



ASSOLOMBARDA – UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO – CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2008

gennaio 2009

INDICE

1	Presentazione	pag.	5
2	Executive summary	pag.	7
3	Lo scenario generale	pag.	9
4	Il quadro del Nordovest	pag.	13
5	I sistemi infrastrutturali del Nordovest	pag.	15
5.1	Corridoio 5 "Transpadano"	pag.	16
5.1.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	16
5.1.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	20
5.1.3	Criticità	pag.	35
5.1.4	Attese per il 2009	pag.	36
5.2	Corridoio 24 "Dei due Mari"	pag.	37
5.2.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	37
5.2.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	41
5.2.3	Criticità	pag.	42
5.2.4	Attese per il 2009	pag.	43
5.3	Sistema portuale ligure	pag.	45
5.3.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	45
5.3.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	46
5.3.3	Criticità	pag.	49
5.3.4	Attese per il 2009	pag.	50
5.4	Sistema Pedemontano	pag.	51
5.4.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	51
5.4.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	51
5.4.3	Criticità	pag.	54
5.4.4	Attese per il 2009	pag.	54
5.5	Nodo metropolitano di Milano	pag.	55
5.5.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	55
5.5.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	56
5.5.3	Criticità	pag.	65
5.5.4	Attese per il 2009	pag.	65

5.6	Nodo metropolitano di Torino	pag.	67
5.6.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	67
5.6.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	68
5.6.3	Criticità	pag.	73
5.6.4	Attese per il 2009	pag.	74
5.7	Nodo metropolitano di Genova	pag.	75
5.7.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	75
5.7.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	75
5.7.3	Criticità	pag.	78
5.7.4	Attese per il 2009	pag.	78
5.8	Accessibilità a Malpensa	pag.	79
5.8.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	79
5.8.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	80
5.8.3	Criticità	pag.	84
5.8.4	Attese per il 2009	pag.	85
5.9	Accessibilità a Expo 2015	pag.	86
5.9.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	86
5.9.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	87
5.9.3	Criticità	pag.	93
5.9.4	Attese per il 2009	pag.	93
6	Altre infrastrutture strategiche	pag.	95
7	Il quadro del Nordest	pag.	97
7.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	97
7.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	98
7.3	Criticità	pag.	101
7.4	Attese per il 2009	pag.	102
	Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2007-2008	pag.	103
	Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag.	105

1. PRESENTAZIONE

Il Rapporto OTI di quest'anno, giunto alla sua sesta edizione, si presenta strutturalmente diverso dalle precedenti edizioni.

Accanto ai consueti quadri di scenario generale e territoriale (del Nordovest, ma con una finestra sempre aperta anche sul Nordest) il monitoraggio sullo stato di avanzamento degli interventi di importanza strategica non viene più condotto per singola opera, ma per "**sistemi infrastrutturali**": anzitutto i **corridoi plurimodali**, che costituiscono gli architravi delle relazioni con le reti transeuropee, e quindi i **sistemi della portualità** ligure e della **viabilità pedemontana**. Per altro verso i **nodi metropolitani** di Milano, di Torino e di Genova, anch'essi visti nella loro dimensione plurimodale, e per finire i **sistemi di accessibilità** a due hub fondamentali per la competitività del nostro territorio: l'aeroporto di Malpensa e l'area interessata dal prossimo evento dell'Expo 2015.

Tale impostazione, che discende da un processo di maturazione dei lavori dell'Osservatorio, privilegia la verifica della funzionalità degli interventi infrastrutturali in relazione alla capacità di rispondere adeguatamente alla domanda di mobilità delle persone e delle merci e non già di ogni singola opera svincolata dal suo contesto di rete. Ovviamente ogni singolo progetto mantiene la propria storia, fatta di iter decisionali e procedurali, di aspetti tecnici e di fasi realizzative, di criticità dovute alla mancanza di risorse economico-finanziarie o di consenso sociale, ma sarebbe insufficiente limitarsi a verificarne l'effettiva esecuzione senza inquadrarlo in una dimensione organica d'insieme. Anzi, nell'economia del Rapporto nella sua nuova formulazione accade che una stessa opera venga trattata in più di un sistema infrastrutturale: ma questo al solo scopo di agevolare una migliore comprensione da parte del lettore.

In questo riteniamo che consista il maggiore contributo delle nostre Associazioni per la formazione di una cultura della politica infrastrutturale nel nostro Paese finalmente svincolata da logiche di mera rivendicazione localistica e restituita alla sua funzione essenziale, di requisito indispensabile per lo sviluppo economico e sociale di un territorio.

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2008, da: Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Giuseppina Bevilacqua e Antonino Scordo per Unione Industriale di Torino e da Cristina Manara per Confindustria Piemonte; Guido Conforti per Confindustria Genova. La redazione del capitolo 7 è a cura di Carlo Bergamasco della Fondazione Nord Est, che ha contribuito anche alla redazione del paragrafo 5.1.

2. EXECUTIVE SUMMARY

Il 2008 è stato caratterizzato dal cambio di legislatura, che ha prodotto effetti anche sulla politica infrastrutturale italiana, ivi compreso lo scenario del Nordovest.

Mentre l'obiettivo primario del precedente Governo, in un quadro di forte attenzione ai vincoli di bilancio pubblico, era costituito dalla volontà di portare a termine le opere avviate, l'attuale Governo ha promosso una politica di grande rilancio del Programma Nazionale delle Infrastrutture Strategiche, già all'interno del DPEF 2009/2013.

Nel corso del 2008, la situazione complessiva del Nordovest ha visto in particolare il proseguimento dei cantieri ferroviari e autostradali sulla direttrice Torino-Milano e il completamento ovvero l'avanzamento dei lavori per alcuni interventi sui nodi metropolitani. Nella seconda parte dell'anno, poi, sono stati emanati importanti provvedimenti normativi sia sul fronte dell'architettura finanziaria necessaria per il rilancio degli investimenti sia su quello delle procedure esecutive.

Il sopraggiungere della crisi economica ha ulteriormente motivato l'urgenza dei programmi di potenziamento della rete infrastrutturale, visti anche in funzione anti-recessiva.

Tuttavia, a seguito di un esame dettagliato dei sistemi infrastrutturali del Nordovest soggetti a monitoraggio, non emerge ancora un reale salto di qualità nelle diverse fasi della progettazione, cantierizzazione, esecuzione ed entrata in esercizio delle opere. In molti casi, infatti, si assiste ad un ulteriore protrarsi degli iter decisionali, ad una perdurante insufficienza delle risorse finanziarie e anche all'insorgere di contenziosi che ritardano l'avvio o la prosecuzione dei lavori.

Diventa, quindi, quanto mai necessario procedere con assunzioni di responsabilità relativamente a quelle misure, prossime al costo zero, che possono accorciare i tempi necessari all'apertura dei cantieri e che riguardano in senso lato la determinazione del consenso sull'opera, la redazione dei progetti e gli iter approvativi degli stessi.

Viceversa, la congruità delle risorse finanziarie rispetto agli impegni di spesa per un progetto ambizioso di potenziamento infrastrutturale si lega fortemente alle scelte di politica economica del Governo e alla reale capacità di far leva sulla finanza di progetto in tutti i casi in cui questo sia percorribile. Risulta in ogni caso imprescindibile che le priorità di spesa siano legate ai vincoli temporali dovuti alla necessità di superare eventuali colli di bottiglia ovvero al sopraggiungere di inderogabili appuntamenti, primo tra tutti quello costituito da Expo 2015.

Per un insieme di ragioni, il 2009 si annuncia come un anno potenzialmente decisivo per la rete infrastrutturale del Nordovest: oltre ai lavori già in corso, si avvieranno importanti progetti di ampliamento dei porti liguri, sul nodo ferroviario di Genova, per la realizzazione della Brebemi e per il nodo infrastrutturale milanese; se a questo aggiungiamo la concreta possibilità che si aprano i cantieri anche per il Terzo Valico e per la tratta Treviglio-Brescia della ferrovia AV/AC Transpadana, il quadro degli interventi in corso potrà risultare al termine di quest'anno di gran lunga migliorato.

Al contrario, rimangono ad oggi sospese e incerte le situazioni che riguardano altri interventi decisivi per la funzionalità complessiva della mobilità sul territorio: la Gronda autostradale di Genova, le connessioni ferroviarie per il nuovo traforo del Gottardo, il completamento della Pontremolese e della ferrovia costiera del Ponente ligure, il potenziamento dell'intero sistema delle metropolitane milanesi.

Tuttavia, la situazione maggiormente critica di tutto il Nordovest riguarda il completamento del Corridoio V sia nella parte ad est di Milano sia, soprattutto, per la tratta transfrontaliera Torino-Lione, che tra l'altro impedisce la definizione di numerosi interventi strategici sul nodo torinese. L'esperienza dell'Osservatorio sulla Torino-Lione dovrà obbligatoriamente concludersi entro il 2010 con la scelta definitiva del tracciato, condivisa ad ogni livello istituzionale, al fine di poter procedere senza ulteriori ritardi con l'esecuzione di un'opera indispensabile per il rafforzamento delle relazioni internazionali del Nordovest e del nostro Paese.

3. LO SCENARIO GENERALE

Il 2008 ha visto il cambio del Governo nazionale e, come era prevedibile aspettarsi, buona parte dell'anno è stata caratterizzata da un sostanziale rallentamento del programma di infrastrutturazione del Paese: dalla seduta CIPE del 27 marzo a quella del 18 dicembre, infatti, non ci sono state delibere relative all'approvazione e/o al finanziamento di progetti infrastrutturali ricadenti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

L'inizio dell'anno è stato caratterizzato dall'approvazione da parte del CIPE dell'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011 stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e da RFI, che destina alle ferrovie 3,2 miliardi di euro e che, aggiungendosi ai fondi preesistenti, prevede investimenti per 4,7 miliardi di euro, di cui 3,3 per nuove opere. Tra le opere prioritarie da avviare – rimanendo tra quelle di interesse per il Nordovest – il Contratto di programma contiene le tratte AV/AC Treviglio-Brescia (reperimento delle risorse nel 2009), il Terzo Valico sulla Milano-Genova (reperimento delle risorse nel 2010) e la Torino-Lione (reperimento solo del 4% delle risorse nel periodo 2009-2011). Invece, sono considerate alla stregua di altre opere da avviare in via non prioritaria la Seregno-Bergamo di connessione al Gottardo, la tratta AV/AC Brescia-Verona e la cintura ferroviaria di Torino con la connessione alla Torino-Lione.

L'“Allegato Infrastrutture” al DPEF 2009-2013, approvato dal CIPE il 4 luglio, ha costituito il primo passo concreto del nuovo Governo per rilanciare il tema dell'infrastrutturazione del nostro Paese, rimandando tuttavia la traduzione delle aspettative e delle intenzioni alle successive leggi finanziarie e a nuovi provvedimenti legislativi. Nello specifico, rispetto alle esigenze complessive del Piano decennale delle opere strategiche, mancano all'appello circa 124 miliardi di euro rispetto ai quali ci si prefigge di addebitarne in quota al bilancio nazionale circa 40 nel prossimo quinquennio. Non viene risolto, pertanto, il quesito relativo a chi, a quali condizioni e con quali strumenti metterà a disposizione gli 84 miliardi mancanti.

È pur vero che, sul fronte del reperimento delle risorse economiche, il Governo ha avviato la costruzione dell'architettura finanziaria necessaria per dare concretezza agli investimenti infrastrutturali.

In primo luogo, il decreto legge n. 112 del 25 giugno 2008 istituisce un fondo per il finanziamento di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, alimentato con gli stanziamenti assegnati per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale per il periodo 2007-2013 e fermo restando il vincolo di concentrare nelle Regioni del Mezzogiorno almeno l'85% delle risorse.

In secondo luogo, il terzo decreto correttivo del Codice degli appalti (decreto legislativo n. 152/2008) ridisegna all'articolo 153 la disciplina della finanza di progetto. Ad una prima lettura interpretativa, il disposto normativo sembra lasciare più spazio all'iniziativa propositiva dei privati e al recupero di forme di prelazione del promotore si affianca una procedura semplificata e più breve. Rimangono da risolvere, tuttavia, alcuni aspetti tecnici connessi agli elementi di incertezza e di discrezionalità che sembrano caratterizzare questa nuova procedura.

In terzo luogo, l'accordo stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e la Banca Europea per gli investimenti (BEI) prevede prestiti a tasso agevolato da parte della BEI per un valore complessivo dell'ordine di 15 miliardi nel quinquennio 2008-2012 per la realizzazione di un pacchetto di opere, da concordare, nell'ambito della Legge Obiettivo nazionale.

Infine, è stata avviata la riorganizzazione della Cassa Depositi e Prestiti (CdP) che prevede una nuova mission dell'istituto maggiormente orientata al finanziamento delle grandi infrastrutture di trasporto; in questo senso, rimane da vedere in che modo si concretizzerà l'azione della CdP.

Sempre sul fronte dei finanziamenti, inoltre, il decreto legge n. 280 del 29 novembre 2008 (cosiddetto decreto legge "anti crisi") autorizza contributi per le opere della Legge Obiettivo in grado di sviluppare investimenti per 2,3 miliardi a partire dal 2009 e che si auspica possano servire a finanziare in prima battuta infrastrutture strategiche del Nord, visto che i fondi di cui al decreto n. 112 saranno concentrati sul Mezzogiorno. Inoltre, lo stesso decreto stanziava subito 960 milioni di euro alle FS per i cantieri più urgenti e 1.440 milioni nel triennio 2009-2011 per il servizio di trasporto ferroviario regionale. Anche per questi stanziamenti rimane fermo il vincolo di destinazione dell'85% al Mezzogiorno e del 15% al Centro Nord. Successivamente, nella seduta del 18 dicembre il CIPE ha sbloccato lo stanziamento di 800 milioni per il MOSE e ha dato il via libera all'autostrada Cecina-Civitavecchia (approvando il progetto preliminare e il piano economico e finanziario per

un valore di 3,78 miliardi). Sono stati poi assegnati ulteriori 7,3 miliardi dei Fondi FAS al Ministero delle Infrastrutture, rimandando tuttavia a 60 giorni l'assegnazione delle risorse alle singole opere. In particolare, rimane confermato il vincolo dell'85% delle risorse al Sud e del 15% al Centro Nord. Occorre specificare che, se anche il miliardo e mezzo (al netto dei fondi per il MOSE) già assegnato con il decreto legge "anti crisi" per il rifinanziamento della Legge Obiettivo andasse al Centro Nord, complessivamente le nuove risorse disponibili per il Centro Nord potrebbero essere pari a circa 2,3 miliardi.

Invece, nell'ambito della riunione del CIPE del 18 dicembre, per l'EXPO 2015 non è stato assunto nessun impegno finanziario preciso, limitandosi a recepire l'informativa del commissario straordinario Moratti. Pertanto si rimane ancora in attesa dello stanziamento dei 2,3 miliardi da parte dello Stato, a fronte di un ammanco complessivo di 3,4 miliardi.

Con riferimento all'aspetto procedurale, con il decreto legge n. 112 è stata abrogata la revoca, introdotta dal precedente Governo, dei contratti di concessione TAV stipulati con i general contractor per la realizzazione delle linee AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova, Milano-Genova e che aveva causato un periodo di fermo sotto l'aspetto procedurale. Rimane, tuttavia, da affrontare il tema dell'elevato costo delle nuove linee AV/AC e delle modalità di finanziamento che, gravando totalmente sulle casse dello Stato, ne stanno mettendo seriamente in discussione la realizzabilità.

Inoltre, il decreto legge "anti crisi" ripropone la figura del Commissario straordinario, nonostante gli scarsi esiti durante la precedente legislatura 2001-2006, con il compito di monitorare e vigilare sui tempi di tutte le fasi di realizzazione degli investimenti. Per superare gli empasse dovuti ai ricorsi al TAR - che spesso hanno fin qui bloccato le gare di appalto - si prevede che, se vi è stata una illegittimità, chi vince una gara non può essere rimosso e il ricorrente ha diritto solo al risarcimento dei danni.

In conclusione, nonostante le dichiarazioni e gli intenti propositivi di rilancio infrastrutturale, anche nel 2008 non è avvenuto quel deciso salto di qualità nella realizzazione di nuove opere, come invece era lecito aspettarsi. I Capi di Stato e di Governo europei, infatti, hanno più volte ribadito la strategicità delle reti infrastrutturali per la crescita, l'occupazione, la realizzazione del mercato interno e la coesione economica e sociale. I progetti TEN in particolare rappresentano un importante volano reale, perchè molti sono già in corso o immediatamente cantierabili, per coniugare stabilità e crescita e per

invertire l'attuale congiuntura. Pertanto, si reputa imprescindibile avviare il prima possibile i cantieri di quelle opere che potrebbero partire subito (solo per fare un esempio, si citano il Terzo Valico sulla ferrovia Milano-Genova e la linea AV/AC Milano-Verona). In questo senso, destano preoccupazione il rinvio all'inizio del 2009 della ripartizione alle singole opere delle risorse assegnate con la riunione CIPE dello scorso 18 dicembre e il fatto che gran parte delle risorse siano imputabili a rimodulazioni di finanziamenti già esistenti (FAS).

L'individuazione, poi, di un numero limitato di opere su cui concentrare le risorse pubbliche, che peraltro era stata auspicata nelle precedenti edizioni del presente rapporto, rischia di essere vanificata nella valutazione oggettiva delle reali priorità per il Paese nel momento in cui le risorse dedicate – che come detto sono una sostanziale rimodulazione dei fondi FAS – hanno il vincolo di destinazione per l'85% al Mezzogiorno.

Sul fronte del finanziamento delle opere, si ricorda inoltre che la legge finanziaria per il 2008 introduce (art. 1, commi 247-250), in modo innovativo per l'ordinamento italiano, l'attribuzione alle Regioni dell'80% dell'incremento delle riscossioni sull'IVA e sulle accise relative alle importazioni nei porti e negli interporti, con lo scopo di finanziare gli investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti, nonché dei connessi collegamenti stradali e ferroviari. Tuttavia, allo stato attuale, mancano ancora i decreti attuativi di tali disposizioni.

Infine, occorre sottolineare la grave situazione in cui versa il trasporto pubblico regionale, che sconta la grave inadeguatezza dei trasferimenti di risorse pubbliche alle Regioni nel corso degli ultimi 10 anni. Paradossalmente, in alcune situazioni territoriali gli avvenuti potenziamenti infrastrutturali hanno portato finora scarsi benefici per la mobilità a seguito del mancato adeguamento dei servizi di trasporto. Si ribadisce, pertanto, l'assoluta necessità di inserire la realizzazione delle infrastrutture all'interno di una cornice che riguarda, più in generale, l'intera politica della mobilità e che richiede l'attuazione di misure organiche al fine di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica. Sotto questo aspetto continuano a permanere gravi ritardi, in particolare per quanto concerne il completamento dei processi di privatizzazione e liberalizzazione dei servizi di trasporto, le politiche per il riequilibrio modale, il coordinamento tra le diverse politiche settoriali, per finire con la creazione della nuova Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto, prevista sin dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001.

4. IL QUADRO DEL NORDOVEST

Nel corso del 2008 si sono conclusi i cantieri relativi a due opere monitorate da OTI NordOvest: la superstrada Malpensa-Boffalora/A4 e il Passante ferroviario di Milano. La prima è importante per l'accessibilità stradale all'aeroporto di Malpensa dalla A4 Torino-Milano, mentre la seconda è indispensabile per completare il servizio ferroviario regionale e decongestionare il nodo ferroviario milanese.

D'altro canto sono proseguiti, pur con differenti gradi di rispetto dei cronoprogramma previsti, i lavori sui collegamenti autostradali e ferroviari AV/AC Torino-Milano, sul Passante ferroviario di Torino, sulla tratta Novara-Malpensa-Saronno della Gronda nord ferroviaria e per il raddoppio della linea costiera del Ponente Ligure (in provincia di Imperia). Così pure sono avanzati i cantieri sulle linee metropolitane di Milano, Torino e Genova.

Sempre nel 2008 sono stati avviati gli interventi sulle strade provinciali Cassanese (per il collegamento al centro intermodale di Segrate) e Paullese e sulla strada Monza-Cinisello Balsamo per la connessione tra il sistema tangenziale milanese e i valichi svizzeri.

Viceversa, sono state completate le fasi procedurali per il prossimo avvio dei cantieri per la Brebemi, la ferrovia Seregno-Saronno, il nodo ferroviario e la viabilità a mare di Genova, nonché per la realizzazione delle nuove piattaforme portuali a Savona e a Genova.

Rispetto alle progettazioni, sono proseguite le attività relative al nodo ferroviario di Novara, alla strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e alle pedemontane Lombarda e Piemontese; in quest'ultimo caso, tuttavia, si tratta della progettazione di due sole tratte, per giunta non ricomprese all'interno di un disegno unitario a livello regionale.

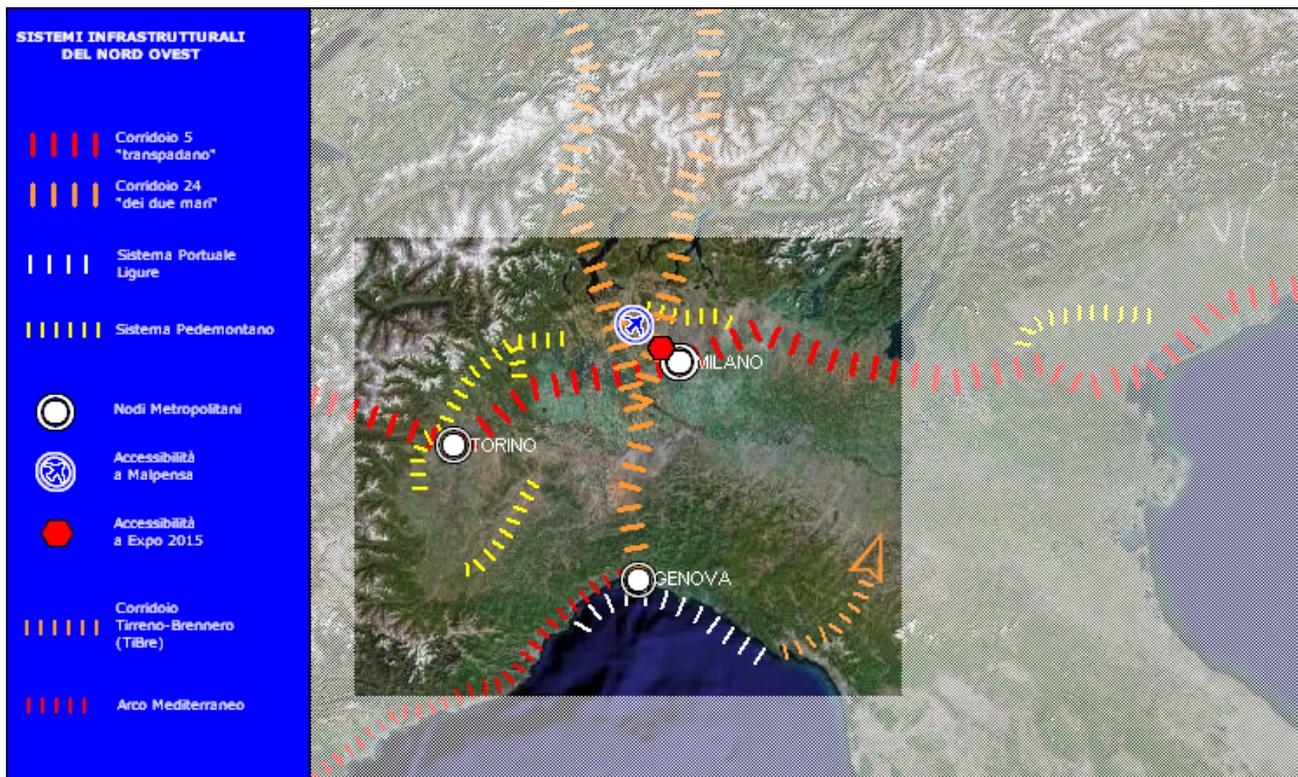
È sostanzialmente rimasta inalterata la situazione per quanto riguarda la linea AV/AC Torino-Lione (e, conseguentemente, alcuni interventi fondamentali del nodo torinese come l'asse di Corso Marche e il potenziamento della Tangenziale ad essa strettamente connessi), la linea AV/AC Milano-Verona, il Terzo Valico ferroviario, la Gronda autostradale di Genova, il raddoppio della linea ferroviaria in Provincia di Savona, la galleria di valico della ferrovia Pontremolese, la Tangenziale Est Esterna di Milano, la Tangenziale Est di Torino, le connessioni ferroviarie per il Gottardo (Chiasso-Seregno e

Seregno-Bergamo) e per Malpensa (potenziamento Rho-Gallarate, raccordo Y e collegamento tra Terminal 1 e Terminal 2) e la variante alla strada statale del Sempione, sempre di connessione all'hub aeroportuale.

In alcuni casi, il blocco decisionale si è accompagnato all'attivazione di procedure e organismi non previsti dalla normativa di settore allo scopo dichiarato di facilitare la definizione del consenso su base locale delle scelte progettuali. In particolare, si fa riferimento alla costituzione e all'attività dell'Osservatorio sulla Torino-Lione e all'avvio del Dibattito Pubblico sulla Gronda autostradale genovese. Mentre quest'ultima esperienza è appena avviata, e solo fra qualche mese si potranno verificarne gli effetti, nel primo caso anche se qualche piccolo passo avanti è stato fatto, certamente i risultati non possono essere considerati fino ad oggi soddisfacenti.

Infine, l'assegnazione a Milano dell'Expo 2015 costituisce un'occasione da non perdere per portare a compimento un significativo potenziamento della rete infrastrutturale del Nordovest. A questo proposito, le principali criticità rilevate sono relative alla disponibilità della totalità delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere di connessione e all'esigenza di individuare e applicare iter procedurali più snelli ed efficaci.

5. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORD OVEST



5.1 Corridoio 5 "Transpadano"

5.1.1 Inquadramento territoriale e programmatico

a) Rete TEN-T europea asse prioritario n° 6 Lione - Lubiana - Budapest - Ucraina

Con il termine di "Corridoio" si fa riferimento ai progetti di reti multimodali (ferrovie, strade, oleodotti) per il trasporto di merci e persone connettendo le infrastrutture dei paesi dell'Europa centrale con quelli dell'Europa dell'Est e del bacino del Mediterraneo. Attualmente, in Europa, sono in fase di realizzazione dieci corridoi multimodali. Nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, il Corridoio 5 costituisce l'anello mancante che permetterà la realizzazione di una rete di 5000 km di nuove linee, che congiungeranno 250 milioni di europei. Il Corridoio 5 mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e di passeggeri. L'intera direttrice "Transpadana" Lione - Torino - Milano - Trieste è compresa tra i 14 progetti prioritari decisi ad Essen, nel 1996, dall'Unione Europea, a cui sono stati aggiunti altri 6 progetti prioritari (dal 15° al 20°). Il progetto consente anche di dotarsi di una struttura che favorisce gli scambi economici e rafforza la competitività dei paesi dell'Europa meridionale, come la Francia, il Portogallo, la Spagna e l'Italia (in particolare la Pianura Padana). Questo nuovo collegamento sarà un'efficace contrappeso all'asse Reno-Danubio, in particolare in direzione dei paesi dell'est entrati recentemente in Europa. La Torino-Lione si posizionerà al centro degli assi di collegamento tra il nord e il sud dell'Europa (Londra-Amsterdam-Milano), ma anche tra l'est e l'ovest, da Lisbona a Budapest e, più a lungo termine, a Kiev.

Il Corridoio 5 è "un asse destinato a portare sviluppo dove c'è degrado, comunicazione dove c'è desolazione, mercato dove c'è bisogno". L'interesse per il completamento di tale corridoio è divenuto di importanza cruciale per l'Italia, in quanto non rappresenta un semplice asse infrastrutturale, interessa "aree vastissime che, nel segmento centrale del Corridoio 5, sono supportate a sud dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico, a nord dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero, assi che consentono al corridoio di interagire con l'Europa centrale, con le realtà produttive della Baviera e con gli assi strategici che collegano il corridoio stesso con l'intero bacino della Rur". Si potrebbe paragonare l'attuazione del Corridoio 5 all'ingresso dell'Italia nella zona Euro, in quanto viene considerato che l'Unione si allargherà presto a oriente e che restare ai bordi del Corridoio 5 significa restare ai bordi

dell'Europa. Il Corridoio 5 rimette in gioco l'Europa mediterranea, rappresentando la naturale prosecuzione fin quasi agli Urali, di un lungo corridoio plurimodale ovest - est che da Barcellona alla Valle Padana attraversa tutto il Sud - Europa e costituisce la sola alternativa meridionale alle direttrici ovest - est più a Nord, quale la Rotterdam - Kiev.

Secondo l'originaria denominazione, il "Corridoio 5", partendo da Lione, raggiunge Torino, Milano, Venezia e Trieste, prosegue per Lubiana, capitale della Slovenia, avanza fino a Budapest, per poi valicare il confine dell'Ucraina fino all'ultima fermata rappresentata da Kiev. Lo sviluppo del Corridoio 5 prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione di punti di strozzatura con specifici progetti.

I principali benefici del Corridoio Transpadano saranno costituiti dal drastico abbattimento dei tempi di percorrenza: da Torino a Lione in 1,45 ore (oggi 4,17 ore), Torino-Milano 45 min (oggi già grazie ad una parte dell'AV 1,17 ore), Milano-Barcellona in 6 ore 30 (oggi 12,22 ore), Milano-Trieste in 2,40 ore (oggi 5 ore), Trieste-Lubiana in meno di un'ora (oggi oltre 3 ore), Milano-Parigi in 3,5 ore (oggi 6,5 ore). Inoltre sarà realizzato il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, vero e proprio percorso obbligato per decongestionare le strade. Grazie al trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia, si potrà pervenire ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché al miglioramento della sicurezza. Attualmente ogni giorno circa l'85% degli scambi tra Italia e Francia avviene su strada, ma lo spostamento su rotaia di una parte importante del volume trasportato costituirà un notevole miglioramento per la rapidità dei collegamenti. Con la realizzazione della Torino-Lione, allo stesso modo sarebbe possibile trasferire circa 1 milione di mezzi pesanti su rotaia. L'obiettivo degli stati italiano e francese è di attuare uno spostamento importante del traffico di merci dalla strada verso la ferrovia. Ciò consentirebbe di passare dai 6 milioni di tonnellate di merci attualmente trasportate ogni anno in treno sulla linea storica tra Piemonte e Savoia ad oltre 40 milioni di tonnellate l'anno nel 2030, grazie alla nuova linea, attraverso il trasporto classico, combinato (tramite container) e con l'"autostrada ferroviaria", una soluzione che permette di caricare camion completi, oppure i soli rimorchi, su vagoni speciali. Per il Nord-Ovest si tratta di un'opera estremamente importante, in quanto il Corridoio 5 "Transpadano" garantirà una maggiore competitività alle imprese, che potranno trasportare più velocemente i propri prodotti, ed una migliore mobilità delle persone, che beneficeranno di tempi di percorrenza estremamente ridotti per viaggiare in Italia e in Europa.

b) Il sistema stradale dell'asse Ovest-Est

Il sistema viario trasversale ovest-est da Torino a Trieste rappresenta una sorta di corridoio socio-economico e un segmento dei collegamenti continentali che fanno parte del corridoio definito come "blue banana mediterranea" di cui fa parte anche il collegamento ferroviario di AV/AC. L'asse stradale ovest-est italiano è rappresentato dall'Autostrada A4 che attraversa l'intera pianura padana partendo da Torino, passando da Milano e terminando a Sistiana, da cui prosegue verso Trieste con la classificazione A13. Numerose sono le intercomunicazioni con le altre grandi arterie autostradali sia verso la Francia che sui vari assi Nord-Sud.

È l'autostrada più trafficata d'Italia se si considera il rapporto giornaliero veicoli/km. Si calcola che nei primi anni, dal 1932, circolassero circa 200.000 veicoli/anno, mentre ora si sono superati i 39 milioni. Questo il motivo dell'attuale intervento di allargamento dell'autostrada che doveva in origine avvenire contemporaneamente alla costruzione della linea di A.C. che corre parallela all'autostrada. Il primo tratto da Torino a Greggio è stato ultimato; entro il 2013 dovrebbe essere ultimato il tratto mancante, Greggio-Novara-Milano, che da Boffalora a Milano avrà quattro corsie più la carreggiata di emergenza, tratto questo dove da tempo sono iniziati i lavori contemporaneamente a quelli della parte finale della TAV. Nel tratto Milano-Brescia il transito dei veicoli è in media attorno alle 100.000 unità al giorno, con punte di 140.000, di cui una parte notevole (fino a 40.000 al giorno) di mezzi di grandi dimensioni (pullman, camion e TIR).

Il sistema autostradale ovest-est che ha un suo percorso di circa 530 km, è gestito da società diverse come S.A.T.A.P., Autostrade per l'Italia S.p.A., Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Società delle Autostrade di Venezia e Padova e Autovie Venete. Differentemente dalle altre due grandi autostrade italiane, la A1 e la A14, la A4 non costituisce un corpo unico, ma è suddivisa in tre tronconi dalle aree urbane di Milano e Venezia, in corrispondenza delle quali si trovano tratti senza pedaggio e la ripartenza da zero del conteggio progressivo del chilometraggio.

La tratta **Torino-Milano** è gestita dalla concessionaria SATAP del gruppo Gavio, è interamente a tre corsie per senso di marcia e si snoda per 125 km (circa 100 km in territorio piemontese, il resto in Lombardia), è pianeggiante e presenta un tracciato pressoché rettilineo. In questo tratto si trovano le intersezioni con i raccordi verso la A5 e la A26 (Torino-Aosta-Monte Bianco / Genova Voltri-Gravellona Toce) nei pressi di Santhià, con l'autostrada A26 (Voltri-Gravellona Toce) nei pressi di Biandrate e con la Tangenziale Ovest di Milano nei pressi della barriera autostradale di Milano-Ghisolfa. Il tratto Torino-Milano ha termine nei pressi dello svincolo di Milano-Certosa.

La tratta **Milano-Brescia**, lunga circa 90 km, è gestita dalla società Autostrade per l'Italia SpA. Va dallo svincolo di Milano Certosa, punto di azzeramento del chilometraggio progressivo, per proseguire in direzione Brescia attraversando le zone fortemente urbanizzate di Cormano, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni; nei pressi del comune di Monza, dove è situata la barriera autostradale di Milano Est, si collega con la tangenziale nord di Milano, mentre all'altezza del casello di Agrate Brianza si allaccia con la tangenziale est di Milano. Il tratto Milano-Bergamo nel 2007 è stato ampliato a quattro corsie più corsia d'emergenza, mentre il tratto Bergamo-Brescia è a 3 corsie. A Brescia viene intersecata l'autostrada A21, anch'essa originata a Torino ma con un percorso più meridionale rispetto alla A4 attraverso Alessandria, Piacenza e Cremona.

La tratta **Brescia-Venezia** ha origine dalla progressiva chilometrica 92,600. Questo tratto di circa 170 km si sviluppa parzialmente in territorio lombardo e per la maggior parte in Veneto con la presenza, nei primi chilometri fino a Desenzano del Garda, di alcuni saliscendi in presenza dell'attraversamento di una piccola zona collinosa. Nelle vicinanze di Verona interseca l'autostrada A22 (Brennero-Modena) mentre nel tratto successivo, arrivando a Vicenza, incontra anche l'unico tratto con la presenza di gallerie (2) di tutto il percorso (all'altezza dei Monti Berici). Oltrepassata la città vicentina incontra lo svincolo per l'autostrada A31 verso Piovene Rocchette. A Padova incrocia l'autostrada A13 (Padova-Bologna), per poi confluire nella Tangenziale di Mestre. Il tratto da Brescia a Padova è gestito dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, mentre da Padova la gestione passa a Società delle Autostrade di Venezia e Padova, responsabile fino all'uscita di Terraglio e comprendente la Tangenziale di Mestre.

La Tangenziale di Mestre è un tratto di autostrada, con diversi accessi urbani (Marghera, Miranese, Castellana, Terraglio, Aeroporto, Marcon, Quarto d'Altino), compreso tra la barriera di Mestre-Villabona della Società delle Autostrade di Venezia e Padova, nuovo punto di azzeramento chilometrico presso l'uscita del Terraglio dove inizia la competenza dell'Autovie Venete che la manterrà fino al termine del percorso a Trieste, e la barriera di Quarto d'Altino.

La tratta **Venezia-Sistiana**, dopo il tragitto di circa 15 km in cui viene attraversata la città di Venezia e che rappresenta il secondo punto critico per quanto riguarda l'intensità di traffico, interseca l'autostrada A27 (Mestre-Belluno) e la deviazione per l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Da questo punto l'autostrada per circa 120 km si riduce a due sole corsie oltre alla corsia d'emergenza. Il tratto che inizia con l'uscita del Terraglio e prosegue con l'ultima barriera di entrata a Venezia est continua per alcuni chilometri in territorio veneto, la cui ultima uscita di Portogruaro coincide con la parte iniziale della Autostrada A28, sino

ad entrare in Friuli-Venezia Giulia in provincia di Udine. Nelle vicinanze di Palmanova dalla A4 si dirama l'autostrada A23 diretta in Austria attraverso il confine di Tarvisio. Nell'ultimo tratto si incontrano le uscite di Villesse (destinata a chi vuole uscire dall'Italia verso la Slovenia attraverso la frontiera di Gorizia) utilizzando il Raccordo Autostradale RA17 di Ronchi dei Legionari (per l'aeroporto di Trieste e del Friuli-Venezia Giulia e il sacrario dei caduti della prima guerra mondiale di Redipuglia) e il casello terminale di Trieste-Lisert. L'autostrada, non a pedaggio, prosegue poi con le uscite di Duino (solo da e per Venezia) e Sistiana, con connessione con la SS14 e il Raccordo Autostradale RA13.

5.1.2 Stato di avanzamento degli interventi

a) Tratte italiane del Corridoio 5 AC/AV

Con la legge "Obiettivo" n°443 del 2001 si inserisce il tratto Transpadano del Corridoio 5 tra le cosiddette "grandi opere" per la cui realizzazione la legge prevede corsie preferenziali. La tratta italiana definita prevede il potenziamento della tratta autostradale da Torino a Trieste, e la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità ed alta capacità (AV/AC) che inizia in Val di Susa in Piemonte e termina presso la stazione di Trieste Centrale così suddivisa:

- Torino-Lione;
- Torino-Milano;
- Milano-Verona;
- Verona-Padova;
- Padova-Venezia/Mestre;
- Venezia-Trieste;
- Trieste-Lubiana.

Torino-Lione

Di seguito viene presentata la cronologia dell'iter progettuale ed approvativo avvenuto dal 2007 ad oggi.

- 13 giugno 2007: alla riunione del tavolo politico-istituzionale sulla Torino-Lione viene raggiunto un accordo tra il Governo e gli amministratori locali. Il Governo conferisce mandato all'Osservatorio coordinato da Mario Virano di mettere a punto uno schema di progetto di tracciato da presentare il 23 luglio all'Unione Europea per concorrere allo stanziamento dei fondi destinati alle infrastrutture prioritarie.

- 28 giugno 2007: il Consiglio dei Ministri approva il Documento di Programmazione Economico Finanziaria 2008-2012, ed il suo allegato infrastrutture. La tratta internazionale della Torino-Lione viene inserita nel Dpef tra le opere della Legge Obiettivo approvate dal CIPE.

Tratta	Delibera CIPE	Soggetto aggiudicatore	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura
Collegamento internazionale Torino-Lione Tratta Bruzolo/Confine di Stato	113/2003	LTF	5365,00	349,00

Con le seguenti previsioni di spesa:

Tratta	Costo (in milioni di €)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Torino-Lione	5.365	149,00	50,00	51,00	53,00	26,00	69,00	4967,00

- Novembre 2007: viene assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 671,8 M€ per gli studi ed una prima parte dei lavori relativi alla parte comune del progetto.
- 13 febbraio 2008: Si svolge a Palazzo Chigi una riunione del Tavolo istituzionale sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Il Tavolo prende visione del lavoro prodotto dall'Osservatorio Valle di Susa in 52 sedute ed esprime un giudizio positivo sul metodo e sui risultati raggiunti. Il Governo dà mandato all'Osservatorio, entro il 30 giugno, di completare l'approfondimento del nodo di Torino di cui si riconosce il carattere prioritario, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Valle, dove per scenari si intende anche l'individuazione uno o più tracciati alternativi della nuova linea.
- 18 giugno 2008: Ltf, su mandato della Cig, presenta all'Osservatorio Torino-Lione una variante del progetto inviato nel luglio 2007 all'Unione Europea, variante che sarà la base della proposta di tracciato che dopo il 30 giugno l'Osservatorio presenterà al governo. Le novità principali sono lo spostamento dell'uscita del tunnel di base (lungo 12,1 km in Italia, 57,1 in totale) a Susa, dove è prevista la realizzazione di una stazione internazionale e l'accorciamento della seconda galleria (dell'Orsiera) a 11,4 km, contro i 22 previsti prima. La zona a cielo aperto nella tratta internazionale, da S. Antonino al confine, in questa ipotesi si riduce a 3,4 km.
- 29 giugno 2008: alla vigilia della scadenza del proprio mandato, l'Osservatorio sulla Torino-Lione raggiunge l'accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove

politiche di trasporto per il territorio. Il testo, approvato dai sindaci e firmato da Mario Virano, presidente dell'Osservatorio, ha quattro punti salienti: nel primo, 'Nuove politiche dei trasporti del territorio', viene enunciato il principio che "la politica delle infrastrutture non è scindibile dalla politica dei trasporti e del territorio" e vengono elencati gli interventi di una politica integrata del traffico transalpino, dalla ratifica del protocollo della Convenzione alpina, all'applicazione della direttiva Eurovignette per il transito dei Tir, dal sistema metropolitano torinese per i passeggeri all'aumento della qualità del servizio sulla Torino-Lione storica. Al punto 4 viene rimarcata l'importanza degli interventi per la "piena funzionalità" delle cinque linee del sistema ferroviario metropolitano di Torino, confermata la piattaforma logistica di Orbassano e proposto "il potenziamento della linea di Bassa Valle e lo sviluppo di interconnessioni con la linea storica di Alta Valle". Alcuni importanti nodi da sciogliere riguardano i modi ed i tempi di attuazione, con una Torino-Lione realizzata per "lotti funzionali" o per un'opera "in fasi successive".

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Torino-Lione, inserita nel capitolo "Altre opere in stato di progettazione definitiva":

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova linea Torino-Bussoleno	2.375	66	2.369	2.309
Nuovo valico del Fréjus	4.383	===	===	4.383
Studio nuova linea Torino-Lione	349	349	206	===

Nel Capitolo "Studi di fattibilità" è inserito:

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova linea Torino-Bussoleno	3	3	0	0

- 29 Luglio 2008: si tiene la riunione del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi, cui partecipano, oltre al ministro Matteoli, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, il presidente dell'Osservatorio, Mario Virano, l'amministratore delegato delle Fs, Mario Moretti, il presidente della regione Piemonte, il presidente della provincia di Torino e i sindaci dei comuni interessati alla linea. Conclusa la fase 1, la Tav passerà alla fase 2, quella della progettazione che sarà unitaria dal confine francese fino alla connessione con l'attuale Torino-Milano e manterrà gli stessi metodi di lavoro adottati in

precedenza con l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione e in stretta collaborazione con gli enti locali. In sintesi ciò che ha affermato il Ministro Matteoli durante la conferenza stampa di Palazzo Chigi, al termine del tavolo istituzionale. Nel corso della riunione viene presentato un documento di 8 punti, siglato dalla Regione Piemonte, dalla Provincia e dal Comune di Torino: i sindaci dei comuni interessati, prima di firmare, esprimono la necessità di "tornare sul territorio e sottoporre il testo ai consigli comunali". Decisione ampiamente condivisa da tutti che, tra l'altro, prevede entro settembre la definizione degli interventi necessari al potenziamento del trasporto locale. Entro ottobre, l'impegno di attivare tutte le iniziative necessarie al "riequilibrio modale" con l'obiettivo di togliere dalle strade alpine 100 mila tir nel triennio. Le procedure di gara per il progetto preliminare dovranno essere espletate in autunno e concludersi entro il 2008 o, al massimo, entro l'inizio del 2009. Ci vorranno quindi 10-12 mesi per la preparazione del progetto preliminare per giungere all'apertura dei lavori nel 2013.

- 13 novembre: il Commissario europeo delle infrastrutture e trasporti, Antonio Tajani, conferma che alla fine dell'anno arriverà il via libera di Bruxelles per l'avvio dei lavori della linea ad Alta velocità Torino-Lione.
- 5 dicembre: il Commissario europeo delle infrastrutture e trasporti, Antonio Tajani, firma a Bruxelles il via libera per il contributo di 671,8 milioni di Euro fino al 2013 per la tratta internazionale Italia Francia.
- 30 dicembre: il presidente dell'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, Mario Virano annuncia le sue dimissioni al termine dell'ultima riunione, la 83ª, dell'organismo al quale il governo aveva affidato la governance sul progetto. Virano non intende proseguire poiché non è stata condivisa dai rappresentanti dei tecnici della Valle di Susa la sua proposta di lavoro, finalizzata a definire velocemente i requisiti per la progettazione della nuova linea da fornire ai progettisti di LTF (per la parte internazionale) ed RFI (per la parte nazionale).
- 9 gennaio 2009: riconferma di Mario Virano alla guida dell'Osservatorio per la Torino-Lione, in seguito all'incontro del 7 gennaio sera con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta: "il governo ha ribadito la volontà di proseguire la concertazione e di rispettare i tempi fissati dall'Unione Europea, mantenendo il ruolo tecnico del tavolo".

Torino-Milano

Il tracciato della linea ad Alta Capacità Torino-Milano, lungo 125 km, si estende per 4/5 nel territorio piemontese (province di Torino, Vercelli e Novara, per un totale di 98 km) e per 1/5 in quello lombardo (provincia di Milano, 27 km). L'intervento è stato diviso in due tratte: la prima realizzata è stata la tratta Torino - Novara (86,8 km), la seconda è la tratta Novara - Milano (38,2 km). Il progetto della nuova tratta forma parte integrante delle "Nuove Tratte ferroviarie italiane Sistema Alta Capacità" e si colloca come asse strategico di collegamento con la Rete ferroviaria europea, attraverso la linea Torino-Lione e con quella dei Paesi dell'Est Europa, mediante la dorsale padana Torino-Venezia.

Il tracciato si sviluppa in stretto affiancamento sud all'autostrada A4 Torino-Milano fino all'altezza di Pregnana Milanese, dove piega verso nord scavalcando l'A4 e avvicinandosi al suo lato nord per circa 3 km fino a Rho. Qui il tracciato devia decisamente verso nord-est, distaccandosi dall'A4, e dopo un'ampia curva verso sud-est si ricollega alla linea ferroviaria esistente Torino-Milano, fino alla stazione di Milano Certosa. L'interconnessione Vercellese Ovest permetterà l'instradamento dei treni passeggeri e merci dalla direttrice Vercelli-Novara al collegamento veloce e conseguentemente anche al bacino industriale del biellese. Grazie alla contestuale sistemazione del nodo di Novara, consentirà inoltre il collegamento ferroviario del Piemonte occidentale con l'aeroporto di Malpensa. L'interconnessione Novara Ovest permetterà invece ai treni merci che percorrono la nuova linea provenienti da Torino di arrivare allo scalo merci di Novara Boschetto e da qui, attraverso la linea storica, di giungere fino a Milano e viceversa. A Novara Boschetto potranno essere instradati sulla linea veloce anche i treni merci della linea Novara-Domodossola. L'interconnessione consentirà inoltre l'instradamento diretto - senza sosta e senza inversione di marcia - dei treni merci dalla linea veloce alla linea Novara-Mortara e di proseguire in direzione Genova. L'interconnessione Novara Est permetterà poi l'instradamento dei treni veloci passeggeri provenienti da Milano nella stazione di Novara Centrale, collegandoli, quindi, sia alla linea storica Vercelli-Torino, sia alla linea del Sempione e viceversa. In particolare, sulla subtratta **Torino-Novara** i lavori, avviati nel marzo del 2002, si sono conclusi il 30 settembre 2005. La linea è in funzione dal primo febbraio 2006. Sulla subtratta **Novara-Milano** i lavori di realizzazione sono iniziati nel 2005 e la consegna dell'opera è prevista per dicembre 2009.

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013 (luglio 2008) la tabella relativa alla Torino-Milano, inserita nel capitolo "opere cantierizzate", prevede:

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Torino-Milano	7.788	7.436	2.657	352

Milano-Verona

Il progetto della nuova ferrovia da Milano a Verona, con proseguimento in direzione di Padova e Venezia, dovrebbe collegare Lione a Trieste e proseguire poi verso est in direzione di Lubiana e Budapest. La realizzazione della nuova linea presenta un duplice obiettivo: da un lato, quello di fornire collegamenti veloci sulle lunghe distanze, dall'altro quello di alleggerire la rete ordinaria ed incrementare così il traffico ferroviario regionale. Il tracciato è già stato definito sia in territorio lombardo che in provincia di Verona. Il punto di inizio è fissato in corrispondenza della località di Cassano d'Adda: qui la nuova ferrovia diverrebbe la naturale prosecuzione della tratta Pioltello-Treviglio, il cui quadruplicamento è stato avviato nel settembre 2003, per proseguire poi in direzione di Verona e terminare in corrispondenza dell'intersezione con il raccordo dell'autostrada A22 Modena-Brennero. In territorio lombardo, inoltre, il nuovo collegamento ad alta velocità dovrebbe essere integrato con l'attuale linea Milano-Verona e con il resto della rete regionale mediante alcune interconnessioni previste all'altezza dei comuni di Treviglio e Brescia. Questo fitto sistema di interconnessioni permetterà di estendere i benefici della nuova linea ad alta velocità anche a tutto il sistema ferroviario della Lombardia e della Pianura Padana in genere. Il progetto preliminare è stato approvato nel luglio 2003 dalla Regione Lombardia con il parere favorevole anche delle Province di Milano, Bergamo e Brescia, di 10 comuni delle province di Milano e Bergamo interessati dal progetto, e dalla maggioranza dei comuni bresciani. Parallelamente all'approvazione del progetto, la Regione Lombardia ha formulato alcune raccomandazioni e proposte inviate al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Ambiente in vista dell'approvazione del progetto preliminare da parte del Cipe. Le principali modifiche rispetto al progetto originario sono rivolte alla riduzione dell'impatto sul territorio connesso alla realizzazione della nuova linea, che per lunghi tratti corre parallela o interferisce direttamente con l'esistente Autostrada A4 e con la futura direttissima Milano-Brescia (Bre-Be-Mi). È auspicato inoltre uno spostamento verso sud del tracciato in zona Castenedolo, per meglio raccordare l'aeroporto di Montichiari con il sistema ferroviario regionale e garantire maggiori possibilità di sviluppo per lo scalo stesso in un'ottica di crescente sinergia ed integrazione con gli altri scali lombardi. Il progetto preliminare ed il piano di spesa della nuova linea sono stati approvati dal Comitato interministeriale di programmazione economica (Cipe) nel dicembre 2003. Il comunicato

rilasciato dal Cipe autorizza le Ferrovie dello Stato ad avviare le attività preliminari alla realizzazione effettiva del progetto. Nella stessa data la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il proprio parere, secondo quanto previsto dalle procedure della Legge obiettivo, sul progetto preliminare della nuova linea ad alta capacità ed alta velocità Milano-Verona. Tale documento contiene una serie di prescrizioni a cui le Ferrovie dello Stato dovranno attenersi al momento della realizzazione dell'opera. Si tratta di una serie di interventi che, d'accordo con gli enti locali interessati, paiono "necessarie per consentire la migliore localizzazione urbanistica delle opere, ferma restando l'assoluta strategicità dell'iniziativa". Vediamo ora nel dettaglio quali sono le prescrizioni contenute nel documento emesso dalla Giunta veneta:

- la galleria prevista nel punto di interferenza con il casello autostradale di Verona Est deve essere sottoposta ad opportuna verifica, sulla base delle nuove opere stradali in via di realizzazione o comunque già programmate; la galleria potrebbe così venire allungata rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare delle Ferrovie;
- le interferenze della nuova opera con l'autostrada dovranno essere limitate un po' ovunque e, in particolare, in corrispondenza del casello di Peschiera;
- la prevista dismissione dell'attuale linea storica nel tratto compreso tra Verona e San Bonifacio va valutata attentamente sulla base di un'attenta analisi dei costi e benefici connessi;
- in corrispondenza del centro abitato di San Bonifacio, infine, potrebbe essere opportuno valutare, per quanto possibile, un interrimento sia della nuova linea che di quella storica.

L'insieme delle prescrizioni emesse dalle Regioni Lombardia e Veneto determinerà un incremento degli investimenti necessari alla realizzazione della nuova linea pari a 384 milioni di euro, rispetto ai 4,72 miliardi originariamente previsti. In occasione della propria seduta del 6 aprile 2007, il Cipe ha dato il via libera alla progettazione definitiva dello stralcio Treviglio-Brescia della linea AC/AV Milano-Verona. Il tratto in oggetto rappresenta la sezione più prossima alla saturazione dell'intero asse Milano-Venezia-Trieste. Il completamento dell'iter progettuale, autorizzativo e realizzativo di quest'opera spetta ora a RFI, che si avvarrà del contributo di Italferr, società di progettazione del Gruppo FS. Il progetto prevede un tracciato di 38 km, cui sono da aggiungere ulteriori 14 km per l'interconnessione con il nodo di Brescia. L'opera sarà appaltata con gara pubblica entro 20 mesi e realizzata entro i successivi 5 anni. Il costo dell'opera è pari a 2 miliardi di euro. Il tracciato è lungo 112 km, di cui 18 in galleria e 15 in viadotto; a questi si aggiungono 27

km di interconnessioni con le linee storiche esistenti, in direzione di Bergamo, Brescia e Verona.

Le Risorse finanziarie sono di 5,2 miliardi circa di euro per l'intera tratta

Tratta	Delibera CIPE	Soggetto aggiudicatore	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura
Treviglio-Brescia	120/2003	RFI	2.000	175
Brescia-Verona	120/2003	RFI	2.800	===

Per quanto concerne le previsioni di spesa:

Tratta	Costo (in milioni di €)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Treviglio-Brescia	2.000			20	250	400	400	930
Brescia-Verona	2.800			15	80	350	400	1.995

- 13 luglio 2007: il Tar del Lazio sospende l'efficacia dei provvedimenti che disponevano la revoca delle concessioni a Tav per la tratta Milano-Verona e della conseguente convenzione di TAV con il General Contractor Cepav Due. Il Tar rimette inoltre il giudizio alla Corte di Giustizia europea, ritenuto che le norme di legge appaiono in contrasto con i principi europei di libera circolazione e di libertà di attività economica.
- 10 ottobre 2007: il Consiglio di Stato ribalta la decisione di luglio del Tar del Lazio che aveva sospeso l'efficacia della revoca della concessione al Consorzio Cepav Due per la progettazione della tratta Milano-Verona.
- 31 ottobre 2007: viene sottoscritto, al termine delle valutazioni del Cipe e delle commissioni parlamentari competenti, il Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011. La Treviglio-Brescia è inclusa nella Tabella B tra le "opere prioritarie da avviare": dei 1980 milioni di Euro di costo, 1825 sono da reperire. La Brescia-Verona è inclusa nella tabella C "Altre opere da realizzare": dei 2800 milioni di Euro di costo, 2738 sono da reperire.
- 19 marzo 2008: si conclude, con il parere favorevole della Regione Lombardia (ma condizionato all'acquisizione di alcune prescrizioni relative alle soluzioni progettuali) la Conferenza dei Servizi per il progetto definitivo della tratta ad alta capacità Treviglio-Brescia. Il progetto, modificato secondo le richieste di integrazione collazionate dalla Regione, non è ancora stato approvato dal Cipe.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Milano-Verona, inserita nel capitolo "Altre opere in stato di progettazione definitiva".

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Milano-Brescia	2.674	42	2.632	2.632
Rete AV/AC Brescia-Verona	3.061	67	2.995	2.995

Apertura al traffico: metà del 2012

Verona-Padova

Questa tratta ha accumulato ritardi a causa di problemi inerenti al suo tracciato ed in particolare all'attraversamento del nodo vicentino.

- 25 Gennaio 2007: l'approvazione del decreto legge sulle liberalizzazioni revoca il contratto per la realizzazione della tratta al general contractor IRICAV2.
- Giugno 2007: la tratta AV/AC Verona-Padova viene ripartita in due fasi:
 - fase 1)* tratte Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova;
 - fase 2)* completamento.

Viene inserita nel Dpef tra le opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE da avviarsi entro il 2012:

Tratta	Delibera CIPE	Soggetto aggiudicatore	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura
Verona-Padova Fase 1	94/2006	RFI	3.333	101
Verona-Padova Fase 2	94/2006	RFI	1.797	===

Per quanto concerne le previsioni di spesa:

Tratta	Costo (in milioni di €)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verona-Padova	5.130	101	-	10	20	200	300	4.499

- 13 luglio 2007: il Tar del Lazio sospende l'efficacia dei provvedimenti che disponevano la revoca delle concessioni a Tav per la tratta Verona-Padova e della convenzione al General Contractor Iricav Due. Il Tar rimette inoltre il giudizio alla Corte di Giustizia europea, ritenuto che le norme di legge appaiono in contrasto con i principi europei di libera circolazione e di libertà di attività economica.
- 10 ottobre 2007: il Consiglio di Stato ribalta la decisione di luglio del Tar del Lazio che aveva sospeso l'efficacia della revoca della concessione al Consorzio Iricav Due per la progettazione della tratta Verona-Padova.

- 31 ottobre 2007: viene sottoscritto, al termine delle valutazioni del Cipe e delle commissioni parlamentari competenti, il Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011. La Verona-Padova è inclusa nella Tabella C "Altre opere da realizzare": dei 5130 milioni di Euro di costo, 4959 sono da reperire.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Verona-Padova, inserita nel capitolo "Progettazione preliminare"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Verona-Padova	5.130	168	4.962	4.962

Padova-Venezia/Mestre

- 1 marzo 2007: inaugurazione della tratta Padova-Mestre di 24 km, dei quali sono ancora da completare 4 km all'interno della stazione di Mestre.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Padova-Mestre, inserita nel capitolo "opere cantierizzate":

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Rete AV/AC Padova-Mestre	467	467	238	0

Questa la tabella relativa al Nodo di Venezia-Mestre, inserito nel capitolo "opere cantierizzate":

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nodo di Venezia-Mestre	107	97	78	10

Venezia-Trieste

La tratta Venezia/Mestre-Ronchi si divide in 3 sub tratte:

- Mestre - Meolo (totalmente in territorio veneto);
- Meolo - Portogruaro (totalmente in territorio veneto);
- Portogruaro - Ronchi dei Legionari (tratta tra i Fiumi Isonzo e Tagliamento, in territorio friulano).

Le prime due sub tratte devono avviare la progettazione preliminare, mentre per la terza il 4 febbraio 2008 la Regione Friuli Venezia-Giulia ed i Comuni della Bassa Friulana direttamente interessati al tracciato, hanno firmato il Protocollo d'Intesa per la

condivisione del tracciato della nuova ferrovia Alta Velocità/Alta Capacità nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento. Alla firma sono intervenuti i sindaci o i rappresentanti dei Comuni di Bagnaria Arsa, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Muzzana del Turignano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pordenone, Ronchi, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor e Torviscosa. Nel Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011, la Venezia-Ronchi è inclusa nella Tabella D "Opere previste a completamento del piano": dei 4200 milioni di Euro di costo, 4197 sono da reperire.

- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Venezia-Ronchi inserita nel capitolo "Progettazione preliminare"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova AV/AC Venezia-Trieste Tratta Venezia-Ronchi	4.200	6	4.198	4.194

Rispetto alla tratta Ronchi-Trieste, la situazione è la seguente:

- Giugno 2007: la tratta AV/AC Ronchi-Trieste, viene inserita nel Dpef tra le opere della Legge Obiettivo da avviarsi entro il 2012:

Tratta	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura	Da reperire
Ronchi-Trieste	1.929	42	1.887

Nel Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011, la Ronchi-Trieste è inclusa nella Tabella C "Altre opere da realizzare": dei 1929 milioni di Euro di costo, 1887 sono da reperire.

- Novembre 2007: viene assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 24 Milioni di €, per finanziare gli studi sulla tratta Ronchi Sud-Trieste.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa è la tabella relativa alla Ronchi-Trieste, inserita nel capitolo "Progettazione preliminare"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova AV/AC Venezia-Trieste Tratta Ronchi-Trieste	1.929	42	1.924	1.887

Trieste-Lubiana

- Aprile 2007: parte la conferenza interministeriale italo-slovena sulla tratta transfrontaliera del Corridoio V. Le trattative dovrebbero concludersi in 12 mesi per poi lasciare spazio alla progettazione del tratto ad alta velocità che dal Carso triestino raggiungerà Ljubljana per proseguire poi verso l'Ungheria.
- Luglio 2007: il Governo firma con la Slovenia la lettera per la richiesta congiunta di co-finanziamento per la tratta ad alta velocità tra Trieste e Divača.
- 18 luglio 2007: la tratta Trieste-Divača figura tra i progetti fatti oggetto della domanda di co-finanziamento europeo presentata a Bruxelles dal ministro alle Infrastrutture Di Pietro. Per questo progetto Italia e Slovenia hanno avanzato richiesta di un contributo di complessivi 94 milioni di euro, di cui 22 per la parte italiana.
- Novembre 2007: viene assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 50,7 M€.
- 19 Dicembre 2007: si tiene a Trieste la riunione d'insediamento della Commissione intergovernativa italo-slovena, preposta all'esecuzione dello studio di fattibilità (che si concluderà nel prossimo giugno) e la preparazione di ogni altra documentazione necessaria allo studio del collegamento internazionale Trieste-Divaccia, ad assicurare la concessione di risorse finanziarie a valere su fondi nazionali, su fondi dell'Unione Europea e delle relative istituzioni finanziarie internazionali, a procedere alla stesura della bozza del trattato bilaterale.
- 30 giugno 2008: la Commissione intergovernativa Italia-Slovenia approva all'unanimità lo studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste-Divaccia, nel corso della seconda riunione della Commissione intergovernativa tra Italia e Slovenia. La nuova tratta ferroviaria sarà lunga 35,6 chilometri, con pendenze massime del 17 per mille, permetterà velocità orarie dai 160 ai 200 chilometri ed avrà un costo complessivo di circa 2,4 miliardi di Euro (di cui 1,3 nella tratta italiana). Italia e Slovenia concordano di creare una struttura comune per la realizzazione del progetto.
- Luglio 2008: nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Trieste-Lubiana, inserita nel capitolo "Studi di fattibilità"

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Nuova AV/AC Trieste-Lubiana	3	3	0	0

b) Corridoio autostradale

Torino-Milano

La tratta Torino-Milano è soggetta ad un ampio ammodernamento ed adeguamento, contestuale alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità. I lavori consistono nell'allargamento delle carreggiate autostradali e nella realizzazione della corsia di emergenza su tutto il tracciato da Torino a Milano e viceversa: ciò significa passare dalle attuali carreggiate di 10 metri pavimentati (3 corsie da 3,33 metri) per senso di marcia, con spartitraffico da 4 metri, per un totale di 24 metri complessivi a due carreggiate da 14,25 metri pavimentati (3 corsie da 3,75 metri + corsia di emergenza da 3 metri) per senso di marcia con spartitraffico da 4,14, metri per un totale di 32,64 metri complessivi. La tratta Boffalora – Milano sarà dotata, inoltre, di una quarta corsia di marcia che porterà la piattaforma a metri 40,14. Questo potenziamento si rende necessario poiché è stato realizzato da parte di ANAS il raccordo Boffalora – Aeroporto di Malpensa che scarica una significativa mole di traffico sulla A4. Le motivazioni alla base di questo intervento sono dovute all'importanza che il collegamento con Milano ha nei trasporti di merci e persone tra Piemonte e Lombardia.

Il 7 gennaio 2008 sono stati inaugurati i primi 50 chilometri ammodernati dell'autostrada da Torino a Santhià e al 31/12/2008 risulta completato il successivo tratto fino a Greggio per un totale di circa 70 km. Rispetto al Tronco 2 Novara Est-Milano, il 18 settembre 2008 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale la delibera del CIPE del 21 dicembre 2007 con la quale si approva il progetto definitivo dell'intervento per un importo di euro 240.794.000. Si potrà quindi procedere alla progettazione esecutiva ed alla realizzazione. Relativamente al lotto 1.4 (da pk 67+600 a pk 91+000), a sua volta composto dai due sub-lotti 1.4.1 e 1.4.2, essendo decorsi cinque anni dal rilascio del Provvedimento autorizzativo, la Società di gestione sta presentando nuova istanza al Ministero delle Infrastrutture per riconfermare l'intesa Stato Regione sulla localizzazione urbanistica delle opere. La futura linea ferroviaria ad Alta Capacità Torino-Milano è stata progettata in stretto affiancamento all'autostrada e quindi ha determinato importanti interferenze con le infrastrutture autostradali (si pensi ai sovrappassi, agli svincoli delle stazioni autostradali ed a tutte le interferenze trasversali esistenti e che sono stati ricostruiti da TAV in diversa posizione interessando anche le pertinenze dell'autostrada).

L'intervento d'ammodernamento, necessario per portare l'autostrada ad una configurazione consona ai livelli di traffico attuali e previsti, prevede:

1. demolizione e rifacimento di tutte le opere d'arte principali (si è reso necessario un lieve disassamento, in configurazione definitiva, delle stesse per consentire

l'esecuzione dei lavori ed il contestuale mantenimento di una sufficiente capacità di smaltimento del traffico);

2. allargamento in sede di tutte le opere d'arte minori e sottoattraversamenti di vario genere al corpo autostradale;
3. modifica della livelletta autostradale con costante innalzamento della quota del piano viario finalizzato sia all'adeguamento delle dimensioni dei sottostanti attraversamenti idraulici sia ad ottenere una pendenza trasversale adeguata alla normativa vigente;
4. demolizione e ricostruzione di gran parte dei sovrappassi all'autostrada che, geometricamente, non permettevano l'allargamento della piattaforma come sopra descritto;
5. rifacimento di alcuni svincoli e stazioni autostradali che necessitano di allargamenti e potenziamenti;
6. ricostruzione e, in alcuni casi, ricollocazione, delle Aree di Servizio.

Su tutto il percorso gli attraversamenti trasversali (cavalcavia) sono stati costruiti in modo tale da garantire la compatibilità ad una futura quarta corsia di marcia. Questa particolare caratteristica progettuale è stata richiesta espressamente dalla Società che, nell'ottica di effettuare una progettazione rivolta al futuro, ha ritenuto necessaria almeno la previsione di questa ulteriore corsia.

Milano-Brescia (Brebemi)

Il progetto prevede la realizzazione di un'autostrada che collega in maniera diretta le città di Brescia e Milano. Complessivamente l'intero tracciato ha uno sviluppo di circa 62,1 km, dalla attuale tangenziale sud di Brescia (ex S.S. 11) fino all'interconnessione con la futura TEM tra Melzo e Pozzuolo Martesana (MI); l'ultimo tratto del collegamento autostradale è costituito dalla cosiddetta "Variante autostradale di 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).

Il 5 maggio 2008 è stato consegnato il progetto definitivo dell'opera a CAL (Concessionarie Autostradali Lombarde) e, dopo la chiusura della procedura di infrazione europea sulla convenzione avvenuta nel novembre 2008, entro la primavera 2009 si dovrà aprire la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, mentre l'inizio dei lavori è previsto per il giugno 2009 e la conclusione per giugno 2012.

Brescia-Venezia

In Veneto dovrebbe prendere a breve il via la realizzazione del sistema delle tangenziali Verona – Vicenza – Padova, una viabilità alternativa all'attuale A4 dove far transitare principalmente il traffico locale, separandolo da quello pesante e di transito, che continuerà ad usare l'autostrada esistente. La Giunta regionale ha infatti dichiarato di pubblico interesse la proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione ed esercizio del sistema, presentato dall'Associazione Temporanea di Imprese "Impresa Pizzarotti & C. s.p.a., Impresa di costruzioni ing. E. Mantovani s.p.a. e Impresa costruzioni Giuseppe Maltauro s.p.a.. Una volta completati lo studio di impatto ambientale, la valutazione di Impatto Ambientale regionale e nazionale, risarà il passaggio attraverso il Cipe. A quel punto il progetto sarà messo in gara per individuare (in caso di eventuali proposte migliorative) il soggetto concessionario che realizzerà l'opera, con l'Ati Pizzarotti che potrà esercitare un diritto di prelazione. Secondo le stime della Regione, l'approvazione del Cipe potrebbe arrivare nel primo semestre 2009 e i lavori partire nella prima metà del 2010, per concludersi nel 2016.

Il progetto scelto dalla Giunta prevede un insieme di interventi per circa 2 miliardi 270 milioni di euro, con una esenzione dal pagamento per la popolazione residente nell'area delle tangenziali che sarà quantificata in sede di trattativa con gli enti locali interessati e di valutazione nella gara per l'affidamento della concessione.

Passante di Mestre

L'ultimazione dei lavori è attesa per gennaio 2009, mentre l'apertura al traffico dovrebbe arrivare a fine febbraio 2009. Il tracciato ha una lunghezza di 32,5 km e si sviluppa in Provincia di Venezia tra Dolo e Quarto D'Altino. L'importo complessivo della commessa è di 986,4 milioni di euro. I caselli intermedi di Spinea e di Preganziol dovrebbero aprire per luglio 2009, mentre quello di Scorzè (che ha subito una modifica ed è oggetto di valutazione da parte del Cipe) non prima della primavera 2010.

Va aggiunto che, stando l'attuale grave situazione di intasamento del traffico lungo la A4 (che ha condotto al commissariamento) parte dei vantaggi apportati dal completamento del passante saranno controbilanciati dall'inadeguatezza ricettiva della A4 lungo il tratto successivo. Potrebbe dunque configurarsi una situazione per cui l'intasamento lascerà la tangenziale di Mestre per iniziare da Quarto D'Altino. Da segnalare che, lungo la Venezia-Trieste, il progressivo aumento del traffico in generale (ma di quello pesante in particolare) ha fatto registrare una crescita dal 1° semestre 2004 al 1° semestre 2008 del 124,95% per i veicoli pesanti e del 43,03% per tutti i veicoli.

Venezia-Trieste

A settembre 2008 il Governo ha formalizzato la nomina a Commissario straordinario di Renzo Tondo, da pochi mesi neoeletto Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia per la realizzazione della terza corsia di marcia lungo la A4 Venezia-Trieste. Sono stati contestualmente nominati due "subcommissari", Riccardo Riccardi, Assessore ai Trasporti della Giunta friulana e Silvano Vernizzi, già Commissario per il Passante di Mestre.

L'intervento di ampliamento si applicherà sul tratto compreso tra Quarto D'Altino in Provincia di Venezia e Villesse in Provincia di Gorizia, per una lunghezza di 94 km (54 in Veneto, 40 in Friuli VG). In base al progetto preliminare, i lavori dovrebbero partire nel 2011 e concludersi nel 2016, tuttavia, secondo quanto affermato da Renzo Tondo poco dopo la nomina a commissario, dovrebbero intervenire delle variazioni sul programma: se l'inizio dei lavori potrebbe essere anticipato al 2009, grazie alle deroghe rispetto ai regolamenti del Cipe consentite dal commissariamento, la loro durata potrebbe raggiungere i dieci anni. Anche i costi potrebbero lievitare, rispetto alle stime del progetto iniziale (1,375 miliardi di euro), arrivando a raggiungere 1,6 miliardi di euro. L'intero ammontare della cifra prevista per l'opera dovrebbe essere speso dalla società concessionaria Autovie Venete tramite la finanza di progetto e senza l'ausilio di fondi pubblici.

5.1.3 Criticità

a) Corridoio ferroviario

A seguito dell'ultima riunione del Tavolo Istituzionale è stato stabilito che l'Osservatorio Tecnico per la Torino-Lione debba completare l'approfondimento del nodo di Torino, elemento prioritario per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Val di Susa.

Indicato nel 30 giugno 2010 il termine del mandato del Presidente dell'Osservatorio, data entro la quale dovrà completare il proprio incarico sia per quanto riguarda gli scenari metropolitani che i conseguenti scenari di Valle, previe verifiche intermedie con le comunità locali interessate; inoltre il processo decisionale attraverso il coinvolgimento diretto dei Cittadini mediante forme di consultazione, previste dalla legge sulle scelte da operare sul territorio con modalità da condividere, potrebbe causare ancora la perpetuazione dei tempi.

b) Corridoio stradale

Sulla tratta verso Milano permangono le criticità dovute alla compatibilità col tracciato della linea AV/AC che continua a generare ritardi.

Per quanto riguarda la Brebemi, dal punto di vista economico e finanziario, con l'approvazione del progetto definitivo probabilmente si dovrà rimettere mano al piano finanziario dell'opera.

5.1.4 Attese per il 2009

a) Corridoio ferroviario

- Entro marzo la società italo-francese LTF dovrà indire la gara d'appalto per scegliere la società che realizzerà il progetto preliminare della tratta internazionale Torino-Lione.
- Proseguimento dei lavori, senza interruzione, per la definizione del tracciato della Torino-Lione, con connessione diretta a Orbassano Interporto Sito.
- Entro settembre 2009 dovranno iniziare i sondaggi geognostici in Val di Susa.
- Entro dicembre 2009, completamento lavori della tratta Novara-Milano e apertura completa al traffico della linea AV/AC Torino-Milano.
- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse finanziarie per la Milano-Verona, con avvio dei lavori nella tratta Treviglio-Brescia.
- Approvazione dei progetti delle tratte in Veneto e in Friuli Venezia Giulia.

b) Corridoio stradale

- Rispetto dei tempi previsti (primi mesi 2009) per l'avvio dei lavori sul tronco 2 Novara Est-Milano.
- Avvio dei lavori della Brebemi, così come previsto nel cronoprogramma della Regione Lombardia.
- Approvazione dei progetti preliminari delle tangenziali di Verona, Vicenza e Padova.
- Apertura al traffico del Passante di Mestre.
- Accelerazione degli iter procedurali per anticipare l'avvio dei lavori sulla Venezia-Trieste al 2009.

5.2 Corridoio 24 "Dei due Mari"

5.2.1 Inquadramento territoriale e programmatico

Il progetto n. 24 della rete europea TEN-T riguarda il potenziamento dell'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa e si prefigge di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con il Mare dei Nord, i porti del Southern con quelli del Northern Range.

Allo stato attuale, infatti, il traffico merci sviluppato sul corridoio viene effettuato per il 75% nella modalità stradale e l'obiettivo dell'Unione Europea è di raddoppiare entro il 2020 la capacità di trasporto nella modalità ferroviaria.

Procedendo da nord a sud, il tracciato può essere riassunto nelle seguenti sezioni:

1. Rotterdam-Emmerich (realizzato nell'ambito del progetto n.5, cd. "Corridoio Betuwe")
2. Emmerich-Duisburg-Colonia
3. Anversa-Rheidt-Colonia (cd. "Ferrovia del Reno")
4. Colonia-Francoforte
5. Francoforte-Mannheim
6. Mannheim-Karlsruhe
7. Karlsruhe-Mulhouse
8. Mulhouse-Lione
9. Mulhouse-Basilea
10. Basilea-Berna-Sempione-Novara-Genova
11. Basilea-Zurigo-Gottardo-Milano-Genova

Solo alcune di tali sezioni sono considerate prioritarie in termini di intervento (trattandosi a seconda dei casi di nuova linea o di upgrading di linee esistenti) in quanto attualmente non dispongono delle capacità congruenti alla funzionalità dell'intero corridoio. Esse prevedono un costo complessivo stimato in 17,3 miliardi di euro e sono:

- Emmerich-Duisburg-Colonia: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2015**.
- Anversa-Rheidt-Colonia: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2010**.

- Francoforte-Mannheim: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2012**.
- Karlsruhe-Mulhouse-Lione: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2018**.
- Mulhouse-Basilea: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2015**.
- Basilea-Berna-Sempione-Novara-Genova: Il nuovo tunnel del Loetschberg (ad una canna) è entrato in esercizio nel **2007**.
- Basilea-Zurigo-Gottardo-Milano-Genova: completamento lavori in territorio svizzero (nuovi tunnel del Gottardo e del M. Ceneri) ed entrata in esercizio prevista nel **2018**.

Per quanto riguarda gli interventi di parte italiana che interessano il progetto n. 24 della rete TEN-T, essi riguardano sostanzialmente l'accesso ai tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo con il raddoppio o quadruplicamento delle linee esistenti, il loro adeguamento al traffico merci, il miglioramento di alcuni nodi critici (in particolare Genova e Novara) e il superamento della barriera appenninica (Terzo Valico).

Con riferimento allo schema di contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e RFI la situazione attuale dei principali progetti appare la seguente:

Tabella A "Opere in corso"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Variante di Gozzano (Novara-Domodossola)	Progetto definitivo approvato, gara d'appalto da bandire	31	26
Potenziamento nodo di Genova	progetto definitivo approvato, gara d'appalto in corso	622	622
Adeguamento al traffico merci della linea Domodossola/Luino, Novara-Ovada-Genova	Opera in fase di ultimazione	130	130
Adeguamento al traffico merci linea Milano-Chiasso	Opera in fase di ultimazione	8	8

Tabella B "Opere prioritarie da avviare"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Terzo Valico	progetto definitivo approvato	5.060	197*
Nuovo collegamento Arcisate-Stabio	In progettazione	223	5

Tabella C "Altre opere da realizzare"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Nodo di Novara	In progettazione	463	95
Potenziamento Bergamo-Seregno	Progetto preliminare approvato	1000	83
Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	programmato	900	0
Quadruplicamento Tortona-Voghera	programmato	600	4

Tabella D "Opere previste a completamento del piano"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Raddoppio Vignale-Arona	programmato	535	3
Raddoppio Laveno-Luino	programmato	1.270	0
Quadruplicamento Chiasso-Monza	programmato	1.412	0

Riassuntivamente, quindi, il costo totale stimato dei progetti sopra indicati ammonta a M€ **12.254**, di cui solo **1.173** (9,6%) risultano attualmente disponibili.

()Per quanto riguarda il Terzo Valico, a seguito della riunione del CIPE del 18 dicembre 2008 sarebbe stato trovato un accordo a livello politico per un finanziamento iniziale di 1 miliardo di euro a valere sulle risorse aggiuntive per le opere infrastrutturali strategiche stabilite dai DLL 112/08 e 280/08.*

L'esistenza di due percorsi paralleli di collegamento e di attraversamento del territorio svizzero fino al nodo di Basilea, con differente stato di dotazione infrastrutturale e di realizzazione delle opere di potenziamento, fa sì che anche gli interventi di parte italiana possano essere graduati secondo un cronoprogramma funzionale per lotti prioritari che in ogni caso dovrà essere tragguardato al **2018**, anno in cui tutte le altre opere previste sul Corridoio dei due mari saranno entrate in esercizio.

A questo proposito si sottolineano due questioni fondamentali.

La prima: poiché il 46% dei costi complessivi riguarda il collegamento delle linee padane con il porto di Genova, un'eventuale slittamento dell'esecuzione di tali opere oltre la data del 2018 comporterebbe una drastica perdita di competitività del sistema portuale ligure nei confronti dei porti del Northern Range non soltanto per quanto riguarda i traffici

diretti ai mercati della Mitteleuropa, ma anche per quelli a servizio della struttura industriale e distributiva italiana.

Non va dimenticato, infatti, che le scelte politiche regolanti il regime degli attraversamenti dei valichi alpini oltre che valutazioni di ordine meramente economico sulle lunghe percorrenze individuano la ferrovia come la modalità di trasporto premiante per la gestione dei crescenti volumi di traffico derivanti dal commercio internazionale; conseguentemente un'infrastruttura ferroviaria potente e tecnologicamente avanzata su tutto l'asse nord-sud con esclusione del tratto finale appenninico impedirebbe ai porti liguri di affrontare i mercati europei e aumenterebbe l'efficienza competitiva dei porti nordici sui mercati italiani.

La seconda: con la messa in esercizio dei due tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo si passerà dagli attuali 22,4 milioni di tonnellate di merci trasportate su ferro all'anno attraverso i valichi svizzeri ad una capacità teorica di 55 milioni di tonnellate che solo un moderno ed efficiente sistema ferroviario e logistico potrà accogliere senza gravare pesantemente sulla rete ferroviaria esistente. Tuttavia, in mancanza di un potenziamento delle linee italiane di comunicazione ai valichi alpini si determinerebbe la completa saturazione della rete stradale lombarda e milanese in particolare.

L'evoluzione dei traffici marittimi (particolarmente di merce containerizzata) e delle catene logistiche su scala mondiale generano un continuo aumento della domanda che trova rispondenza nei progetti di crescita delle infrastrutture portuali e delle loro capacità di movimentazione. Secondo le stime 2006 di Ocean Shipping Consultants, se tutti i progetti già programmati di espansione dei terminal contenitori fossero portati a termine nel 2015 la capacità produttiva dei porti europei salirebbe a 209 milioni di Teus, dei quali 5,6 milioni da parte dei porti liguri, senza tener conto delle ulteriori possibilità di sviluppo legate alla modifica del waterfront genovese e alla realizzazione della nuova piattaforma multipurpose di Vado. Studi recenti (v. da ultimo Isfort, P&T) hanno inoltre individuato nel Corridoio dei due mari un'opzione tecnicamente ed economicamente vantaggiosa per un collegamento intermodale di connessione tra i porti dell'estremo oriente e quelli della costa occidentale del Nord America, preferibile in termini di transit time e di costi door to door rispetto rotte concorrenti (all water Far East-Algeiras-New York, all water Far East-Rotterdam-New York e transpacifico intermodale Far East-Los Angeles-New York).

Peraltro, è del tutto evidente che questa significativa crescita della capacità dei terminal portuali è vincolata dall'effettiva disponibilità di infrastrutture di trasporto terrestri nonché di centri logistici e intermodali adeguati per potenzialità e condizioni di servizio.

A tutto ciò si aggiunga che la sezione del Corridoio dei due mari che collega Mulhouse a Lione si offre come aggancio naturale al progetto franco-spagnolo Ferrmed, che dal 2004 promuove lo sviluppo di un asse ferroviario per le merci sulla direttrice nord-sud attraverso la penisola iberica (e i porti di Algeciras, Valencia, Barcellona), la valle del Rodano (e il porto di Marsiglia), la Germania (e i porti del Mare del Nord e del Baltico) fino a San Pietroburgo.

Pertanto, in mancanza delle opere pur programmate sia dall'Unione Europea che dallo Stato italiano sul Corridoio dei due mari e particolarmente in mancanza del Terzo Valico e del connesso potenziamento del nodo ferroviario di Genova, il sistema portuale ligure verrà relegato ad un ruolo del tutto marginale rispetto ai grandi flussi di traffico merci sul territorio europeo e vedrà ulteriormente insidiata la sua naturale funzione di accesso al trasporto marittimo per le regioni padane.

5.2.2 Stato di avanzamento degli interventi

Terzo valico dei Giovi (nuova linea di valico tra Genova e Novi L.-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. Come accennato al capitolo precedente, in occasione della riunione del CIPE del 18 dicembre 2008 sarebbe stato individuato un accordo a livello politico, da formalizzare nelle prime settimane del 2009, per il finanziamento dell'opera con una tranche iniziale pari a 1 miliardo di euro.

Qualora confermata, tale decisione potrebbe condurre al rapido avvio dei cantieri tenuto conto che nel frattempo il DL 112/08 ha abrogato la revoca della concessione per la realizzazione dell'opera al General Contractor COCIV.

Tratta ferroviaria Chiasso-Seregno per la connessione al Gottardo

RFI ha individuato la direttrice che passa dalla stazione di Como-Chiasso e va verso Seregno-Milano quale asse per realizzare una nuova linea a doppio binario di prosecuzione del progetto svizzero, denominato AlpTransit, di realizzazione di una "ferrovia di pianura" per il transito delle merci tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione del nuovo tunnel del Gottardo. In particolare, la linea è lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni. Con il contratto di programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture sono stati messi a disposizione i finanziamenti per

avviare la progettazione definitiva, tuttavia deve ancora essere approvato il progetto preliminare. Inoltre rimangono da reperire con delibera CIPE i 1.372 milioni per la realizzazione dell'intervento, che risulta programmato nell'arco temporale 2013-2020.

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 34 Km di cui 29 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 5 km di raddoppio della tratta esistente.

Dopo che il CIPE ha approvato il progetto preliminare nel dicembre 2005, solo con il contratto di programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture sono stati messi a disposizione i finanziamenti per avviare la progettazione definitiva, attualmente in corso ma che si concluderà solo nel 2010, rispetto al 2009 inizialmente ipotizzato. Rimangono da reperire con delibera CIPE i 917 milioni per la realizzazione dell'intervento, che risulta programmato nell'arco temporale 2013-2020.

Nodo di Novara

RFI, TAV e Ferrovie Nord Milano insieme alla Regione Piemonte, la Provincia e al Comune di Novara hanno firmato a luglio 2004 il protocollo d'intesa su "quadro sull'assetto ferroviario del nodo di Novara" che si prefiggeva l'obiettivo di definire il progetto dell'intero nodo di Novara, le procedure approvative e i le fonti di finanziamento.

Gli interventi per l'adeguamento del nodo di smistamento di Novara prevedono:

- Il cambiamento del tracciato dell'interconnessione di Novara est.
- 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.
- La realizzazione di una galleria per il collegamento dei treni provenienti da Genova/Alessandria con lo scalo merci di Boschetto.

5.2.3 Criticità

Le criticità maggiori sono di natura economico-finanziaria e 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.

Considerati i bassi livelli di redditività diretta della linea e, al contrario, gli elevati ritorni indotti dal superamento di un collo di bottiglia decisivo per il potenziamento della modalità ferroviaria sull'intero corridoio, sono stati svolti studi e assunti interventi legislativi mirati a definire criteri innovativi di finanziamento: in particolare si fa riferimento all'applicazione di sovrapedaggi autostradali (in attuazione della Direttiva Eurovignette), di tasse di scopo ovvero dei principi di federalismo fiscale per la portualità introdotti dalla Legge Finanziaria 2008.

Sulla stessa tratta un'ulteriore criticità era costituita dalla revoca dei rapporti di concessione con il General Contractor COCIV, con conseguente allungamento dei tempi di affidamento e risparmi sull'investimento tutti da dimostrare.

Per entrambi questi aspetti, le iniziative del nuovo Governo (con il ripristino dei rapporti con il General Contractor e l'annunciato finanziamento per il 20% del costo dell'opera effettuato in occasione del CIPE del 18 dicembre 2008) vanno nella direzione di un sostanziale superamento delle principali criticità e di una significativa accelerazione dei tempi di intervento che possono essere già traggurdati al 2009.

In secondo luogo, avviandosi da una fase di progettazione ad una di realizzazioni, diventano più stringenti le criticità legate al livello dei servizi di trasporto ferroviario da effettuarsi sulla nuova linea e alla loro concorrenzialità rispetto alla modalità stradale.

Sempre sul fronte economico e finanziario, anche per quanto concerne le connessioni ferroviarie al Gottardo (tratte Chiasso-Seregno e Seregno-Bergamo) si segnala la mancanza di finanziamenti per un ammontare complessivo di circa 2,4 miliardi di euro, che hanno di fatto rallentato anche le attività progettuali.

5.2.4 Attese per il 2009

- Formalizzazione del piano economico finanziario e dell'assegnazione di 1 miliardo di euro per l'avvio dei cantieri sul Terzo Valico. Avvio delle opere propedeutiche.

- Approvazione del progetto preliminare e avvio di quello definitivo della tratta ferroviaria Chiasso-Seregno di connessione al Gottardo.
- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse necessarie ad avviare i cantieri della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo di connessione al Gottardo.

5.3 Sistema portuale ligure

5.3.1 Inquadramento territoriale e programmatico

I tre porti liguri di Genova, Savona-Vado e La Spezia costituiscono nel loro insieme il principale sistema portuale a servizio del Paese, capace di movimentare in un anno oltre 90 milioni di tonnellate di merce, 3 milioni di teus e 4 milioni di passeggeri. A differenza di altri scali nazionali che presentano una specializzazione per particolari tipologie di traffico, i porti liguri sono attrezzati per imbarcare e scaricare ogni tipologia di merce: rinfuse solide e liquide (ivi compresi gli oli minerali), prodotti siderurgici, merci varie e convenzionali, Ro.Ro e container.

In particolare il traffico containerizzato al netto delle operazioni di trasbordo nel ciclo nave-nave rappresenta circa il 60% dell'intero dato nazionale, il che rende il sistema portuale ligure come l'autentica "porta di accesso" ai traffici marittimi del nostro Paese. Questo genere di traffico, infatti, caratterizza in maniera determinante l'attuale evoluzione dei traffici marittimi, determinati dalla curva di crescita del commercio mondiale e in particolare dalle relazioni con il Far East.

Per la loro collocazione geografica i porti liguri possiedono anche una naturale vocazione a costituire un *gate* di accesso per l'intero Sud Europa: in un raggio di 500 Km, infatti, è compresa una delle aree più ricche e produttive del continente, comprendente oltre al Nord Italia la Svizzera, l'Austria, la Baviera e tutto il sud della Germania.

I collegamenti verso queste aree sono assicurati da due assi portanti della rete infrastrutturale TEN-T: il corridoio "dei due mari" Genova-Rotterdam/Anversa attraverso i valichi svizzeri e il corridoio Tirreno-Brennero verso Austria, Germania e i paesi dell'Est Europa.

La sfida che non solo i porti liguri ma l'intero sistema logistico del Nordovest è chiamato ad affrontare è quindi di cogliere le potenzialità che derivano dall'aumento dei traffici nel bacino del Mediterraneo e che recenti studi ipotizzano possa raggiungere al 2020 una cifra compresa tra i 90 e i 117 milioni di teus, a seconda dell'evoluzione degli scenari macroeconomici. Per quanto riguarda esclusivamente il Mediterraneo Nord-occidentale le previsioni più a breve termine traggiate al 2015 indicano possibile un target orientato intorno ai 40 milioni di teus, rispetto ai quali il semplice mantenimento delle attuali quote di mercato dei porti liguri comporterebbe un aumento di traffici fino a 7 milioni di teus, raddoppiando sostanzialmente i valori attuali.

Per far fronte a tale richiesta di aumento della capacità di traffico, fermi restando i progetti di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, autostradali e logistiche sull'intero quadrante del Nordovest e in particolare lungo i corridoi paneuropei, le tre autorità Portuali di Genova, Savona e La Spezia hanno approvato all'interno dei propri Piani Regolatori previsti dalla legge n.84/94 importanti opere di ampliamento e di adeguamento delle strutture portuali al ricevimento di navi portacontainer di sempre maggiore dimensione, anche oltre i 10.000 teus.

Dati generali di traffico dei porti liguri, 2007				
	Genova	Savona-Vado	La Spezia	TOTALE
Tonnellate Merci	58.650.000	16.051.000	19.416.000	94.117.000
Teus	1.855.000	243.000	1.187.000	3.285.000
Passeggeri	3.223.000	1.075.000	106.000	4.404.000

5.3.2 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 multipurpose nel bacino di Vado Ligure, pari a circa 210.000 mq. con una banchina di 700 metri con fondali compresi tra 15 e 20 metri, destinata al traffico delle rinfuse e dei prodotti petroliferi, ma soprattutto ad ospitare un nuovo terminal contenitori di capacità pari a circa 750.000 teus/anno.

L'iniziativa del terminal contenitori 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 provvederà alla progettazione, costruzione e gestione dell'opera per un periodo cinquantennale.

Attualmente è in corso di completamento la progettazione esecutiva per l'avvio dei lavori la cui conclusione è prevista per il 2012. Inoltre, l'Authority ha definito 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 4 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.

Nell'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.

Il costo dell'intervento è pari a 450 milioni di euro, coperti tramite un investimento privato di 150 milioni di euro e un intervento pubblico di 300 milioni di euro con l'attivazione dei fondi destinati alla portualità dalla legge finanziaria del 2007.

È da sottolineare che in questo caso viene introdotto per la prima volta nell'ordinamento italiano il concetto di autonomia finanziaria, prevedendo a partire dall'anno 2009 la costituzione di un Fondo Nazionale alimentato dal 30% dell'incremento del gettito dell'IVA e delle accise.

Nello stesso bacino di Vado, 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.

Per quanto riguarda il bacino di Savona, il Piano Regolatore privilegia azioni di valorizzazione e diversificazione funzionale degli spazi esistenti, ricercando soluzioni per migliorare l'accessibilità stradale.

Nel settore mercantile, grazie ad un'espansione a mare della diga foranea, sarà ricavata una superficie operativa di circa 80.000 m², dotata di due nuovi accosti e di magazzini per 15.000 m².

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 previsti nel bacino di Sampierdarena e sono costituiti dai riempimenti della Calata Bettolo, della Calata Concenter e tra i moli Ronco e Canepa.

Il riempimento di calata Bettolo per circa 160.000 mq. consente di potenziare il terminal esistente su Calata Sanità realizzando un'area dedicata al traffico contenitori la cui capacità a regime è stimata in 900.000 teus. L'intervento, riportato nel Piano Operativo Triennale 2008-2010 prevede un investimento di 103 milioni euro. I lavori sono già appaltati e sono in corso le procedure di approvazione del progetto esecutivo. Sono già stati avviati i lavori propedeutici per l'area di cantiere.

Analogamente, il riempimento tra i moli Ronco e Canepa, per un'area di circa 122.000 mq., consentirà di espandere l'attuale terminal portandone a regime la capacità a circa 800.000 teus. L'intervento, anch'esso contenuto nel Piano Operativo triennale 2008-2010 prevede un investimento di 40 milioni di euro è allo stato della progettazione definitiva e sono state avviate le procedure per l'appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori.

L'intervento di riempimento della Calata Concenter, utile al fine di aumentare la potenzialità dei terminal rinfusieri, per una superficie di circa 20.000 mq. è attualmente sospeso nella sua fase progettuale in funzione di una revisione dell'assetto complessivo delle aree connesse.

Oltre a ciò il Piano Operativo Triennale 2008/2010 prevede come la riconfigurazione dei piazzali, della viabilità e dei parchi ferroviari nel bacino di Sampierdarena, tra cui in modo particolare il nuovo parco ferroviario "Rugna" per il quale la relativa gara d'appalto è subordinata all'emanazione del DM attuativo dell'art.1, comma 512 della Finanziaria 2007. In aggiunta a tali interventi diretti sulle infrastrutture marittime, sono allo studio e in progettazione altre misure volte a coinvolgere nel sistema portuale aree poste nell'oltre Appennino piemontese, realizzando il cosiddetto "porto lungo".

Allo stato l'iniziativa più avviata riguarda la realizzazione di un terminal retroportuale presso lo scalo ferroviario di Alessandria, sulla direttrice del corridoio 24 verso Novara, dalla potenzialità ipotizzata di ulteriori 500.000 teus.

Il 5 maggio 2008 è stato firmato il protocollo d'intesa per la "realizzazione e gestione dell'Hub di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità d'accesso", fra le Ferrovie dello Stato Spa, le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, Genova e Savona, i Comuni di Alessandria e Genova, le autorità portuali di Genova e Savona, la fondazione Slala, la Confindustria Liguria e Confindustria Piemonte. Obiettivo del protocollo è quello di realizzare un progetto per il riutilizzo di circa 280.000 mq dello scalo Smistamento di Alessandria con funzione di retroporto ovvero centro di smistamento delle merci, da collegarsi con la rete autostradale, per un investimento complessivo di 106 milioni di euro. La capacità produttiva del retroporto è progettata per 500.000 teus.

Uno studio avviato dal Siti di Torino e appoggiata dalle Amministrazioni regionali del Nordovest sta inoltre valutando un sistema innovativo di infrastruttura automatizzata di collegamento del porto di Voltri con spazi retroportuali di grandi dimensioni con potenzialità (ancora da valutare nella loro fattibilità tecnico-economica) nell'ordine dei milioni di teus.

Porto della Spezia

Il PRP approvato nel dicembre del 2006 e operativo dal marzo 2007 prevede come principali interventi destinati ad aumentare la capacità di traffico del porto i riempimenti all'interno del Terzo Bacino per un totale di 140.000 mq. e 800 mt di banchina che a regime potranno elevare la potenzialità di movimentazione del settore contenitori fino a 1.600.000 teus.

Il Piano Operativo Triennale 2008-2010 prevede la realizzazione del piazzale e della banchina Terminal del Golfo (79.000 mq di piazzale e 570 mt di banchina) e il completamento del terminal Ravano fino all'incontro con il molo Fornelli (50.000 mq di piazzale e 275 mt di banchina); il costo complessivo delle due operazioni è pari a circa 57 milioni di euro. Per entrambi gli interventi è stata predisposta la progettazione preliminare e sono in corso le verifiche e le procedure di attuazione, compresi i lavori per la rilocalizzazione delle attività ad oggi insistenti sulle aree interessate dai progetti.

A ciò è connessa la realizzazione del collegamento viario sotterraneo delle banchine di levante del porto mercantile (area Ravano) con il varco Stagnoni mediante la realizzazione di un ulteriore tratto di galleria subalvea; opera inserita in Legge Obiettivo per un importo di 36 milioni di euro.

Oltre a ciò il Piano Operativo Triennale del Porto della Spezia prevede la realizzazione del terminal contenitori di S. Stefano Magra, destinato all'istadamento ferroviario sulla direttrice Parma-Verona, il cui avvio è soggetto alla ratifica di un accordo già predisposto tra Autorità Portuale e Ferrovie dello Stato.

5.3.3 Criticità

Le criticità strutturali per il potenziamento delle capacità operative dei porti liguri 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 a ciò, 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 legge n. 84/94 attualmente in discussione presso il Parlamento è richiesto di estendere il sistema di governo dei porti anche a tali aree, permettendo così il loro sviluppo anche nella prospettiva del "porto-lungo".

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.

Alla riforma della legislazione sulla portualità italiana è fatto carico anche di prevedere forme di finanziamento delle opere infrastrutturali (in parte già anticipate dalle leggi finanziarie per il 2007 e 2008) che permettano una programmazione più certa degli interventi, anche attraverso una maggiore autonomia delle Authority.

5.3.4 Attese per il 2009

- Completamento della progettazione esecutiva ed avvio dei lavori per la piattaforma multipurpose di Vado Ligure.
- Avvio dei lavori per il riempimento della Calata Bettolo e tra i moli Ronco e Canepa.
- Definizione del piano organizzativo ed avvio degli interventi per il retroporto di Alessandria.
- Razionalizzazione e ricollocazione delle attuali concessioni interessate dai riempimenti del Terzo Bacino alla Spezia e completamento della canalizzazione dei rivi interessati dal nuovo banchinamento dell'area Ravano.

5.4. Sistema Pedemontano

5.4.1 Inquadramento territoriale

Il progetto del corridoio viabilistico pedemontano rappresenta un asse trasversale che ha lo scopo di alienare il traffico che si genera a nord dei nodi provinciali delle regioni Piemonte e Lombardia, finalizzato inoltre a generare una rete stradale alternativa all'asse autostradale Torino-Milano-Venezia-Trieste.

L'infrastruttura riveste un'importanza strategica di rilevanza regionale, ma la sua realizzazione finora ha trovato limitati interventi attuativi a causa della complessità delle politiche urbanistiche comunali che, di fatto, ne hanno compromesso il tracciato originario con funzioni ed usi incompatibili (residenziali, industriali e commerciali).

Per motivi di competenza l'arco Pedemontano verrà affrontato a scala regionale in quanto generato dalle politiche di programmazione degli strumenti territoriali locali.

5.4.2 Stato di avanzamento degli interventi

Pedemontana Piemontese

Sin dall'anno 1977, tra gli obiettivi istituzionali relativi alla mobilità piemontese, è presente quello della realizzazione di una infrastruttura stradale lungo tutto l'arco del Piemonte.

Il tracciato della Pedemontana piemontese presenta il suo sviluppo su livelli stradali esistenti, in corso di potenziamento o in fase di progetto e studio. Volendo percorrere idealmente l'infrastruttura, essa si estenderebbe, partendo da nord, attraverso la Provincia di Biella (toccando solo marginalmente le Province di Vercelli e Novara), proseguendo poi nella Provincia di Torino, dove avrebbe il suo maggior sviluppo. A sud attraverserebbe la Provincia di Cuneo e, per brevi tratti, le Province di Asti ed Alessandria. In particolare, la Pedemontana Nord prevede il completamento e la realizzazione di infrastrutture viarie di 1° livello, rispettivamente le varianti alle strade statali 142 e 230, con funzione di collegamento nazionale e internazionale. Queste infrastrutture collegherebbero il Biellese alla Lombardia (alleggerendo la direttrice autostradale Torino-Milano) e alla rete autostradale verso le altre regioni italiane ed al nord Europa. A Sud, la Pedemontana, coincide sostanzialmente con il progetto di collegamento autostradale Cuneo-Asti, cui viene attribuita valenza strategica per il rilancio del ruolo di Cuneo

trasformandolo in un forte polo di mobilità a livello nazionale e internazionale. Entrambe le Pedemontane, settentrionale e meridionale piemontese, oltre a svolgere la funzione di collegamento nazionale e internazionale, costituiscono dei bypass di alleggerimento dei grandi nodi cittadini (Biella e Cuneo) e di servizio ai centri urbani minori posti lungo le stesse. Il tratto centrale della Pedemontana, che attraversa il territorio della Provincia di Torino, è uno degli elementi strutturali del nuovo sistema della viabilità e della mobilità proposto dal Piano Territoriale della Provincia di Torino. La nuova infrastruttura, in questo tratto, permetterebbe di raccogliere e distribuire i principali flussi di traffico provenienti dalle valli alpine e dai comuni verso il centro metropolitano. Inoltre, permetterebbe di incanalare, a monte, i flussi diretti alle autostrade per Milano, Aosta ed il Frejus senza sovraccaricare il Sistema Tangenziale Torinese che, proprio nel suo sviluppo nord-ovest, ha la sua criticità maggiore.

Torino e la sua area metropolitana rappresentano il principale nodo di trasporto in ambito regionale. Su di esso si concentrano una forte pendolarità ed un notevole traffico merci. Da qui l'importanza di una infrastruttura (anulare esterna o gronda esterna) in grado di decongestionare il capoluogo piemontese e la sua area metropolitana. L'esistenza di un sistema infrastrutturale pedemontano Piemontese, così come previsto nei progetti redatti o allo studio, permetterebbe infatti il collegamento dei centri posti lungo il suo corridoio, favorendo la mobilità locale di breve e media percorrenza, decongestionando i grandi nodi di traffico e gli assi autostradali. Questi ultimi, interessati dal traffico di lunga percorrenza, dovrebbero essere agevolmente connessi alla Pedemontana, favorendo la movimentazione a lunga distanza delle merci delle imprese locali.

Le opere realizzate o in corso del Progetto di Pedemontana piemontese originario sono limitate. Le ragioni possono essere ricondotte oltre che a difficoltà finanziarie anche ad ostacoli nella realizzazione degli interventi, dovuti alla forte urbanizzazione ai lati delle infrastrutture stradali esistenti e delle aree libere lungo le quali si sarebbe dovuto snodare l'asse "storico" della Pedemontana. I progetti esecutivi, sono per lo più riferiti alla risoluzione di criticità puntuali della rete stradale, quali incroci e circonvallazioni.

A tutt'oggi, la mancata previsione di una Pedemontana Piemontese quale progetto unitario è stata causa di una elevata frammentazione degli interventi con difficoltà di coordinamento tra i soggetti competenti. Inoltre, a differenza delle Pedemontane Lombarda e Veneta che sono state riconosciute e finanziate integralmente dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, in Piemonte è stato finanziato solo il tratto autostradale Cuneo-Asti.

Le tratte di Pedemontana in fase di progettazione sono quelle relative ai seguenti collegamenti: **Masserano/Romagnano/A26 e Biella/Santhià**.

Nel mese di novembre 2008 è stata presentata l'ipotesi di tracciato dell'autostrada Biella-A4 che costerà oltre 430 milioni di Euro. Lo studio di fattibilità individua il corridoio di massima su cui si svilupperà la nuova viabilità, introducendo valutazioni sulla fattibilità ambientale e tecnico-finanziaria dell'opera. Il corridoio individuato per il collegamento è compreso tra Santhià e Vigliano Biellese e si sviluppa per circa 21 chilometri con 5 viadotti, 2 ponti, 2 gallerie. Se tutto l'iter progettuale e amministrativo non avrà ostacoli, il collegamento autostradale potrebbe essere pronto per il 2013. Nei primi mesi del 2009 potrebbe essere definito il bando per il progetto finanziario, primo passo fondamentale per la realizzazione.

Il raccordo autostradale Biella-Santheià è strutturalmente collegato a un disegno infrastrutturale complesso che contempla anche la realizzazione del collegamento Masserano-A26. Per quest'ultimo è stata da poco siglata l'integrazione all'accordo di programma tra Provincia di Vercelli, di Novara e Regione Piemonte che finanzia, con ulteriori 250.000 Euro la progettazione. Il costo dell'opera, inserita negli interventi straordinari della legge Obiettivo, è stimato in circa 135 milioni di Euro.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano sarà composto da 87 km di autostrada e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono: 1) Asse principale (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Dalmine/A4) per una lunghezza di 69,4 Km; 2) Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km; 3) Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Alla fine di dicembre 2008 si è conclusa la redazione del progetto definitivo. L'iter procedurale prevede: approvazione del progetto definitivo nel 2009; inizio lavori 1° lotto delle Tangenziali di Como e Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 nel marzo 2010; inizio lavori tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4 nel maggio 2011; conclusione lavori primo lotto tangenziale di Como nel luglio 2012; conclusione lavori primo lotto tangenziale di Varese e tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 nel luglio 2013; conclusione lavori tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4 nel 2015.

Si sottolinea, tuttavia, che alcune Amministrazioni Comunali attraversate dall'opera manifestano ancora perplessità sull'impatto ambientale che la nuova arteria determinerà sui propri territori e gruppi di cittadini, supportati da associazioni ambientaliste, sono pronti a contestare l'opera. Per questo motivo la società Pedemontana Lombarda ha avviato nel 2008 un intenso programma di consultazione con le popolazioni coinvolte, finalizzato a far conoscere l'opera e a risolvere le criticità territoriali.

Infine, il piano finanziario approvato nel 2007 con il progetto preliminare, per un importo di 4.115 milioni di euro, non comprende i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese, che richiedono un finanziamento statale di 415 milioni di euro.

5.4.3 Criticità

Le opere realizzate o in corso del Progetto di Pedemontana Piemontese originario sono limitate. Le ragioni possono essere ricondotte oltre che a difficoltà finanziarie anche ad ostacoli nella realizzazione degli interventi dovuti alla forte urbanizzazione ai lati delle infrastrutture, e comunque alla mancanza di un progetto organico dell'intero tracciato.

Dal punto di vista economico e finanziario, per la Pedemontana Lombarda, con l'approvazione del progetto definitivo, probabilmente si dovrà rimettere mano al piano finanziario dell'opera.

5.4.4 Attese per il 2009

- Definizione del bando per il progetto finanziario della tratta Biella-Santhià e successivi passi progettuali.
- Completamento dell'iter di progettazione della tratta Masserano-A26.
- Approvazione del progetto definitivo della Pedemontana Lombarda.

5.5 Nodo metropolitano di Milano

5.5.1 Inquadramento territoriale e programmatico

L'assetto infrastrutturale del territorio milanese è caratterizzata dalla presenza di una maglia con andamento radiale verso Milano. Questa struttura non risponde più completamente alle esigenze di mobilità del territorio, che nel corso degli anni ha subito profonde trasformazioni: il sistema produttivo si è riarticolato in unità di piccole dimensioni diffuse sul territorio ma funzionalmente integrate e anche dal punto di vista abitativo si è passati dalla concentrazione urbana allo sviluppo diffuso verso zone più periferiche. Il quadro è aggravato dal fatto che anche gli itinerari nazionali e internazionali est-ovest e nord-sud che devono *bypassare* il nodo milanese non hanno alternative al transito sul sistema delle tangenziali milanesi e sul nodo ferroviario di Milano, che assolvono ormai a compiti di mobilità locale e regionale. Questa situazione determina fenomeni sempre più frequenti di congestione, la saturazione delle direttrici di adduzione verso Milano e la carenza di itinerari trasversali e tangenziali.

Nell'ambito del processo di redazione del Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, il documento di piano (che è lo strumento di indirizzo strategico) affronta il tema della mobilità secondo diverse prospettive, che rimandano ad una scala territoriale vasta e coinvolgono diversi livelli di governo del territorio. La visione di **Milano come hub** affronta il tema del ruolo di Milano come hub delle grandi reti, per il quale il nodo milanese si inserisce nella grande rete internazionale che la collega alle altre capitali mondiali grazie alla rete ferroviaria ad alta velocità e al sistema aeroportuale. Il PGT propone quindi di migliorare l'efficienza del nodo ferroviario milanese al fine di organizzare il sistema dell'alta velocità e il collegamento tra gli aeroporti di Malpensa, Linate e Orio al Serio. Il completamento della gronda ferroviaria è condizione necessaria per poter sostenere l'incremento di traffico ferroviario dovuto al completamento del sistema dell'alta velocità e all'apertura del Gottardo. Inoltre, la realizzazione della nuova Tangenziale Est Esterna e della Pedemontana permetterà di sgravare il nodo stradale di Milano dal traffico che non vi è diretto. Secondo la prospettiva di **Milano come regione urbana**, che riguarda le relazioni funzionali di Milano con la sua regione urbana, la città viene vista come il cuore di una regione urbana di quasi sette milioni di abitanti con cui ha forti relazioni funzionali e di mobilità. A questa scala si registra, ormai da qualche decennio, l'incremento di una domanda di mobilità trasversale che si confronta con una rete stradale e del trasporto

pubblico fortemente radiocentrica. Il PGT propone una strategia di riequilibrio tra "centro" e "periferia" delle funzioni attrattrici e generatrici di traffico, accompagnata dalla realizzazione di un sistema infrastrutturale reticolare che sia da supporto alla (ri) localizzazione di grandi funzioni e servizi nella regione urbana milanese. A questo scopo, particolare rilevanza riveste lo sviluppo della rete metropolitana e del trasporto ferroviario regionale. Infine, la prospettiva di **Milano logistica**, che fa riferimento all'organizzazione della distribuzione delle merci in città, presuppone la programmazione e la pianificazione di adeguate infrastrutture per la logistica (interporti e centri intermodali).

5.5.2 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.

Nella seduta del 27 marzo 2008 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'opera, per un costo complessivo di 205,94 milioni. I lavori dovrebbero partire nel 2009 per concludersi nel 2013. Rimane ancora da definire il progetto relativo alla realizzazione del parcheggio di interscambio, con la relativa copertura finanziaria.

Prolungamento della M2 da Cologno Nord a Vimercate

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di 10,8 km con 6 stazioni (Brugherio, Carugate, Agrate Colleoni, Concorezzo, Vimercate Torri Bianche, Vimercate). L'83% della tratta è in sotterraneo, la parte rimanente in trincea e/o rilevato. Per l'esercizio sul prolungamento il progetto prevede l'acquisizione di 7 treni aggiuntivi.

Nella seduta del 21 dicembre 2007 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta, assegnando altresì un contributo di 6 milioni di euro per l'avvio della progettazione definitiva. Tuttavia, nel settembre 2008 la Corte dei Conti ha ricusato la registrazione della delibera del CIPE di approvazione del preliminare in quanto "non conforme alla legge".

Il costo dell'intervento è pari a 533 milioni di euro, importo da reperire. I tempi per la realizzazione dell'opera sono stimati in 5 anni, cui si devono aggiungere circa 18 mesi per le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva, di approvazione dei progetti e di espletamento della gara d'appalto.

Prolungamento della M3 da San Donato Milanese a Paullo

Il tracciato definitivo risulta lungo 14,7 km, con 7 stazioni: San Donato Est, San Donato Centro, Peschiera Est, Pantigliate Mediglia, Caleppio Cerca, Paullo Centro, Paullo Est. Il 54% del percorso è in sotterraneo, l'8% in trincea, il 27% in superficie e, infine, l'11% in viadotto (cavalcavia e ponti). Per l'esercizio sul prolungamento il progetto prevede l'acquisizione di 8 treni aggiuntivi.

Nella seduta del 21 dicembre 2007 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta, assegnando altresì un contributo di 8,6 milioni di euro per l'avvio della progettazione definitiva. Con delibera del 5 agosto 2008 la Corte dei Conti ha ricusato la registrazione della delibera del CIPE di approvazione del preliminare in quanto "non conforme alla legge".

Il costo dell'intervento è pari a 800 milioni di euro, importo da reperire. I tempi per la realizzazione dell'opera sono stimati in 5 anni, cui si devono aggiungere circa 18 mesi per le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva, di approvazione dei progetti e di espletamento della gara d'appalto.

M4 Lorenteggio-Linate

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 15 km la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea Milano-Mortara) con l'aeroporto di Linate, per un totale di 21 fermate.

Per quanto riguarda la realizzazione del 1° lotto funzionale San Cristoforo – Sforza/Policlinico, il CIPE ha garantito la copertura finanziaria statale per complessivi 240 milioni di euro, su un costo complessivo di 788,7 milioni di euro. Il Comune di Milano ha già inserito a bilancio il finanziamento dell'opera per 350 milioni, mentre i restanti 198,7 milioni saranno a carico dei privati. A questo proposito il Comune deve concludere le procedure di gara per trovare il partner finanziario dell'opera, al fine di procedere con la redazione del progetto definitivo e la realizzazione dell'opera. Si prevede che i lavori possano iniziare nel 2009 per concludersi nel 2013. Per quanto riguarda la realizzazione del 2° lotto funzionale Sforza/Policlinico-Linate, nella seduta del 9 novembre 2007 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta, assegnando altresì un contributo di 9,9 milioni per redigere il progetto definitivo. Il progetto preliminare è stato di nuovo approvato dal CIPE nella seduta del 1 agosto 2008 in quanto mancava il parere tecnico della Commissione metropolitana. Il costo dell'intervento, pari a circa 910 milioni, è

totalmente da finanziare. Una volta reperiti i finanziamenti, si prevede che i lavori possano partire nel 2010 per concludersi nel 2014.

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 progetto è diviso in due tratte. Per quanto riguarda la tratta Bignami-Garibaldi, i lavori sono iniziati nel 2007 e si concluderanno nel 2012. Il costo dell'opera è di 557,8 milioni di euro di cui 257,4 a carico dello Stato, 68,9 a carico del Comune di Milano e 231,6 a carico dei privati. Per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro, il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intervento nella seduta del 9 novembre 2007, stanziando anche 6 milioni di euro per redigere il progetto definitivo. Il progetto preliminare è stato di nuovo approvato dal CIPE nella seduta del 1 agosto 2008 in quanto mancava il parere tecnico della Commissione metropolitana. Rimangono da reperire i circa 657 milioni di euro necessari per realizzare l'opera. Si ipotizza che i lavori possano iniziare nel 2010 per concludersi nel 2014.

M6 Bisceglie-Castelbarco

Il progetto della M6 nasce dall'esigenza di sdoppiare la M1, che attualmente prevede le due diramazioni verso Bisceglie e verso Rho Fiera, al fine di garantire adeguate frequenze dei treni in vista dell'Expo. La M6 comprenderà pertanto il ramo della M1 da Bisceglie a Cadorna a cui si aggiungerà una nuova tratta lungo il percorso Cadorna-Missori-Ludovica-Ripamonti.

È fondamentale che il Comune di Milano avvii in tempi rapidi la progettazione preliminare dell'opera al fine di renderla disponibile per l'Expo 2015. Contestualmente sono da reperire i circa 870 milioni di euro per la sua realizzazione (all'interno di quelli previsti per l'Expo).

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Milano

Il progetto del Passante comprende 19 chilometri di nuova linea ferroviaria a doppio binario che attraversa il capoluogo lombardo da ovest ad est, con nove fermate intermedie: Milano Certosa, Milano Villapizzone, Milano Lancetti, Milano Porta Garibaldi, Milano Repubblica, Milano Porta Venezia, Milano Dateo, Milano Porta Vittoria, Milano

Rogoredo. L'opera congiunge le linee ferroviarie provenienti da nord e nord-ovest (Milano-Torino, Milano-Domodossola, Milano-Varese, Milano-Asso) con quelle provenienti da est e sud-est (Milano-Genova, Milano-Bologna, Mortara-Milano), passando prevalentemente sotto il centro urbano della città di Milano. Il passante è altresì il cuore del servizio ferroviario suburbano di Milano, essendo percorso da diverse linee suburbane. Nel giugno 2008, con l'apertura della tratta Porta Vittoria-Rogoredo, il Passante è stato definitivamente attivato.

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

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

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel novembre 2008 si sono conclusi i lavori sulla subtratta Magnago-Vanzaghello, mentre la fine completa dei lavori sulla linea è prevista per il 2011. Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate e l'interconnessione con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono essere reperiti 79 milioni di euro per realizzare l'intervento.
- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** L'intervento è finalizzato al completamento del collegamento ferroviario Saronno-Malpensa, mediante il raddoppio e l'interramento della tratta di linea che attraversa il territorio del Comune di Castellanza (compresi la stazione ferroviaria e l'attraversamento del fiume Olona) per una lunghezza di 4,5 km (attualmente la linea è a raso e a binario unico). Verrà infine realizzato anche il raccordo, a binario unico e ad uso merci, con la stazione FS di Busto Arsizio. La fine dei lavori è prevista per il 2009.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ricopre una lunghezza di 14,3 Km, attraversando trasversalmente l'area delle Groane e parte

della Brianza milanese. Dal 1957 la linea, su cui si viaggia solo con trazione diesel, è stata adibita al solo trasporto merci. Le opere in oggetto prevedono l'elettrificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione, nell'ottica di riattivare il trasporto passeggeri e di potenziare quello merci. I lavori dovrebbero iniziare nel 2009 per concludersi nel 2011.

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 prevede 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). È in corso di redazione il progetto definitivo dell'opera, che dovrebbe concludersi entro l'estate del 2009 per poi essere approvato dal CIPE nei primi mesi del 2010. Contestualmente all'approvazione del progetto definitivo, dovranno essere reperiti dallo Stato circa 530 milioni di euro (490 per il potenziamento della Rho-Gallarate e 40, contro i 128 inizialmente previsti, per realizzare il raccordo Y).

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 34 Km di cui 29 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 5 km di raddoppio della tratta esistente.

Dopo che il CIPE ha approvato il progetto preliminare nel dicembre 2005, con il contratto di programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture sono stati messi a disposizione i finanziamenti per avviare la progettazione definitiva, che si concluderà solo nel 2010, rispetto al 2009 inizialmente ipotizzato. Rimangono da reperire con delibera CIPE i 917 milioni per la realizzazione dell'intervento, che risulta programmato nell'arco temporale 2013-2020.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Il progetto prevede il raddoppio della linea - attualmente a binario unico - tra le stazioni di Milano S. Cristoforo e Mortara, per una lunghezza di circa 45 Km, e la realizzazione di tre nuove fermate con relativi parcheggi (Corsico, Corsico bis, Vermezzo/Albairate), di una nuova sottostazione a Vermezzo e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello. L'intervento è suddiviso in diversi sottoprogetti, ognuno con un diverso cronoprogramma. In particolare, i lavori sulla tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo sono iniziati nel 2007, mentre mancano i finanziamenti per la progettazione definitiva oltre che per la realizzazione della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina e per la realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara.

c) Viabilità

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano sarà composto da 87 km di autostrada e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono: 1) Asse principale (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Dalmina/A4) per una lunghezza di 69,4 Km; 2) Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km; 3) Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Alla fine di dicembre 2008 si è conclusa la redazione del progetto definitivo. L'iter procedurale prevede: approvazione del progetto definitivo nel 2009; inizio lavori 1° lotto delle Tangenziali di Como e Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 nel marzo 2010; inizio lavori tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4 nel maggio 2011; conclusione lavori primo lotto tangenziale di Como nel luglio 2012; conclusione lavori primo lotto tangenziale di Varese e tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 nel luglio 2013; conclusione lavori tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4 nel 2015.

Si sottolinea, tuttavia, che alcune Amministrazioni Comunali attraversate dall'opera manifestano ancora perplessità sull'impatto ambientale che la nuova arteria determinerà sui propri territori e gruppi di cittadini, supportati da associazioni ambientaliste, sono pronti a contestare l'opera. Per questo motivo la società Pedemontana Lombarda ha avviato nel 2008 un intenso programma di consultazione con le popolazioni coinvolte, finalizzato a far conoscere l'opera e a risolvere le criticità territoriali.

Infine, il piano finanziario approvato nel 2007 con il progetto preliminare, per un importo di 4.115 milioni di euro, non comprende i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese, che richiedono un finanziamento statale di 415 milioni di euro.

Tangenziale Est Esterna di Milano

Il progetto di tangenziale est esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate), la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana, la SS 415 Paullese e la A1 (all'altezza di Melegnano). L'infrastruttura prevede 3 corsie (più corsia di emergenza). Il tracciato complessivo è suddivisibile in tre tratte: l'asse viario centrale, della lunghezza di 11 km, tra Pozzuolo Martesana e Settala, l'asse viario tra Settala e San Giuliano Milanese di collegamento con la A1, della lunghezza di 12 km; l'asse viario di collegamento con la A4 tra Pozzuolo Martesana e Agrate Brianza, della lunghezza di circa 10 km.

La gara per la realizzazione e gestione dell'opera verrà aggiudicata al raggruppamento promosso da TEM Spa. Dopo l'aggiudicazione e l'approvazione della convenzione di concessione, prevista per l'inizio del 2009, si prevede che i lavori saranno avviati alla fine del 2010 per concludersi nel 2014. Tuttavia, si sottolinea che deve essere definito l'inserimento, nei futuri piani finanziari di ASPI e Serravalle, del completamento dello svincolo tra la A4 e l'attuale tangenziale est di Milano, al fine di alleggerire il piano finanziario dell'opera.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto riguarda il potenziamento dell'intero tracciato della SP 46 Rho-Monza, già diventata autostrada tra Paderno Dugnano e Monza. Sulla base di quanto concordato dagli enti coinvolti con il coordinamento della Provincia di Milano in merito alla prosecuzione della Tangenziale Nord di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un nuovo tracciato di otto chilometri dallo svincolo sulla Milano-Meda (all'altezza di Paderno Dugnano), fino alla autostrada A8 (all'altezza di Rho). Il 23 ottobre 2008 è stato presentato il progetto preliminare dell'opera, per un tracciato della lunghezza complessiva di 9,2 chilometri. Per realizzare l'intervento Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà complessivamente 217 milioni di euro per la tratta che va da Paderno Dugnano a Baranzate, mentre altri 71 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia per la realizzazione della tratta che va da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Però. Il progetto è stato inviato all'ANAS per l'approvazione. Il cronoprogramma dell'intervento prevede l'inizio dei lavori a metà 2011

e la conclusione entro la fine del 2014, in ritardo rispetto ai cronoprogrammi precedenti che prevedevano l'inizio dei lavori nel 2009 e la conclusione nel 2012.

Magenta-Tangenziale Ovest di Milano

L'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, nell'ambito dei collegamenti per Malpensa, si pone come un 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. L'intervento prevede: una nuova strada da Magenta a Abbiategrasso (1 corsia per senso di marcia); la riqualifica della SP 114 da Abbiategrasso a Cislano e della SS494 da Abbiategrasso a Vigevano; la realizzazione della circonvallazione di Abbiategrasso tra Ozzero e la SP114; il potenziamento della SP114 da Cislano alla tangenziale ovest.

Nella seduta del 31 gennaio 2008 il CIPE ha assegnato, in via programmatica e da confermare in sede di approvazione del progetto definitivo, un primo contributo di 65,3 milioni di euro con fondi Legge Obiettivo. Nel dicembre 2008 il CdA di ANAS ha approvato il progetto definitivo dell'opera. Entro aprile 2009 dovrà essere presentato al CIPE il progetto definitivo dell'opera corredato dal piano economico e finanziario e si aprirà la Conferenza dei Servizi per l'approvazione finale del progetto. Si segnalano, tra le criticità, la necessità di reperire circa 140 milioni di euro per la sua realizzazione e l'opposizione di alcuni Comuni che saranno attraversati dall'intervento. Infine, nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della S.S. 494 "Vigevanese", si inserisce il progetto del **nuovo ponte sul Ticino a Vigevano**. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria. I lavori dovrebbero iniziare per la fine del 2009, nonostante il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbia annullato la gara di appalto concorso avviata a fine 2007, che pertanto è stata rifatta.

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

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

Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata

suddivisa per lotti funzionali, e nel dicembre 2008 sono partiti i lavori sulla tratta Peschiera Borromeo-Paullo. Nel 2009 si prevede l'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del Ponte sull'Adda.

I potenziamenti della **Rivoltana** e della **Cassanese** si inseriscono tra le opere connesse alla realizzazione della Brebemi. In particolare, gli interventi sulla Rivoltana, a carico del concessionario della nuova autostrada, prevedono il raddoppio della carreggiata da due a quattro corsie da Pioltello a Truccazzano per una lunghezza di 13,3 km. Gli interventi sulla Cassanese riguardano: il potenziamento dello svincolo di Lambrate, la sistemazione dell'ingresso del terminal intermodale e la variante sulla Cassanese - previsti nell'ambito della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate - i cui lavori sono iniziati nel febbraio 2008; il raddoppio della tratta da Segrate a Pioltello, per il quale si attende l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE nonché la conferma del finanziamento statale di 63,3 milioni di euro; il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo, a carico del concessionario della Brebemi.

Riqualificazione SP 5 tratta Monza-Cinisello Balsamo

Il progetto prevede la riqualificazione della SP 5 - una delle strade più trafficate d'Italia - attraverso l'interramento in trincea e l'eliminazione di numerosi incroci semaforizzati lungo un tratto di circa 4 km. Il progetto mira così a collegare in maniera diretta la A4/tangenziale nord e la SS36 verso la Brianza, la Valtellina e i valichi svizzeri. Il 10 gennaio 2008 ANAS ha assegnato i lavori ad Impregilo, mentre nel giugno 2008 sono iniziati i lavori per la realizzazione della bretella di Muggiò e degli svincoli sulla Tangenziale Nord. Il cronoprogramma degli interventi prevede: ultimazione della tangenziale di Muggiò entro il 31 marzo 2009; tra il 2009 e il 2010 ultimazione degli svincoli sulla Tangenziale Nord a Cinisello Balsamo; entro il 2011 realizzazione del tunnel di Viale Lombardia a Monza.

d) Altri interventi prioritari

Nodo d'interscambio Fiera/AC/SFR/MM/Trasporto pubblico e privato su gomma

Il progetto prevede la realizzazione di un primo lotto funzionale di un parcheggio localizzato nella futura area dell'Expo, in Comune di Rho, e della relativa viabilità di accesso, delle opere di attestamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma, delle connessioni con la nuova fermata ferroviaria e la stazione terminale della linea metropolitana M1. Il primo lotto funzionale prevede una struttura di 4 piani in elevazione per un totale di 940 posti auto. Nel suo assetto finale il parcheggio, concepito per uno sviluppo modulare, potrà arrivare a circa 2.660 posti auto.

Nella seduta del 21 dicembre 2007 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del primo lotto funzionale, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 10 settembre 2008. Il costo dell'intervento è di 18,8 milioni di euro, di cui 13,25 come contributo statale e 5,55 come stanziamenti comunali o del concessionario. La durata complessiva di progettazione ed esecuzione dei lavori è di circa 3 anni dall'approvazione del progetto preliminare.

5.5.3 Criticità

Dal punto di vista procedurale, si rileva lo stallo nell'iter approvativo dei prolungamenti della M2 a Vimercate e della M3 a Paullo, dopo la decisione della Corte dei Conti di non registrare le delibere del CIPE di approvazione dei progetti preliminari. Questa situazione ha già fatto riemergere la diffusa e preoccupante contrarietà alla realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano da parte dei Comuni interessati, in quanto l'accordo di programma regionale dell'opera prevede anche la realizzazione dei prolungamenti della M2 e M3. Problemi di consenso dovuti alla contrarietà di alcuni dei Comuni coinvolti sono altresì presenti rispetto alla realizzazione del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, per il quale occorre reperire anche circa 140 milioni di euro.

Sul fronte economico e finanziario, le criticità riguardano la mancanza dei finanziamenti sia per il potenziamento della rete metropolitana (più di 3,5 miliardi di euro), sia per alcuni interventi di potenziamento ferroviario quali la Seregno-Bergamo, la ferrovia Rho-Gallarate, il completamento del raddoppio della Milano-Mortara.

Discorso a parte meritano Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano: contestualmente alla realizzazione dei progetti definitivi, probabilmente si dovrà rimettere mano ai piani finanziari.

Infine, emerge 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.

5.5.4 Attese per il 2009

- Risoluzione delle criticità procedurali e di reperimento delle risorse finanziarie per gli interventi di potenziamento della rete metropolitana milanese (prolungamenti M2 e M3 e realizzazioni M4, M5 e M6).

- Completamento interrimento e raddoppio nodo ferroviario di Castellanza e apertura dei cantieri sulla linea ferroviaria Seregno-Saronno nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Ultimazione progetti definitivi e reperimento delle risorse finanziarie del potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate, comprensiva del collegamento tra Fiera Rho-Però/Expo e Malpensa e del potenziamento della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo, per l'accessibilità al tunnel del Gottardo.
- Approvazione convenzione di concessione della Tangenziale Est Esterna di Milano e realizzazione e approvazione del progetto definitivo e del piano finanziario dell'opera.
- Approvazione dei progetti definitivi e dei piani finanziari della Pedemontana Lombarda e del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano.
- Programmazione di maggiori investimenti per il trasporto pubblico locale e miglioramento della qualità ed efficienza dei servizi.

5.6 Nodo metropolitano di Torino

5.6.1 Inquadramento territoriale e programmatico

Un'efficiente rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, è un requisito indispensabile per lo sviluppo sociale economico e culturale di un territorio; la sua ineguatezza è per contro sinonimo di marginalità e sottosviluppo. Torino e la sua area metropolitana rappresentano il nodo principale della rete dei trasporti in ambito regionale. Nell'arco dell'ultimo decennio l'area torinese è stata caratterizzata da investimenti infrastrutturali che possono essere definiti epocali grazie a due circostanze concomitanti: l'attuazione del nuovo Piano Regolatore Generale comunale e l'evento Olimpico del 2006. Sul territorio metropolitano si è infatti avviata una grande trasformazione urbanistica destinata a produrre effetti a lungo termine con un imponente sforzo di miglioramento dell'assetto infrastrutturale: la trasformazione in effetti interessa sia la città che gran parte della sua conurbazione e comprende episodi di ricostruzione interna e allo stesso tempo di nuova espansione, dove le grandi opere infrastrutturali nel campo della mobilità rappresentano il supporto organico dei progetti di sviluppo urbanistici e delle iniziative immobiliari. È il caso del passante ferroviario che sta modificando radicalmente e strutturalmente il profilo della città: gli sviluppi immobiliari sui sedimi della linea storica si stanno attuando con interventi che interessano la rilocalizzazione dei principali attrattori di mobilità (servizi urbani e metropolitani, commerciali, fieristici, dedicati al tempo libero), il riposizionamento di attestamenti infrastrutturali ferroviari, la ridisposizione delle trame di accessibilità, la riorganizzazione dell'offerta di sosta. La struttura territoriale torinese si sta riarticlando nei confronti dello storico assetto urbano monocentrico, generando nuove centralità sia interne alla città sia lungo la direttrice ovest di espansione metropolitana attraverso la prossima realizzazione del complesso intervento multimodale di corso Marche. Ed accanto al rinnovato impulso progettuale del capoluogo, numerose si contano le iniziative promosse nei comuni della cintura per ottimizzare gli interventi volti al proprio recupero urbano. Nel quadrante nord-ovest, a Venaria, il grande progetto di valorizzazione della Reggia comporta un complesso di interventi relativi anche alla viabilità, così come il Progetto di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio ha interessato oltre a Torino anche i territori di Borgaro e Settimo Torinese. Il programma di potenziamento dell'Aeroporto di Caselle ha addensato nel territorio comunale iniziative di trasformazione urbanistica e potenziamento della rete viabile

locale nella prospettiva di espansione dei flussi di traffico merci e del programmato aumento di connettività del complesso. E in corrispondenza del nuovo asse di corso Marche si potranno materializzare progetti di sviluppo che dalla Gronda Nord attraverseranno i territori dei comuni di Collegno (area del Campo Volo), di Grugliasco (consolidamento e potenziamento degli insediamenti universitari), fino al polo logistico di Orbassano ed al suo potenziamento in corso. Gli interventi infrastrutturali che guidano quindi lo sviluppo di nuovi poli di attrattività sia all'interno delle aree del capoluogo sugli assi delle Spine, sia nei comuni della Cintura e che stanno articolando iniziative di valorizzazione di nuove centralità urbane riguardano:

- linea 1 di Metropolitana;
- linea 2 di Metropolitana;
- passante ferroviario;
- Sistema Ferroviario Metropolitano;
- ferrovia Torino-Ceres (collegamento Torino/Aeroporto);
- tangenziale Est;
- attraversamento Nord-Sud di Torino corso Marche;
- interporto SITO.

5.6.2 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Linea 1 Collegno-Porta Nuova-Lingotto

I lavori per la realizzazione della Linea 1 della metropolitana torinese stanno proseguendo nella tratta Porta Nuova-Lingotto, anche se ritardi ed eventi imprevisti fanno continuamente slittare la conclusione dei lavori che era programmata per il 2006. Per una sua maggiore integrazione con la rete di trasporto locale necessita di essere implementata con due prolungamenti:

- il tratto Ovest, Collegno-Cascine Vica, avrà una lunghezza di 3700 metri e prevede 4 stazioni (Certosa, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica). La Regione Piemonte ha approvato il Progetto Preliminare dell'opera che costerà circa 220 milioni di Euro di cui 132 a carico dello Stato;
- il tratto Sud, Lingotto-Bengasi, prevede una lunghezza di 1880 metri e due stazioni (Italia 61 e Bengasi). La Regione Piemonte ha approvato il Progetto Preliminare dell'opera

che costerà circa 281 milioni di Euro di cui 168 a carico dello Stato. Purtroppo i previsti finanziamenti non sono stati assegnati nell'ultima riunione del CIPE (dicembre 2008).

Linea 2

Prende forma il tracciato della linea 2 della metropolitana di Torino: l'ipotesi ormai definita prevede la partenza da piazza Rebaudengo (interscambio nella nuova stazione con il Sistema Ferroviario Metropolitano) alla periferia Nord-Est della città e l'arrivo al Cimitero Parco a Sud-Ovest. Attraverserà la città da Nord a Sud e si interconetterà nelle aree centrali con la Linea 1; il percorso totale sarà di 14,8 km, con 26 stazioni ed il costo previsto ammonta a 1,2 miliardi di Euro.

Nel 2009 verrà predisposto il progetto preliminare e presentata la domanda di finanziamento allo Stato, il quale dovrebbe farsi carico del 60% dei costi; il resto verrà fornito da Comune, GTT e soprattutto da privati attraverso le possibili trasformazioni urbanistiche sull'asse del tracciato ricorrendo al project financing.

È inoltre allo studio un ulteriore prolungamento nella periferia Sud di Torino per servire i comuni di Beinasco, Rivalta o Orbassano.

b) Ferrovie

Passante ferroviario

Si tratta di un complesso di linee ferroviarie che attraversano la città da Stura al Lingotto su un tracciato che si sviluppa per circa 13 km. Il passante ferroviario fa parte del programma di riorganizzazione e potenziamento del nodo di Torino, da parte di RFI, e si propone di raggiungere tre obiettivi:

- inserire Torino nella rete veloce europea (corridoio 5);
- aumentare la qualità dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali;
- realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico integrato regionale metropolitano.

L'opera, i cui primi cantieri risalgono al 1986 è suddivisa in 3 macrolotti: stazione Lingotto - corso Vittorio Emanuele II, corso Vittorio Emanuele II - stazione Dora, stazione Dora - stazione Stura. Il primo lotto è stato ultimato per ciò che riguarda l'interramento della linea ferroviaria e la relativa copertura; resta da completare la Stazione Zappata e alcuni interventi di arredo urbano in superficie. Sono in corso i lavori sotterranei sul secondo lotto che prevedono la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa, la nuova fermata sotterranea a Dora e il passaggio dei binari sotto l'alveo del fiume Dora. La stazione di Porta Susa assumerà il ruolo di stazione principale della città, con conseguente ridimensionamento della stazione di Porta Nuova, e nodo di interscambio con la

metropolitana. Nel terzo lotto resta da realizzare la nuova stazione di Rebaudengo in cui è previsto l'inserimento della Linea Torino-Ceres. Il completamento dell'intera opera è previsto per il 2011.

Sistema Ferroviario Metropolitano

L'ultimazione dei lavori sul passante permetterà inoltre l'attivazione delle fasi di realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano. Si tratta di un progetto che, partendo dalle infrastrutture esistenti, si pone l'obiettivo di sfruttarne al massimo le potenzialità in un quadro di programmazione che vede il cadenzamento ed il coordinamento dei servizi ferroviari di Trasporto Pubblico Locale nel nodo di Torino. L'intervento prevede la creazione di 5 linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati ogni 30 minuti per tutto l'arco della giornata. L'SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città.

Le linee di ferrovia Metropolitana transitando sul Passante Ferroviario, opereranno su un'area entro un raggio di circa 50 km da Torino:

- FM1 Chieri – Rivarolo (con estensione Pont);
- FM2 Pinerolo – Germagnano (con estensione Ceres);
- FM3 Avigliana – Torino Stura;
- FM4 Carmagnola – Chivasso (con estensione Ivrea);
- FM5 Orbassano – Torino Stura.

Le risorse ad oggi disponibili ammontano a circa 100 milioni di Euro che la Regione Piemonte ha già individuato nei fondi FAS di propria competenza e sono stati richiesti al Governo altri 200 milioni di Euro in 3 anni per realizzare una serie di interventi concreti per il trasferimento modale e per il potenziamento del trasporto locale:

- interconnessione ferroviaria Torino-Ceres con passante ferroviario a Rebaudengo: 162 milioni di Euro;
- attivazione della fermata Zappata sul passante: 15,75 milioni di Euro;
- attivazione fermata Dora sul passante: 23 milioni di Euro;
- collegamento tra le stazioni Dora-GTT e Dora-FS: 1 milione di Euro;
- nuova fermata Orbassano e rifunzionalizzazione scalo: 10 milioni di Euro;
- attrezzaggio terminali del centro intermodale di Orbassano: 10 milioni di Euro;
- acquisto materiale rotabile (prima trince 10 treni): 80 milioni di Euro.

Tra gli interventi sul nodo di Torino rappresenta un'opera fondamentale l'interconnessione della **Ferrovia Torino-Ceres** con il passante ferroviario che consentirà di congiungere l'aeroporto di Caselle con il centro città. Ciò sarà possibile soltanto con il completamento dei lavori sul passante e in particolare del quadruplicamento in corrispondenza della nuova stazione Rebaudengo, per il quale è stata terminata la progettazione preliminare, e quindi non prima del 2012.

c) Viabilità

Tangenziale di Torino

Nonostante sia stato terminato lo scorso anno l'ammodernamento della Tangenziale torinese, siano stati sciolti i nodi procedurali ed esista la disponibilità di risorse finanziarie, non fa progressi la progettazione preliminare della IV corsia. La causa continua ad essere l'indeterminatezza sulla scelta di tracciato della Linea AC Torino-Lione che potrebbe interferire in più punti con la tangenziale. Permangono pertanto i forti disagi dovuti alla congestione ormai quotidiana del semianello esistente: una soluzione rilevante sarebbe rappresentata senz'altro da una arteria di comunicazione ad est della città, il tratto di Tangenziale Est che completerebbe il tracciato esistente. Nel corso degli anni sono state formulate alcune proposte che tuttavia non si sono mai concretizzate in fatti operativi, né tanto meno in una vera e propria progettazione.

Solo negli ultimi mesi si è costituito un tavolo formato dalla Provincia e dai sindaci dei comuni interessati ed è stata affidata al Politecnico la progettazione della soluzione migliore che tenga conto degli aspetti urbanistici, socio economici, storico culturali, paesaggistici, geologici, viabilistici, acustici e architettonici. Tale tavolo di pilotaggio nel mese di dicembre ha individuato il "corridoio centrale", l'alveo entro il quale andrà individuata l'ipotesi di percorso in grado di mettere in relazione funzionalità e impatto ambientale. Le amministrazioni comunali si sono espresse quasi all'unanimità. La seconda fase del tavolo di pilotaggio dovrà arrivare alla definizione del tracciato affrontando i nodi che si presenteranno. In primavera dovrebbe essere pronto lo studio di fattibilità in base al quale la Cap, la società mista Regione-Anas potrà preparare il piano finanziario dell'opera e individuare il concessionario tramite gara.

La lunghezza dell'arteria sarà di circa 20 km, di cui 8-10 in galleria, 4 svincoli, 9 comuni interessati e il costo previsto per la sua realizzazione ammonta a circa 550 milioni di Euro. Gli effetti positivi indotti dall'intervento saranno molteplici: decongestionamento della tangenziale esistente, alleggerimento del traffico di attraversamento Nord-Sud di Torino,

connessione delle Autostrade Torino-Milano e Torino-Aosta con la Torino-Savona e la Torino-Piacenza, miglioramento dell'accessibilità dei centri e del territorio ad est di Torino.

Corso Marche

Altra opera importantissima del nodo viario torinese, purtroppo anch'essa legata alla vicenda della linea AC Torino-Lione, è la realizzazione dell'asse di corso Marche. Si tratta di un collegamento veloce stradale e ferroviario fra Venaria Reale e Stupinigi con direzione nord-sud nel quadrante ovest di Torino. L'infrastruttura è stata pensata su tre livelli con una autostrada a 4 corsie, un corso alberato e una galleria sotto la quale verrà intercettata la linea ferroviaria di A.C. Nel luglio 2008 è stato siglato dai presidenti della Regione Piemonte e della Provincia di Torino, dai Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco e Venaria Reale e della Camera di Commercio di Torino l'aggiornamento del protocollo d'intesa già sottoscritto nel 2005. L'accordo fissa al 31 dicembre 2008 l'impegno di tutti i soggetti coinvolti per procedere ad una serie di approfondimenti tecnici, sia dal punto di vista territoriale, inquadrati negli studi della Provincia di Torino, sia per quello che riguarda il profilo infrastrutturale e trasportistico. Alcuni possono partire quasi immediatamente, altri sono connessi alla realizzazione della Torino-Lione. In base alla rinnovata intesa saranno acquisiti, come base progettuale, gli studi di area vasta condotti sul corridoio plurimodale di corso Marche, dai quali emerge la fattibilità dell'opera con le caratteristiche dimensionali e di tracciato ipotizzate, la sua compatibilità con il sistema viario e ferroviario dell'area metropolitana, la possibilità di realizzare il corridoio plurimodale anche in fasi attuative differenziate, la possibilità di regolare il traffico dell'intero sistema tangenziale attraverso politiche di tariffazione e monitoraggio. La progettazione preliminare sarà finanziata con fondi FAS, quella definitiva e la realizzazione dell'intera opera potranno essere demandate alla nuova società mista Regione/Anas anche attraverso forme di project financing. Il costo dell'opera ammonterebbe a oltre 500 milioni di Euro e la durata dei cantieri è prevista per almeno 5 anni.

L'interramento del tracciato nord-sud della linea ferroviaria nel tratto urbano, ha consentito la realizzazione in corso del cosiddetto "**boulevard**", grande viale della Spina centrale, quale asse privilegiato dell'accesso da nord alle aree centrali, da sempre penalizzate da accessi viari dimensionati sul traffico dell'ottocento; al contempo ha permesso di realizzare una ricucitura urbana che consente di valorizzare le aree di riconversione, riconoscendo loro ruoli di nuova centralità. Fino ad oggi è stato realizzato il tratto da sud fino in prossimità della nuova Stazione di Porta Susa. Terminata la nuova stazione i lavori proseguiranno in sotterranea per realizzare un nuovo lotto che

attraverserà piazza Statuto e proseguirà poi in superficie lungo l'attuale corso Principe Oddone e corso Venezia, raggiungerà e intersecherà la superstrada per l'Aeroporto diventando così un nuovo ingresso da nord della città. Il boulevard a lavori ultimati si estenderà per 12 km su una doppia carreggiata centrale a 6 corsie, pista ciclabile, viale alberato e controviali con aree a parcheggio.

d) Altri interventi prioritari

Interporto S.I.T.O.

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

I lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto proseguono in linea con i programmi, verranno ultimati nel 2013 e prevedono una spesa totale di 500 milioni di Euro. Gli investimenti previsti, e già in larga parte resi operativi, assommano a oltre 400 milioni di Euro di cui 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. A tutto dicembre 2008 sono stati realizzati investimenti pubblici per 113 milioni di Euro e investimenti privati per 280 milioni di Euro. Restano quindi da realizzare circa 37 milioni di Euro di investimenti pubblici e circa 70 milioni di euro di investimenti privati.

5.6.3 Criticità

Il continuo rinvio delle decisioni che riguardano la realizzazione della linea AC Torino-Lione (definizione del tracciato, entità e certezza dei finanziamenti, soluzioni tecniche, problematiche di tipo ambientale) condiziona in modo pesantissimo l'avvio di alcuni interventi strategici per la crescita infrastrutturale del nodo di Torino.

La quarta corsia della Tangenziale torinese già finanziata resta al palo, i cospicui investimenti in atto nell'interporto Sito rischiano di essere vanificati per la mancata interconnessione con la linea A.C., l'asse di corso Marche continua ad apparire come obiettivo irraggiungibile.

La mancata assegnazione da parte del Cipe dei previsti fondi necessari a realizzare i prolungamenti della Linea 1 di Metropolitana aggiungerà ulteriori ritardi al completamento dell'opera.

5.6.4 Attese per il 2009

- Definizione del tracciato A.C. Torino-Lione.
- Completamento della stazione di Porta Susa nel rispetto dei tempi previsti.
- Certezze sull'assegnazione dei fondi statali necessari ai prolungamenti della Linea 1 di Metropolitana.
- Esecuzione della progettazione preliminare della Linea 2 di Metropolitana.
- Predisposizione dello studio di fattibilità del nuovo tratto di tangenziale Est per il completamento dell'anello torinese.

5.7 Nodo metropolitano di Genova

5.7.1 Inquadramento territoriale e programmatico

La città di Genova presenta delle caratteristiche strutturali assolutamente particolari, data la sua caratteristica forma allungata per circa 30 chilometri, racchiusa tra la costa e l'appennino e con due vallate perpendicolari lungo le quali si trovano le principali aree produttive e le infrastrutture di collegamento verso l'entroterra.

Tale conformazione rende impraticabili forme ordinarie di regolazione della mobilità sul nodo metropolitano, attraverso la netta separazione tra i flussi di traffico di penetrazione e passanti.

Inoltre, la presenza del porto all'interno del contesto urbano contribuisce a elevare enormemente la pressione esercitata soprattutto sulla rete viaria, con conseguenti fenomeni di forte congestione del traffico per larga parte della giornata acuiti da una forte vulnerabilità del sistema per le sue caratteristiche costruttive (prevalenza di gallerie e viadotti, insufficienza delle aree di servizio e di corsie di emergenza, pendenze ecc.).

I progetti in corso di esecuzione e quelli previsti per il miglioramento della funzionalità del nodo tendono ad aumentare la potenzialità della rete nel suo complesso, ad ammodernarne la dotazione accrescendo i livelli di sicurezza, ad agevolare distinzioni funzionali dei flussi di traffico e ad incentivare l'uso del trasporto pubblico per la mobilità delle persone

5.7.2 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Metropolitana di Genova

L'allungamento della linea attuale in esercizio (tra Brin e De Ferrari) prevede attualmente il cantiere della tratta De Ferrari-Brignole, che consentirà anche il collegamento funzionale con la rete ferroviaria. Il completamento del tunnel è previsto per il 2009. Sono allo stato di progettazione ulteriori tratte tra Brin e Canepari (in superficie) e tra Brignole e Stadio.

b) Ferrovie

Nodo ferroviario

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo, gli interventi sul nodo ferroviario genovese per un importo di 623 milioni di euro sono attualmente in fase di appalto e la loro conclusione è prevista per il 2015.

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, la costruzione della bretella di Voltri tra la linea del Ponente e la Succursale dei Giovi, il sestuplicamento della tratta tra Principe e Brignole, la costruzione delle nuove stazioni di Voltri, Palmaro e Cornigliano e l'interscambio ferroviario-metropolitano di Brignole-Terralba. È previsto, ma attualmente non progettato né finanziato, il quadruplicamento della linea tra Brignole e Pieve.

c) Viabilità

Nodo autostradale

In funzione complementare agli assi di scorrimento veloce in fase di ultimazione (viabilità di sponda della Val Polcevera) o di esecuzione/progettazione (viabilità a mare tra San Benigno e Cornigliano, con prolungamenti previsti verso Pegli da un lato e tunnel sub portuale di accesso al centro dall'altro), gli interventi pianificati sul sistema autostradale prevedono la costruzione delle cd "Gronda" di Ponente (in sostanziale raddoppio dell'attuale A10 nel tratto tra Voltri e Genova Ovest/S.Benigno) e di Levante (destinata a intercettare il traffico passante tra il nord e la riviera, tra le autostrade A7 e A12). È da considerare che come volumi di traffico e in aggiunta ai transiti il nodo autostradale genovese assorbe ad oggi oltre 270.000 veicoli al giorno (media 2007 delle uscite ed ingressi giornalieri dai sette caselli dell'area urbana).

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) la Gronda di Ponente risulta ad uno stato progettuale più avanzato. Nel 2003 è stato raggiunto un accordo tra Anas, Soc. Autostrade, Regione, Comune e Provincia sulla scelta del tracciato e delle modalità esecutive della Gronda di Ponente (17 chilometri, per il 90% in galleria, costo totale previsto in allora 2.400 milioni di euro in parte sostanziale coperti da risorse previste dal IV atto aggiuntivo della Convenzione Anas-Autostrade). Nell' ottobre 2004 è stata

presentata dall'Anas la soluzione concordata in sede di tavolo tecnico comprensiva anche del tunnel di Rapallo. Successivamente alle elezioni regionali e comunali, le scelte progettuali seguite (in particolare l'attraversamento in subalveo del torrente Polcevera) sono state poste in discussione e si è avviata un'ulteriore elaborazione del progetto preliminare che risulta sostanzialmente condivisa per quanto riguarda il tratto Voltri-Sestri P. e il nodo di S.Benigno, mentre è ad oggi ancora non definita relativamente all'attraversamento della Val Polcevera. Stanti due opzioni fondamentali ("alta" o "bassa" con mantenimento o meno del ponte Morandi) è intenzione dell'Amministrazione comunale procedere ad una scelta definitiva sul tracciato a seguito di un dibattito pubblico da concludere entro maggio 2009. L'intervento per la costruzione della Gronda di Ponente si integra con la realizzazione della nuova carreggiata a nord della A7 nel tratto Genova Ovest-Bolzaneto di circa 7 chilometri, con previsto collegamento con l'esistente A12.

Tunnel subportuale

L'obiettivo del progetto è quello di migliorare l'efficienza del collegamento viario veloce di penetrazione e di attraversamento del centro città dal nodo di S.Benigno alla Foce, bypassando la strozzatura del Porto Antico e permettendo la sostituzione dell'attuale strada sopraelevata. Il DPEF 2008/2012 ne prevede l'avvio della realizzazione entro il 2012. Il progetto preliminare attende l'approvazione da parte del CIPE.

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 Samperdarena, Cornigliano e Sestri Ponente, in connessione con le infrastrutture portuali e industriali presenti nella zona.

Il progetto definitivo del rifacimento dell'attuale Lungomare Canepa è stato approvato dal Provveditorato alle Opere Pubbliche nel 2000 ed è in corso di realizzazione la prima fase (a 4 corsie), mentre è in corso la revisione del progetto per la seconda fase (6 corsie). Il progetto definitivo della strada a mare di collegamento tra Lungomare Canepa e le aree siderurgiche è stato approvato nel febbraio 2008 e sono in corso le procedure di gara per l'assegnazione del progetto esecutivo e realizzazione.

5.7.3 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.

Ciò premesso, a conclusione del 2008 molti iter procedurali relativi ad opere infrastrutturali sul nodo genovese si avviano a conclusione per lasciare il posto all'apertura dei lavori: in particolare nodo ferroviario, Lungomare Canepa e prolungamento della strada a mare che vanno ad aggiungersi con il prossimo completamento della tratta di metropolitana De Ferrari-Brignole.

La principale criticità, accentuata dallo stato di congestione che grava sulla rete autostradale, riguarda il sistema delle "gronde" ed in particolare quella di Ponente, sulla cui definizione del tracciato gli anni continuano a passare senza che si sia raggiunto un accordo condiviso tra le Istituzioni locali coinvolte.

In questo caso le criticità di natura economico-finanziaria sono minori rispetto ad altre opere interessanti il nodo (Gronda di Levante, Tunnel subportuale, prosecuzione della metropolitana e quadruplicamento ferroviario Brignole-Pieve) per le quali allo stato non sono definite nemmeno parzialmente le necessarie risorse.

5.7.4 Attese per il 2009

- Rapida esecuzione del dibattito pubblico sulla Gronda di Ponente e approvazione del progetto preliminare.
- Rispetto del cronoprogramma di cantiere per Lungomare Canepa e metropolitana.
- Affidamento incarico e approvazione progetto esecutivo della viabilità a mare di Cornigliano.
- Avvio dei cantieri sul nodo ferroviario.

5.8 Accessibilità a Malpensa

5.8.1 Inquadramento territoriale e programmatico

L'aeroporto di Malpensa è localizzato in una delle aree economiche più ricche e vitali d'Europa: il Nord Italia genera il 55% circa della ricchezza che viene prodotta ogni anno nel Paese, mentre l'interscambio commerciale con il mondo rappresenta oltre il 70% di quello italiano. L'attrattività del Nord Italia si evidenzia anche dal punto di vista della domanda di trasporto aereo a livello nazionale: il 62% dei biglietti aerei sono venduti nel Nord Italia, ma se si considerano i soli biglietti internazionali la quota sale al 68%; inoltre il 78% del traffico totale cargo transita attraverso gli aeroporti del Nord Italia.

Eppure, il peso e l'importanza che il Nord Italia ricopre a livello economico in Europa non trova immediato riscontro se si analizza la qualità dello sviluppo del sistema aeroportuale che lo caratterizza. Infatti, tra i primi 10 aeroporti in Europa per numero di passeggeri, non è presente nessun aeroporto del Nord Italia. Il primo aeroporto in termini di passeggeri nel 2007 nel Nord Italia è stato Malpensa, che con 23,9 milioni di passeggeri si colloca all'undicesimo posto. In particolare, la vocazione di hub di Malpensa è desumibile dalla tipologia di traffico gestita: esso è orientato alla gestione del traffico internazionale (38% dei passeggeri in partenza e 42% di quelli in transito) e caratterizzato da una forte componente di utenza business (48%). Anche nel settore cargo si conferma l'importanza di Malpensa che, con quasi il 50% delle merci movimentate a livello nazionale, si posiziona come cargo hub nel panorama italiano.

Ma lo sviluppo di Malpensa quale hub naturale del Nord Italia passa dalla necessità di renderlo facilmente e velocemente accessibile alla sua *catchment area*. Pertanto, il completamento delle infrastrutture di accesso ne amplierebbe la *catchment area*, aiutando così l'aeroporto a raggiungere e ad allargare il suo bacino d'utenza potenziale. Il potenziamento del sistema della mobilità riguarda non solo le grandi vie di accesso all'aeroporto, ma anche la rete complessiva che costituisce il supporto al sistema urbano dell'area di Malpensa.

Da questo punto di vista gli interventi fondamentali – già delineati nel Piano Territoriale d'Area Malpensa del luglio 1997, definiti poi dall'Accordo di Programma Quadro per la "realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale" al nuovo scalo e ripresi infine dai più recenti sviluppi del processo di revisione del Piano Regionale dei Trasporti della Lombardia e dalle Intese Stato-Regione - includono, oltre alle opere già

realizzate (l'ampliamento dell'autostrada A8, il prolungamento della SS336 di collegamento tra la A8 e Malpensa, il raccordo ferroviario Malpensa-Busto Arsizio sulla linea per Milano Cadorna, il collegamento stradale Malpensa-Boffalora/A4, il raccordo X di collegamento tra la linea FS da Milano e la linea FNM per Malpensa) e quelle in corso di completamento (il collegamento ferroviario tra le stazioni di Bovisa, Porta Garibaldi e Milano Centrale):

- il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Malpensa-Saronno-Seregno, compresi la variante di Galliate e il tunnel di Castellanza;
- il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa;
- il collegamento ferroviario tra terminal 1 e terminal 2;
- la nuova tratta Arcisate-Stabio di collegamento tra Mendrisio/Lugano e Varese;
- il collegamento stradale Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, compresi la variante della SS494 ad Abbiategrasso e il nuovo ponte sul Ticino;
- la variante alla SS341 tra Vanzaghello/SS527 e Samarate/SS341;
- la variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate.

5.8.2 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

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

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel novembre 2008 si sono conclusi i lavori sulla subtratta Magnago-Vanzaghello, mentre la fine completa dei

lavori sulla linea è prevista per il 2011. Discorso a parte merita, invece, **la variante di Galliate e l'interconnessione con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano**: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono essere reperiti 79 milioni di euro per realizzare l'intervento.

- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** L'intervento è finalizzato al completamento del collegamento ferroviario Saronno-Malpensa, mediante il raddoppio e l'interramento della tratta di linea che attraversa il territorio del Comune di Castellanza (compresi la stazione ferroviaria e l'attraversamento del fiume Olona) per una lunghezza di 4,5 km (attualmente la linea è a raso e a binario unico). Verrà infine realizzato anche il raccordo, a binario unico e ad uso merci, con la stazione FS di Busto Arsizio. La fine dei lavori è prevista per il 2009.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ricopre una lunghezza di 14,3 Km, attraversando trasversalmente l'area delle Groane e parte della Brianza milanese. Dal 1957 la linea, su cui si viaggia solo con trazione diesel, è stata adibita al solo trasporto merci. Le opere in oggetto prevedono l'elettrificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione, nell'ottica di riattivare il trasporto passeggeri e di potenziare quello merci. I lavori dovrebbero iniziare nel 2009 per concludersi nel 2011.

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 prevede 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). È in corso di redazione il progetto definitivo dell'opera, che dovrebbe concludersi entro l'estate del 2009 per poi essere approvato dal CIPE nei primi mesi del 2010. Contestualmente all'approvazione del progetto definitivo, dovranno essere reperiti dallo Stato circa 530 milioni di euro (490 per il potenziamento della Rho-Gallarate e 40, contro i 128 inizialmente previsti, per realizzare il raccordo Y).

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

Il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia anche il terminal 2 di Malpensa (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), 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). Attualmente FNM ha redatto uno studio di fattibilità dell'intervento che risponde alle prescrizioni indicate dalla Regione Lombardia al progetto preliminare presentato da RFI in Legge Obiettivo. È necessario partire al più presto con il progetto preliminare e reperire le risorse per la realizzazione dell'opera (costo stimato di 140 milioni di euro).

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 31 gennaio 2008 il CIPE ha emanato la delibera di approvazione del progetto definitivo dell'intervento e lo stanziamento di 223 milioni di euro necessari per la sua realizzazione, poi pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 14 agosto 2008. I lavori inizieranno nel 2009 per concludersi nel 2012.

b) Viabilità

Malpensa-Boffalora/A4

Si tratta di una infrastruttura stradale di 18,6 km tra la SS 527 Bustese e la SS 11 Padana Superiore, con una connessione all'autostrada A4 nei pressi di Boffalora, che costituisce l'alternativa alla A8 per raggiungere Malpensa per chi proviene dal quadrante ovest del Nord Italia. L'opera è stata aperta al pubblico il 31 marzo 2008.

Magenta-Tangenziale Ovest di Milano

L'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, nell'ambito dei collegamenti per Malpensa, si pone come un 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. L'intervento prevede: una nuova strada da Magenta a Abbiategrasso (1 corsia per senso di marcia); la riqualifica della SP 114 da Abbiategrasso a Cislano e della SS494 da Abbiategrasso a Vigevano; la realizzazione della circonvallazione di Abbiategrasso tra Ozzero e la SP114; il potenziamento della SP114 da Cislano alla tangenziale ovest.

Nella seduta del 31 gennaio 2008 il CIPE ha assegnato, in via programmatica e da confermare in sede di approvazione del progetto definitivo, un primo contributo di 65,3 milioni di euro con fondi Legge Obiettivo. Nel dicembre 2008 il CdA di ANAS ha approvato il progetto definitivo dell'opera. Entro aprile 2009 dovrà essere presentato al CIPE il progetto definitivo dell'opera corredato dal piano economico e finanziario e si aprirà la Conferenza dei Servizi per l'approvazione finale del progetto. Si segnalano, tra le criticità, la necessità di reperire circa 140 milioni di euro per la sua realizzazione e l'opposizione di alcuni Comuni che saranno attraversati dall'intervento. Infine, nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della S.S. 494 "Vigevanese", si inserisce il progetto del **nuovo ponte sul Ticino a Vigevano**. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria. I lavori dovrebbero iniziare per la fine del 2009, nonostante il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbia annullato la gara di appalto concorso avviata a fine 2007, che pertanto è stata rifatta.

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 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). Il primo agosto 2008 il CIPE ha approvato per la seconda volta (la prima approvazione del 29 marzo 2006 aveva richiesto al Ministero delle Infrastrutture la trasmissione di ulteriore documentazione) e con prescrizioni il progetto preliminare dell'intervento. Occorre inoltre reperire le risorse per i maggiori costi (circa 40 milioni di euro) derivanti dal recepimento delle prescrizioni.

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. Si attende ancora l'approvazione del progetto preliminare (depositato al Ministero delle Infrastrutture nel 2003) da parte del CIPE. Inoltre, occorre individuare le risorse (circa 240 milioni di euro) per completare la copertura finanziaria.

5.8.3 Criticità

Le maggiori criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione della variante alla strada statale del Sempione, del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate con il raccordo tra la Fiera di Rho-Pero e Malpensa e del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa, per le quali occorre reperire i finanziamenti.

Dal punto di vista procedurale, permangono gravi ritardi negli iter procedurali di approvazione dei progetti stradali, a partire dalla stessa variante alla strada statale del Sempione, mentre si segnalano i tempi stretti per la progettazione e la realizzazione in tempo per l'Expo 2015 del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa e del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate, comprensivo del raccordo tra la Fiera di Rho-Pero e Malpensa.

Infine, si riscontrano problemi di consenso a livello territoriale alla realizzazione del collegamento viario Magenta-Tangenziale ovest di Milano e la mancanza di circa 140 milioni di finanziamenti statali, con possibili rallentamenti dell'iter procedurale.

5.8.4 Attese per il 2009

- Completamento interrimento e raddoppio nodo ferroviario di Castellanza e apertura dei cantieri sulla linea ferroviaria Seregno-Saronno, nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Ultimazione progetti definitivi e reperimento delle risorse finanziarie del potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate, comprensiva del raccordo tra Fiera Rho-Però/Expo e Malpensa e del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa.
- Approvazione del progetto definitivo del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e stanziamento dei finanziamenti necessari alla sua realizzazione.
- Approvazione del progetto preliminare della Variante alla SS33 del Sempione e reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione.

5.9 Accessibilità a Expo 2015

5.9.1 Inquadramento territoriale e programmatico

L'esposizione universale che si realizzerà a Milano nel 2015 rappresenta un'importante occasione per il rilancio e lo sviluppo non solo del capoluogo lombardo e della sua area metropolitana, ma di tutto il Paese. Bastano pochi numeri per dare l'idea di cosa rappresenterà l'evento: si prevedono 21 milioni di visitatori per 29 milioni di visite; si darà vita a 7.000 eventi in 6 mesi; ci saranno 181 Paesi espositori; si creeranno 70.000 posti di lavoro. Inoltre, le ricadute economiche riguarderanno 3,7 miliardi di valore aggiunto ai quali si sommeranno 6 miliardi di produzione attivata (stime dell'Università Bocconi).

L'Expo sarà situata in un'area nel settore nord-ovest di Milano, in prossimità della Fiera di Rho-Però, e occuperà una superficie di 1,7 milioni di metri quadrati. Gli investimenti infrastrutturali "essenziali" ammontano a 3,228 miliardi di euro di cui: 1.253 milioni per la preparazione e realizzazione del sito; 1.780 milioni per le opere infrastrutturali di connessione dirette; 135 milioni per opere ricettive; 60 milioni per opere tecnologiche. Il business plan dell'evento prevede che gli investimenti infrastrutturali vengano finanziati dallo Stato con 1,5 miliardi di euro¹ (46% del totale), dagli Enti locali con 851 milioni (26% del totale) e dai privati 891 milioni (28% del totale). Accanto alle infrastrutture essenziali, sono previste e inserite nel dossier di candidatura opere infrastrutturali necessarie per un costo pari a circa 11,7 miliardi di euro, per le quali sono ancora da reperire circa 3 miliardi, di cui 2,3 statali.

L'insieme delle opere di connessione essenziali e necessarie comprende:

- il prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola;
- la M4 Lorenteggio-Linate;
- la M5 Bignami-San Siro;
- la M6 Bisceglie-Castelbarco;
- il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa;
- il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa;
- la Brebemi;

¹ I finanziamenti statali sono stati resi disponibili con il Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008, che autorizza la spesa per lo Stato di 30 milioni di euro per l'anno 2009, 45 milioni di euro per l'anno 2010, 59 milioni di euro per l'anno 2011, 223 milioni di euro per l'anno 2012, 564 milioni di euro per l'anno 2013, 445 milioni di euro per l'anno 2014 e 120 milioni di euro per l'anno 2015.

- la Pedemontana Lombarda;
- la Tangenziale Est Esterna di Milano;
- il completamento della tangenziale Nord di Milano (potenziamento SP46 Rho-Monza);
- la variante alla SP233 Varesina;
- le connessioni tra la SP11 Padana Superiore, l'A4 Torino-Milano, l'A8 dei Laghi, la SP233 Varesina, la SS33 del Sempione, la SP46 Rho-Monza, e aree parking dell'Expo;
- il nodo d'interscambio Fiera/AC/SFR/MM/Trasporto pubblico e privato su gomma.

5.9.2 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.

Nella seduta del 27 marzo 2008 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'opera, per un costo complessivo di 205,94 milioni. I lavori dovrebbero partire nel 2009 per concludersi nel 2013. Rimane ancora da definire il progetto relativo alla realizzazione del parcheggio di interscambio, con la relativa copertura finanziaria.

M4 Lorenteggio-Linate

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 15 km la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea Milano-Mortara) con l'aeroporto di Linate, per un totale di 21 fermate.

Per quanto riguarda la realizzazione del 1° lotto funzionale San Cristoforo – Sforza/Policlinico, il CIPE ha garantito la copertura finanziaria statale per complessivi 240 milioni di euro, su un costo complessivo di 788,7 milioni di euro. Il Comune di Milano ha già inserito a bilancio il finanziamento dell'opera per 350 milioni, mentre i restanti 198,7 milioni saranno a carico dei privati. A questo proposito il Comune deve concludere le procedure di gara per trovare il partner finanziario dell'opera, al fine di procedere con la redazione del progetto definitivo e la realizzazione dell'opera. Si prevede che i lavori possano iniziare nel 2009 per concludersi nel 2013.

Per quanto riguarda la realizzazione del 2° lotto funzionale Sforza/Policlinico-Linate, nella seduta del 9 novembre 2007 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta, assegnando altresì un contributo di 9,9 milioni per redigere il progetto definitivo. Il progetto preliminare è stato di nuovo approvato dal CIPE nella seduta del primo agosto 2008 in quanto mancava il parere tecnico della Commissione metropolitana. Il costo dell'intervento, pari a circa 910 milioni, è totalmente da finanziare. Una volta reperiti i finanziamenti, si prevede che i lavori possano partire nel 2010 per concludersi nel 2014.

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 progetto è diviso in due tratte. Per quanto riguarda la tratta Bignami-Garibaldi, i lavori sono iniziati nel 2007 e si concluderanno nel 2012. Il costo dell'opera è di 557,8 milioni di euro di cui 257,4 a carico dello Stato, 68,9 a carico del Comune di Milano e 231,6 a carico dei privati. Per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro, il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intervento nella seduta del 9 novembre 2007, stanziando anche 6 milioni di euro per redigere il progetto definitivo. Il progetto preliminare è stato di nuovo approvato dal CIPE nella seduta del 1 agosto 2008 in quanto mancava il parere tecnico della Commissione metropolitana. Rimangono da reperire i circa 657 milioni di euro necessari per realizzare l'opera. Si ipotizza che i lavori possano iniziare nel 2010 per concludersi nel 2014.

M6 Bisceglie-Castelbarco

Il progetto della M6 nasce dall'esigenza di sdoppiare la M1, che attualmente prevede le due diramazioni verso Bisceglie e verso Rho Fiera, al fine di garantire adeguate frequenze dei treni in vista dell'Expo. La M6 comprenderà pertanto il ramo della M1 da Bisceglie a Cadorna cui si aggiungerà una nuova tratta lungo il percorso Cadorna-Missori-Ludovica-Ripamonti.

È fondamentale che il Comune di Milano avvii in tempi rapidi la progettazione preliminare dell'opera al fine di renderla disponibile per l'Expo 2015. Contestualmente sono da reperire i circa 870 milioni di euro per la realizzazione all'interno di quelli previsti per l'Expo.

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 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 prevede 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). È in corso di redazione il progetto definitivo dell'opera, che dovrebbe concludersi entro l'estate del 2009 per essere approvato dal CIPE nei primi mesi del 2010. Contestualmente all'approvazione del progetto definitivo, dovranno essere reperiti dallo Stato circa 530 milioni di euro (490 per il potenziamento della Rho-Gallarate e 40, contro i 128 inizialmente previsti, per realizzare il raccordo Y).

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

Il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia anche il terminal 2 di Malpensa (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), 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). Attualmente FNM ha redatto uno studio di fattibilità dell'intervento che risponde alle prescrizioni indicate dalla Regione Lombardia al progetto preliminare presentato da RFI in Legge Obiettivo. È necessario partire al più presto con il progetto preliminare e reperire le risorse per la realizzazione dell'opera (costo stimato di 140 milioni di euro).

c) Viabilità

Brebemi

Il progetto prevede la realizzazione di un'autostrada che collega in maniera diretta le città di Brescia e Milano. Complessivamente l'intero tracciato ha uno sviluppo di circa 62,1 km, dalla attuale tangenziale sud di Brescia (ex S.S. 11) fino all'interconnessione con la

futura TEM tra Melzo e Pozzuolo Martesana (MI); l'ultimo tratto del collegamento autostradale è costituito dalla cosiddetta "Variante autostradale di Liscate", che va dalla seconda interconnessione con la TEM in Comune di Comazzo (Provincia di Lodi) fino al previsto svincolo sulla S.P. 14 "Rivoltana", ad est di Liscate (MI).

Il 5 maggio 2008 è stato consegnato il progetto definitivo dell'opera a CAL (Concessionarie Autostradali Lombarde) e, dopo la chiusura della procedura di infrazione europea sulla convenzione avvenuta nel novembre 2008, entro la primavera 2009 si aprirà la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, mentre l'inizio dei lavori è previsto per il giugno 2009 e la conclusione per giugno 2012.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano sarà composto da 87 km di autostrada e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono: 1) Asse principale (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Dalmine/A4) per una lunghezza di 69,4 Km; 2) Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km; 3) Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Alla fine di dicembre 2008 si è conclusa la redazione del progetto definitivo. L'iter procedurale prevede: approvazione del progetto definitivo nel 2009; inizio lavori 1° lotto delle Tangenziali di Como e Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 nel marzo 2010; inizio lavori tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4 nel maggio 2011; conclusione lavori primo lotto tangenziale di Como nel luglio 2012; conclusione lavori primo lotto tangenziale di Varese e tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 nel luglio 2013; conclusione lavori tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4 nel 2015.

Si sottolinea, tuttavia, che alcune Amministrazioni Comunali attraversate dall'opera manifestano ancora perplessità sull'impatto ambientale che la nuova arteria determinerà sui propri territori e gruppi di cittadini, supportati da associazioni ambientaliste, sono pronti a contestare l'opera. Per questo motivo la società Pedemontana Lombarda ha avviato nel 2008 un intenso programma di consultazione con le popolazioni coinvolte, finalizzato a far conoscere l'opera e a risolvere le criticità territoriali. Infine, il piano finanziario approvato nel 2007 con il progetto preliminare, per un importo di 4.115 milioni di euro, non

comprende i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese, che richiedono un finanziamento statale di 415 milioni di euro.

Tangenziale Est Esterna di Milano

Il progetto di tangenziale est esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate), la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana, la SS 415 Paullese e la A1 (all'altezza di Melegnano). L'infrastruttura prevede 3 corsie (più corsia di emergenza). Il tracciato complessivo è suddivisibile in tre tratte: l'asse viario centrale, della lunghezza di 11 km, tra Pozzuolo Martesana e Settala, l'asse viario tra Settala e San Giuliano Milanese di collegamento con la A1, della lunghezza di 12 km; l'asse viario di collegamento con la A4 tra Pozzuolo Martesana e Agrate Brianza, della lunghezza di circa 10 km. La gara per la realizzazione e gestione dell'opera verrà aggiudicata al raggruppamento promosso da TEM Spa. Dopo l'aggiudicazione e l'approvazione della convenzione di concessione, prevista per l'inizio del 2009, si prevede che i lavori saranno avviati alla fine del 2010 per concludersi nel 2014. Tuttavia, si sottolinea che deve essere definito l'inserimento, nei futuri piani finanziari di ASPI e Serravalle, del completamento dello svincolo tra la A4 e l'attuale tangenziale est di Milano, al fine di alleggerire il piano finanziario dell'opera.

Completamento Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto riguarda il potenziamento dell'intero tracciato della SP 46 Rho-Monza, già diventata autostrada tra Paderno Dugnano e Monza. Sulla base di quanto concordato dagli enti coinvolti con il coordinamento della Provincia di Milano in merito alla prosecuzione della Tangenziale Nord di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un nuovo tracciato di otto chilometri dallo svincolo sulla Milano-Meda (all'altezza di Paderno Dugnano), fino alla autostrada A8 (all'altezza di Rho). Il 23 ottobre 2008 è stato presentato il progetto preliminare dell'opera, per un tracciato della lunghezza complessiva di 9,2 chilometri. Per realizzare l'intervento Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà complessivamente 217 milioni di euro per la tratta che va da Paderno Dugnano a Baranzate, mentre altri 71 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia per la realizzazione della tratta che va da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Però. Il progetto è stato inviato all'ANAS per l'approvazione. Il cronoprogramma dell'intervento prevede l'inizio dei lavori a metà 2011 e la conclusione entro la fine del 2014, in ritardo rispetto ai cronoprogrammi precedenti che prevedevano l'inizio dei lavori nel 2009 e la conclusione nel 2012.

Variante alla SP233 Varesina

Il progetto riguarda la realizzazione delle tratte "Nord" e "Sud" della variante alla SP233 Varesina sul territorio dei Comuni di Bollate, Arese, Rho, Pero e Milano. La tratta "Nord" avrà una lunghezza di 3,5 Km e sarà dotata di 5 rotatorie per lo snellimento del traffico. La Provincia di Milano deve emanare il bando di gara per la progettazione definitiva dell'opera. Il costo dell'intervento è di 13,2 milioni di euro, a carico della Provincia di Milano e della Regione Lombardia. La tratta "Sud" è ancora al livello di studio di fattibilità e ha un costo di 200 milioni di euro, totalmente da finanziare con risorse statali.

Connessioni tra la SP11 Padana Superiore, l'A4 Torino-Milano, l'A8 dei Laghi, la SP233 Varesina, la SS33 del Sempione, la SP46 Rho-Monza, e aree parking dell'Expo

Si tratta di un insieme di interventi che sono ancora allo studio di fattibilità o alla progettazione preliminare e per i quali società Expo 2015, Comune di Milano e Provincia di Milano dovranno operare in stretta sinergia. Il costo complessivo di questi interventi, pari a quasi 500 milioni di euro, è da reperire nell'ambito delle risorse previste per l'Expo.

d) Altri interventi prioritari

Nodo d'interscambio Fiera/AC/SFR/MM/Trasporto pubblico e privato su gomma

Il progetto prevede la realizzazione di un primo lotto funzionale di un parcheggio localizzato nella futura area dell'Expo, in Comune di Rho, e della relativa viabilità di accesso, delle opere di attestamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma, delle connessioni con la nuova fermata ferroviaria e la stazione terminale della linea metropolitana M1. Il primo lotto funzionale prevede una struttura di 4 piani in elevazione per un totale di 940 posti auto. Nel suo assetto finale il parcheggio, concepito per uno sviluppo modulare, potrà arrivare a circa 2.660 posti auto.

Nella seduta del 21 dicembre 2007 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del primo lotto funzionale, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 10 settembre 2008. Il costo dell'intervento è di 18,8 milioni di euro, di cui 13,25 come contributo statale e 5,55 come stanziamenti comunali o del concessionario. La durata complessiva di progettazione ed esecuzione dei lavori è di circa 3 anni dall'approvazione del progetto preliminare.

5.9.3 Criticità

Le maggiori criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione delle cosiddette opere connesse all'Expo 2015, per le quali occorre reperire circa 3 miliardi di euro, di cui 1,9 dallo Stato. In particolare, mancano i finanziamenti per: il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate, comprensivo del raccordo tra la Fiera di Rho-Però e Malpensa, e per il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa; per le tratte Policlinico-Linate della M4 e Garibaldi-San Siro della M5; per la tratta sud della variante alla SP233 Varesina. Ulteriori ritardi nell'ottenimento di questi fondi metterebbe seriamente in discussione la loro realizzabilità entro il 2015. Discorso a parte meritano le tre autostrade regionali Brebemi, Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano: contestualmente alla realizzazione dei progetti definitivi delle opere, è probabile che si dovrà rimettere mano ai piani finanziari.

Dal punto di vista procedurale, si segnala che diverse opere - "essenziali" e "connesse" - non hanno ancora un progetto preliminare approvato, con ulteriori possibili ripercussioni sulla dilatazione dei tempi degli iter approvativi. Infine, si segnala che l'accordo di programma regionale per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano prevede anche la costruzione dei prolungamenti delle linee M2 a Vimercate e M3 a Paullo, per un costo complessivo di 1,33 miliardi totalmente da finanziare sia da parte dello Stato che degli Enti locali. Dopo la bocciatura da parte della Corte dei Conti dei progetti preliminari dei due prolungamenti metropolitani, è riemersa la diffusa e preoccupante contrarietà alla tangenziale da parte di alcuni dei Comuni interessati. Da sottolineare che la mancata realizzazione di TEM pregiudicherebbe la piena funzionalità di Brebemi, in quanto sarebbe compromessa la possibilità di distribuire in maniera efficace il traffico verso Milano.

5.9.4 Attese per il 2009

- Reperimento da parte dello Stato e degli Enti locali e dei privati delle risorse economiche mancanti per realizzare le opere infrastrutturali "connesse" all'Expo.
- Completamento dei progetti delle opere infrastrutturali "essenziali" e "connesse".
- Rispetto dei tempi degli iter approvativi delle opere (progetti definitivi e piani finanziari) da parte dello Stato.
- Programmazione di maggiori investimenti per il trasporto pubblico locale e miglioramento della qualità ed efficienza dei servizi.

6. ALTRE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure

Il progetto prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle province di Imperia (tratta S. Lorenzo al mare – Andora di 18 km) e Andora – Finale Ligure (di 32 Km) e rientra nel progetto complessivo di raddoppio con spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia, volta a superare i limiti causati dalle strozzature dell'attuale tracciato nelle tratte a binario unico, accelerando i tempi di percorrenza della linea e aumentando l'offerta di servizio e le tracce disponibili sia per il traffico merci che per i viaggiatori.

La nuova linea risolve aspetti di disturbo all'assetto urbano e turistico del territorio presenti nella linea 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, oltre alla liberazione delle aree della vecchia linea a mare, verranno eliminati anche 23 passaggi a livello.

Allo stato sono stati interrotti i lavori sulla tratta in provincia di Imperia per motivazioni di natura tecnica ed operativa, in particolare dovuti al reperimento di discariche in grado di ricevere i materiali di scavo delle gallerie. La ripresa dei lavori è attesa per il mese di gennaio 2009 per concludersi nel 2011.

È viceversa ferma la progettazione definitiva della tratta in provincia di Savona, anche per mancanza dei finanziamenti connessi alla realizzazione degli interventi.

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 Soligno-Fornovo.

Il progetto preliminare del raddoppio della tratta restante (comprensiva della galleria di valico della Cisa) è stato approvato dal CIPE il 21 dicembre 2007; nell'agosto del 2008 la Corte dei Conti ha ricusato il visto alla registrazione di tale delibera per assenza di adeguate informazioni sulle fonti di finanziamento e per incoerenza rispetto al Contratto di Programma RFI-Ministero con scadenza 2011.

7. IL QUADRO DEL NORDEST ²

7.1 Inquadramento territoriale e programmatico

Nei capitoli precedenti è stato sviluppato il nodo della parte autostradale del Corridoio 5, costituito dalla Autostrada A4. In questa sezione andiamo ad affrontare gli interventi infrastrutturali complementari al tratto della A4 che attraversa le regioni del Nord Est italiano. Le opere trattate sono connesse più o meno direttamente alla A4 e vanno a servire aree ad elevata densità di traffico, il cui sistema viario ha quasi raggiunto la saturazione.

Nel corso degli ultimi decenni si sono accumulati ritardi nello sviluppo delle infrastrutture del Nord Est, soprattutto in concomitanza con il costante aumento degli scambi commerciali tra l'Italia e i Paesi dell'Europa centro orientale e balcanica. In tale contesto, un ruolo critico è stato assunto dal Nord Est italiano, non solo porta d'accesso obbligata per l'Italia rispetto ai mercati emergenti della "Nuova Europa", ma territorio ricco a sua volta di imprese con una spiccata vocazione all'export e, di conseguenza, area investita da crescenti flussi di traffico merci su gomma. Questi hanno trovato sbocco obbligato nell'autostrada A4, sempre più intasata (+124,95% di veicoli pesanti sulla Trieste-Venezia tra primo semestre 2004 e primo semestre 2008³), su cui si immette anche il traffico dell'area pedemontana tra Veneto centrale e Friuli Venezia Giulia, e dalla quale si dipartono assi viari verso l'Italia centrale e Adriatica che hanno da anni dimostrato la propria inadeguatezza. Sempre più urgente, dunque, la predisposizione di un sistema complementare di assi autostradali che possa servire da sistema parallelo di attraversamento lungo la linea Est Ovest, nella fascia a Nord e in quella a Sud della A4.

Il 2009 del Nord Est si apre con l'inaugurazione del Passante di Mestre, un'opera assurda a simbolo dei ritardi nell'infrastrutturazione di questa regione. Completata nei quattro anni inizialmente previsti, ha diffuso un certo ottimismo per le altre importanti infrastrutture stradali da cui si attende la ridefinizione del sistema dei trasporti stradali dell'Italia Nord orientale e un nuovo guadagno di competitività per l'intero territorio nazionale.

² La stesura di questo capitolo è stata curata dalla Fondazione Nord Est (www.fondazionenordest.net)

³ Dati elaborati dalla concessionaria Autovie Venete.

7.2 Stato di avanzamento degli interventi

Superstrada Pedemontana Veneta

La Superstrada Pedemontana Veneta è una delle opere da sempre percepite come più urgenti, in quanto destinata a servire l'arco pedemontano veneto tra le Province di Treviso e Vicenza, una delle aree a più alta concentrazione industriale del Nord Est, interessata da intensi rapporti commerciali con l'Europa centro orientale. La Superstrada è destinata a funzionare come alternativa all'Autostrada A4, attualmente unica direttrice sulla linea Est-Ovest, con un tracciato che partirà dalla Serenissima, nei pressi di Montecchio Maggiore (Vicenza), per congiungersi alla A27 Venezia-Belluno nelle vicinanze di Spresiano (Treviso), per una lunghezza di quasi 95 chilometri.

Secondo le stime della Regione Veneto, i cantieri dovrebbero venire aperti nella seconda metà del 2009, e richiedere almeno 5 anni per il completamento dei lavori, con la progressiva apertura di alcuni lotti mano a mano che verranno ultimati. Nel dicembre 2007 la Giunta regionale veneta ha affidato progettazione, realizzazione e gestione a un consorzio di imprese guidato dalla Pedemontana Veneta Spa (società promotrice dell'opera, controllata di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa) e da Impregilo Spa (società mandataria). L'affidamento è avvenuto con il sistema del project financing, in base al quale Pedemontana Veneta Spa si è assunta l'onere della progettazione e realizzazione dell'opera, in cambio degli utili che deriveranno dalla riscossione dei pedaggi (da cui saranno esentati per un periodo di 12 anni gli abitanti dei comuni attraversati dall'opera). Il costo totale dell'infrastruttura è previsto ammontare a 2 miliardi e 391 milioni di euro, di cui 173.671.000 euro come contributo in conto capitale garantito dalla Regione Veneto.

Autostrada A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano

Fondamentale per la ridefinizione viaria dell'arco pedemontano compreso tra Veneto e Friuli Venezia Giulia è anche il completamento della Autostrada A28, destinata a collegare la A27 a Conegliano con la A4 a Portogruaro e dunque naturale prosecuzione in territorio friulano della Pedemontana Veneta. Si tratta di un segmento autostradale della lunghezza attuale di 44 chilometri, i cui lavori di realizzazione iniziarono già nel corso degli anni Ottanta.

Il completamento dell'ultimo lotto, della lunghezza di circa quattro chilometri tra Godega S. Urbano e Conegliano in provincia di Treviso, sono iniziati nell'autunno 2007 ed erano attesi alla conclusione per l'aprile 2010, con un costo di circa 84 milioni di euro. I vertici della società concessionaria dell'opera Autovie Venete hanno tuttavia recentemente

annunciato un'accelerazione dei lavori che renderà possibile la consegna dell'opera entro la fine del 2009, con alcuni mesi di anticipo rispetto a quanto preventivato.

Autostrada A27 Venezia-Belluno

Connesso con questo sistema di ampliamento stradale nell'area della pedemontana tra Veneto e Friuli Venezia Giulia è anche il progetto di prolungamento di circa 20 chilometri per la A27 Venezia-Belluno, da Pian di Vedoia a Macchietto in provincia di Belluno. La Regione Veneto ha infatti recepito la proposta delle società promotrici Impresa Mantovani, Adria Infrastrutture e Grandi Lavori Fincosit, che stimano una spesa che si aggirerà intorno a 1,3 miliardi di euro, piuttosto elevata a causa delle difficoltà tecniche connesse alla conformazione del territorio (almeno 8 chilometri sono previsti in galleria). Anche il finanziamento di quest'opera avverrà con il meccanismo del project financing. Per l'iter progettuale ed autorizzativo serviranno almeno due anni, nel 2010 potrebbe esserci la gara europea per l'assegnazione del progetto e i lavori potrebbero iniziare nel gennaio 2011 e concludersi in quattro o cinque anni.

In prospettiva, si prevede la prosecuzione del nuovo tratto in direzione Est, così da collegare la A27 con la A23 Udine-Tarvisio. In questo modo, il traffico su gomma proveniente dal Veneto potrà guadagnare uno sbocco molto più agevole verso l'Austria e l'Europa centro orientale. La bretella attraverserebbe il territorio montano compreso tra Cadore e Carnia, formando un tracciato di 85 chilometri, di cui la metà circa verrebbe realizzata in galleria. Stime precise su costi sono premature, ma si ipotizza una spesa compresa tra 2 e 3,2 miliardi di euro.

Nuova Autostrada Nogara-Mare

Completato il quadro degli interventi previsti nell'ambito dei collegamenti complementari all'autostrada A4, passiamo ora ai più recenti sviluppi per gli altri progetti autostradali di raccordo tra il Nord Est, la parte inferiore della Pianura Padana e il versante adriatico centrale. Potrebbero partire entro il 2009 i cantieri della Nogara-Mare, nuova autostrada il cui tracciato si snoda interamente in Veneto e che avrà origine a Nogara (Verona) con innesto sulla Statale 12, proseguirà verso Est innestandosi sulla Statale 434 "Transpolesana" a Sud di Legnago (con riqualificazione di quest'ultima in senso autostradale) fino a Rovigo e all'attuale Statale 309 Romea per una lunghezza di circa 87 chilometri. In prospettiva, l'autostrada sarà connessa alle altre due opere in progetto, nel proseguire verso Ovest con la Cremona-Mantova, mentre a Est si immetterà nella Nuova Romea. L'opera interesserà 26 comuni delle Province di Verona e Rovigo e prevede 42 chilometri di

interventi viari complementari. In base alle stime, dovrebbe richiedere quattro anni per essere completata.

Inserita all'inizio del 2008 tra le opere sottostanti le procedure semplificate previste dalla Legge Obiettivo, in maggio sono stati completati i rilievi della Via regionale. Dopo la definitiva approvazione da parte del Cipe, il progetto sarà messo in gara per individuare il soggetto che andrà a realizzare e a gestire l'opera. Attualmente il progetto preliminare è all'esame della Commissione Via Nazionale, mentre il pronunciamento del CIPE è atteso entro giugno. Si prevede una spesa intorno a 1,1 miliardi di euro, con una concessione che avrà durata quarantennale.

Accanto all'opera autostradale verrà costruita una fitta rete di viabilità complementare. Interventi messi in conto anche sulla base delle osservazioni giunte alla Regione da parte dei Comuni e delle associazioni di categoria (in tutto a Venezia sono arrivate circa 300 osservazioni) e che saranno realizzati e finanziati nell'ambito dell'intervento autostradale, senza costi a carico della Regione ed enti locali.

Autostrada Nuova Romea

Tra le infrastrutture viarie più urgenti per intensità del traffico come anche per incidentalità si segnala la Nuova Romea, che ad oggi rimane ancora lontana dal vedere un iter definito per tempi, modi, e costi di realizzazione. L'autostrada Nuova Romea è stata concepita come destinata a collegarsi con la direttrice Est-Ovest del Corridoio 5 all'altezza del nodo di Mestre, e a connettersi con Ravenna, Cesena, fino a Civitavecchia.

La realizzazione della Nuova Romea da Ravenna a Mestre è compresa nel primo programma delle infrastrutture strategiche ed è stata inserita nel collegato infrastrutture al DPEF 2008 per gli anni 2009-2013, confermando quindi in maniera definitiva l'opera tra le priorità identificate dal Governo. Per la realizzazione dell'opera si fronteggiano la Newco Nuova Romea Spa, interessata al solo tratto compreso tra Mestre e Ravenna e costituita da Impregilo, Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa, Autovie Venete, AutoVePd e la cordata guidata dal Gruppo Bonsignore interessata all'intero tracciato, già dichiarato di pubblico interesse e compreso tra Mestre e Orte.

Il progetto della cordata Bonsignore sulla Orte-Mestre è stato dichiarato di pubblico interesse dall'ANAS nel dicembre del 2007. In seguito Nuova Romea Spa ha chiesto la riapertura della procedura per l'individuazione del promotore cui affidare la costruzione dell'opera. La Regione Veneto, peraltro, non è direttamente impegnata come soggetto appaltante e la questione è da sempre nelle mani dell'Anas. Nuova Romea Spa ha

presentato ricorso al Tar del Lazio, che lo ha accolto il 18 giugno 2008. La sentenza ha riaperto i giochi annullando la gara con cui Anas aveva scelto il promotore privato per realizzare l'opera, il gruppo imprenditoriale capitanato da Vito Bonsignore. Il Tribunale Amministrativo avrebbe bocciato il metodo di individuazione della società appaltante. Si stima una spesa di 10,7 miliardi di euro (il 45% a carico dello stato) per l'interop tratto da Mestre a Civitavecchia. Per la tratta più breve compresa tra Mestre e Ravenna (ma tenendo esclusa la realizzazione del tunnel il progetto in project financing di Nuova Romea Spa prevede una spesa che dovrebbe superare i 2 miliardi di euro.

Autostrada A31 Valdastico Sud

Chiudiamo il quadro degli interventi infrastrutturali che si dipanano in territorio veneto nel versante meridionale rispetto alla A4, con l'autostrada A31 Valdastico Sud. L'opera si estende per una lunghezza di 54 chilometri e congiunge su una linea Nord-Sud la A4 all'altezza di Vicenza alla Statale Transpolesana nei pressi di Badia Polesine, via quest'ultima che collega le province venete di Verona e Rovigo. L'infrastruttura è stata posta dall'Anas in concessione alla Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova e prevede un investimento complessivo del valore di 1,4 miliardi di euro. Il progetto esecutivo è stato suddiviso ed approvato in 25 lotti, 8 dei quali consistenti di sovrastrutture, con i relativi cantieri che dovrebbero arrivare al completamento dell'infrastruttura entro il 2011. Per quanto riguarda invece il tratto settentrionale della A31, da Piovene Rocchette (Vicenza) a Rovereto (Trento), permane l'opposizione delle amministrazioni locali trentine che sino a questo momento hanno impedito la cantierizzazione del segmento. La società Brescia-Padova dovrebbe pubblicare a breve il bando per la progettazione definitiva tra Piovene Rocchette e l'autostrada del Brennero.

7.3 Criticità

Superstrada Pedemontana Veneta. Per il 31 marzo 2009 è stata fissata l'udienza di merito di fronte al Consiglio di Stato che deciderà in via definitiva sul contenzioso tra il consorzio stabile Sys (Sacis con Itinera Infrastructures) e l'associazione temporanea d'impresa guidata da Impregilo, attuale vincitrice dell'appalto per la realizzazione e la gestione della Pedemontana. L'Ati guidata da Impregilo si era aggiudicata la gara europea nel dicembre 2007, dopo aver pareggiato l'offerta del consorzio spagnolo, in quanto

soggetto promotore dell'opera. Contro tale decisione Sys ha successivamente presentato ricorso.

Nuova Romea. L'Anas e il gruppo hanno presentato ricorso al Consiglio di Stato contro la sentenza del tribunale amministrativo e pertanto solo all'esito del contenzioso sarà possibile riavviare la procedura per l'approvazione del progetto preliminare ai fini della necessaria sottoposizione al CIPE, che delibererà anche in merito al contributo richiesto dal promotore.

7.4 Attese per il 2009

- Nella prima metà del 2009 dovrebbe essere allestita la gara europea per affidare la realizzazione in project financing dell'autostrada Nogara-Mare.
- Avvio dei lavori per la realizzazione della Pedemonana Veneta nella seconda metà del 2009.
- A dicembre dovrebbe essere consegnato il lotto 29 Godega S.Urbano-Conegliano che completa l'autostrada A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2007-2008

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITÀ			AVANZAMENTO sì/no (*)
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie	
Grandi assi viari									
Autostrada direttissima Brescia-Milano: nuovo collegamento		X	X (completato)			[X]	X	X	SI
Pedemontana Lombarda		X	X (completato)				XX	X	SI
Superstrada Malpensa-Boffalora/A4: nuovo collegamento					XX (lavori conclusi nel marzo 2008)				SI
Tangenziale est esterna di Milano: nuovo collegamento		XX				X	XX	XX	NO
Autostrada Asti-Cuneo					XX		X		SI
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adequamento)					XX		XX		SI
Pedemontana: tratta Biella-Santhia		XX				XX	XX	XX	NO
Pedemontana: tratta Masserano-Romaqnano/A26		XX				XX	XX	XX	NO
Grandi assi ferroviari									
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda norddest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX (da approvare CIPE)				XX	XX	XX	NO
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda norddest (collegamento Seregno-Bergamo)		XX					XX	XX	NO
Ferrovia alta capacità Torino-Milano: nuova realizzazione					XX		XX		SI
Ferrovia alta capacità Milano-Verona: nuova realizzazione			XX (tratta Treviglio-Brescia: da approvare CIPE)			[X]	XX	XX	NO
Torino-Lione: linea ferroviaria alta capacità	XX	XX				XX	XX	XX	NO
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)			XX (approvato dal CIPE)			[X]	XX	XX	NO
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		XX	XX	SI
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX		XX	XX	SI
Nodi viari metropolitani									
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza		XX					[X]	[X]	NO
Strada provinciale Cassanese: potenziamento		XX		X (lotto Segrate-Pioltello)	X (lotto Segrate-Pioltello)		XX	XX	SI
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento		XX					XX	XX	NO
Strada provinciale Pausolese: potenziamento				X	X				SI
Strada provinciale Villa di Monza: interramento					XX		XX		SI
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest		X	X (completato)			X		X	SI
Strada statale del Sempione. Variante Rho-Gallarate		XX (da approvare CIPE)						XX	NO
Fiera di Rho-Però: connessioni infrastrutturali					XX				SI
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia			XX			X	X		NO
Tangenziale est di Torino	XX					XX	XX	XX	NO
Nodo autostradale di Genova	XX					XX	XX	XX	NO
Nodi ferroviari metropolitani									
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (subtratta variante di Galliate)	X (subtratta Turbigo-Castano)	X (subtratta Turbigo-Castano)	XX (subtratta Magnago-Vanzaghella: lavori conclusi nel novembre 2008)			XX	SI
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Saronno-Seregno				XX					NO
Passante ferroviario di Milano					XX (lavori conclusi nel giugno 2008)				SI
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo-Parona)		XX (tratta Parona-Mortara)	XX (Milano-Vermezzo)		XX	XX	NO
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: interramento e raddoppio nodo di Castellanza					XX				SI
Passante esterno merci ferrovie di Torino	XX					XX	XX	XX	NO
Passante ferroviario di Torino-completamento					XX				SI
Nodo ferroviario di Genova			X	X			[X]		SI
Porti									
Porto di Genova					XX	[X]	XX	[X]	SI
Porto di La Spezia	X	X					XX		SI
Porto di Savona		X	X				XX		SI
Piattaforme logistiche intermodali									
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso				X	X			[X]	SI
Interporto di Novara (CIM)-potenziamento			XX	XX	XX	XX	XX	XX	SI
Interporto di Torino (SITO spa)-potenziamento/trasformazione					XX				SI
Trafori e valichi									
Trafo di sicurezza del Frejus			XX			X	X		NO
Trafo del Tenda			XX	X					NO

Aggiornamento al dicembre 2008

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2007, in rosso al dicembre 2008. 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

Area Monitoraggio del Territorio e
Infrastrutture, Organizzazione Zonale

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e.mail: mitoz@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Studi e Ricerche, Infrastrutture, Ambiente

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577

www.confindustria.ge.it

e.mail: pnicura@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