreto n. 145, il progetto di potenziamento del parco del Campasso valutato in circa 26 mln. di euro. La prima fase di realizzazione dell'opera è essenziale per la prosecuzione dei lavori sul nodo ferroviario di Genova in quanto ne è parte preliminare. Al fine di completare i lavori sul nodo genovese si renderà necessario chiudere la tratta di Sampierdarena ed il traffico merci portuale sarà pertanto trasferito con una bretella sul Campasso. In base al cronoprogramma aggiornato, la tratta di Sampierdarena dovrà rimanere chiusa a decorrere dal secondo semestre 2016 per cui entro tale termine dovrà essere completata la prima fase del progetto Campasso. Il progetto è ad oggi all'esame del MIT che si dovrà esprimere a breve.

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 cosiddette "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. 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.

Con Decreto del 23 gennaio 2014, il Ministero dell'Ambiente e di Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo, ha dichiarato la compatibilità ambientale del progetto definitivo di realizzazione del "Nodo stradale e autostradale di Genova adeguamento sistema A7-A10-A12" ricadente nel territorio del comune di Genova, presentato dalla società Autostrade per l'Italia S.p.a. nel rispetto di una serie di prescrizioni riportate. Avverso tale Decreto è stato presentato ricorso al TAR da Autostrade per l'Italia la quale non ha condiviso alcune prescrizioni ritenendole di portata tale da stravolgere l'opera. In data 29 aprile 2014 il TAR ha respinto l'istanza di sospensiva presentata da Autostrade per l'Italia contro il Decreto del Ministero dell'Ambiente di pronuncia di compatibilità ambientale. Con provvedimento del Direttore Generale del Ministero dei Trasporti è stata quindi convocata per il 17 ottobre 2014 la Conferenza dei servizi nazionale. Al tavolo si sono seduti oltre ai rappresentanti delle Istituzioni locali - Comune di Genova e Regione Liguria - tutti i soggetti coinvolti, sia pubblici che privati, tra i quali la società Autostrade per l'Italia, i Ministeri competenti (Infrastrutture, Ambiente, Beni culturali e ambientali), la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici della Liguria, la Soprintendenza per i beni archeologici della

Liguria nonché tutti i soggetti a vario titolo interferiti dall'opera in esame. L'approvazione definitiva doveva essere deliberata nella successiva riunione convocata per il giorno 12 dicembre 2014 ma rinviata al 23 gennaio 2015 su richiesta della società Autostrade motivata dalla necessità di raggiungere una preventiva intesa con un concessionario demaniale (Ilva) al fine di definire le modalità di attraversamento dello stabilimento necessario al fine di conferire il materiale da scavo nel canale di calma dell'aeroporto. Una volta approvato il progetto definitivo dalla Conferenza dei servizi, il passo successivo sarà la realizzazione di quello esecutivo. Allo stato rimangono invariati i tempi per l'esecuzione dell'opera, fissati in 102 mesi.

Per quanto riguarda il nodo di San Benigno, 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 solo nel 2016 in quanto i lavori proseguono a rilento rispetto all'originario cronoprogramma.

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.

Sono in corso i lavori di realizzazione della strada a mare di collegamento tra Lungomare Canepa e Piazza Savio attraverso le aree siderurgiche (1,7 Km); la fine dell'opera è prevista nel primo trimestre 2015. Nell'opera 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 di sponda destra e sinistra del Polcevera; a Cornigliano verrà realizzato un nuovo varco portuale. I dei lavori per l'intera nuova viabilità a mare è prevista entro il 2017.

È 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.

5.9.2 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.

Con specifico riferimento alla "gronda di ponente" si registrano alcune criticità legate al conferimento dello smarino nel canale di calma dell'aeroporto e quindi al raggiungimento di una preventiva intesa con un concessionario demaniale interferito dal passaggio del materiale di risulta.

Per quanto concerne il nodo ferroviario, sussistono alcune criticità legate all'individuazione di siti di conferimento del materiale proveniente dagli scavi delle gallerie. RFI sta ricercando soluzioni alternative.

5.9.3 Attese per il 2015

- Approvazione del progetto definitivo della gronda di ponente da parte della Conferenza dei servizi.
- Fine lavori per viabilità a mare Fiumara-Piazza Savio nel primo trimestre 2015.
- 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.

5.10 Sistema degli interporti merci

Nella macro area del Nord-Ovest sono presenti diverse tipologie di terminal intermodali merci in funzione della dimensione, della tipologia dei servizi offerti, della posizione sul territorio

Di seguito si riportano i principali terminal esistenti nella macro area, tralasciando le strutture locali o secondarie facenti capo alle stesse società controllanti.

- Gallarate –Candiolo (Ambrogio);
- Arquata Scrivia;
- Novara (CIM);
- Gallarate/Busto Arsizio (Hupac);
- Milano Segrate (RFI);
- Milano Smistamento (Terminali Italia e Ignazio Messina);
- Melzo (Gruppo Contship);
- Mortara (TIMO);
- Rivalta Scrivia;
- Rivalta Terminal Europa;
- Torino (SITO).

Si rimanda allo specifico dossier sul sito di OTI Nordovest l'analisi di ciascuna struttura.

Di seguito si riporta lo stato di avanzamento dei principali lavori infrastrutturali interni ai centri logistici.

5.10.1 Stato di avanzamento degli interventi

- Novara (CIM): ampliamento dell'area interportuale nell'area nord est verso Galliate.
- Torino (SITO): ampliamento delle aree operative per complessivi 210.000 mq circa di superficie territoriale per nuove aree coperte da destinare a magazzini.
- Melzo (Contship): nel luglio 2014 è stato avviato l'ampliamento del terminal, che porterà ad un aumento della superficie dagli attuali 160.000 mq a 250.000 mq con una capacità di 14 coppie di treni/giorno.
- Milano Smistamento (Teralp): è in corso di redazione lo studio di impatto ambientale del progetto di potenziamento che riguarda un'area di circa 400.000 mq e che

porterà la capacità del terminal a 22 coppie di treni/giorno. Gli interventi sono a cura della società Teralp, nata a seguito del Memorandum of Understanding sottoscritto nel 2012 tra FS Italiane, FS Logistica, CEMAT e Hupac, che si occuperà anche dello sviluppo dei terminal intermodali di Brescia e Piacenza.

5.10.2 Criticità

Gli effetti dell'inadeguatezza infrastrutturale e dello scarso sviluppo dei servizi di trasporto determinano un problema di efficienza logistica dell'Italia: l'indice di performance logistica elaborato dalla World Bank classifica l'Italia al 20° posto nel ranking mondiale, ma ben al 14° a livello europeo.

Inoltre il nostro Paese è caratterizzato da un forte squilibrio modale, con l'86% delle merci trasportate su strada e solo il 14% su ferrovia, contro un dato della Germania che è rispettivamente il 65% e il 23%. Si impone quindi di rimuovere gli ostacoli e creare le condizioni per una crescita dell'economia anche mediante la creazione di un contesto logistico nazionale competitivo.

Si seguito riportiamo una serie di punti critici sui quali l'intervento ci sembra più urgente:

Una politica per la logistica

- Occorre aggiornare e attuare i Piani Regionali della Logistica definendo preventivamente le linee guida comuni coerentemente con il quadro delineato a livello nazionale e sovranazionale e programmando indicazioni flessibili e azioni di breve e medio termine capaci di dare risposte efficaci alla domanda e all'offerta di trasporto.
- Si deve innescare un processo di classificazione, valutazione e valorizzazione delle diverse componenti della filiera logistica al fine di definire un sistema di semplificazione procedurale e sostegno economico orientato all'efficienza e alla qualità.
- È necessario definire un quadro regolatorio omogeneo per l'accesso al mercato di tutti i servizi di trasporto.
- È fondamentale predisporre un quadro regolatorio di riferimento per l'infrastruttura ferroviaria portuale (manovra ferroviaria) e per la riforma delle autorità portuali.

Infrastrutture

- Occorre una pianificazione coordinata tra i vari livelli politico/amministrativi responsabili dei diversi segmenti in cui si articola un'intera infrastruttura di trasporto (es. ammodernamento delle linee ferroviarie adeguandone i parametri strutturali alle esigenze dei moderni traffici su ferro: h.gabarit, ict, pendenze, alimentazione).
- È fondamentale affrontare il tema "dell'ultimo miglio" da attuarsi con il potenziamento delle infrastrutture nelle aree urbane al fine di garantire servizi superiori in quantità e qualità, evitando che queste diventino "colli di bottiglia".
- È necessario produrre innovazione tecnologica per migliorare l'affidabilità e l'efficienza delle infrastrutture e del materiale rotabile.

Intermodalità

- Occorre definire in maniera strutturale gli incentivi per lo sviluppo dell'intermodalità anche attraverso una corretta applicazione dei costi esterni di trasporto a chi li produce e dell'applicazione della Direttiva EuroVignette.
- È necessario promuovere la complementarietà tra i diversi sistemi di trasporto adottando politiche di sostegno diversificate tra le diverse modalità sulla base di criteri di efficienza ed efficacia (es. favorendo il ferro sulle lunghe distanze e la gomma sulle brevi distanze).
- Occorre promuovere una politica di logistica moderna attraverso la disponibilità sul mercato di tutte le modalità di trasporto secondo un coerente modello che risponde alle logiche dei flussi reali esistenti o previsti e lasciando poi alla libera scelta del fornitore e del cliente la "giusta" composizione dei flussi rispetto alle esigenze e le specificità del servizio.

Semplificazioni normative, amministrative e operative

- È necessario procedere con una decisa semplificazione amministrativa e con un adeguamento degli standard tecnico-operativi, ad esempio per quanto riguarda le procedure doganali, di sicurezza e di controllo;
- Occorre armonizzare la normativa tra le diverse modalità di trasporto per quanto concerne, ad esempio, i contratti di lavoro e la documentazione obbligatoria di "corredo".

5.10.3 Attese per il 2015

In questo contesto gli operatori si impegnano quotidianamente per offrire servizi competitivi. Spetta allo Stato ed alle Regioni intervenire all'interno di una politica organica per rimuovere i vincoli strutturali e le carenze sopra richiamate che già in altri Paesi Europei si sono realizzati. In tale contesto si può inserire l'iniziativa di un sostegno economico all'intermodale, per alimentare alcune voci di costo sbilanciate a favore della gomma grazie anche ad incentivi specifici. Le attese quindi, sono di una presa di coscienza della necessità di una visione nazionale e di una conseguente politica di interventi. Occorrono un Piano Nazionale e Piani Regionali e/o Macroregionali coerenti tra loro che tengano conto delle peculiarità e della vocazione dei territori in coerenza con i grandi corridoi europei.

Una delle componenti intorno della quale si era incentrato il Piano Nazionale della Logistica, era l'individuazione e lo sviluppo di Piattaforme Logistiche intese come insieme di strutture e servizi in grado di sostenere l'intera filiera delle attività logistiche. Il limite del Piano era la mancanza di connessione tra la rete infrastrutturale grandi assi della mobilità nazionale ed europea e i suoi nodi, privilegiando invece un approccio di tipo più territoriale/regionale/localistico.

La scala con cui si sono sviluppate le infrastrutture nodo è sempre stata regionale/locale: la progettazione e realizzazione del sistema portuale ed interportuale esistente è tutta pre-euro e pre-TEN-T. Oggi un'adeguata programmazione infrastrutturale impone un approccio macroregionale a scala europea. Si tratta, in particolare, di attuare il sistema degli interventi connessi ai corridoi europei in grado di ridurre le inefficienze attraverso lo sviluppo della concorrenza fra operatori (nel settore ferroviario, aeroportuale e portuale), l'eliminazione dell'elevato grado di congestione lungo le direttrici transpadane e del miglioramento della capacità portuale a servizio del Nord-ovest. Complessivamente, le opere indicate e gli interventi di riordino organizzativo (es. interporti) avranno il preciso scopo di dotare la macroregione del Nord- Ovest di adeguate "porte di accesso" (porti e valichi alpini), interconnesse con i corridoi transeuropei; e disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del suo tessuto economico, ad alta vocazione industriale, manifatturiera e dove si concentrano le quote principali dell'import-export. Il sistema ha un forte baricentro portuale, dimensionale e di indirizzo nel sistema portuale ligure, dove si movimentava l'80% del valore del traffico container del Nord-Ovest (esclusi quello intra-europeo). Occorre identificare un baricentro in-land in grado di massimizzare il valore e l'efficacia dei nodi già esistenti in una piattaforma a vocazione

europeo-mediterranea. Una Piattaforma capace di mettere a fattore comune tutte le strutture fisiche ed organizzative già esistenti senza sovrapporsi ad esse, deve fin dal suo avviamento rispettare e, se possibile, massimizzare i rapporti e le interazioni, producendo in tal modo quell'effetto di scala che solo può dare alla logistica del Nord Ovest il necessario respiro europeo. Il territorio nazionale e gli elementi costitutivi della logistica (infrastrutture, operatori, comparti industriali principali utilizzatori, agenzie pubbliche di servizio) devono essere inquadrati in una cornice unitaria e coerente rispetto alle finalità ed ai bisogni del settore.

È necessario, inoltre, adottare appieno il metodo del dialogo con altri attori del sistema logistico nazionale, così da dare ulteriore sostanza al cluster terra-mare e ad una partecipazione ancora più chiara al sistema logistico nazionale, anche mediante l'ausilio di un reale sistema intelligente, con tecnologie ICT, che metta in rete tutte le strutture interportuali, nessuna esclusa.

Infine, visto che il livello di intermodalità praticato dagli interporti si attesta su livelli modesti, vale la pena incentivarlo ulteriormente per incrementare le relazioni tra interporto e tessuto produttivo circostante in una logica di *hub and spoke*, riorganizzando le reti secondo logiche gerarchiche e riducendo la dispersione e la frammentazione di poli logistici di piccole dimensioni.

5.11 Accessibilità a Expo 2015

5.11.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

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.

Il primo marzo 2014 è stata inaugurata la tratta Zara-Garibaldi FS (con le due fermate Isola e Garibaldi). I cantieri sono in corso e l'apertura 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

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per la riqualificazione con caratteristiche di autostrada urbana della Strada Provinciale 46 Rho-Monza è stato promosso per trasformare l'esistente viabilità provinciale in una viabilità primaria a due corsie per senso di marcia che completi l'anello delle tangenziali della città di Milano. L'opera realizza infatti il collegamento da est e ovest del quadrante a nord della città di Milano, consentendo il superamento delle criticità viabilistiche esistenti. L'opera si sviluppa lungo un tracciato di 9,2 km che ha origine dalla A52 Tangenziale Nord di Milano, in comune di Paderno Dugnano, e termina in corrispondenza dell'Autostrada A8 Milano-Laghi, in corrispondenza dello svincolo Rho-Fiera, in accordo con il progetto di riqualificazione concordato dagli Enti coinvolti con il coordinamento della Provincia di Milano.

I lotti 1 e 2, che realizzano il collegamento dalla tangenziale Nord di Milano allo scavalco della linea ferroviaria Milano/Varese (compreso) sono in capo a Milano Serravalle -

Milano Tangenziali, che investirà complessivamente circa 205 milioni di euro oltre ad ulteriori 55 milioni di euro assegnati dal CIPE nella seduta dell'8 agosto 2013 per la variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria suddetta. Il lotto 3, relativo alla tratta ricompresa tra la ferrovia Milano-Varese all'altezza di Baranzate e la connessione con la viabilità della fiera di Rho-Pero, è in capo ad Autostrade per l'Italia.

Le attività relative ai lotti 1 e 2 sono state avviate nella primavera 2014 ed i lavori consegnati nel mese di settembre. I lavori sono attualmente in corso di esecuzione. Per quanto di competenza di Milano Serravalle, si prevede di completare, nel rispetto dei tempi dettati dall'evento EXPO 2015, un primo stralcio funzionale costituito dal collegamento tra la A52 e la SP46. Il completamento dello stralcio funzionale consentirà di garantire il collegamento diretto tra la Tangenziale Nord e l'attuale SP46 Rho-Monza e, in virtù dei lavori in corso di realizzazione a cura di Autostrade per l'Italia, consentirà l'arrivo al sito EXPO di un'infrastruttura a doppia carreggiata superando la strozzatura di Baranzate.

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 in corso e saranno ultimati entro marzo 2015;
- **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, sono ad un avanzamento del 90% e il termine è previsto a gennaio 2015;
- **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. I lavori sul lotto 1A da Via Eritrea a Via Stephenson per una lunghezza di 1,8 km sono ad un avanzamento dell'80% e se ne prevede il completamento nel marzo 2015. Si segnala che il nuovo ponte di collegamento tra Via Stephenson e Via Cristina di Belgioioso fino al termine di Expo sarà percorribile solo dai veicoli di servizio e di trasporto pubblico diretti al sito

espositivo. I lavori sul lotto 1B da Via Stephenson a Cascina Merlata, che consente il collegamento diretto tra il sistema autostradale e il sito espositivo, sono iniziati nel mese di aprile 2014 e sono ad un avanzamento del 40%. Si prevede che entro l'avvio di Expo possa aprire il solo tunnel stradale. Il Comune di Milano ha invece stralciato il lotto 2 da Zara a 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 in corso con un avanzamento del 70% e il termine è previsto per fine marzo 2015;
- **aree a parcheggio:** rispetto ad una domanda di circa 22.000 posti auto sono in corso di formalizzazione le convenzioni e/o la realizzazione delle aree a parcheggio di Via Novara (1.550 posti auto), ex Alfa Romeo di Arese (11.000 posti auto), Fiera di Rho-Pero (10.000 posti auto), Cascina Merlata (550 bus turistici).

Passerelle pedonali

Per agevolare gli ingressi e le uscite, il Sito espositivo sarà servito da due passerelle ciclopedonali sopraelevate, che lo legheranno stabilmente al tessuto della città di Milano. La passerella che collega Expo con Cascina Merlata (un nuovo quartiere residenziale di iniziativa privata a sud del Sito Expo, in via di costruzione), lunga circa 350 metri, durante l'evento sarà utilizzata principalmente come accesso per gli addetti ai lavori. La passerella che collega Expo alla Fiera ha invece una lunghezza complessiva di ben 500 metri e una larghezza di 11 metri. Si prevede che sarà questo l'accesso al Sito espositivo per oltre il 30% dei visitatori.

Per la passerella Expo-Fiera, nel 2014 sono proseguite le operazioni di varo dei singoli tratti di passerella. Per la passerella Expo-Merlata, si sono concluse le operazioni per montare il tratto che passa sopra l'Autostrada A4, lungo 115 metri.

Corridoio con la fermata ferroviaria Rho-Fiera

Per potenziare il collegamento tra la fermata ferroviaria e metropolitana di Rho-Fiera e l'area espositiva è previsto l'ampliamento della parte interrata del mezzanino, con la costruzione di un corridoio interrato denominato accesso pedonale Ovest. La nuova struttura si innesta in corrispondenza dell'esistente uscita nord dalla fermata ferroviaria e prevede due diramazioni: a est verso una rampa che conduce direttamente all'area espositiva; a ovest verso un'area dove sorgerà un nuovo parcheggio multipiano. Qui sarà

ricollocata la risalita in superficie esistente in precedenza, caratterizzata da una copertura vetrata.

5.11.2 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 cancellata dal dossier di candidatura e sostituita dalla linea M4, opera in corso di realizzazione ma che non vedrà aperta per l'Expo alcuna fermata (per ovviare alla mancata attivazione della tratta Linate-Forlanini è allo studio un servizio di bus navetta tra Linate e la nuova fermata del passante ferroviario di Forlanini attualmente in costruzione con un avanzamento del 60%); il prolungamento della linea M5, che avrà aperte cinque fermate su nove; la variante alla strada Varesina; la Pedemontana Lombarda, che sarà aperta solo nelle tratte di collegamento tra le autostrade A8,A9 e superstrada Milano-Meda; parte della strada Rho-Monza; 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 prolungare alla stazione ferroviaria di Rho Fiera la linea suburbana S11 Chiasso-Milano, mentre verrà attivata la nuova linea S14 Rogoredo-Rho).

Rispetto alle ipotesi iniziali, che prevedevano l'attivazione e il prolungamento al sito espositivo di diverse linee ferroviarie suburbane, il potenziamento dei servizi ferroviari sarà ridimensionato sia a seguito del mancato potenziamento delle infrastrutture previste, sia a seguito della carenza di risorse - aggravata dai tagli statali ai trasferimenti alle Regioni - su cui rimane da capire la copertura finanziaria dei nuovi servizi ferroviari (pari a 25 milioni di euro) e metropolitani (pari a 45 milioni di euro).

5.11.3 Attese per il 2015

Sulla base della rete infrastrutturale esistente e di quella che sarà pronta in tempo per l'evento, il piano della mobilità previsto dovrà garantire non solo un adeguato livello di servizi di trasporto per l'accessibilità al sito dei 20 milioni di visitatori previsti nei sei mesi di durata dell'esposizione universale, ma dovrà essere compatibile con le necessità di muovere in maniera efficiente persone e merci non direttamente collegate all'evento.

Da questo punto di vista, la predisposizione di una chiara e capillare segnaletica di indirizzamento ai parcheggi remoti, l'utilizzo dell'infomobilità per mettere in rete e in maniera condivisa le informazioni su tutti i servizi di trasporto pubblico, il cadenzamento degli orari di tutti i servizi ferroviari e la predisposizione di titoli di viaggio giornalieri integrati tra le diverse modalità di trasporto rappresentano requisiti indispensabili per gestire in maniera efficiente ed efficace la mobilità dell'area metropolitana.

6. ALTRE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

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 Fornovo-Berceto, 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.

Il 30 novembre 2014 è stata attivata la linea Solignano/Osteriazza (poco prima di Fornovo); questa tratta è l'ultimo lotto finanziato della pontremolese. Si è in attesa di altri finanziamenti per proseguire l'opera.

7. IL QUADRO DEL NORDEST²

Il 2014 si è rivelato un anno importante per il progresso di alcune delle infrastrutture strategiche del Nord Est. Ciò vale sicuramente per l'Alta Velocità sulla linea Milano-Venezia, che nel suo tratto in Veneto si trovava da anni in una situazione di impasse per la definizione progettuale del "nodo di Vicenza", su cui Rfi ed enti locali del Veneto non riuscivano a pervenire a un'intesa. Passi avanti sono stati compiuti grazie al coinvolgimento diretto delle istituzioni locali venete e vicentine e del Governo, che ha spinto verso una soluzione che consentisse il completamento della ferrovia ad AV oltre Brescia.

Più complessa la situazione nel campo dei progetti viari, dove la scadenza delle concessioni di quasi tutte le società operanti nel Nord Est, già avvenute e in regime di proroga, come nel caso di Autobrennero e A4 Holding, oppure vicine, come nel caso di Autovie Venete, ha ulteriormente complicato l'iter di approvazione di alcune opere. Inoltre, in questo ambito stanno esercitando un effetto anche le inchieste giudiziarie che nel corso del 2014 hanno coinvolto alcuni esponenti del mondo infrastrutturale veneto, a partire dalle indagini sui lavori per la realizzazione del sistema Mose a Venezia. Queste, infatti, hanno messo in discussione il sistema del project financing e alcuni progetti, soprattutto stradali, che negli ultimi anni erano stati concepiti in base ad esso.

Da mettere in evidenza, infine, è soprattutto l'operazione che ha consentito a Save Spa di entrare nel capitale degli aeroporti di Verona e Brescia, e di creare in tal modo una "piattaforma" aeroportuale che coinvolge l'intero Nord Est.

7.1 Stato di avanzamento degli interventi³

a) Ferrovie

Tunnel di base del Brennero e quadruplicamento Verona-Brennero

La Legge di Stabilità approvata nel dicembre 2014 ha assegnato al tunnel del Brennero 570 milioni di euro, somma che si aggiunge ai 270 milioni già stanziati con il Decreto legge "Sblocca Italia", approvato in via definitiva nel novembre precedente. Tali stanziamenti dovrebbero consentire di mandare in gara ad aprile 2014 il lotto Mules-Brennero. Rimane ancora "congelato" il fondo di 550 milioni creato da Autobrennero, la società che ha in

² Alcuni interventi che riguardano il Nord Est sono inseriti nel capitolo 5.2 "Corridoio Mediterraneo", di pag. 13

gestione l'autostrada A22, in base a quanto previsto dal contratto di concessione scaduto ad aprile 2014. La società, controllata dalle Province autonome di Bolzano e Trento, si trova attualmente in regime di proroga della concessione e ha richiesto a dicembre 2014 un prolungamento della stessa fino al 2045, in cambio dell'acquisizione del fondo e di un nuovo contratto di concessione che preveda ulteriori accantonamenti in favore della galleria di base. Va tuttavia considerato che le leggi comunitarie prevedono la messa in gara della concessione e che un eventuale rinnovo dovrà essere approvato da Bruxelles.

Il progetto prevede che il percorso del tunnel parta da Fortezza, stazione tra Brunico e Vipiteno, passi per Mules per terminare a Innsbruck. Una volta lì, i treni potranno entrare in città, oppure imboccare una seconda galleria di nove chilometri, già realizzata, e che si fonderà con il nuovo tunnel, creando così una galleria della lunghezza complessiva di 64 chilometri, la più grande del mondo. Il tempo di percorrenza previsto per la ferrovia tra Fortezza e Innsbruck dovrebbe così risultare inferiore ai venti minuti, pari a un terzo del tragitto attuale.

Il costo complessivo dell'opera dovrebbe essere 8,85 miliardi di euro, necessari alla realizzazione del solo tunnel principale. I finanziatori sono Italia e Austria, oltre all'Unione Europea, che dovrebbero contribuire ai costi in parti simili. Rimane tuttavia ancora da stabilire se la quota spettante all'UE sarà del 30 oppure del 40 per cento, mentre i governi dei due paesi coinvolti direttamente si divideranno la parte restante. Fino all'estate 2014, l'Unione aveva assegnato al progetto della galleria di base finanziamenti complessivi per 518,6 milioni, da spendere entro il 2015. Sono attesi ulteriori bandi per la tranches dell'opera che verrà realizzata nei cinque anni successivi.

Nella seconda metà del 2014, i cantieri del tratto italiano erano attivi soprattutto per il lotto che prevede l'attraversamento sotterraneo del fiume Isarco. L'appalto relativo a questo scavo è finora il più consistente fra quelli assegnati sul territorio italiano, con una base d'asta pari a 360 milioni. Se lo è aggiudicato con un'offerta da 300 milioni l'impresa Salini-Impregilo. In base a quanto previsto dai piani del Governo e di Rfi dovrà essere realizzato entro il 2025 anche il quadruplicamento della linea ferroviaria tra Fortezza e Verona, vale a dire la sezione di accesso Sud al tunnel del Brennero. Per tale linea, Italferr sta lavorando alla stesura della progettazione definitiva. Nel febbraio 2013, il Cipe aveva dato il via libera ad un impegno complessivo di spesa di 4,8 miliardi di euro per la sezione compresa tra Verona e il Brennero. Sono già state ultimate 4 brevi gallerie tra Verona e Fortezza ed alcuni interventi di automazione. Il progetto preliminare del

³ Sul sito www.otinordest.it sono disponibili maggiori dettagli sullo stato di avanzamento degli interventi.

quadruplicamento della tratta si sviluppa su circa 180 km ed è suddiviso in 4 lotti funzionali (87 km circa) e in 3 lotti di completamento. Le tratte prioritarie deliberate dal CIPE comprendono il Lotto 1 Fortezza – Ponte Gardena, che porterà alla riduzione della pendenza massima dall'attuale 22%. Il tracciato si sviluppa per circa 24,7 km, dall'interconnessione di Fortezza al bivio per Ponte Gardena. Il Lotto 2, Circonvallazione di Bolzano, è destinato eliminare il collo di bottiglia in stazione di Bolzano e si sviluppa interamente in galleria per circa 10,6 Km, con interconnessioni alla linea attuale di circa 4 Km. A tali lotti prioritari si aggiungono il Lotto 3, Circonvallazione di Trento, che specializza i flussi di traffico merci e viaggiatori e si sviluppa per circa 41,5 Km, il Lotto 4, accesso al nodo di Verona, di 9,9 Km, il Tratto di completamento Ponte Gardena - Bolzano della lunghezza di 27 km, il Tratto di completamento Bolzano - Trento della lunghezza di 27 km, il Tratto di completamento Trento - Verona (Pescantina) della lunghezza di 25 km.

Va ricordato che, nell'ottobre 2010, l'Unione Europea aveva sottratto 10,8 milioni di euro dal finanziamento complessivo di 58,8 milioni che era stato stanziato per la tratta di accesso Sud al tunnel di base, a causa dei ritardi nell'iter di approvazione.

b) Viabilità

Superstrada Pedemontana Veneta

La Superstrada è attualmente in corso di realizzazione. I lavori hanno preso il via nel novembre 2011 e, secondo le stime, a novembre 2014 erano stati completati solo sul 10% del tracciato. La Regione Veneto stima, comunque, che l'opera dovrebbe essere ultimata entro il dicembre 2018. L'appalto per la costruzione della Pedemontana Veneta è stato affidato all'associazione temporanea d'impresa italo-spagnola Sis, che l'avrà in concessione per 39 anni, secondo le modalità del project financing. Il Piano economico e finanziario, presentato all'inizio del 2014, prevede un costo complessivo di 2.258 milioni di euro, notevolmente aumentato rispetto ai circa 1.800 previsti dal progetto preliminare, soprattutto a causa dei numerosi interventi di varianti e migliorie richiesti dai comuni interessati direttamente dal tracciato.

Nella fase attuale i cantieri vengono finanziati attraverso il ricorso all'equity della società e, soprattutto, ai contributi forniti dalla Regione Veneto (170 milioni) e dal Governo (370 milioni), intervenuto nell'ambito del Decreto "Sblocca cantieri" dell'agosto 2013. Il concessionario Sis dovrebbe chiudere entro la fine del 2015 il contratto di finanziamento con gli istituti bancari. A novembre, il Tar del Lazio si è pronunciato su uno dei ricorsi presentati da privati cittadini contro l'opera dichiarando legittima la nomina di Silvano

Vernizzi a commissario straordinario e, di conseguenza, la sussistenza della "pubblica utilità" dell'opera.

Autostrada A31 Valdastico Nord/Valdastico Sud

La situazione del piano di completamento del tratto Nord dell'Autostrada A31 Valdastico, destinata a collegare Vicenza sulla A4 a Trento sulla A22, ma mai proseguita oltre Piovene Rocchette nel Vicentino, è rimasta per tutto il 2014 in fase di stallo. 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.

Le posizioni non sono mutate nel corso dell'ultimo anno. La Provincia autonoma di Trento ha più volte riaffermato una netta contrarietà verso un'opera che, è la tesi trentina, produrrebbe un notevole aumento di traffico sull'autostrada Verona-Brennero, già vicina ai livelli di saturazione e su cui non è possibile intervenire, e sull'area urbana di Trento. A Trento si contrappone A4 Holding, la Società che ha in concessioni la A31 oltre alla A4 tra Brescia e Padova. Il Governo ha cercato di pervenire ad un'intesa tra Trento, il Veneto e il concessionario senza raggiungere un accordo, soprattutto in quanto Trento, dal 2011, ha visto riconosciuta dalla Corte Costituzionale, cui si era rivolta per ottenere l'annullamento degli atti concernenti la realizzazione dell'opera, la necessità che l'infrastruttura in questione non venga realizzata se non previa intesa con la Provincia Autonoma. La questione si intreccia direttamente con la situazione delle concessioni in scadenza. Per quanto riguarda la A22, in capo ad Autobrennero di cui la Provincia di Trento è azionista, è attualmente in vigore un regime di proroga. Le province autonome di Trento e Bolzano vorrebbero ottenere un rinnovo della concessione evitando la messa in gara e hanno cercato di vincolare lo sblocco del "fondo ferrovia" (di cui si è detto nel capitolo relativo al tunnel del Brennero) a una nuova concessione. Anche A4 Holding ha visto scadere nel 2014 il proprio contratto di gestione di A4 e A31, ma potrebbe ottenere automaticamente un rinnovo fino al 2026 qualora ottenesse il via libera per il completamento della Valdastico Nord, in caso contrario l'esito inevitabile sarà la gara europea.

In via di completamento è invece il tratto Sud della Valdastico, che da Vicenza sulla A4 sbocca nei pressi di Rovigo, sulla Statale 434 "Transpolesana", da cui è raggiungibile l'Autostrada A13 Bologna-Padova. L'opera, con un tracciato di 54 km, per un costo di circa 1,2 miliardi di euro, dovrebbe essere terminata entro la fine del 2015 ed è già stata aperta al traffico nella sezione completata.

Nuova Valsugana

Il progetto prevede la realizzazione di una superstrada a pedaggio che sarà realizzata e gestita in project financing lungo un percorso di 37 km che parte da Castelfranco Veneto (Tv) e si innesta successivamente sulla Statale 47 "Valsugana". Nel complesso, la sezione del tracciato di nuova realizzazione consisterà di 18 km, interamente in territorio veneto, di cui 11 dovrebbero essere in galleria. Analogamente alla Valdastico Nord, quest'opera ha l'obiettivo di creare una porta di accesso stradale verso Nord.

Nel febbraio 2014 la Commissione Via del Ministero dell'Ambiente ha approvato il progetto preliminare della nuova superstrada Valsugana e ha trasmesso l'esito al Ministero delle Infrastrutture. La decisione comprende anche alcune prescrizioni che richiedono approfondimenti rispetto ad inquinamento acustico e dell'aria, carsismo nell'area del Monte Grappa, impatto sull'ecosistema, oltre ad interventi di mitigazione. A gennaio 2013 era stata la Commissione regionale del Veneto ad esprimere parere favorevole sul tracciato della superstrada. La gara per l'assegnazione in project financing della concessione per progettazione, realizzazione e gestione dell'opera seguirà l'eventuale approvazione da parte del Cipe.

Autostrada Orte-Ravenna-Mestre E45-E55

Il Cipe, in seguito alle norme contenute nell'articolo 2 del decreto Sblocca Italia, definitivamente adottato dal parlamento in novembre, ha approvato nuovamente la delibera del 18 novembre 2013 sull'autostrada Orte-Mestre, che non era mai stata registrata dalla Corte dei Conti. La norma consente la realizzazione di project financing per grandi opere anche "per stralci" e ammette la defiscalizzazione statale anche su opere avviate prima del 2011. Grazie a questa disposizione, la Corte dei conti può ammettere gli sconti fiscali per questa autostrada, che consentiranno allo Stato di evitare di dover contribuire alla costruzione dell'opera con un finanziamento diretto di 1,87 miliardi di euro, così come inizialmente previsto. Il costo da 9,8 miliardi sarà finanziato interamente dai privati, mentre il finanziamento pubblico pari a 1,87 miliardi di euro sarà indiretto e verrà riconosciuto ai concessionari successivamente alla gara sotto forma di sconti fiscali Ires, Irap e Iva nell'arco dei primi 15 anni di gestione. 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). 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 di Vito Bonsignore.

c) Porti e aeroporti

Porto di Venezia

Nel 2014, l'Autorità portuale di Venezia ha proseguito l'iter per l'approvazione del progetto di "porto off-shore", una piattaforma da costruire a circa 8 miglia marine al largo di Venezia, di fronte alla bocca di Malamocco. La struttura dovrebbe essere dotata di banchine su fondali più alti di quanto ottenibile 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 fornite dall'Autorità portuale, l'opera dovrebbe avere un costo complessivo di circa 2,1 miliardi di euro e vi sarebbe la disponibilità di alcuni investitori privati per un investimento intorno ai 700 milioni. Il progetto potrebbe inoltre beneficiare di interventi di cofinanziamento dell'Unione Europea. Alla fine di ottobre 2014 è iniziata la Conferenza dei servizi, dopo che il progetto ha già completato il procedimento della Via nazionale.

Con la Legge di Stabilità approvata a dicembre è stato deciso uno stanziamento di 95 milioni che saranno ripartiti tra 2015 e 2018 che, in base a quanto fatto sapere dall'Autorità portuale, verranno utilizzati per la parte a terra del nuovo sistema.

A settembre l'autorità portuale ha presentato il progetto preliminare per la realizzazione di un nuovo canale che consenta l'accesso alla Stazione Marittima delle navi da crociera di grandi dimensioni, evitando l'attraversamento del Bacino San Marco. La nuova via d'accesso collegherebbe il canale Malamocco Marghera al Canale Vittorio Emanuele, in corrispondenza del bacino di Marittima, tramite il raccordo Contorta-S. Angelo che avrà una lunghezza pari a circa 5 Km, una larghezza di 100 m, e una profondità di 10,50 metri.

Oltre a quello presentato dall'Autorità portuale, esistono altre due proposte per la soluzione del problema delle grandi navi. Entrambe le proposte prevedono un nuovo terminal crociere che dovrebbe venire realizzato in un caso alla Bocca di Lido, mentre secondo l'altra ipotesi nell'area di Marghera, insieme a un nuovo canale per il transito in laguna. A maggio 2014, infine, sono terminati i lavori di realizzazione del nuovo terminal di Fusina "autostrade del mare", una struttura multimodale destinata al traffico di traghetti

per automezzi, camion, passeggeri e container che si sviluppa su un'area di 38 ettari, suddivisi tra banchine, darsene e strutture logistiche. L'opera ha richiesto 230 milioni di euro di investimento, l'80% dei quali provenienti da privati.

Porto di Trieste

A novembre hanno preso il via i lavori di realizzazione della piattaforma logistica, principale progetto di sviluppo attualmente attivo. Il progetto prevede la creazione di un nuovo terminal multifunzione che sorgerà su un'area di 121 mila mq. Dopo il termine della progettazione esecutiva il cantiere avrà una durata prevista di 852 giorni. Il valore dell'intervento è di 132,4 milioni di euro di cui 70 stanziati dall'Autorità portuale, 32 da delibera del Cipe, 30 milioni a carico del privato titolare della concessione, la cordata formata da Interporto di Bologna, Cosmo Ambiente, Icop e Parisi. In base ai piani, il nuovo terminal sarà utilizzato in modo prevalente da navi in servizio infra-Mediterraneo con origine e destinazione Mediterraneo Orientale, Nord Africa e Mar Nero, puntando ad accogliere diverse tipologie di traffico: Ro-Ro, Ro-La, Lo-La, container (ma solo da navi dalla capacità non superiore ai 10.000 Teu).

L'assegnazione dell'appalto alla cordata Icop-Parisi è avvenuta a maggio del 2014, dopo che nel dicembre precedente l'Autorità portuale aveva dichiarato il gruppo rivale, comprendente le società Montovani, Samer e Venice Green terminal, vincitore della gara in via provvisoria, ma che ha visto successivamente revocato l'appalto a causa delle inchieste giudiziarie in cui è stata coinvolta Mantovani. A novembre è intervenuta una sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato l'assegnazione dei lavori alla cordata Icop-Parisi, facendo seguito a una sentenza dall'analogo esito pronunciata dal tar regionale in agosto.

Aeroporto di Venezia

A ottobre 2014 è stato ufficialmente portato a termine il processo di ingresso di Save Spa, la società che ha in gestione gli aeroporti di Venezia e di Treviso, dentro il capitale di Catullo Spa, che ha in concessione gli scali di Verona e di Brescia. L'iniziativa promossa da Save ha permesso di costituire un polo aeroportuale del Nordest, entro cui manca il solo scalo di Trieste, già entrato da tempo in un'ottica di alleanza con Venezia e oggetto di una manifestazione di interesse da parte della società di Enrico Marchi, e un player nazionale capace di superare i 10 milioni di passeggeri all'anno.

L'operazione ha visto Save acquisire il 35% del capitale di Catullo Spa attraverso un esborso di 24 milioni di euro. Socio di maggioranza è Aerogest, con il 47%, società

costituita ad hoc tra i vari enti pubblici che detenevano quote di Catullo: Camera di Commercio, Provincia e Comune di Verona, Provincia di Trento. Come esito dell'intesa, Save esprime quattro consiglieri su nove all'interno del cda e ha nominato l'amministratore delegato, pur avendo la minoranza dei consiglieri.

Catullo Spa è in questi mesi attiva in colloqui con Sacbo Spa, che ha in gestione l'aeroporto di Bergamo, per pervenire a un accordo che consenta la gestione comune dello scalo di Brescia Montichiari. Contro l'affidamento della concessione per l'aeroporto di Montichiari, in capo a Catullo spa che non era riuscita ad avviare lo sviluppo dello scalo, infatti, Sacbo avevano inoltrato ricorso, vedendo riconosciute le proprie ragioni dal Tar di Brescia.

7.2 Criticità

Per la **Pedemontana Veneta** rimangono da risolvere ancora alcuni contenziosi con comitati di cittadini residenti nei comuni coinvolti che hanno presentato ricorsi contro l'opera e con alcuni proprietari dei terreni espropriati. Da definire anche il contratto di finanziamento tra il concessionario Sis e le banche, in mancanza del quale i lavori continueranno a procedere a rilento e difficilmente verranno rispettati i termini di consegna.

Sulla **Valdastico Nord** rimane ancora immutato il contenzioso tra il concessionario A4 Holding, gli enti locali veneti e la Provincia Autonoma di Trento che per anni ha impedito il completamento dell'opera. Trento può sostenere la propria contrarietà anche grazie alla sentenza della Corte Costituzionale che ha spiegato essere indispensabile il suo assenso per procedere con la realizzazione, in virtù delle prerogative conferite dallo statuto speciale di Trento.

Per la **Nuova Valsugana**, in modo analogo a quanto avviene per la Valdastico Nord, sconta l'opposizione della Provincia Autonoma di Trento, che teme l'aumento di traffico sul proprio territorio che deriverebbe dalla sua realizzazione. Anche i comuni veneti direttamente coinvolti dai lavori di realizzazione hanno espresso in alcuni casi contrarietà, aspetto che si ritrova nelle numerose prescrizioni contenute nel documento di approvazione della Commissione Via.

Con riferimento al **Porto di Venezia** il progetto per realizzare un porto off-shore incontra l'opposizione di altre autorità portuali, tra cui quelle dei porti di Genova, di Trieste e di Ravenna. Il costo dell'intervento appare inoltre molto consistente per le casse pubbliche,

mentre rimane ancora da definire quali investitori privati potrebbero contribuire alla sua realizzazione e quale quota di investimenti questi andrebbero a coprire. L'escavo del canale Contorta ha incontrato opposizione e riserve da più parti, a causa di timori per l'impatto ambientale sull'ecosistema lagunare. In particolare, il Comune di Venezia ha presentato ricorso contro la delibera dell'Autorità portuale che ha approvato il progetto e contro l'iter seguito per la Valutazione di impatto ambientale.

Per l'**Aeroporto di Venezia** a novembre 2014 la società Sea, gestore di Linate e Malpensa e azionista del 31% di Sacbo, ha inoltrato ricorso al Presidente della Repubblica contro l'operazione che ha consentito l'ingresso di Save nel capitale di Catullo Spa. Il blocco del piano di ampliamento relativo all'aeroporto di Treviso deciso dal Ministero dell'Ambiente nel febbraio 2014 ha fermato il progetto di sviluppo dello scalo presentato dal concessionario Save. In opposizione al piano, presentato nel 2011, sono sorti comitati di cittadini che lamentano disagi per la vicinanza delle strutture alle abitazioni. In particolare, il master plan, che punterebbe a raggiungere i 29 mila voli annui, viene ritenuto troppo impattante per l'area interessata, a causa del forte aumento rispetto agli attuali 16.300.

7.3 Attese per il 2015

- A inizio anno è atteso il completamento della Conferenza dei servizi sul progetto per il porto off-shore di Venezia. Successivamente dovrebbe seguire il pronunciamento del Cipe conclusivo dell'iter di approvazione.
- È atteso il completamento della valutazione dell'impatto ambientale del progetto preliminare per il Canale Contorta-Sant'Angelo.
- È attesa una decisione definitiva per il completamento della Valdastico Nord.
- Il nodo relativo alla concessione in capo ad Autobrennero per la A22 dovrà essere definito portando a un rinnovo della stessa sulla base di un nuovo contratto e piano di investimenti e una contestuale approvazione da parte della Commissione Europea, oppure con la messa in gara.
- Analogamente, dovrà essere risolto il nodo della concessione ad A4 Holding per A4 Brescia-Padova e A31, che sarà rinnovata automaticamente fino al 2026 qualora venisse approvata la Valdastico Nord (come da attuale contratto di concessione), oppure sarà rimessa in gara. Non è da escludere una fusione di A4 Holding con Autovie Venete (concessionaria della A4 Trieste-Venezia) e/o con Cav

(concessionaria della Venezia-Padova), operazioni che potrebbero contribuire a definire nuove condizioni per un rinnovo delle concessioni.

- La risoluzione della questione relativa al rinnovo della concessione di Autobrennero dovrebbe consentire il conferimento dell'accantonamento di 550 milioni del "fondo ferrovia" da destinare ai lavori per la galleria del Brennero e alla tratta di di accesso Sud.
- Attesa entro giugno la soluzione per il nodo della gestione dell'aeroporto di Brescia Montichiari. Si profila come sviluppo un accordo tra Catullo Spa e Sacbo Spa per una gestione congiunta dello scalo. In alternativa, Il Consiglio di Stato dovrà dirimere la questione con un'apposita sentenza.

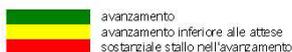
STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2013-2014

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 dretissima Brescia-Milano (Breberni)					XX (conclusi luglio 2014)				SI	
Autostrada Asti-Cuneo					XX			XX	NO	
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	SI	
Traforo di sicurezza del Frejus					XX				SI	
Grandi assi ferroviari										
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda norddest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX				[X]	[X]	XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda norddest (collegamento Seregno-Bergamo)		XX						XX	NO	
Ferrovia alta capacità Milano-Verona		XX (tratta Brescia- Verona)			XX (tratta Treviglio-Brescia)			XX	SI	
Ferrovia alta capacità Torino-Lione: nuova linea LNTN			XX	X (galleria geognostica Saint Martin la Porte)	XX (galleria geognostica della Maddalena)		[X]	X	SI	
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)					XX			XX	SI	
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		[X]	XX	SI	
Ferrovia Genova-Venimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX		[X]	XX	SI	
Ferrovia Arcisate-Stabio			XX					XX	NO	
Nodi viari metropolitani										
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza		XX				XX	[X]	[X]	SI	
Tangenziale est esterna di Milano					XX				SI	
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia	XX							XX	NO	
Tangenziale est di Torino	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	SI	
Strada statale del Sempione: Variante Rho-Gallarate		XX						XX	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento			X (lotti Segrate- Piozzello e Lambrate- Segrate) X (lotto Segrate-Piozzello)	X (lotto Lambrate- Segrate)	XX (svincoli di Lambrate: conclusi aprile 2014; tratta Piozzello-Mezzo: conclusi dicembre 2014)			XX	SI	
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento					XX (conclusi luglio 2014)				SI	
Strada provinciale Paullese: potenziamento			XX (tratta SP39-Spino d'Adda)		XX (Dovera-Spino d'Adda)			XX	SI	
Nodi ferroviari metropolitani										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (sottratta variante di Galliate)			XX (sottratta Turbigo-Castano: conclusi dicembre 2014)			XX	SI	
Collegamento ferroviario Terminal 1-Terminal 2 Malpensa			X		X				SI	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo- Parona)		XX (tratte Parona-Mortara e urbana milanese)				XX	NO	
Ferrovia Milano-Varese/Luino/Domodossola: potenziamento tratta Rho-Gallarate e raccordo Y per Malpensa			XX			XX	XX	XX	NO	
Passante ferroviario di Torino-completamento			X	X	X (lavori di sistemazione in superficie)				SI	
Nodo ferroviario di Genova					XX		[X]	[X]	SI	
Metropolitane										
Linea 1 metropolitana di Milano: prolungamento					XX				SI	
Linea 4 metropolitana di Milano					XX		XX		SI	
Linea 5 metropolitana di Milano					XX				SI	
Linea 1 metropolitana di Torino			X	X	X			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			X	X				[X]	SI	
Interporto di Novara (CIM): potenziamento				XX				X	SI	
Interporto di Torino (SITO spa): potenziamento	XX							[X]	SI	

Aggiornamento al dicembre 2014

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2013, in rosso al dicembre 2014. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

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



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. 010.8338468 - Fax 010.8338460

www.confindustria.ge.it

e-mail: vcellario@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.fondazionenordest.net

e-mail: info@fondazionenordest.net