



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2010

gennaio 2011

INDICE

1	Presentazione	pag. 4
2	Executive summary	pag. 5
3	Lo scenario generale	pag. 7
	3.1 Il quadro europeo	pag. 7
	3.2 Il quadro nazionale	pag. 11
4	Il quadro del Nordovest	pag. 14
5	I sistemi infrastrutturali del Nordovest	pag. 16
	5.1 Corridoio 5 "Transpadano"	pag. 17
	5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 17
	5.1.2 Criticità	pag. 26
	5.1.3 Attese per il 2011	pag. 26
	5.2 Corridoio 24 "Dei due Mari"	pag. 28
	5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 28
	5.2.2 Criticità	pag. 30
	5.2.3 Attese per il 2011	pag. 30
	5.3 Sistema portuale ligure	pag. 31
	5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 31
	5.3.2 Criticità	pag. 34
	5.3.3 Attese per il 2011	pag. 35
	5.4 Sistema Pedemontano	pag. 36
	5.4.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 36
	5.4.2 Criticità	pag. 39
	5.4.3 Attese per il 2011	pag. 39
	5.5 Nodo metropolitano di Milano	pag. 40
	5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 40
	5.5.2 Criticità	pag. 49
	5.5.3 Attese per il 2011	pag. 50
	5.6 Nodo metropolitano di Torino	pag. 52

5.6.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 52
5.6.2 Criticità	pag. 61
5.6.3 Attese per il 2011	pag. 61
5.7 Nodo metropolitano di Genova	pag. 62
5.7.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 62
5.7.2 Criticità	pag. 64
5.7.3 Attese per il 2011	pag. 64
5.8 Accessibilità a Malpensa	pag. 65
5.8.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 65
5.8.2 Criticità	pag. 69
5.8.3 Attese per il 2011	pag. 70
5.9 Accessibilità a Expo 2015	pag. 71
5.9.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 71
5.9.2 Criticità	pag. 78
5.9.3 Attese per il 2011	pag. 79
6 Altre infrastrutture strategiche	pag. 80
7 Il quadro del Nordest	pag. 81
7.1 Inquadramento territoriale e programmatico	pag. 81
7.2 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 81
7.3 Criticità	pag. 86
7.4 Attese per il 2011	pag. 86
Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2009-2010	pag. 87
Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 88

1. PRESENTAZIONE

Il Rapporto OTI, giunto alla sua ottava edizione, conferma una struttura articolata per sistemi infrastrutturali che supera l'approccio per singole opere ricadenti all'interno dei territori regionali. Pertanto, il monitoraggio sullo stato di avanzamento degli interventi di importanza strategica per il Nord Ovest analizza: i **corridoi plurimodali**, che costituiscono gli elementi portanti delle relazioni con le reti transeuropee, i **sistemi della portualità** ligure e della **viabilità pedemontana**, 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 nodi fondamentali del nostro territorio quali l'aeroporto di Malpensa e l'area dell'Expo 2015. Per evidenti complementarità il Rapporto include anche un capitolo dedicato al quadro infrastrutturale del **Nord Est**.

Tale impostazione, che costituisce una 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. Il Rapporto si pone pertanto l'obiettivo di fornire una sintesi dell'assetto infrastrutturale complessivo del Nord Ovest inserito all'interno dello scenario nazionale ed europeo.

Sul sito www.otinordovest.it sono disponibili, inoltre, i **dossier sui sistemi infrastrutturali** analizzati, comprensivi dell'inquadramento territoriale e programmatico, nonché le schede di monitoraggio di ogni singola opera.

In questo modo le nostre Associazioni intendono proseguire il loro impegno per la formazione di una cultura delle infrastrutture 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 2010, da: Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Antonino Scordo e Francesca Merlo per Unione Industriale di Torino e 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

Nonostante il perdurare della grave crisi economica che condiziona gli investimenti infrastrutturali, il 2010 si presenta come un anno positivamente dinamico per quanto riguarda le opere prioritarie di interesse del Nordovest.

Con riferimento ai sistemi infrastrutturali monitorati, la messa in esercizio ormai da un anno della tratta AV/AC Torino-Milano, collegata alla linea ferroviaria veloce Milano-Roma-Napoli, sta determinando una radicale trasformazione delle modalità di trasporto e dei collegamenti tra i territori coinvolti. Questa realtà sta evolvendo verso lo scenario delineato dall'Unione Europea con le reti TEN-T grazie ai passi in avanti in termini di scelte politiche, tecniche e finanziarie adottate sulle tratte mancanti del Corridoio Lisbona-Kiev, in particolare sulla Torino-Lione e sulla Milano-Verona. Il Corridoio V è altresì in fase di potenziamento sulla viabilità autostradale grazie ai cantieri in corso sulla Torino-Milano e sulla Milano-Brescia (Brebemi), che da programma dovrebbero concludersi entro il 2012.

Anche il Corridoio ferroviario Genova-Rotterdam della rete TEN-T sta procedendo con il programma degli interventi previsti a nord delle Alpi, tra i quali si segnala l'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria di base del Gottardo, che impone un'accelerazione dei tempi per l'esecuzione delle tratte sul territorio italiano. Da questo punto di vista, mentre sono ancora in fase progettuale le connessioni al confine svizzero (Chiasso-Seregno e Seregno-Bergamo), è stato definito il finanziamento del primo lotto costruttivo del Terzo Valico.

La necessità di realizzare integralmente le nuove linee ferroviarie previste è ulteriormente richiesta dai lavori (in corso e programmati) di ampliamento delle superfici operative dei terminal portuali liguri che genereranno nei prossimi anni un sensibile aumento dei volumi di traffico merci movimentati.

Sul fronte del sistema viabilistico pedemontano, ai progressi effettuati sul territorio lombardo, che ha visto l'avvio dei primi cantieri, non corrisponde un eguale stato di avanzamento sul territorio piemontese, in cui persistono nodi di carattere progettuale e finanziario.

Per quanto riguarda i nodi metropolitani, permangono le difficoltà di intervento e i ritardi nell'avanzamento delle opere a causa, a seconda dei casi, di indeterminatezza progettuale, mancanza dei finanziamenti, complessità procedurali, molteplicità dei livelli decisionali e conflittualità a livello di consenso locale. Costituisce parziale eccezione il

caso del nodo metropolitano genovese, che nel 2010 ha riguardato i lavori importanti sulla rete ferroviaria e stradale.

Le opere previste nell'ambito dell'evento Expo 2015 sono in parte avviate, ma si deve registrare lo stralcio (linea metropolitana 6 e Variante Sud alla strada Varesina) o il rinvio (completamento linea metropolitana 4) di alcuni interventi precedentemente programmati.

Infine, nonostante il proseguimento di alcuni progetti e il potenziamento dei servizi ferroviari (primo fra tutti quello AV/AC), permane uno stato di inefficienza in termini di accessibilità all'aeroporto intercontinentale di Malpensa da parte dell'intero Nordovest, con particolare riferimento al settore stradale.

L'assetto infrastrutturale che si sta delineando sul nostro territorio è coerente con le scelte di programmazione confermate nel 2010 dal quadro politico europeo e nazionale. Questo rende ancor più necessario procedere con una logica di sistema, coordinando i cronoprogrammi di realizzazione, eliminando i colli di bottiglia, favorendo l'intermodalità e promuovendo una maggiore efficienza dei servizi di trasporto.

Da questo punto di vista è particolarmente significativo il recente regolamento europeo che istituisce i primi corridoi ferroviari internazionali per il trasporto merci, all'interno dei quali è previsto un regime unitario per l'organizzazione delle tracce, l'accesso all'infrastruttura e la gestione del traffico.

Al piano nazionale della logistica, di prossima approvazione, è inoltre richiesto di tradurre in azioni coerenti e stabili nel tempo l'obiettivo di mantenere integra la visione complessiva delle attività che concorrono all'efficienza del sistema.

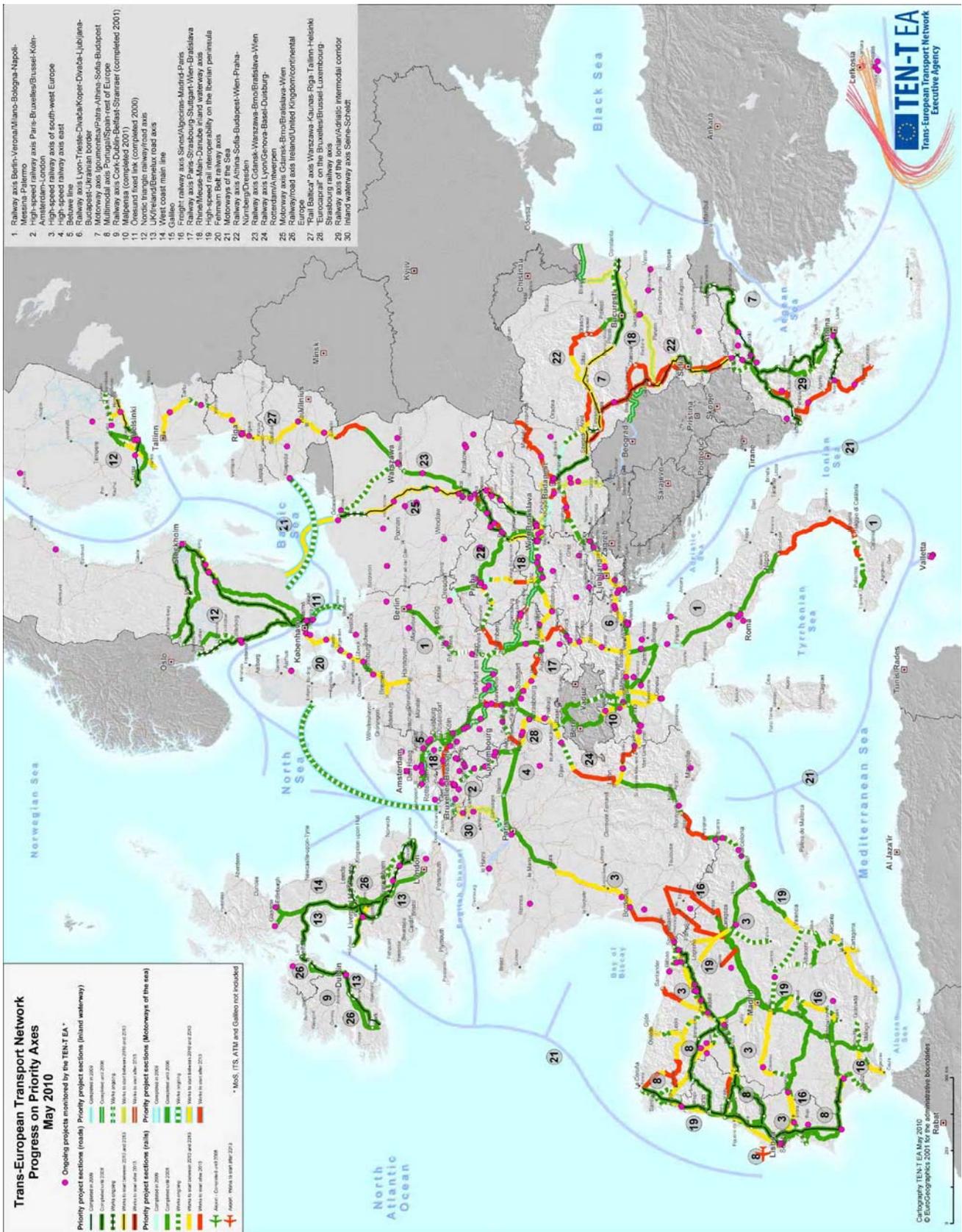
3. LO SCENARIO GENERALE

3.1 Il quadro europeo

Il 2010 ha visto sul fronte europeo diversi e importanti elementi di novità che riguardano il fronte delle reti infrastrutturali, quello delle modalità di finanziamento e, infine, quello dei servizi di trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda il primo aspetto, il 27 ottobre 2010 la Commissione Europea ha pubblicato la prima valutazione intermedia dei 92 progetti infrastrutturali prioritari per le reti transeuropee di trasporto, cofinanziati dalla Commissione nel quadro del programma TEN-T per il periodo 2007-2013. I 92 progetti valutati corrispondono ad un investimento globale di 32,647 miliardi di euro, con un contributo dell'UE pari a 5,3 miliardi di euro. Dall'analisi della valutazione si rileva che: 48 progetti (il 52,2%) saranno ultimati entro il termine del 31 dicembre 2013; 29 progetti (il 31,5%) risultano credibili in termini di struttura e di finanziamento e potrebbero essere completati entro il 2015 e per questo motivo la Commissione concederà due anni di proroga per l'uso del finanziamento UE, ossia fino al 2015, subordinando il finanziamento a specifiche condizioni politiche, tecniche e finanziarie; 10 progetti (il 10,9%) hanno ricevuto un'ulteriore proroga condizionata fino al 2015, ma hanno subito una riduzione del finanziamento UE; 5 progetti (il 5,4%) non risultano al momento credibili e per questo il finanziamento UE sarà soppresso e redistribuito ad altri progetti.

Rispetto al quadro appena delineato, il territorio italiano è interessato dai progetti ferroviari n. 6 "Lyon-Torino-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino", n. 24 "Lyon/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa" e n. 1 "Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo". La valutazione intermedia ha prodotto per le tratte delle reti TEN-T che interessano l'Italia i seguenti esiti: conferma dei finanziamenti per gli studi sulle linee AV/AC Ronchi-Trieste (24 milioni di euro) e Trieste-Divaccia (50,7 milioni di euro) e per il nodo ferroviario di Genova (5,05 milioni di euro), che saranno tutti completati entro il 2013; riduzione di 9 milioni di euro, rispetto ai 671,8 assegnati nel 2007, per i lavori relativi alla tratta internazionale della Torino-Lione; riduzione di 12,9 milioni di euro, rispetto ai precedenti 58,8 milioni, per le opere di accesso da sud alla linea ferroviaria del Brennero.



In particolare, per la Torino-Lione la Commissione Europea ha posto alcune condizioni per la conferma del finanziamento europeo: entro la fine del 2010 Italia e Francia avrebbero dovuto rinnovare il Trattato con il quale si definiscono il modello finanziario dell'opera e il soggetto promotore e approvare il progetto preliminare; entro l'inizio del 2011 devono

iniziare i lavori di scavo del tunnel della Maddalena; entro la fine del 2011 deve essere approvato il progetto definitivo dell'opera. Tuttavia, si deve rilevare come non siano stati fatti finora passi in avanti per soddisfare le condizioni poste per la fine del 2010, tanto che è stata chiesta alla Commissione Europea una proroga sulle scadenze temporali.

Merita più di un accenno, poi, la rottura lo scorso 15 ottobre dell'ultimo diaframma del tunnel ferroviario del Gottardo che, quando la Confederazione Elvetica alla fine del 2016 completerà i lavori, con i suoi 57 km di lunghezza diventerà il più lungo del mondo.

Con il tunnel del Gottardo la capacità attuale di trasporto ferroviario raddoppierà, passando da 20 a 40 milioni di tonnellate di merci l'anno. Da Milano si potrà arrivare a Zurigo in 2 ore e 40', contro le 3 ore e 40' attuali, e una quota significativa di traffico merci che oggi viaggia su strada potrà trasferirsi su rotaia. In pratica, già oggi, lungo i mille e più chilometri del Corridoio 24 vengono movimentate merci per 28 miliardi di tonnellate-chilometro ogni anno, destinate a diventare il doppio entro il 2020, quando sarà pronto, sempre ad opera della Svizzera, anche il tunnel del Monte Ceneri.

A quel punto, non aver potenziato adeguatamente le linee ferroviarie italiane del Corridoio 24 potrebbe rivelarsi un errore fatale. Senza il Terzo Valico sulla Milano-Genova, infatti, il sistema portuale ligure perderebbe competitività nei confronti dei porti del Nord Europa e sarebbe relegato a un ruolo marginale rispetto ai grandi flussi continentali di traffico merci; inoltre, senza il potenziamento delle opere ferroviarie di adduzione al Gottardo, anche in assenza di ulteriori potenziamenti sulle linee svizzere, i crescenti volumi di traffico generati con il tunnel del Gottardo, unitamente alla politica svizzera di contingentamento del traffico merci su strada, porterebbero la rete infrastrutturale milanese e lombarda a completa saturazione nel giro di pochissimo tempo. In particolare – secondo recenti stime delle ferrovie svizzere e italiane – per superare le criticità sulla rete ferroviaria di connessione al Gottardo generate dai nuovi volumi di traffico, e dando per acquisita la realizzazione delle opere già finanziate, è fondamentale che al 2020 vengano potenziate le linee ferroviarie Seregno-Bergamo, Laveno-Luino e Novara-Oleggio-Arona, i cui finanziamenti, però, sono ancora da reperire.

Come si può evincere da quanto sopra esposto, un ulteriore tema di fondamentale importanza è quello del reperimento dei finanziamenti necessari a realizzare tutte le opere strategiche. Da questo punto di vista, in ambito europeo sono da segnalare le iniziative

del *Long term investors club*, il club fondato dalle Casse Depositi e Prestiti di Italia, Francia, Germania e dalla BEI, con l'obiettivo di esplorare nuove modalità per rilanciare gli investimenti, anche infrastrutturali, in Europa. Con gli attuali bassi livelli di crescita, infatti, appare difficile che i Paesi Europei riescano contemporaneamente a ridurre il proprio debito pubblico e ad individuare le risorse per sostenere l'economia. Pertanto, una delle strade individuate da percorrere nell'immediato, senza che ciò produca effetti sul debito pubblico, è quella di incrementare il livello degli investimenti a lungo termine, sul modello del Fondo Margherita, un fondo di equity per rilanciare gli investimenti in infrastrutture varato dalle stesse BEI e Casse Depositi e Prestiti nel dicembre 2009 con un capitale iniziale di 600 milioni di euro e un equity previsto di 1,5 miliardi di euro.

Da segnalare, poi, il rilancio del tema dei *project bond* per il finanziamento delle grandi opere da parte del Presidente della Commissione Europea Barroso in un discorso dello scorso settembre di fronte al Parlamento Europeo¹. Su questo versante appare interessante la posizione della BEI che si è proposta come soggetto "garante" delle obbligazioni emesse per finanziare un progetto: in particolare, in un convegno dello scorso ottobre², la BEI ha lanciato la proposta di individuare insieme alle Amministrazioni dello Stato dei progetti strutturabili in partenariato pubblico-privato per studiarne la finanziabilità, anche da parte del settore privato, attraverso l'emissione di *project bond* e di individuare nel corso dell'istruttoria gli aggiustamenti normativi, fiscali, amministrativi e regolamentari per assicurare la piena bancabilità e attrattività dei progetti per gli investitori. E' in questo contesto che si colloca un'operazione innovativa in Italia per il finanziamento attraverso *project bond* di due parchi fotovoltaici nel Lazio e che si è conclusa alla fine del 2010. L'importanza di questa operazione sta nel fatto che si è potuta definire un'architettura giuridica e finanziaria che può essere presa a riferimento per operazioni più complesse come quelle delle infrastrutture di trasporto a rete.

Per quanto concerne il tema dei servizi di trasporto, il 17 settembre 2010 il Commissario Europeo ai Trasporti Siim Kallas ha proposto una direttiva, ora al vaglio del Consiglio e del Parlamento Europeo, sulla costruzione dello "spazio ferroviario europeo unico" tesa ad accelerare la liberalizzazione del trasporto ferroviario. La proposta di direttiva mira a rifondare il primo pacchetto ferroviario sulle liberalizzazioni del 2001 sulla base di tre capisaldi: 1. più investimenti nell'infrastruttura, nella manutenzione e nell'innovazione

¹ E' da rilevare come questo tema sia stato proposto anche da Confindustria durante la Mobility Conference 2010.

² Infrastructure Day, Roma, 6 ottobre 2010.

tecnologica; 2. più concorrenza, separando nettamente la gestione della rete e di servizi essenziali come terminal, stazioni, biglietterie e informazioni ai clienti dai servizi di trasporto; 3. creazione di un'Autorità di regolazione indipendente. La proposta di direttiva prende avvio dalla constatazione che "lo sviluppo del settore ferroviario e la sua capacità di competere con profitto con gli altri modi di trasporto sono ancora ostacolati da gravi problemi dovuti a finanziamenti e diritti per l'infrastruttura inadeguati, barriere alla concorrenza e mancanza di un'appropriata supervisione regolamentare".

Nel frattempo, all'inizio del mese di novembre scorso è entrato in vigore il Regolamento europeo n. 913/2010 che istituisce i primi corridoi ferroviari internazionali per il trasporto merci e che prevede, tra le diverse disposizioni: uno sportello unico per le domande di capacità dell'infrastruttura; l'organizzazione di tracce ferroviarie internazionali prestabilite per i treni merci da parte dei gestori delle infrastrutture; l'istituzione di procedure di coordinamento per l'assegnazione delle tracce ferroviarie, l'accesso all'infrastruttura e la gestione del traffico. Per quanto riguarda il nostro Paese, è prevista l'istituzione dei corridoi merci lungo gli assi ferroviari Anversa/Rotterdam-Milano-Genova (entro il 10 novembre 2013), Almeria-Lione-Torino-Trieste-Budapest-confine ucraino (entro il 10 novembre 2013), Stoccolma-Verona-Palermo (entro il 10 novembre 2015), Gdynia-Bratislava/Vienna-Udine-Trieste/Venezia -Bologna/Ravenna (entro il 10 novembre 2015).

3.2 Il quadro nazionale

Complessivamente il 2010 è stato un anno difficile sul fronte del rilancio infrastrutturale del Paese. Degne di nota le sedute del CIPE del 22 gennaio, del 13 maggio, del 22 luglio e del 18 novembre che, tuttavia, hanno visto l'approvazione di pochi progetti infrastrutturali e una limitata assegnazione di contributi pubblici. Per quanto riguarda il Nordovest in particolare, si segnalano l'approvazione di alcune opere connesse all'Expo (13 maggio), l'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (13 maggio), l'approvazione del piano economico e finanziario allegato all'atto aggiuntivo della Convenzione della Brebemi (22 luglio), l'approvazione del Contratto di Programma 2010 di ANAS (22 luglio), l'autorizzazione all'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi e della tratta Treviglio-Brescia sulla linea AV/AC Milano-Verona (18 novembre), l'approvazione del progetto definitivo del cunicolo esplorativo della Maddalena sulla Torino-Lione (18

novembre) e, infine, l'approvazione degli schemi di convenzione di diverse concessionarie autostradali. Tra l'altro, le delibere del CIPE prima di essere "operative" devono passare il vaglio della Corte dei Conti ed essere pubblicate in Gazzetta Ufficiale e questi passaggi richiedono in genere diversi mesi. D'altra parte, secondo stime dell'ANCE, degli 11,3 miliardi di euro finanziati dal CIPE nel 2009 solo il 2,7% si è trasformato in gare per lavori. E anche il Rapporto sul monitoraggio delle infrastrutture strategiche realizzato dalla Camera dei Deputati e dal Cresme nel luglio 2010 sottolinea lo stallo degli ultimi 12 mesi: "ad un'intensa attività di programmazione non è seguita un'analoga capacità di finalizzare i processi e non si sono fatti passi significativi in termini di avanzamento finanziario, progettuale e realizzativo". In questo senso non aiuta il fatto che per completare l'iter procedurale di approvazione di un progetto occorrono, in media, 26 firme da parte di 11 enti diversi.

La fine di settembre ha visto la pubblicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'ottavo aggiornamento relativo al Programma delle Infrastrutture Strategiche. Il documento di quest'anno contiene, come peraltro sollecitato a più riprese anche da OTI NordOvest, l'individuazione di una programmazione temporale delle opere tra quelle che saranno da avviare o completare entro il 2013 e quelle il cui avvio, invece, è posticipato a dopo il 2020. Rispetto alle infrastrutture ritenute prioritarie si osserva la presenza delle linee ferroviarie AV/AC Torino-Lione, Milano-Padova e Milano-Genova, le connessioni ferroviarie al tunnel del Gottardo, le nuove metropolitane milanesi (M4, M5 e prolungamento delle M1) e la tratta ferroviaria Rho-Gallarate, connesse all'Expo 2015.

La selezione di una lista di priorità si è resa necessaria per modulare con maggiore efficacia la disponibilità di risorse rispetto ad un ammontare complessivo del piano delle infrastrutture strategiche che è arrivato a ben 231,4 miliardi di euro. Tuttavia, è da rilevare che, su un valore globale di tutti gli interventi prioritari pari a 110,4 miliardi di euro, risultano disponibili risorse per 39,1 miliardi (di cui 18,7 miliardi provenienti dai privati), determinando così un fabbisogno residuo di 71,6 miliardi. In particolare, tenendo conto che per il triennio 2011-2013 si prevede di attivare solo i primi lotti costruttivi sulle linee ferroviarie AV/AC Lione-Torino, Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona-Padova, tunnel del Brennero e Fortezza-Verona, risulta che le risorse pubbliche da attivare nel periodo sono pari a 33,1 miliardi di euro di cui, sulla base di disposizioni legislative già in vigore, sono fin d'ora potenzialmente disponibili risorse pari a 8,1 miliardi di euro.

Pur nella consapevolezza dei gravi sacrifici a cui tutto il Paese è chiamato per superare la crisi della finanza pubblica, è tuttavia preoccupante l'*impasse* che sta caratterizzando il fronte delle infrastrutture, conseguenza della pesante riduzione di risorse pubbliche per gli investimenti che si è prodotta negli ultimi anni: secondo alcune stime dell'ANCE meno 23% nel biennio 2009-2010 cui farà seguito un'ulteriore riduzione del 14% nel 2011.

E' inoltre da rilevare l'imponente taglio delle risorse trasferite alle Regioni operato dal Governo con la manovra estiva del 2010, e su cui nel mese di dicembre è stata raggiunta un'intesa tra Governo e Regioni per ridurre l'impatto sul TPL. I 4 miliardi di riduzioni per il 2011 previste dalla manovra estiva sono stati ridotti a 3 miliardi, con il trasporto su ferro che dovrebbe essere quasi interamente finanziato con appositi trasferimenti. Mentre dei 4,5 miliardi di tagli per il 2012, i fondi del TPL dovrebbero essere coperti con apposite misure fiscali.

Positivamente si segnala, invece, l'approvazione del cosiddetto "ferrobonus", che destina all'intermodalità ferroviaria 27,5 milioni di euro nell'arco di un anno: si tratta di un segnale importante, anche se ancora insufficiente, per rilanciare un settore che secondo stime del *Freight Leader Council* richiederebbe almeno 80 milioni all'anno per 5 anni. Senza dimenticare che il trasporto ferroviario delle merci soffre anche di criticità legate alla complessità intrinseca propria di un sistema multimodale che, per garantire un adeguato livello di efficienza, comporta una elevata frammentazione degli attori e richiede una forte sincronizzazione e coordinamento dei processi. Si rendono necessari, pertanto, anche interventi legislativi e di semplificazione procedurale indispensabili per rendere il trasporto ferroviario delle merci realmente competitivo e appetibile per le imprese.

Infine, lo scorso mese di luglio il Governo ha rimesso all'ordine del giorno il Piano Nazionale per la logistica, in corso di approvazione. Il Piano è elaborato nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, con il contributo delle principali rappresentanze imprenditoriali, tra cui Confindustria. Si rileva la necessità che le scelte pubbliche ordinate alla competitività logistica siano leggibili negli indirizzi e stabili nel tempo. Da questo punto di vista, l'obiettivo che si prefigge il Piano nelle 51 azioni proposte è ambizioso: recuperare un decimo del gap logistico italiano, stimato in 40 miliardi di euro l'anno. E' auspicabile che la fase attuativa del Piano mantenga integra la visione complessiva delle attività che concorrono all'efficienza logistica e si avvalga di un supporto di proposta ai fini della migliore integrazione tra industria e servizi.

4. IL QUADRO DEL NORDOVEST

Come emerge dal quadro sottostante, nonostante il perdurare della grave crisi economica che penalizza le capacità di spesa della mano pubblica, e di riflesso delle iniziative di partenariato pubblico-privato, per quanto riguarda le opere prioritarie di interesse del Nordovest il quadro risulta positivamente dinamico in ragione dei cantieri avviati e della prosecuzione di quelli già in corso. Anche in relazione al completamento sul nostro territorio della rete ferroviaria AV/AC nel contesto infrastrutturale europeo, sono state assunte importanti decisioni sul piano politico, tecnico e finanziario. Certamente, permangono numerose criticità dal punto di vista delle risorse finanziarie disponibili, della farraginosità delle procedure autorizzative, della molteplicità dei livelli decisionali e, in alcuni casi, dei problemi di consenso sul territorio.

Nel corso del 2010 si sono **conclusi i lavori** del nodo ferroviario di Castellanza finalizzato al completamento del collegamento ferroviario Saronno-Malpensa, per una lunghezza di 4,5 km.

Proseguono i lavori sulle autostrade Torino-Milano e sulla nuova direttissima Brescia-Milano (Brebemi), nonché sulla strada provinciale Paullese del nodo milanese. Per quanto riguarda gli interventi sulla rete ferroviaria si registrano avanzamenti sul Passante ferroviario di Torino, sul raddoppio della linea costiera del Ponente Ligure (in provincia di Imperia) e sulle tratte emiliane della Pontremolese. Così pure sono proseguiti i cantieri sulle linee metropolitane di Milano, Torino e Genova. In ambito portuale sono in corso i lavori di riempimento alla calata Bettolo del porto di Genova e quelli preparatori alla realizzazione degli ampliamenti previsti per i terminal della Spezia.

Viceversa, scontano ritardi gli interventi in corso sulla autostrada Asti-Cuneo, sulla strada Monza-Cinisello Balsamo (strada provinciale Villa di Monza) per la connessione tra il sistema tangenziale milanese e i valichi svizzeri e sulla strada provinciale Cassanese propedeutica anche alla piena operatività del centro intermodale di Segrate.

Nel 2010 sono stati **aperti numerosi cantieri**, sul nodo ferroviario di Genova, sulla ferrovia Saronno-Seregno nell'ambito della Gronda Nord milanese, sulla prima tratta della Pedemontana Lombarda (tra le autostrade A8 Milano-Varese e A9 Milano-Como) e sul Traforo autostradale di sicurezza del Frejus. A fine anno si sono anche avviati i lavori per la

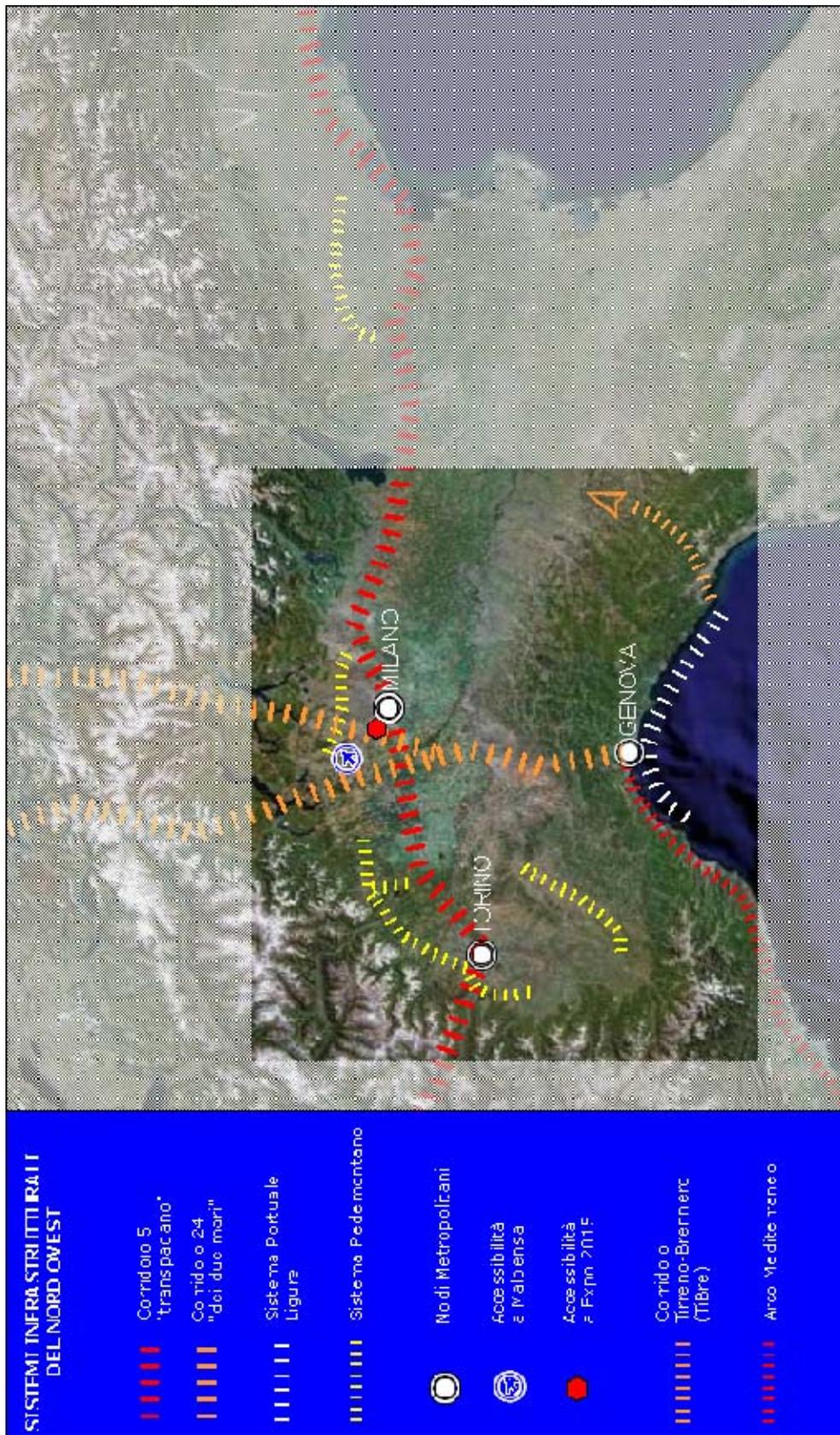
realizzazione della nuova piattaforma multipurpose nel Porto di Savona-Vado. Sono **prossimi all'avvio** i cantieri sul lotto principale della Pedemontana Lombarda e sulla ferrovia Castano-Turbigo, sempre nell'ambito della Gronda Nord milanese. Infine è da sottolineare l'importanza fondamentale della imminente (marzo 2011) apertura dei lavori per la realizzazione della discenderia della Maddalena, prima fase della tratta internazionale della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione.

Rispetto alle **progettazioni**, continuano le complesse attività relative alla tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione, al nodo autostradale di Genova (Gronda di ponente), alla Tangenziale Est Esterna di Milano, alla Pedemontana Piemontese e al potenziamento delle ferrovie Rho-Gallarate (di accessibilità a Malpensa) e Pontremolese.

E' sostanzialmente rimasta **inalterata** la situazione per quanto riguarda la Tangenziale Nord di Milano, la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, la strada Rivoltana del nodo milanese, la Variante alla strada statale del Sempione, la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, nonché il raddoppio del traforo stradale del Tenda. Risultano in stallo i lavori di potenziamento degli interporti di Novara CIM e di Torino SITO. Analogamente sulla rete ferroviaria segnano il passo le connessioni al tunnel del Gottardo (Chiasso-Seregno e Seregno-Bergamo), il collegamento tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa unitamente alle connessioni alle linee per il Sempione e il Gottardo a Gallarate, la ferrovia Milano-Mortara.

Discorso a parte meritano le nuove linee ferroviarie AV/AC Genova-Milano e Milano-Verona, di cui il CIPE nel novembre 2010 ha autorizzato i finanziamenti per la realizzazione dei primi lotti costruttivi sulle tratte del Terzo Valico e della Treviglio-Brescia, in attuazione di quanto previsto dal Programma nazionale delle Infrastrutture Strategiche. Peraltro, alla data di chiusura del presente rapporto non sono ancora definiti i tempi di avvio dei relativi cantieri.

5. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST



5.1 Corridoio 5 "Transpadano"

5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Progetto prioritario n. 6 Lione- Trieste-Divaca/Koper-Lubiana-Budapest-Confine Ucraino

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 e 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

La tratta da Torino a Lione prevede una linea di circa 256 km, che attraversa i territori francese e italiano, con un tracciato che si sviluppa alternando tratti in galleria a segmenti all'aperto. Il progetto si articola nelle sezioni seguenti:

- francese, dall'area a est di Lione a Saint-Jean-de-Maurienne (di lunghezza pari a 130 km);
- comune italo-francese, da Saint-Jean-de-Maurienne a Chiusa San Michele (di lunghezza pari a 80,4 km, di cui 57 km di tunnel di base);
- italiana, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese (di lunghezza pari a 45,7 km).

Relativamente alla parte italiana, il progetto distingue tra le seguenti due sezioni:

1) tratta internazionale in territorio italiano (di lunghezza pari a 35,4 km e costo complessivo pari a 4,3 miliardi di euro – IVA esclusa), articolata negli interventi di:

- tunnel di base,
- piana di Susa,
- tunnel Orsiera,

- piana delle Chiuse,
- 2) tratta nazionale (di lunghezza pari a 45,7 km e costo complessivo pari a 4,4 miliardi di euro) così articolata:
 - galleria tra S.Ambrogio ed Orbassano,
 - area di Orbassano,
 - galleria da Bivio Pronda, Cso Marche fino a Settimo,
 - innesto di Settimo.

Ad agosto 2010 è stato presentato, da parte di LTF, il progetto preliminare relativo al tratto internazionale per la definizione del nuovo tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione sul versante italiano della parte transfrontaliera. Per la tratta italiana, sarà Italferr a curare l'elaborazione del progetto preliminare. Sono in corso la fase la progettazione definitiva e la valutazione d'impatto ambientale (la conclusione di tale processo è atteso per la fine del 2012). Per rispettare i tempi richiesti dall'Unione Europea e al fine di non perdere i finanziamenti, si sta lavorando affinché a fine marzo 2011 inizino i lavori per la discenderia della Maddalena. Il CIPE, nella seduta del 18 novembre 2010 (in cui esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013), ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo (o discenderia) della Maddalena nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione"; NB:(dal 2002 ad oggi nella parte di francese sono stati realizzati tre cunicoli di esplorazione – discenderie – (Saint-Martin-La-Porte, Villarodin-Bourget/Modane e La Praz). Entro la fine del 2013, è previsto l'inizio del tunnel di base, mentre la loro conclusione è attesa per il 2023. In merito alla fase di cantiere dell'intera infrastruttura, i lavori interesseranno i diversi segmenti del tracciato secondo il seguente cronoprogramma:

- 2011: inizio tunnel della Maddalena;
- 2012: nodo di Torino (completamento) e linea Valence-Montmélián (potenziamento);
- 2013: tunnel di base (avvio cantieri);
- 2020: corso Marche e Gronda Nord (Orbassano – innesto sulla linea AV/AC Torino-Milano);
- 2023: parte Nazionale (Orbassano–Piana delle Chiuse);
 - parte Comune (Piana delle Chiuse-Saint-Jean de Maurienne);
 - 1°fase RFF: linea Lione–Chambéry; 1°canna del tunnel di Chartreuse;autostrada ferroviaria in bassa Maurienne (potenziamento).

Nel mese di dicembre 2008, la Commissione europea ha stanziato 671,8 milioni di euro per studi e lavori riguardanti la sezione comune durante il periodo 2007-2013 (di tale importo,

437,2 milioni per l'Italia e 234,6 milioni per la Francia). L'erogazione della somma è e sarà subordinata alla capacità di entrambi i partner di rispettare il calendario indicato in occasione della presentazione della domanda di cofinanziamento delle TEN-T. Nella seduta del 13 maggio di quest'anno (2010) il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI. Secondo quanto stimato nel progetto preliminare della nuova linea Torino-Lione, il costo d'investimento dell'intera tratta comune internazionale (LTF) ammonterebbe a circa 10,5 miliardi di euro (di cui 4,3 miliardi – IVA esclusa – per la parte italiana e 6,2 miliardi la parte francese). Relativamente alla parte nazionale (RFI), il costo di investimento è stimato pari a 4,4 miliardi di euro. Nota dolente riguardo il contributo comunitario alla sezione comune della tratta internazionale della linea Torino-Lione, stanziato nel 2008, che è stato ridotto di 9,18 milioni di euro (risultando, pari a 662,6 milioni nell'ambito della valutazione intermedia svoltasi a ottobre 2010 dei 92 progetti prioritari per le reti transeuropee, cofinanziati dalla Commissione EU nel quadro del programma TEN-T per il periodo 2007-2013. A livello politico era atteso l'accordo Italia Francia per la definizione del quadro finanziario e per l'indicazione del soggetto gestore.

Torino-Milano

Nel corso del 2009 si sono conclusi i lavori della tratta ferroviaria Novara-Milano che ha permesso finalmente di attivare il servizio di collegamento ad alta velocità tra Torino e Milano. L'inaugurazione della tratta Torino-Milano è avvenuta il 5 dicembre 2009. L'ultimazione dell'opera, originariamente prevista per l'appuntamento olimpico del 2006, consente l'abbattimento a 45 minuti dei tempi di percorrenza tra le due città. 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). Grazie alla futura sistemazione del nodo di Novara, verrà creato il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Malpensa.

Milano-Verona (Tratta Treviglio – Brescia)

Il tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 142 chilometri, attraverso il territorio di 31 Comuni in Lombardia e 4 in Veneto. Dell'intera tratta, il segmento Milano-Treviglio è stato completato nel 2007 ed è attualmente in esercizio, mentre la linea Brescia-Verona risulta in progettazione. Il tratto

AV/AC Treviglio-Brescia, di prossima cantierizzazione, si sviluppa per circa 57 chilometri attraverso 20 Comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia. L'intervento avrà origine in corrispondenza della punta scambi dell'interconnessione di Treviglio e terminerà in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della stazione Brescia centrale; esso sarà integrato con l'attuale linea Milano- Verona e con il resto della rete regionale mediante alcune interconnessioni all'altezza dei Comuni di Treviglio e Brescia.

Nel settembre 2009, il CIPE ha provveduto, con la Delibera n.81, all'approvazione del progetto definitivo per il primo lotto costruttivo della linea, da Treviglio a Brescia. RFI, in qualità di soggetto aggiudicatore, è autorizzata a procedere alla contrattualizzazione del lotto per successive fasi costruttive non funzionali, impegnative per le parti nei soli limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili per ogni singola fase costruttiva. Nella medesima delibera il CIPE prende atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo cui si prevede che la realizzazione della tratta sarà a carico del general contractor CEPAV DUE. La Delibera CIPE n.81/2009 riferisce che, secondo il cronoprogramma di attuazione riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 8 mesi per attività progettuali ed autorizzative residue, e sessanta mesi complessivi oltre ad uno di pre-esercizio per la realizzazione dell'opera, inclusa l'apertura dei cantieri. La fine dei lavori è prevista entro il mese di marzo 2015. Attualmente sono in corso le attività propedeutiche alla realizzazione da parte del General Contractor CEPAV DUE. Il CIPE, nella seduta del 13 maggio 2010, ha provveduto a rendere disponibili risorse stanziata nel 2009, rimaste bloccate nel corso delle procedure di approvazione dei piani e delle opere. Con riferimento alle infrastrutture ferroviarie, si è proceduto all'approvazione del contratto di programma FS (aggiornamento 2009) in conseguenza alla quale sarà possibile destinare fondi, per un totale di 4,8 miliardi di euro, per la realizzazione di alcune grandi opere (tra cui la linea AV/AC Treviglio-Brescia) finanziate solo per alcuni lotti parziali (gruppo A1 - Progetti infrastrutturali realizzati per "lotti costruttivi non funzionali"). In particolare, per la tratta Treviglio-Brescia, nell'aggiornamento 2009 del CdP si riferisce che il valore del lotto costruttivo finanziato è pari a 1.131 milioni di euro, di cui 11 milioni già contabilizzati al 31/12/2009. Il valore degli altri lotti da avviare è pari a 919 milioni di euro (importo da contabilizzare per intero).

Milano-Verona (Tratta Brescia-Verona)

Relativamente al segmento da Brescia a Verona, secondo il progetto in definizione la nuova linea attraverserà il territorio per circa 73 km e sarà collegata alla linea esistente

attraverso due interconnessioni. Il tratto di attraversamento del nodo di Verona si svilupperà per ulteriori 10 km. Nello specifico, il tratto da Brescia a Verona si diramerebbe a partire dall'interconnessione Brescia Ovest, posta nei pressi di Castrezzato, e passerebbe attraverso i comuni dell'hinterland meridionale di Brescia. Il tracciato si riaccosterebbe, quindi, al doppio binario della linea storica nei pressi di Calcinato (interconnessione Brescia Est). Da questo punto, fino a Verona, seguirebbe il percorso lungo la linea storica, ad eccezione di alcune varianti necessarie per aderire agli standard alta velocità/alta capacità.

La tratta AV/AC Brescia-Verona risulta inserita, nella sezione dell'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011 relativa all'aggiornamento delle opere indicate dalla Conferenza Unificata Stato Regioni, tra le opere da avviare entro il 2013. Secondo quanto riferito dall'Allegato infrastrutture alla DFP (settembre 2010), il costo della tratta risulta pari a 2.800 milioni di euro; rispetto a tale importo, risultano disponibili 53 milioni di euro e un corrispondente fabbisogno pari a 2.747 milioni.

Verona-Padova-Venezia

La linea AV/AC Verona-Venezia, lunga complessivamente circa 100 km, è già in attività dal marzo 2007 sui 25 km tra Padova e Mestre/Venezia (in tale tratto, la nuova linea è stata realizzata in parallelo alla linea storica). Da Verona a Padova, la nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV si svilupperà per 76,5 km e 5 km di interconnessioni con le reti esistenti, attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova, in affiancamento alla linea storica per circa 36 km. Il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova" limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova è approvato dal CIPE con Delibera n.94 nel Marzo 2006, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il valore stimato per le opere della prima fase è pari a 3.333 milioni di euro (su un totale complessivo, per entrambe le fasi, stimato in 4.483 milioni).

L'elaborazione del progetto definitivo è affidata ad RFI; risultano tuttavia sospese, allo stato attuale, le attività inerenti lo sviluppo progettuale e realizzativo dell'opera. Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 del luglio 2009 il costo stimato per la realizzazione della linea AV/AC Verona-Padova è pari a 5.130 milioni di euro, cui corrispondono disponibilità "da altre fonti statali" pari a 162 milioni, un fabbisogno residuo di 4.968 milioni e un stato dell'arte "da avviare al 2013". Relativamente al nodo di Verona, invece, si stima un costo pari a 670 milioni di euro e si riferisce la disponibilità di 16 milioni di

euro da Legge Obiettivo, con risultante fabbisogno residuo di ammontare pari a 654 milioni e stato dell'arte "da avviare al 2013". L'aggiornamento 2009 del CdP tra RFI-MIT include l'intervento "Linea Verona-Padova" tra le opere in corso per un valore (risorse al 2009) di 161 milioni di euro. Inoltre, l'opera "Linea Verona-Padova" è riportata nel documento "Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale (sviluppo infrastrutturale rete alta capacità)" che riferisce un valore di costo a vita intera pari a 4.969 milioni di euro (relativamente al quale si prevede un fabbisogno, nel 2011, pari a 120 milioni e, oltre tale anno, di 4.849 milioni); nel medesimo documento, per quanto concerne il nodo di Verona si riferisce il costo per la realizzazione in 652 milioni di euro (con corrispondente fabbisogno pianificato attestarsi integralmente a partire dal 2012).

Venezia-Trieste

Il tracciato complessivo, avente estensione di 186 km, da Venezia Mestre a Trieste Centrale, interessa le province di Venezia, Gorizia, Udine e Trieste. In particolare, la tratta Venezia/Mestre-Ronchi si divide in tre sub-tratte: Mestre-Meolo, Meolo-Portogruaro, Portogruaro-Ronchi dei Legionari; da Ronchi a Trieste. La progettazione preliminare del tratto dal fiume Tagliamento a Ronchi dei Legionari è stata finanziata in attuazione dell'accordo quadro del dicembre 2003 tra RFI e Regione Friuli-Venezia Giulia. E' stato inoltre finanziato da RFI il tratto da Portogruaro al fiume Tagliamento per dar modo di sviluppare la progettazione preliminare del tratto Portogruaro-Palmanova-Ronchi.

Per il segmento Venezia Mestre-Ronchi attualmente in corso è l'elaborazione della fase di progettazione preliminare. Per quanto riguarda la tratta Ronchi-Trieste, si è in attesa del parere del Ministero dell'Ambiente, che ha chiesto ulteriori approfondimenti prima di procedere all'approvazione del progetto preliminare (nell'Allegato infrastrutture 2010-2013 del luglio 2009, il progetto preliminare della tratta Ronchi dei Legionari sud-Trieste risulta in istruttoria).

Secondo quanto riferito dall'Allegato infrastrutture alla DFP (settembre 2010), il costo della tratta Venezia Trieste AV/AC – Tratta Venezia-Ronchi Sud ammonta a 4.200 milioni di euro; rispetto a tale importo, risultano disponibili 13 milioni di euro e un corrispondente fabbisogno pari a 4.187 milioni; relativamente alla tratta Venezia-Trieste AV/AC – Tratta Ronchi Sud-Trieste sud si riferisce un costo per 1.929 milioni di euro, rispetto al quale risultano disponibili 42 milioni di euro per un corrispondente fabbisogno pari a 1.887 milioni.

Trieste-Lubiana

I governi italiano e sloveno hanno istituito congiuntamente una commissione intergovernativa per la sezione Trieste-Divaccia, che si è riunita per la prima volta a dicembre 2007. Nel giugno 2008, la Commissione intergovernativa Italia-Slovenia approva lo studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste-Divaccia. Il costo stimato per la realizzazione dell'opera ammonta a 2,4 miliardi di euro ("Soluzione ottimizzata"), di cui 1,3 miliardi per la porzione di tracciato in territorio italiano e 1,1 per la parte slovena. Tuttavia, nel corso della consultazione pubblica relativa al progetto nella Regione Friuli Venezia-Giulia, alcune amministrazioni locali hanno espresso parere negativo al progetto in conseguenza degli impatti ambientali negativi associati al tracciato. Il 12 ottobre 2010, è stato siglato ufficialmente l'accordo tra i Governi italiano e sloveno per il nuovo studio e la progettazione della linea ferroviaria transfrontaliera tra Trieste e Divaccia; tale accordo, in cui si formalizza, in particolare, l'intesa raggiunta nei mesi scorsi tra i due Paesi sul nuovo tracciato (il cosiddetto "corridoio alto" rispetto al "corridoio basso" previsto in un primo tempo), permetterà di completare in tre anni la progettazione esecutiva del tratto transfrontaliero Trieste-Divaccia. Il tracciato scelto corrisponde alla cosiddetta "variante alta". Nel dicembre 2008, tra le decisioni europee di finanziamento sottoscritte dal vicepresidente della Commissione responsabile dei trasporti nell'ambito del programma TEN-T (periodo 2007-2013), quella relativa alla sezione transfrontaliera Trieste-Divaccia prevede lo stanziamento di 50,7 milioni di euro per l'attività di progettazione e studi. Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 si riferisce che, per il completamento verso est del Progetto Prioritario 6 (Corridoio 5), la richiesta di contributo comunitario avanzata a sostegno dei costi di progettazione della sezione italo-slovena è stata accolta integralmente per la parte italiana, con un'assegnazione di 22 milioni di euro.

Secondo l'accordo firmato il 12 ottobre 2010 tra i Governi italiano e sloveno, il costo totale della progettazione, dallo studio di fattibilità del "corridoio alto" fino ai disegni esecutivi, è di 101,4 milioni di euro, di cui il 50 per cento (50,7 milioni) sarà coperto dall'Unione europea. Dell'altra metà, 22 milioni saranno stanziati dal Governo italiano e i restanti 28,7 da quello sloveno.

b) Corridoio autostradale

Torino-Milano

La tratta Torino-Milano è soggetta ad un ampio ammodernamento e 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 legate all'importanza che il collegamento con Milano ha nei trasporti di merci e persone tra Piemonte e Lombardia. 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 e a tutte le interferenze trasversali esistenti e che sono stati ricostruiti da TAV in diversa posizione interessando anche le pertinenze dell'autostrada). Su tutto il percorso gli attraversamenti trasversali (cavalcavia) sono stati costruiti in modo tale da garantire la compatibilità con 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. La fine lavori è prevista per il 2012.

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 22 luglio 2009, alla presenza delle istituzioni, sono stati inaugurati i cantieri dell'opera. I cantieri logistici operativi sono 3: Urago d'Oglio (BS), Fara Olivana (BG) e Cassano d'Adda (MI). Con l'acquisizione di buona parte delle aree sono state avviate le attività preliminari e le lavorazioni relative all'opera autostradale. L'avanzamento fisico dell'autostrada è pari al 6,5%. Le opere più rilevanti sono i 3 viadotti sui fiumi Oglio, Serio e Adda. Sono in

corso di aggiudicazione le gare di affidamento dei lavori relative alle opere connesse in Provincia di Milano. La conclusione è prevista per giugno 2012.

Passante di Mestre

Il Passante di Mestre è in funzione da febbraio del 2009. Nei mesi successivi all'entrata in esercizio dell'infrastruttura sono stati aperti anche la barriera d'ingresso all'altezza di Mogliano Veneto (maggio 2009) e il casello di Spinea (giugno 2009), mentre quello di Martellago/Scorzè (Ve) è stato aperto a luglio del 2010. Procedono i lavori per la viabilità complementare connessa al Passante, che interessano il territorio circostante.

Il Passante è gestito dalla Cav (Concessioni Autostradali Venete), società mista costituita al 50% da Anas e Regione Veneto. In tal modo la Regione potrà sfruttare direttamente parte degli utili derivanti dai pedaggi dovuti per l'attraversamento. In base alle prime stime, la Cav prevede di ricavare complessivamente 483 milioni di euro di utili complessivi fino al 2032, anno di scadenza della concessione, parte dei quali destinati ad essere reinvestiti in opere di viabilità che interessano il territorio veneto. Da ricordare peraltro che da gennaio 2010 la Cav gestisce anche la Padova-Venezia.

Venezia-Trieste

Sono stati aperti a dicembre 2010 i primi cantieri per la realizzazione della terza corsia di marcia lungo il tratto della A4 tra Venezia e Trieste. I lavori interessano il primo dei cinque lotti in cui è suddivisa l'infrastruttura, tra Quarto D'Altino, in uscita dal Passante di Mestre, e S. Donà di Piave. Nello stesso mese è arrivata anche la firma all'atto aggiuntivo della convenzione tra l'Anas e Autovie Venete, la società che ha in gestione la tratta della A4 oggetto dell'intervento. L'atto dà il via libera al piano finanziario da 2,3 miliardi di euro della terza corsia. Autovie Venete ha poi stabilito un aumento delle tariffe autostradali dell'11% circa sulle tratte di propria competenza a partire da gennaio 2011 (oltre alla Venezia-Trieste, la A23 fino a Udine e la A28). A febbraio 2011 scadranno i termini della gara per selezionare la banca o il pool di banche chiamate attraverso procedure di invito a finanziare l'opera, per un ammontare complessiva di circa 1,8 miliardi di euro. In tale ambito dovrebbe rientrare anche un contributo della Banca europea degli Investimenti.

L'impresa responsabile dei lavori per la tratta Quarto D'Altino S. Donà è l'Associazione temporanea d'impresa costituita da Impregilo (Mandataria), Impresa di Costruzioni Mantovani, Consorzio Veneto Cooperativo, So.Co.Str.Mo, e Carron Cav. Angelo. Il costo complessivo del lotto è di quasi 430 milioni di euro. L'intervento sulla Venezia-Trieste è stato suddiviso in 4 lotti, per un totale di 95 km tra Veneto e Friuli Venezia Giulia: Lotto 1, 18 km

da Quarto d'Altino (Ve) a S. Donà di Piave (Ve); Lotto 2, 35 km tra S. Donà di Piave e Alvisopoli (Ve); Lotto 3, 25 km tra Alvisopoli e Gonars (Ud); Lotto 4, 17 km tra Gonars e Villesse (Go). Esiste poi un quinto lotto, sulla Villesse-Gorizia, oggetto di un intervento di trasformazione in autostrada. Il tratto si dirige dalla A4 in direzione del capoluogo isontino e, successivamente, verso Lubiana in Slovenia, bypassando Trieste a Nord. Su questa sezione prosegue attualmente la fase degli espropri dei terreni agricoli, ma i lavori sono tuttavia già partiti. L'opera ha un costo che si aggira intorno a 171 milioni di euro. I lavori relativi agli altri lotti dovrebbero essere avviati tra 2011 e 2013.

5.1.2 Criticità

Per la linea AV/AC Torino-Lione possibile perdita dei finanziamenti assegnati nel 2007 se non si iniziano i lavori per la galleria geognostica della Maddalena entro marzo 2011. Inoltre, il coinvolgimento diretto dei cittadini mediante forme di consultazione, potrebbe causare ancora la perpetuazione dei tempi.

Per la linea AV/AC Milano-Verona si segnalano criticità di tecniche che di ordine economico-finanziario. Le prime sono dovute all'interferenza del tracciato ferroviario con il nuovo raccordo autostradale Brescia - Bergamo - Milano (Brebemi), le seconde al fatto che al momento sono disponibili solo 1.131 milioni di euro per realizzare il primo lotto costruttivo sulla tratta Treviglio-Brescia, rispetto ad un costo complessivo dell'opera di 4.800 milioni.

Per Brebemi si è in attesa della strutturazione del finanziamento in project financing per un importo di 1,9 miliardi di euro.

Rispetto all'autostrada Venezia-Trieste resta da definire il piano finanziario per il reperimento dei fondi necessari alla realizzazione dell'opera lungo il suo intero percorso. Le criticità legate all'intenso traffico pesante e leggero (in aumento nei mesi estivi) tra il Passante di Mestre e il confine con la Slovenia potrebbero essere acuite dalla presenza dei cantieri.

5.1.3 Attese per il 2011

- Linea ferroviaria Torino-Lione: Avvio dei lavori per il tunnel geognostico della Maddalena entro fine marzo 2011; riunione del tavolo Politico e successiva

presentazione da parte di RFI del progetto preliminare che riguarda la tratta italiana da Sant'Ambrogio a Settimo Torinese, punto di connessione con la linea veloce Torino-Milano; firma del nuovo trattato tra Italia e Francia e individuazione del nuovo soggetto promotore entro il marzo 2011; risoluzione delle criticità del consenso e di reperimento delle risorse finanziarie nell'ambito dei fondi statali.

- Avvio dei cantieri sulla tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona.
- Strutturazione del finanziamento in project financing della Brebemi e prosecuzione dei cantieri secondo cronoprogramma.
- Selezioni degli istituti bancari che andranno a contribuire al finanziamento della terza corsia sull'autostrada Venezia-Trieste e pubblicazione del bando di gara per la realizzazione del secondo lotto San Donà di Piave- Alvisopoli.

5.2 Corridoio 24 "Dei due Mari"

5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi

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

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

La Legge Finanziaria per il 2010 ha approvato una norma in base alla quale, limitatamente a progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma nazionale delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori rispettivamente a 2 miliardi di euro e 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo, il CIPE possa autorizzare l'avvio dei lavori per singoli lotti costruttivi qualora questi ultimi siano integralmente finanziati e costituiscano almeno il 10% del costo complessivo dell'opera.

Sulla base di tale norma, il CIPE nella seduta del 18 novembre 2010 ha autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo dell'opera (su un totale di sei), il cui costo a vita intera è stato aggiornato a un importo complessivo di 6.200 milioni di euro dei quali risultano attualmente disponibili 720 milioni. Secondo il cronoprogramma predisposto da RFI l'ultimazione dell'opera è prevista per il 2019.

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. L'intervento è inserito nel Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture nella tabella delle "Opere in corso" per 40 milioni di euro (fondi disponibili per il progetto definitivo) e nella tabella D delle "opere programmatiche" per la parte di realizzazione (1.372 milioni di euro, da reperire). L'intervento, di cui deve essere ancora approvato il progetto preliminare, risulta programmato nell'arco temporale 2016-2022. Attualmente sono in corso di perfezionamento intese finalizzate all'approvazione di una prima fase funzionale, relativa

al nodo di Seregno, così da rendere l'intervento coordinato e funzionale con il progetto Seregno-Bergamo e consentire la realizzazione delle ulteriori fasi anche successivamente.

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.

L'intervento è inserito nel Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture nella tabella relativa alle "Opere in corso", quindi finanziate, per 83 milioni di euro e nella tabella D delle "Opere programmatiche" per la parte di realizzazione (913 milioni di euro, da reperire) e risulta programmato nell'arco temporale 2016-2022. E' in corso il progetto definitivo, che dovrebbe concludersi nel marzo 2011 con un anno di ritardo rispetto alle previsioni iniziali.

Nodo di Novara

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

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

Lo stato di avanzamento va a rilento, sono in corso di approvazione gli studi di fattibilità.

5.2.2 Criticità

Le criticità maggiori sono prevalentemente concentrate nella copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi (rispetto a quanto approvato dal CIPE nel 2006, il costo a vita intera dell'opera è ora aumentato di 1.140 milioni di euro, pari al 22,5%). La delibera CIPE del 18 novembre 2010 consente di avviare i lavori del primo lotto costruttivo a seguito della stipula dell'atto integrativo con il General Contractor non ancora realizzatosi alla data del 31 dicembre 2010, di chiusura del presente rapporto.

Sul fronte economico e finanziario, 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 2,3 miliardi di euro, che hanno di fatto rallentato anche le attività progettuali.

5.2.3 Attese per il 2011

- Avvio dei lavori per il primo lotto costruttivo del Terzo Valico, a seguito della definizione dei rapporti contrattuali con il General Contractor COCIV.
- Approvazione del progetto preliminare e avvio di quello definitivo della tratta ferroviaria Chiasso-Seregno di connessione al Gottardo.
- Completamento e 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 Stato di avanzamento degli interventi

Porto di Savona

Tema centrale del Piano Regolatore di Savona Vado è la realizzazione della piattaforma multipurpose prevista nella rada di Vado Ligure. La struttura avrà una superficie di circa 210.000 m² ed ospiterà un terminal contenitori dotato di una banchina rettilinea della lunghezza di 700 m, con due accosti ad elevato pescaggio: uno in radice a -15,00 m ed uno in testata a -20,00 m. Tali fondali consentiranno l'ormeggio delle navi portacontenitori di ultima generazione, di capacità superiore a 12.000 TEU, caratteristica unica fra gli scali dell'Alto Tirreno. L'obiettivo è di raggiungere a regime un traffico di 720.000 TEU, portando così il porto di Savona Vado oltre la soglia del milione di TEU.

Il progetto della piattaforma introduce una serie di temi trasversali correlati (di carattere logistico, trasportistico, urbanistico e ambientale) la cui soluzione è necessaria per garantire l'efficacia operativa della nuova struttura e la sua integrazione ottimale nel contesto territoriale di Vado e dell'area circostante.

L'avviso indicativo del bando per la "progettazione definitiva ed esecutiva e l'esecuzione dei lavori della nuova Piastra Multifunzionale del Porto di Vado Ligure e gestione della parte relativa al Terminal Contenitori" è stato pubblicato nel novembre 2005. e il 7 giugno 2007 è stato individuato quale soggetto promotore della procedura di project financing l'A.T.I. Maersk/Grandi Lavori Fincosit/Technital, giungendo alla stipula della relativa Convenzione in data 21 febbraio 2008.

Nel marzo del 2010 il CTR della Liguria ha rilasciato un giudizio positivo sulla VIA e nell'aprile 2010 si è perfezionata l'intesa Stato-Regione con la definitiva approvazione del progetto, che ha consentito di avviare i lavori nell'ottobre 2010. La piena operatività del terminal è prevista per il 2014.

Il costo complessivo della piattaforma multipurpose, comprensivo degli impianti, è pari a 450 milioni di Euro, con una quota di cofinanziamento a carico del privato pari a 150 milioni. L'importo a carico della parte pubblica (300 milioni di Euro) è reperito sulla base dei commi 990 e 991 dell'art. 1 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria 2007). Le modalità operative del finanziamento pubblico sono attualmente in fase di definizione con il Governo.

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 previste nel bacino di Sampierdarena e sono costituite 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 di euro. I lavori sono stati avviati nel 2009 e la loro conclusione è prevista per il 2012.

Analogamente, il riempimento tra i moli Ronco e Canepa, per un'area di circa 122.000 mq., consentirà di espandere gli attuali 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 ed è stato appaltato, ma non ancora consegnato a causa di un contenzioso amministrativo che dovrebbe risolversi nel corso del 2011; ciò provoca uno slittamento della data originariamente prevista di fine lavori, ora riprogrammata al 2013. 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 è attualmente in appalto, comprensiva dell'elettrificazione della tratta Bettolo-Campasso.

Inoltre, è stato avviato un piano straordinario di dragaggi che, oltre a aumentare il pescaggio delle navi commerciali e passeggeri, consente una maggiore disponibilità di materiale di risulta utile ai fini dei riempimenti sopra descritti. Nel 2010 i lavori hanno riguardato il canale di Sampierdarena e il porto passeggeri, mentre nel 2011 si estenderanno agli altri fondali portuali.

Peraltro, la continua evoluzione dei traffici marittimi e delle opportunità conseguenti al loro sfruttamento impongono di non interrompere il processo di pianificazione del porto. Nel luglio 2010 il Comitato Portuale ha approvato una proposta di modifica del vigente PRP relativa al bacino di Voltri (ambito VP5) allo scopo di realizzare un nuovo terminal dedicato alle autostrade del mare e ai traffici di traghetti di scambio con le aree extra Schengen, in particolare con i paesi affacciati sul bacino del Mediterraneo. Più in

generale, il 2011 dovrebbe essere dedicato all'impostazione del nuovo PRP, anche in funzione delle scelte urbanistiche in fase di definizione per quanto riguarda il territorio comunale, intimamente connesso all'infrastruttura portuale.

Porto della Spezia

Il PRP vigente prevede la realizzazione del piazzale e della banchina di ampliamento del Terminal del Golfo (79.000 mq di piazzale e 570 mt di banchina), la realizzazione di una banchina a giorno in corrispondenza dell'opera di scarico a mare della centrale Enel presso Marina di Fossamastra (11.000 mq circa con collegamento tra terminal del levante e banchina Ravano), nonché 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 operazioni ammonta a circa 57 milioni di euro, per un totale di 140.000 mq di nuove strutture portuali.

Sono state ultimate, nel corso del 2010, le fasi di realizzazione del nuovo porto turistico Mirabello e ciò consentirà, già nei primi mesi del 2011, il parziale trasferimento delle strutture nautiche di Marina di Fossamastra e Marina del Canaletto. Detto trasferimento risulta propedeutico alla realizzazione di due dei tre interventi di completamento del terzo bacino portuale come sopra descritti.

Inoltre, sono state avviate le procedure di reperimento dei fondi necessari alla realizzazione dei nuovi banchinamenti: attualmente sono stati assicurati contributi statali per circa 27 mln di euro.

Contestualmente, è stata pubblicata la gara per l'individuazione dell'istituto bancario che offrirà le migliori condizioni finanziarie per l'accensione di mutui finalizzati ad assicurare le coperture economiche mancanti, mentre il Piano Triennale delle Opere ha consentito anche l'introduzione di possibili partecipazioni private per il co-finanziamento dei nuovi progetti.

Sempre nel 2010 sono stati perfezionati i progetti definitivi inerenti la banchina a giorno di Marina di Fossamastra ed i nuovi piazzali di collegamento tra il terminal Ravano e il molo Fornelli. In data 29/12/2010 è stata pubblicata la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori di banchinamento del primo lotto funzionale della Marina del Canaletto, in adiacenza al terminal Fornelli e della foce dei canali Nuova e Vecchia Dorgia.

Dopo la crisi del 2009, il 2010 ha rappresentato per il porto della Spezia un anno di crescita eccezionale, con recupero integrale delle perdite patite l'anno precedente e superamento dei valori di movimentazione merci mai realizzati prima: in particolare, la movimentazione dei container ha visto incrementi superiori al 22% rispetto al 2009 e valori

di movimentazione che sfioreranno, con dicembre, il milione e 300 mila teus. Proprio per assecondare e, se possibile, incrementare il trend positivo registrato per tutto il 2010, l'Autorità Portuale ha intensificato i propri sforzi per poter assicurare quanto prima gli interventi previsti nel PRP e volti principalmente allo sviluppo del terzo bacino portuale, la cui realizzazione definitiva si prevede possa completarsi nell'arco dei prossimi 5 anni.

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

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

Per tali motivi tutti i progetti di potenziamento delle capacità operative dei porti liguri sono intrinsecamente legati a quelli sui corridoi plurimodali di penetrazione verso il nord (Corridoio 24 per Genova e Savona e Tibre per La Spezia), lungo i quali sono in corso di approntamento piattaforme logistiche con funzioni retroportuali. Alla riforma della legge n. 84/94 attualmente in discussione presso il Parlamento è richiesto da parte di tutte le comunità portuali la possibilità di estendere il sistema di governo dei porti anche a tali aree, permettendo così il loro sviluppo anche nella prospettiva del "porto-lungo".

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

5.3.3 Attese per il 2011

- Prosecuzione dei lavori secondo il cronoprogramma previsto per la piattaforma multipurpose di Vado Ligure e definizione delle modalità di erogazione del finanziamento pubblico.
- Prosecuzione dei lavori per il riempimento della Calata Bettolo e avvio di quelli tra i moli Ronco e Canepa.
- Completamento del progetto esecutivo dei lavori di banchinamento del secondo lotto della Marina del Canaletto e ultimazione della progettazione delle nuove strutture nautiche del molo Pagliari.

5.4 Sistema Pedemontano

5.4.1 Stato di avanzamento degli interventi

Pedemontana Piemontese

Questo intervento costituisce, nel contesto nazionale, il ramo occidentale della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese. La parte piemontese correrà dall'A4 Torino-Milano, in prossimità Santhià, per proseguire verso Biella e Gattinara e congiungersi con l'A26 a Ghemme. Il sistema infrastrutturale pedemontano Piemontese, permetterà 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.

A marzo 2009 è stato sottoscritto l'accordo di Programma tra Regione e Province di Biella, Novara e Vercelli per la redazione dello studio di fattibilità del tratto nord della Pedemontana Piemontese - tracciato complessivo A4 Santhià - Biella Gattinara - A26 Romagnano Ghemme. Si tratta del primo progetto in Piemonte, e tra i primi in Italia, a utilizzare la nuova possibilità prevista dalla legge di bandire le gare per la ricerca del promotore finanziario non sulla base di un progetto vero e proprio ma partendo solo dallo studio di fattibilità. Il 25/04/2009, in seguito alla realizzazione dello Studio di Fattibilità relativo alla tratta Pedemontana Piemontese A4 Santhià- Biella - Gattinara - A26 Romagnano-Ghemme, redatto ai sensi della Parte II°, Titolo III°, Capo III° del D.Lgs. 163/2006 è stata indetta la gara per la ricerca del promotore finanziario. Il 17/12/2009, a conclusione dell'espletamento delle fasi di gara, è stata individuata la Società SATAP Spa, quale mandante dell'ATI (SATAP, IMPREGILO ATIVA, MATTIODA, ITINERA, GEMMO, SINA, COGEFA E TUBOSIDER) che si è aggiudicata provvisoriamente la gara. Il 22/01/2010 è stato presentato alle Province di Biella, Vercelli e Novara il progetto preliminare dell'aggiudicatario provvisorio ed analoga presentazione è stata effettuata il 02/02/2010 ai Comuni attraversati dal tracciato. Il 05/02/2010 è stato trasmesso, per presa visione, il materiale di progetto preliminare presentato, sia alle Province citate, sia ai Comuni attraversati dal tracciato, parallelamente all'avvio relativo alla procedura formale di Legge Obiettivo. L'11 marzo 2010 il Consiglio di Amministrazione di Cap Spa (Concessioni autostradali piemontesi), la società mista Anas-Regione Piemonte, ha dato il via libera al

progetto preliminare della Pedemontana piemontese presentato dalla Satap Spa (Autostrade Torino-Milano e Torino-Piacenza) a dicembre 2009, con l'offerta relativa al bando di project financing. Il progetto inviato al Ministero dei Trasporti per l'attivazione della procedura di legge obiettivo prevede la valutazione di impatto ambientale e il nulla osta dei ministeri dell'Ambiente, delle Attività produttive e dei Beni culturali. La nuova infrastruttura avrà un costo di quasi 600 milioni di euro di cui il 65% cofinanziato dal partner privato e il restante 35% contribuito in parti uguali da Regione e CIPE. La Regione Piemonte, contestualmente, predisporrà un atto in cui recepisce le osservazioni di dettaglio degli enti locali, che presenterà poi in sede di Conferenza dei servizi. La CAP Spa, in data 31.03.2010, ha inviato al CIPE il Progetto Preliminare per l'avvio del procedimento di approvazione, a seguire potrà partire la progettazione definitiva che dovrà ritornare al CIPE per l'approvazione finale che darà accesso al finanziamento pubblico di circa 200 milioni di euro. Se verranno rispettati i tempi per la progettazione definitiva l'avvio dei lavori può essere previsto per la fine del 2012- inizio 2013. A ottobre 2010, Il governatore del Piemonte, Roberto Cota, in sede di Conferenza unificata ha richiesto che la Pedemontana Piemontese venga inserita nel programma delle infrastrutture strategiche del Governo. Precedentemente l'Intesa Generale Quadro, sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte definiva la Pedemontana Piemontese un'opera di "preminente interesse strategico", sia di carattere nazionale che regionale. A novembre 2010 durante un incontro a Roma fra le Regioni e il ministero delle Infrastrutture, l'assessore alle Infrastrutture della Regione Piemonte, Barbara Bonino, ha ottenuto l'inserimento della Pedemontana nel quadro programmatico prioritario 2010-2013 delle opere strategiche.

L'ultimo tracciato, individuato in via definitiva per la gara, ha previsto l'accorpamento in un'unica arteria delle due tratte della Pedemontana, cioè i 21 chilometri fra la Torino-Milano e Vigliano Biellese e il collegamento fra Biella e l'A26. L'opera è stata affidata alla Satap Spa, individuata anche come promotore finanziario. La concessione sarà, però, firmata solo a valle dell'approvazione del preliminare da parte del CIPE (momento in cui sarà anche disposta la quota di finanziamento pubblico). Il progetto del tracciato da Santhià a Ghemme elaborato dalla Satap si pone l'obiettivo di essere efficiente e di permettere, rispetto allo studio di fattibilità regionale, un risparmio in termini di tempi, di impatto ambientale e di costi (se la base d'asta era all'inizio di 781 milioni, di cui 627 in opere, oggi si prevede un investimento di 565 milioni di cui 448 per i lavori). L'infrastruttura potrà essere progettata e costruita in 5.5 anni contro i 7.5 del bando iniziale. Come da prassi sulla Pedemontana il progetto preliminare è stato condiviso con gli enti locali.

L'arteria autostradale, si svilupperà su un tracciato di 40 Km di cui 38 Km in rilevato e 2 Km su opere d'arte (viadotto Navilotto 82 m; viadotto sul torrente Elvo 959 m; viadotto sul torrente Cervo 179 m, viadotto esistente torr. Strona 119 m, viadotto esistente torr. Ostola 328,40 m e viadotto sul fiume Sesia di 839 m) dalla A4 Torino-Milano, in prossimità di Santhià, per proseguire verso Biella e Gattinara e per congiungersi con l'A26 a Ghemme. Il cantiere sarà suddiviso in tre lotti funzionali: A4-Biella, Biella-Masserano e Masserano-Ghemme. L'autostrada avrà 4 svincoli a Verrone, Biella, Masserano e Gattinara e due nodi di interconnessione con le autostrade A4 e A26. Lo sviluppo complessivo dei svincoli è pari a circa 2 Km. Fa parte della gestione autostradale il tratto di circa 6 Km della S.R. 142 compreso tra lo svincolo di Biella e il centro abitato. Saranno presenti quattro aree di servizio, due per ogni senso di marcia: 2 tra il nodo di Santhià e lo svincolo di Verrone e 2 tra lo svincolo di Gattinara ed il nodo di Ghemme (Area di servizio Vigellio est e ovest al Km 8+300 e Area di servizio Marchiazza sud e nord al Km 33+550). È in programmazione l'eliminazione di una galleria nel tratto tra l'A4 e Verrone e la realizzazione di un sottopasso, al posto del viadotto, all'incrocio con la ferrovia Santhià -Arona, tra Masserano e Gattinara. È prevista, inoltre, la riqualificazione del tratto tra Biella e il nuovo svincolo autostradale e il ripristino del collegamento tra Biella e Cossato, per mezzo di un transito parallelo e gratuito alla Pedemontana.

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.

Dopo l'inaugurazione del 6 febbraio 2010 a Cassano Magnago, sono iniziati i lavori per la realizzazione dei 15 km di Tratta A e parallelamente della Tangenziale di Varese. Partiranno inoltre a breve i cantieri per la Tangenziale di Como. Sulla Tratta A, dalla A8 a Cassano Magnago alla A9 a Lomazzo, procedono le operazioni di bonifica da ordigni bellici, verifica archeologica e disboscamento, preliminari alla vera e propria opera stradale. Il cantiere di Cassano Magnago sta già lavorando alla costruzione del viadotto

che scavalcherà la A8, mentre a est della stessa autostrada si scava per la realizzazione della trincea. Nel cantiere di Turate si sta procedendo con la costruzione del campo base. Un secondo campo base si sta costruendo a Lozza, per la realizzazione della Tangenziale di Varese. Il 25 giugno 2010 è stata pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara, in regime di appalto integrato, della tratta che va dall'Autostrada A9 (Lomazzo) all'Autostrada A4 (Osio di Sotto) per un valore complessivo di 2,3 miliardi. La scadenza del bando di gara è fissata per il 14 gennaio 2011 e l'aggiudicazione è prevista per fine febbraio dello stesso anno. Da quel momento scatterà il progetto esecutivo in modo da avviare i lavori per l'estate 2011 al fine di completarli entro la fine del 2014. Invece, la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Como è previsto nel luglio 2012, mentre la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 è prevista nel luglio 2013.

5.4.2 Criticità

Per la Pedemontana Piemontese sono state richieste numerose e sostanziali modifiche sia dalla Regione Piemonte sia dal Ministero dell'Ambiente che varieranno il tracciato e conseguentemente i costi.

Per la Pedemontana Lombarda il piano economico e finanziario prevede il reperimento sui mercati finanziari di 3,2 miliardi di euro e non comprende i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese, che richiedono un finanziamento statale di 415 milioni di euro.

5.4.3 Attese per il 2011

- Approvazione definitiva del progetto preliminare e del finanziamento pubblico della Pedemontana Piemontese.
- Avvio dei cantieri della tratta centrale di Pedemontana Lombarda dall'Autostrada A9 (Lomazzo) all'Autostrada A4 (Osio di Sotto).

5.5 Nodo metropolitano di Milano

5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto.

Il 9 dicembre 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza hanno sottoscritto l'accordo di programma che sancisce l'avvio dell'opera: i cantieri apriranno nel febbraio 2011 (con più di un anno circa di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e si concluderanno entro la fine del 2014. L'accordo di programma prevede inoltre l'avvio dello studio per prolungare ulteriormente la linea fino al Rondò dei Pini di Monza, dove sta sorgendo il nuovo polo polifunzionale. Rimane ancora da definire il progetto relativo alla realizzazione del parcheggio di interscambio a Bettola, 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.

Dopo che la Corte dei Conti nel settembre 2008 ha ricusato la registrazione della delibera del CIPE di approvazione del preliminare in quanto "non conforme alla legge" a causa del costo troppo elevato, il Comune di Milano nel luglio 2009 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la revisione del progetto, approvato dal CIPE nella seduta del 13 maggio 2010. L'opera ha un costo di circa 477 milioni, di cui disponibili solo 6 per la redazione del progetto definitivo.

Prolungamento della M3 da San Donato Milanese a Paullo

Il tracciato definitivo risulta lungo 14,8 km, con 6 stazioni: San Donato Milanese Centro, Peschiera Borromeo Centro, Pantigliate-Mediglia, Caleppio-Cerca, Paullo Centro e Paullo Est. Il 60% del percorso è in sotterraneo, il 5% in trincea, il 24% 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.

Dopo che la Corte dei Conti nell'agosto 2008 ha ricusato la registrazione della delibera del CIPE di approvazione del preliminare in quanto "non conforme alla legge" a causa del costo troppo elevato, il Comune di Milano nel luglio 2009 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la revisione del progetto, approvato dal CIPE nella seduta del 13 maggio 2010. L'opera ha un costo di circa 750 milioni di euro, di cui disponibili solo 9 per la redazione del progetto definitivo.

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 22 fermate.

Il costo complessivo della linea è di circa 1,4 miliardi di euro di cui 400 milioni dovranno essere stanziati dal Comune di Milano. Nei primi mesi del 2011 il Comune di Milano individuerà il vincitore del bando di gara che individua il partner privato con cui costituire la società che realizzerà e gestirà l'opera. Il bando prevede che, se i lavori partiranno entro la fine del 2011, essi si potranno concludere entro la fine del 2017. Per l'Expo 2015 si prevede di realizzare solo il tratto Linate-Forlanini/FS: quest'ultima stazione, però, è ancora da finanziare (il costo è di circa 15 milioni) e deve essere ancora svolta la gara per la progettazione e realizzazione.

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 a metà 2012. Per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro i lavori sono partiti nel dicembre 2010 per concludersi entro la fine del 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 decongestionare la linea che

nei periodi di massimo afflusso presenta situazioni di criticità soprattutto nella tratta tra Duomo e Pagano. La M6 dovrebbe comprendere pertanto il ramo della M1 da Bisceglie a Cadorna a cui si aggiungerà una nuova tratta lungo il percorso Cadorna-Missori-Ludovica-Ripamonti.

La realizzazione dell'opera, che inizialmente faceva parte degli interventi essenziali per l'Expo 2015, è stata stralciata e i finanziamenti previsti dirottati sulla M4. Il costo ammonta a circa 870 milioni di euro, totalmente da reperire.

b) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

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

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel settembre 2010 è stata aggiudicata la gara di appalto integrato della tratta Castano Primo-Turbigo e nel dicembre è stata avviata la progettazione esecutiva: i lavori dovrebbero iniziare per la metà del 2011 e concludersi per la metà del 2013 (con un anno di ritardo rispetto alle previsioni iniziali). Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono ancora essere reperiti circa 87 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). E' previsto

anche il raccordo, a binario unico e ad uso merci, con la stazione FS di Busto Arsizio. Il tunnel ferroviario è stato aperto al traffico il 30 gennaio 2010.

- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ha 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, con l'obiettivo di riattivare il trasporto passeggeri e di potenziare quello merci. Il 23 gennaio 2010 sono state inaugurate alcune attività propedeutiche all'apertura dei cantieri; nel dicembre 2010 è stato approvato il progetto esecutivo dell'opera, finalizzato alla consegna dei lavori che avverrà nei primi mesi del 2011. Si prevede che i cantieri si potranno concludere per la fine del 2012.

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il 13 maggio 2010 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del lotto che riguarda il quadruplicamento Rho-Parabiago e il raccordo Y a Busto Arsizio, stanziando il contributo di 382 milioni di euro necessari alla sua realizzazione. Tuttavia, per poter procedere con l'appalto integrato (progettazione esecutiva e realizzazione) dell'opera, si è ancora in attesa della registrazione della delibera del CIPE da parte della Corte dei Conti. I cantieri dovrebbero aprire entro il 2011, mentre per il 2014 si prevede la conclusione della prima fase di lavori (terzo e quarto binario tra Rho e Gallarate più raccordo Y a Busto Arsizio). Rimane ancora da approvare il progetto definitivo del lotto che riguarda il triplicamento della tratta tra Parabiago e Gallarate e il relativo stanziamento dei circa 220 milioni di euro necessari alla sua realizzazione.

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.

L'intervento è inserito nel Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture nella tabella relativa alle "Opere in corso", quindi finanziate, per 83 milioni di euro e nella tabella D delle "Opere programmatiche" per la parte di realizzazione (913 milioni di euro, da reperire) e risulta programmato nell'arco temporale 2016-2022. E' in corso il progetto definitivo, che dovrebbe concludersi nel marzo 2011, con un anno di ritardo rispetto alle previsioni iniziali.

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. Il progetto prevede inoltre la riqualificazione della tratta urbana milanese tra le stazioni di Porta Romana e di San Cristoforo, con la nuova stazione di Porta Romana e le fermate di Romolo e Tibaldi. L'intervento è suddiviso in diversi sottoprogetti, ognuno con un diverso cronoprogramma. I lavori sulla tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo, iniziati nel 2007, si sono conclusi nel dicembre 2009. Mancano invece 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. I cantieri per la riqualificazione della tratta urbana milanese dovrebbero aprire nel 2012 per concludersi nel 2013, con un anno di ritardo rispetto alle previsioni iniziali.

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, 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.

Dopo l'inaugurazione del 6 febbraio 2010 a Cassano Magnago, sono iniziati i lavori per la realizzazione dei 15 km di Tratta A e parallelamente della Tangenziale di Varese. Partiranno inoltre a breve i cantieri per la Tangenziale di Como. Sulla Tratta A, dalla A8 a Cassano Magnago alla A9 a Lomazzo, procedono le operazioni di bonifica da ordigni bellici, verifica archeologica e disboscamento, preliminari alla vera e propria opera stradale. Il cantiere di Cassano Magnago sta già lavorando alla costruzione del viadotto che scavalcherà la A8, mentre a est della stessa autostrada si scava per la realizzazione della trincea. Nel cantiere di Turate si sta procedendo con la costruzione del campo base. Un secondo campo base si sta costruendo a Lozza, per la realizzazione della Tangenziale di Varese. Il 25 giugno 2010 è stata pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara, in regime di appalto integrato, della tratta che va dall'Autostrada A9 (Lomazzo) all'Autostrada A4 (Osio di Sotto) per un valore complessivo di 2,3 miliardi. La scadenza del bando di gara è fissata per il 14 gennaio 2011 e l'aggiudicazione è prevista per fine febbraio dello stesso anno. Da quel momento scatterà il progetto esecutivo in modo da avviare i lavori per l'estate 2011 al fine di completarli entro la fine del 2014. Invece, la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Como è previsto nel luglio 2012, mentre la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 è prevista nel luglio 2013.

Tangenziale Est Esterna di Milano

La Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate) e la A1 (all'altezza di Melegnano), intercettando lungo il suo percorso la SP 11 Padana Superiore, la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana e la SP 415 Paultese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi.

Il 24 marzo 2009 è stata firmata da Tangenziale Esterna SpA e CAL SpA (Concessioni Autostradali Lombarde) la convenzione di concessione, che ha permesso l'avvio della

progettazione definitiva dell'opera. Lo schema di convenzione è stato approvato con prescrizioni dal CIPE nella seduta del 6 novembre 2009 e, dopo la registrazione alla Corte dei Conti avvenuta il 29 luglio 2010, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 6 settembre 2010. Il 22 novembre 2010 la Corte dei Conti ha ratificato il Decreto Interministeriale relativo all'approvazione della Convenzione sopra citata. Il Progetto Definitivo è stato approvato dal CdA della Concessionaria in "linea tecnica" e successivamente consegnato a CAL SpA il 21 dicembre 2010. Il cronoprogramma prevede: Conferenza dei Servizi e approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE entro la primavera del 2011; inizio lavori nell'autunno 2011; conclusione arco "TEEM" nell'aprile 2013 e conclusione lavori dell'intera opera nel marzo 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per il potenziamento della Strada Provinciale 46 Rho - Monza punta a trasformare in autostrada urbana a due corsie per senso di marcia questa fondamentale arteria stradale: un'opera che collega da est ad ovest il Nord Milano con la chiusura dell'anello delle tangenziali ed il superamento delle attuali criticità viabilistiche esistenti. In conformità a quanto concordato dagli enti coinvolti, con il coordinamento della Provincia di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un tracciato di 9,2 chilometri dalla Tangenziale Nord (A52) all'altezza di Paderno Dugnano, all'autostrada A8 Milano-Laghi all'altezza dello svincolo di Rho-Fiera. Per realizzare la tratta da Paderno Dugnano a Baranzate Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà complessivamente 204 milioni di euro, mentre per la realizzazione della tratta da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Pero 69 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia. Il progetto preliminare è stato approvato dall'ANAS nel gennaio 2009.

Nella primavera 2010 si è conclusa la Conferenza di Servizi preliminare per concertare con gli Enti e le Amministrazioni interessate le condizioni e prescrizioni di competenza. Contestualmente - secondo quanto concordato nel Tavolo Tecnico tra Provincia di Milano, Comune di Paderno Dugnano e Milano Serravalle - Milano Tangenziali - si è predisposto lo studio preliminare per verificare la fattibilità tecnico-economica dell'interramento in galleria artificiale nella tratta in affiancamento alla Strada Provinciale "Milano-Meda" in corrispondenza dell'abitato di Paderno Dugnano. Le risultanze di tale studio hanno evidenziato come le diverse soluzioni in galleria analizzate presentassero evidenti incrementi di costi e di tempi senza, per contro, sensibili benefici ambientali. Ai primi di agosto del 2010 Autostrade per l'Italia ha depositato il progetto definito del tratto

di propria competenza per la relativa procedura approvativa, che è attualmente in corso. Per quanto riguarda i lotti che saranno gestiti dalla Milano Serravalle, il Provveditorato alle Opere Pubbliche ha pubblicato a fine novembre 2010 il bando di gara - con appalto concorso previa presentazione del progetto esecutivo in sede di offerta - per l'affidamento dei lavori di riqualifica della SP Rho-Monza dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso). Le relative offerte dovranno essere presentate per i primi di gennaio 2011, mentre la durata dell'appalto è di 862 giorni: la procedura concorsuale prescelta premia in modo sostanziale soluzioni che privilegino una contrazione dei tempi di realizzazione, così da garantire l'apertura funzionale nel 2015, in tempo utile per l'Expo.

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 asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora. Il Progetto si divide in 3 tratte: tratta A da Magenta (collegamento con tratto già aperto al traffico) ad Albairate; tratta B da Albairate a Milano (collegamento con la Tangenziale Ovest); tratta C da Albairate a Ozzero (collegamento con il nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

Il 26 maggio 2009 si è tenuta la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo, che ha indicato in 419 milioni di euro il costo dell'opera, a fronte di finanziamenti disponibili pari a 281 milioni. Si attende ancora il pronunciamento del CIPE sul progetto, intanto ANAS sta ipotizzando la possibilità di individuare degli stralci funzionali per l'avvio dell'opera. 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**, in corso di appalto da parte della Provincia di Pavia. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

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

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

Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella

realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali: i lavori sulla tratta Peschiera Borromeo-Paullo, avviati nel dicembre 2008, si concluderanno per la fine del 2011, mentre quelli sulla tratta Crema-Dovera, partiti nel marzo 2009, termineranno nel 2012. Per quanto riguarda i lotti Paullo-Spino d'Adda, Dovera-Spino d'Adda e il nuovo ponte sul fiume Adda, l'inizio dei lavori è sospeso per la mancanza dei finanziamenti necessari, pari a 156 milioni di euro complessivi. I potenziamenti della **Rivoltana** e della **Cassanese** si inseriscono tra le opere connesse alla realizzazione della Brebemi. Gli interventi sulla Cassanese riguardano: 1) il potenziamento 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, iniziati nel febbraio 2008, si concluderanno per la fine del 2011, con due anni di ritardo rispetto alle previsioni iniziali; 2) il raddoppio della tratta da Segrate a Pioltello, per il quale il 25 febbraio 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Gruppo Immobiliare IBP hanno sottoscritto un accordo di programma che prevede da un lato lo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana a Segrate e di altre aree in prossimità della Rivoltana e dell'aeroporto di Linate, dall'altro la realizzazione del secondo lotto della Cassanese, nonché il potenziamento della Rivoltana. Il progetto attende il riavvio dell'istruttoria per la sola parte procedurale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, propedeutica all'approvazione da parte del CIPE, mentre per la parte finanziaria è legato al progetto di sviluppo immobiliare dell'area, attualmente fermo; 3) il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo, intervento a carico del concessionario della nuova autostrada Brescia-Milano (Brebemi). Gli interventi sulla Rivoltana, oltre a quelli indicati sopra, prevedono a carico del concessionario della nuova autostrada Brebemi il raddoppio della carreggiata da due a quattro corsie da Pioltello a Truccazzano.

Riqualficazione SP 5 tratta Monza-Cinisello Balsamo

Il progetto prevede la riqualficazione della SP 5 - una delle strade più trafficate d'Italia - attraverso l'interramento in trincea e l'eliminazione di numerosi incroci semaforizzati lungo un tratto di circa 4 km. 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. I lavori per la realizzazione del tunnel sono iniziati nel 2009. Nel novembre 2010 si è resa necessaria una variante tecnica al progetto, a causa delle oltre 3.000 interferenze e sottoservizi in parte non previsti e all'adeguamento alle nuove normative sulla sicurezza, che comporterà la traslazione nell'ultimazione dell'opera dal settembre 2011 al novembre 2013. Nel

frattempo si prevede che entro gennaio 2011 vengano aperte al transito la passerella pedonale di Cinisello Balsamo e il sottovia Caldara sempre a Cinisello Balsamo mentre, a marzo 2011 lo svincolo di Cinisello tra l'A4 e la SS36.

5.5.2 Criticità

Dal punto di vista procedurale si segnala lo stallo, dovuto anche a problemi di disponibilità delle necessarie risorse economiche, dei progetti relativi al potenziamento ferroviario Seregno-Bergamo, al collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e al secondo lotto della SP Cassanese.

Sul fronte economico e finanziario, oltre ai progetti sopra indicati, le maggiori criticità si rilevano per: la realizzazione dei prolungamenti della M2 a Vimercate e della M3 a Paullo nonchè per parte della M4; alcuni interventi di potenziamento ferroviario quali la Seregno-Bergamo, parte della ferrovia Rho-Gallarate, la Variante di Galliate, il completamento del raddoppio della Milano-Mortara; il completamento della strada Paullese.

Queste problematiche hanno fatto riemergere la preoccupante contrarietà alla realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano da parte di alcuni dei Comuni interessati, in quanto l'accordo di programma regionale dell'opera prevede, appunto, anche la realizzazione dei prolungamenti della M2 a Vimercate e della M3 a Paullo. Problemi di consenso sono presenti rispetto alla realizzazione del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, su cui si evidenzia la contrarietà di diversi Comuni coinvolti, e per il completamento della Strada Provinciale 'Rho-Monza' (che presenta anche rallentamenti nell'iter procedurale), per la quale si sono costituiti dei comitati di cittadini che chiedono l'interramento della tratta in affiancamento alla Strada Provinciale 'Milano-Meda'.

Un discorso a parte meritano Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano, realizzate in project financing: per Pedemontana Lombarda il piano economico e finanziario prevede il reperimento sul mercato finanziario di 3,2 miliardi di euro e non comprende i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese, che richiedono un finanziamento statale di 415 milioni di euro; per Tangenziale Est Esterna la cifra da reperire è di circa 1 miliardo di euro.

In sede di lavori avviati, invece, si segnalano ritardi per difficoltà tecniche in fase di cantiere sulla SP5 tra Monza e Cinisello Balsamo e sul primo lotto della SP Cassanese

connesso al centro intermodale di Segrate mentre, sul fronte dei lavori appaltati, si rilevano ritardi per la tratta Turbigo-Castano della linea ferroviaria Novara-Malpensa.

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

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

5.5.3 Attese per il 2011

- Avvio dei cantieri della M4 e approvazione dei progetti definitivi e della copertura finanziaria dei prolungamenti delle linee M2 a Vimercate e M3 a Paullo.
- Apertura dei cantieri sulla tratta ferroviaria Castano-Turbigo e reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della linea ferroviaria Novara-Malpensa.
- Avvio dei lavori per il potenziamento della ferrovia Rho-Gallarate, comprensiva del collegamento tra Fiera Rho-Pero/Expo e Malpensa.
- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse necessarie per il potenziamento della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo, di accessibilità al tunnel del Gottardo.
- Reperimento delle risorse economiche per completare la progettazione dei lotti mancanti della ferrovia Milano-Mortara e per avviarne i cantieri.
- Individuazione della soluzione progettuale per la connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona del nodo ferroviario milanese.
- Approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano e avvio dei lavori dell'opera.
- Approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e reperimento delle risorse mancanti per la sua realizzazione.
- Realizzazione del progetto definitivo del potenziamento della SP 46 Rho-Monza e risoluzione delle criticità di consenso.
- Avvio dei cantieri della tratta centrale di Pedemontana Lombarda dall'Autostrada A9 (Lomazzo) all'Autostrada A4 (Osio di Sotto).

- Accelerazione dei cantieri relativi alla riqualificazione della SP 5 tra Monza e Cinisello Balsamo.
- Completamento dei lavori relativi al primo lotto della strada Cassanese e approvazione del progetto definitivo del secondo lotto con contestuale reperimento delle risorse necessarie.
- Completamento dei lavori sui lotti già avviati per il potenziamento della strada Paullese e reperimento delle risorse necessarie ad avviare i lotti mancanti.

5.6 Nodo metropolitano di Torino

5.6.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Linea 1

Prossimo al completamento il tratto Porta Nuova- Lingotto della Linea 1 di metropolitana torinese; concluso lo scavo del tunnel sono state smantellate e rimosse le attrezzature e la stessa talpa per lasciare posto ai lavori per attrezzare la via di corsa dei treni e per l'allestimento delle stazioni. Nel corso del 2010 la realizzazione della Linea ha subito diversi ritardi causati, principalmente, da motivi finanziari e da problematiche di cantiere, soprattutto nel tratto Porta Nuova-Lingotto: si sono verificate, ad esempio, lesioni ad alcuni stabili e difficoltà legate alla profondità delle falde con il conseguente allagamento di stazioni appena costruite. L'entrata in funzione della nuova tratta è prevista per i primi mesi del 2011 in concomitanza con l'inizio delle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità di Italia (era il 19 dicembre 2000 quando l'ex sindaco di Torino, Castellani, diede il primo colpo di piccone).

Per quanto riguarda i due prolungamenti è stato firmato a febbraio 2010 fra la Regione e gli enti locali un atto integrativo che aggiorna la ripartizione delle risorse per il tracciato da Collegno a Cascine Vica. Si tratta di 3.4 Km con n. 4 sezioni intermedie: Certosa, Collegno, Leumann e Cascine Vica e per cui sarà necessario investire circa 304 milioni di euro che verranno così distribuiti: il 40% pari a 121,7 milioni a carico della Regione, Provincia e comuni di Collegno, Rivoli e Torino; il restante 60% arriverà dal previsto finanziamento statale. Attualmente il progetto deve essere inviato al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per il proseguimento dell'istruttoria. Per il tratto Sud, Lingotto-Bengasi, approvato il Progetto Definitivo e garantita la copertura finanziaria, nei primi mesi del 2011 è prevista l'assegnazione e l'inizio dei lavori, conseguente all'espletamento del bando, che dovrebbero durare circa 4 anni e vedere la messa in esercizio della tratta a metà 2015. Il finanziamento sarà di 111,13 milioni di euro da parte dello Stato (106,13 da Legge Obiettivo), 30 milioni di euro da parte della Regione Piemonte e 48,42 milioni da parte del Comune di Torino e GTT (oggi INFRA.TO). Si aggiungono altri 5 milioni da parte della Regione destinati a coprire l'equivalente minor finanziamento dell'opera da parte dello Stato.

Linea 2

Approvato il progetto preliminare dalla Giunta comunale, il 29 settembre 2009, della prima tratta del primo lotto. Il Comune di Torino, all'inizio del 2010, ha bandito un concorso di idee a procedura aperta, intitolato "La Metamorfosi" avente per oggetto la riqualificazione delle aree del quadrante nord e nord est del territorio comunale interessate dalla realizzazione della Linea 2 della metropolitana e dalla variante 200 al PRGC di Torino. L'obiettivo della gara indetta dal Comune e dall'Urban Center, il cui bando è scaduto il 31 marzo 2010, era finalizzato a raccogliere le migliori idee da adottare per trasformare il complessivo milione di metri quadrati su cui si dipanano la Linea 2, lo Scalo Vanchiglia e la Stazione Rebaudengo. La variante 200 è un importante progetto di trasformazione urbana del quartiere nord di Torino che interessa le aree: Barriera di Milano, Rebaudengo, Falchera, Regio Parco, Barca e Bertolla. Il perno della variante, il nuovo asse infrastrutturale, attraverserà un'area costruita a cavallo tra l'800 e il '900, posta tra il centro storico e la periferia, e consentirà di unire il Passante ferroviario e la nuova Linea ferroviaria veloce per l'aeroporto internazionale di Caselle col cuore della città. La Linea verrà realizzata utilizzando una ex trincea ferroviaria la cui copertura darà vita a un parco Lineare all'interno dei compatti tessuti urbani dell'area nord. Intorno all'asta infrastrutturale e agli insediamenti ex novo verranno inoltre costruite delle nuove aree verdi (i parchi Vanchiglia e Sempione), che consentiranno di mettere in relazione il costruito dell'area nord con i parchi esistenti lungo i fiumi. Il percorso dovrebbe partire da Rebaudengo e si dovrebbe concludere a sud verso Orbassano passando per il centro. Molto importante il ruolo della nuova Linea: renderà competitivo il trasporto pubblico attuando una riduzione dell'inquinamento, favorirà il sistema di mobilità delle persone, e produrrà un sicuro interesse da parte di investitori immobiliari per il territorio interessato alla trasformazione. Attivare una interconnessione con la parte nord della città è un'opportunità per realizzare interventi migliorativi in un'area cittadina che ospita una discarica, aree industriali in dismissione, la Spina 4 ancora con forti carenze di servizi e il Parco della Stura. In sostanza è l'occasione per valorizzare dal punto di vista urbanistico e immobiliare questa porzione di città e soprattutto per ricavare le risorse con cui cofinanziare, per la parte di competenza dell'ente locale, la realizzazione dell'infrastruttura. I benefici che deriveranno dalla realizzazione del progetto urbano e infrastrutturale consisteranno nella realizzazione di nuovi tessuti urbani con sistemi di interscambio con il passante ferroviario, la viabilità generale e nuovi parcheggi, nello sviluppo delle destinazioni funzionali in un'ottica di mixité, nella realizzazione di nuovi servizi pubblici integrati, nella riqualificazione degli spazi pubblici (anche grazie all'utilizzo di

fondi europei), nel miglioramento delle condizioni di contesto, con attrazione e potenziamento di attività e funzioni di alto rango. Il progetto dovrà essere capace di porsi alla Città come trasformazione e rivoluzione attraverso la riqualificazione urbanistica ed infrastrutturale, ma anche capace di attuare una vera e propria ricostruzione sociale. Asse portante degli interventi sarà la costruzione del primo tratto della Linea 2 della Metropolitana di 7,2 km, con 12 stazioni per la cui realizzazione si prevedono tre/cinque anni ed un investimento totale di 650 milioni di euro. La Linea 2 della metropolitana sarà complessivamente lunga 14,8 km e conterà 24 stazioni e la sua realizzazione sarà finanziata in parte con la valorizzazione delle aree connesse al tracciato. Il sito interessato dal progetto di riqualificazione comprende, infatti, la costruzione di 6.000 nuove unità abitative e 395.000 mq di uffici e aree commerciali, oltre a strutture legate ai servizi sanitari ed educativi. E' prevista anche la creazione di un nuovo parco cittadino di 300.000 mq. L'intero progetto dovrebbe portare nella zona 16.000 nuovi residenti e dovrebbe favorire la creazione di circa 14.000 posti di lavoro.

b) Ferrovie

Passante ferroviario

E' stato completato il nuovo collegamento tra Porta Susa e Stura del Passante ferroviario urbano di Torino. La nuova galleria, a doppio binario, congiunge la stazione sotterranea di Torino Porta Susa con la parte Nord della città ed è un'ulteriore fase del quadruplicamento, quasi tutto sotterraneo, della Linea esistente. L'intervento consente la definitiva dismissione dei binari di superficie, al di sotto dei quali sarà realizzata la seconda galleria che consentirà il potenziamento del Passante. Il completamento di queste opere garantirà benefici sia al servizio metropolitano e regionale sia a quello a lunga distanza e agevolerà l'ingresso della Linea AV/AC Torino - Milano nel nodo di Torino. Con la dismissione dei binari di superficie della Linea esistente tra Porta Susa e Corso Grosseto, sarà possibile avviare i cantieri per la realizzazione della seconda galleria, che ospiterà altri due binari. I lavori dovrebbero concludersi nei primi mesi del 2012. Successivamente, sugli spazi liberati dai binari di superficie verranno realizzate, al di sopra delle strutture di copertura delle nuove gallerie, le opere della trasformazione urbanistica del viale della Spina, proseguendo quelle già realizzate fino a Corso Vittorio Emanuele II. Tra Torino Porta Susa e Torino Stura, saranno realizzate la fermata di Dora (in sotterranea) e la nuova stazione di Rebaudengo (anch'essa in sotterranea), terminal di interconnessione con la Linea GTT (Gruppo Torinese Trasporti) per Caselle, Lanzo e Ceres. Inoltre, a Torino Stura, dove è presente l'interconnessione per il collegamento con la Linea AV/AC Torino -

Milano, è in corso la realizzazione di una nuova stazione. Sono inoltre in via di completamento i lavori sulla futura stazione principale di Torino di Porta Susa che si svilupperà su 5 livelli, di cui 3 interrati.

Ad aprile 2011 sarà fruibile ai viaggiatori una prima parte del fabbricato: un accesso alla stazione da corso Bolzano e il primo dei quattro attraversamenti urbani; il livello "-1" con i servizi alla clientela e il livello "-3", quello di accesso diretto alla Metropolitana. A dicembre 2011 sarà ultimato il fabbricato viaggiatori e saranno accessibili tutti gli spazi ad eccezione dei binari 1 e 2. Questi ultimi saranno utilizzabili solo dopo il completamento della galleria Est e del quadruplicamento fra le stazioni di Torino Porta Susa e Torino Stura con l'attraversamento sotterraneo del fiume Dora Riparia. I binari 1 e 2 si aggiungeranno agli altri quattro attualmente in uso nella nuova stazione sotterranea. L'opera, che ha richiesto un investimento di 58 milioni di euro, punta sull'innovazione: oltre alle celle fotovoltaiche inserite nelle lastre di vetro della copertura, la climatizzazione interna sarà garantita da un impianto che utilizzando l'acqua ad altissima pressione creerà un microclima interno.

Sistema ferroviario metropolitano

L'ultimazione dei lavori sul passante permetterà inoltre l'attivazione delle fasi di realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). 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 e 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:

- FM 1 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.

Ferrovia Torino-Ceres

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. E' il primo passo per il riordino del nodo ferroviario di Torino e con il via libera della giunta regionale al protocollo d'intesa per la riqualificazione della Torino-Ceres, prende forma il sistema ferroviario metropolitano almeno per quanto riguarda il ciriacese e in particolare i Comuni di Caselle, Borgaro, Ciriè, Mathi, Nole, San Maurizio, Venaria e Villanova Canavese. L'accordo messo a punto dall'assessorato regionale ai Trasporti prevede la realizzazione di una galleria di circa 2 chilometri lungo corso Grosseto dal largo omonimo - qui sarà realizzato il sottopasso viario di collegamento con la stazione Madonna di Campagna della Torino-Ceres - fino a Rebaudengo dove ci sarà l'interconnessione con il passante ferroviario di Torino. Il progetto costerà circa 180 milioni, e i cantieri potrebbero partire all'inizio del 2011. Gli interventi permetteranno di attuare il sistema ferroviario metropolitano con l'immissione del treno della Linea Torino-Ceres sul passante di Torino con passaggi ogni 15 minuti garantiti dal servizio cumulato e ogni 30 minuti sulla Linea Pinerolo-Germagnano (FM2) e Orbassano-Ciriè (FM5). E' previsto anche un servizio di collegamento con treni regionali tra i principali capoluoghi di provincia e l'aeroporto di Caselle. In attesa del tunnel di corso Grosseto, resteranno in funzione gli attuali binari della Torino-Ceres fino a stazione Dora. La Regione si impegna a integrarli con una nuova Linea di tram rapido fra Stazione Dora e Porta Susa: dovrà essere attrezzata non appena sarà pronta la copertura del Passante Ferroviario. Affiderà inoltre all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e a GTT lo studio di

fattibilità della Linea tranviaria di collegamento tra il centro di Torino e la zona Nord-Ovest, e si impegnerà a finanziarne, d'intesa con il Comune di Torino, la realizzazione, oltre al collegamento pedonale superficiale protetto e coperto tra l'attuale stazione Dora-GTT e la nuova fermata Dora-RFI. Gli interventi permetteranno di riordinare il servizio di trasporto pubblico verso la Reggia di Venaria, con un sistema di interscambio con la Linea 1 della metropolitana alla stazione Massaua, per migliorarne l'accessibilità e ridurre le emissioni inquinanti.

Nel corso del 2010 sono stati stanziati dalla Giunta Regionale 10 milioni di euro per interventi destinati alla sicurezza sulla rete ferroviaria regionale. Gli interventi riguardano in particolare: 5 milioni e mezzo di euro per l'inserimento sui treni GTT dei più moderni sistemi di sicurezza ed altri 4 milioni e mezzo di euro per realizzare adeguamenti infrastrutturali necessari a modernizzare la rete della Torino-Ceres e della Canavesana.

c) Viabilità

Tangenziale di Torino

La Tangenziale di Torino è, in assoluto, l'infrastruttura autostradale più trafficata di tutto il Piemonte e rappresenta un tratto stradale intorno al quale i processi di edificazione si sono fortemente addensati, facendole assumere l'aspetto di un'autostrada urbana per significativi tratti. L'incremento di flussi sta portando nell'orizzonte di pochi anni alla saturazione dell'infrastruttura, con potenziale rischio di aggravamento delle condizioni di traffico lungo quelle parti della viabilità urbana che possono offrire alternative di percorrenza ad un sistema Tangenziale che non garantisce tempi certi di spostamento e condizioni di sicurezza adeguate. Nonostante sia quasi terminato il programma di potenziamento/ammodernamento del semianello esistente (ancora da completare gli interventi di accorpamento delle barriere di esazione pedaggi di Trofarello e Villanova d'Asti per la sicurezza e il miglioramento delle condizioni ambientali), contemplati nel piano finanziario 2008-2016 allegato alla Convenzione ANAS-ATIVA, non ha subito progressi la progettazione della IV corsia. La causa continua ad essere la scelta del tracciato della Nuova Linea Torino - Lione (NLTL), che potrebbe interferire in più punti con la tangenziale. Tuttavia l'ultima proposta di RFI e ITALFER sulla gronda merci della NLTL, prevede che esse possa attraversare l'area nord di Torino totalmente in galleria, per mezzo di un tunnel di 19 Km che correrà al di sotto del tracciato della tangenziale. Il progetto ha riscontrato un largo consenso da parte dell'Osservatorio e consentirebbe pertanto di realizzare la IV corsia della tangenziale senza interferenze col tracciato ferroviario. Si rammenta che comunque sono al momento quattro le ipotesi progettuali

sulla gronda e proprio da questa scelta dipenderà l'avvio della progettazione della IV corsia.

Tangenziale Est

La Tangenziale Est di Torino è un'opera attesa da almeno trent'anni, ha un tracciato, un progetto, sia pure ancora provvisorio, e un calendario per la sua realizzazione, ma nel corso dell'ultimo anno nessuna azione si è concretizzata in fatti operativi né tantomeno in un vero e proprio progetto. Nonostante il grande lavoro di concertazione svolto dalla Provincia che ha portato ad ottenere un largo consenso fra i comuni coinvolti nell'iniziativa, nel 2010 non è stato proposto il bando di gara per la ricerca di un promotore finanziario al fine di reperire tramite project finance i fondi necessari, circa 800 milioni di euro, alla realizzazione dell'opera. Sull'importanza e la necessità di questa infrastruttura esiste un ampio consenso da parte degli enti pubblici locali ma, ad oggi, la Regione Piemonte non ha ancora ottenuto dallo stato la quota di finanziamento a fondo perduto necessaria a coprire la parte di investimento non ammortizzabile con la riscossione delle tariffe.

A dicembre 2010 il presidente della Provincia di Torino, Antonio Saitta, ha sollecitato la Regione Piemonte nel corso della conferenza stampa di fine anno, ponendo la tangenziale est in primo piano rispetto ad altre infrastrutture e sostenendo che investimenti di questo tipo possono contribuire a rimettere in moto l'economia in un momento in cui c'è grande necessità. Da parte sua la Regione nella persona del nuovo assessore regionale ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Barbara Bonino, si è espressamente impegnata durante il proprio mandato a realizzare l'opera, pertanto nei primi mesi del 2011 si dovrebbe pervenire alla pubblicazione del bando.

Corso Marche

Altra opera importantissima del nodo viario torinese, anch'essa però legata alle vicende della Linea AC Torino-Lione, è la realizzazione dell'asse di corso Marche. Il progetto di corso Marche ha un'importanza strategica sia a livello ferroviario, rispetto alla configurazione finale e alla funzionalità del sistema ferroviario dalla Valle di Susa al nodo di Torino, sia in termini viabilistici, in quanto può accrescere la capacità della rete autostradale al servizio del polo logistico di Torino sud, ridurre la lunghezza del percorso di aggiramento della conurbazione torinese, distribuire in maniera più omogenea i consistenti volumi di traffico veicolare da e per la zona ovest dell'area metropolitana. Rappresenta inoltre un'occasione per considerare le relazioni fra diverse opportunità di

insediamento (Campo Volo, il polo universitario di Grugliasco e quello ospedaliero di Orbassano, SITO, Mirafiori) non soltanto dal punto di vista dell'accessibilità, ma anche da quello del sistema metropolitano, individuando una vocazione per lo specifico contesto locale. Occorre però che la progettazione complessiva dell'opera raccolga contestualmente il consenso degli enti locali e dei diversi soggetti privati interessati, per assicurare la migliore coerenza e qualità progettuale, nonché il conseguimento delle massime economie di scala sul corridoio. Ulteriori elementi di potenziale empassa possono derivare da difficoltà connesse alla realizzazione della Linea di alta capacità Torino-Lione, e all'insediamento di nuove attività nell'ambito del settore terziario superiore o produttivo, pubblico e privato. Il progetto integrato di corso Marche prevede un asse di collegamento plurimodale dal nucleo urbano di Venaria, a nord, fino allo svincolo del Drosso della tangenziale, a sud, per una lunghezza complessiva di 9 km. Il progetto fornisce le premesse per ridisegnare la trama urbanistica, insediativa e funzionale dell'area metropolitana torinese a ovest, rendendo possibile l'inserimento di un complesso di opere pubbliche nel campo della mobilità e il contestuale insediamento di nuove attività.

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 l'impegno di tutti i soggetti coinvolti a procedere ad una serie di approfondimenti tecnici, sia dal punto di vista territoriale, inquadrati negli studi della Provincia di Torino, sia per quanto riguarda il profilo infrastrutturale e trasportistico. Lo "studio di ridisegno territoriale del corridoio plurimodale di Corso Marche", affidato all'architetto Augusto Cagnardi della Gregotti Associati International, è stato presentato nell'aprile 2009; alla luce del disegno ipotizzato, le indicazioni dei vari Piani Regolatori vigenti dovranno essere riviste nell'ottica di un progetto unitario e coerente in grado di riorganizzare un tessuto urbano periferico, ora molto frammentato. In termini infrastrutturali, l'asse è impostato su 3 livelli sovrapposti, per separare le diverse modalità di traffico: un tracciato ferroviario con funzioni di raccordo fra la Linea ferroviaria ad Alta Capacità Torino-Lione / Gronda Merci e il polo logistico di Orbassano a sud di Torino; un tratto di autostrada con funzioni di "corda" per il collegamento dell'arco tangenziale esistente, che riduce le distanze tra la tratta sud e quella nord, configurandosi di fatto come la quinta e la sesta corsia per tale arco di tangenziale (in aggiunta alla quarta già prevista nei programmi del soggetto gestore Ativa); un viale di scorrimento urbano su gomma per servire capillarmente i flussi veicolari che interessano la porzione ovest dell'area metropolitana e che hanno per origine o destinazione il sistema tangenziale. Per quanto

riguarda la ricomposizione del tessuto urbano a cavallo dell'asse, il progetto di corso Marche deve approfondire, con un'ottica fortemente intercomunale, almeno tre aspetti: le intersezioni con le infrastrutture esistenti (la tangenziale, la Linea della metro, il collegamento sul lato nord di corso Regina ecc.), le opportunità per i nuovi insediamenti (l'ambito industriale di Mirafiori, l'area di Campo Volo, gli insediamenti Alenia ecc.), i valori di natura storico-ambientale che costituiscono le identità locali del territorio intercettato dall'asse e che connettono la Reggia di Venaria con la Palazzina di caccia di Stupinigi (gli spazi agricoli a nord della Dora, i parchi della Dora e della Pellerina, l'area della Certosa di Collegno ecc.).

Corso Marche è stato incluso nell'intesa quadro Stato-Regione "Reti e infrastrutture" firmata a inizio 2009, che individua le opere infrastrutturali per le quali la Regione e lo Stato si impegnano a individuare fonti di finanziamento già sul triennio 2009 - 2011. La durata dei cantieri è prevista non inferiore ai 5 anni. Nei primi mesi del 2011, la CAP, società mista ANAS Regione, già incaricata dello studio di prefattibilità, dovrebbe avviare la gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse di Corso Marche.

d) Altri interventi prioritari

Interporto S.I.T.O

L'interporto S.I.T.O si trova a ridosso di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. La struttura fornisce servizi 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, così ripartiti: 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. La società che sino ad oggi ha investito sullo sviluppo immobiliare dell'area, traendone profitti deve oggi porre attenzione allo sviluppo dell'intermodalità attraverso la predisposizione di un nuovo piano industriale aggiornato e la definizione di un accordo con Ferrovie (RFI e FS Logistica). Le opportunità di sviluppo dell'interporto sono rappresentate: dal tracciato della Linea AV-AC, dalla contiguità con lo scalo ferroviario e con il CAAT (Centro Agroalimentare Torino) e dalla rilevante patrimonializzazione immobiliare. Nel 2011 è previsto un ampliamento e un utilizzo

maggiore dell'area privata di S.I.T.O., proprietà della società Sito Logistica, in accordo con operatori privati e con il sostegno di Finpiemonte partecipazioni.

5.6.2 Criticità

Ancora da definire le scelte definitive e progettuali sul tracciato della NLTL che condizionano le scelte progettuali e l'avvio dei lavori delle altre opere connesse (corso Marche- collegamento interporto S.I.T.O., IV corsia tangenziale, interconnessione della ferrovia Torino-Ceres col Passante). La IV corsia della tangenziale di Torino, ad oggi, non ha trovato la copertura finanziaria nel nuovo piano per la necessità di attendere la definizione del tracciato della TAV interferente con la tangenziale nord. La Tangenziale est si trova in una situazione di mancanza di copertura finanziaria.

5.6.3 Attese per il 2011

- Linea metropolitana 1: assegnazione ed inizio lavori del tratto Sud Lingotto-Bengasi.
- Linea metropolitana 2: approvazione progetto preliminare Variante 200 e avvio progettazione definitiva.
- Passante ferroviario torinese: completamento del fabbricato viaggiatori di Porta Susa e avvio dei cantieri per il collegamento della nuova ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario.
- Tangenziale di Torino: scelta definitiva del tracciato della gronda merci della NLTL per il superamento delle possibili interferenze con il tracciato nord della tangenziale ed avvio progettazione definitiva della IV corsia della stessa.
- Tangenziale est: pubblicazione del bando di gara per la ricerca di un promotore finanziario al fine di reperire tramite project finance i fondi necessari alla realizzazione delle opere.
- Corso Marche: avvio della gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse di C.so Marche.
- Interporto S.I.T.O.: proseguimento in linea con i programmi dei lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto.

5.7 Nodo metropolitano di Genova

5.7.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Nodo ferroviario

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo e dell'esecuzione della gara d'appalto, gli interventi sul nodo ferroviario genovese (per un importo di 622,4 milioni di euro) si sono ufficialmente avviati l'8 febbraio 2010. La conclusione è prevista per il 2016.

Obiettivi di tali interventi sono il potenziamento, l'adeguamento tecnologico e la razionalizzazione del nodo ferroviario genovese con particolare riferimento alle esigenze del traffico portuale e alla specializzazione dei flussi di traffico: merci, a lunga percorrenza e metropolitani. In particolare sono previsti il quadruplicamento della tratta Voltri-Sampierdarena (con spostamento a mare della tratta Voltri-Pegli), la costruzione della bretella di Voltri tra la linea del Ponente e le linee di valico per Ovada e i Giovi (cd. "Succursale"), il sestuplicamento della tratta tra Principe e Brignole, e l'interscambio ferrovia-metropolitana di Brignole-Terralba. Oltre a ciò è prevista la costruzione delle nuove stazioni di Voltri, Palmaro e Cornigliano, nonché il riassetto e il potenziamento degli impianti di Principe, Brignole e Terralba. E' 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 ultimati (viabilità di sponda della Val Polcevera e della Val Bisagno) o in esecuzione/progettazione (viabilità a mare tra San Benigno e Cornigliano, con prolungamenti previsti verso Pegli/Multedo 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). 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 corso del 2009 è stato condotto su iniziativa del Comune di Genova un Dibattito Pubblico, gestito da una Commissione indipendente formata da quattro esperti esterni al mondo genovese. Dopo la chiusura del Dibattito la Commissione ha redatto una relazione conclusiva in cui sono state presentate le posizioni, gli argomenti e le proposte emerse nel corso del confronto pubblico, che ha evidenziato nell'impatto sul sistema residenziale l'aspetto ritenuto socialmente più critico del progetto. Rispetto alle cinque opzioni iniziali e tenuto conto delle indicazioni pervenute dai partecipanti al Dibattito Pubblico, ASPI ha formulato una proposta progettuale definitiva è stata approvata dal Consiglio Comunale di Genova e resa oggetto di un nuovo protocollo d'intesa sottoscritto l'8 febbraio del 2010. Oltre al raddoppio funzionale della A10 nella tratta Genova-Ovest-Voltri, il progetto della Gronda di Ponente comprende anche il potenziamento della A7 nella tratta Genova-Ovest-Bolzaneto e la ristrutturazione del nodo di San Benigno, fondamentale per l'accesso al bacino portuale di Sampierdarena.

Per entrambi gli interventi (Gronda di Ponente e nodo di S.Benigno, prima fase) è prevista la presentazione del progetto definitivo entro il 2011.

Lungomare Canepa e strada a mare del Ponente

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

Dopo una prima fase di allargamento della sede stradale, il progetto definitivo del rifacimento dell'attuale Lungomare Canepa è in sede approvativa e nel 2011 dovrebbe essere indetta la gara per l'appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione. Il progetto definitivo della strada a mare di collegamento tra Lungomare Canepa e Piazza Savio attraverso le aree siderurgiche (1,7 Km) è stato approvato nel febbraio 2008 e a seguito della conclusione della gara d'appalto, è in corso la progettazione esecutiva per avviare i lavori di realizzazione. Nell'opera sono compresi gli adeguamenti delle linee ferroviarie a servizio del porto in sponda sinistra del Polcevera ed opere connesse. A Cornigliano verrà realizzato un nuovo varco portuale. La conclusione dei lavori è prevista per il 2012.

5.7.2 Criticità

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

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

5.7.3 Attese per il 2011

- Presentazione del progetto definitivo per nodo di S.Benigno (prima fase) e Gronda di Ponente, comprensivo dello studio di impatto ambientale.
- Approvazione progetto definitivo per Lungomare Canepa e gara d'appalto.
- Rispetto del cronoprogramma di cantiere per nodo ferroviario e viabilità a mare.

5.8 Accessibilità a Malpensa

5.8.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

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

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel settembre 2010 è stata aggiudicata la gara di appalto integrato della tratta Castano Primo-Turbigo e nel dicembre è stata avviata la progettazione esecutiva: i lavori dovrebbero iniziare per la metà del 2011 e concludersi per la metà del 2013 (con un anno di ritardo rispetto alle previsioni iniziali). Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono ancora essere reperiti circa 87 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). E' previsto anche il raccordo, a binario unico e ad uso merci, con la stazione FS di Busto Arsizio. Il tunnel ferroviario è stato aperto al traffico il 30 gennaio 2010.

- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ha 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'elettificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione, con l'obiettivo di riattivare il trasporto passeggeri e di potenziare quello merci. Il 23 gennaio 2010 sono state inaugurate alcune attività propedeutiche all'apertura dei cantieri; nel dicembre 2010 è stato approvato il progetto esecutivo dell'opera, finalizzato alla consegna dei lavori che avverrà nei primi mesi del 2011. Si prevede che i cantieri si potranno concludere per la fine del 2012.

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il 13 maggio 2010 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del lotto che riguarda il quadruplicamento Rho-Parabiago e il raccordo Y a Busto Arsizio, stanziando il contributo di 382 milioni di euro necessari alla sua realizzazione. Tuttavia, per poter procedere con l'appalto integrato (progettazione esecutiva e realizzazione) dell'opera, si è ancora in attesa della registrazione della delibera del CIPE da parte della Corte dei Conti. I cantieri dovrebbero aprire entro il 2011, mentre per il 2014 si prevede la conclusione della prima fase di lavori (terzo e quarto binario tra Rho e Gallarate più raccordo Y a Busto Arsizio). Rimane ancora da approvare il progetto definitivo del lotto che riguarda il triplicamento della tratta tra Parabiago e Gallarate e il relativo stanziamento dei circa 220 milioni di euro necessari alla sua realizzazione.

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).

Nell'agosto 2010, nell'ambito del bando europeo 2010 per le reti TEN-T, SEA e FNM hanno presentato la domanda di finanziamento per la revisione del progetto preliminare e per la redazione di quello definitivo del collegamento tra i due Terminal di Malpensa.

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

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

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

Ferrovia Arcisate-Stabio

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese che colleghi la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto di Malpensa (mediante il raccordo X a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord di Gallarate, per il quale esiste solo uno studio di fattibilità). L'intervento permetterà così di poter raggiungere l'aeroporto in 50 minuti da Lugano e in 70 minuti da Bellinzona. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario che collega

l'esistente binario di Stabio con la linea Varese-Porto Ceresio ad Arcisate. Il nuovo collegamento misura complessivamente circa 8 km, di cui 5,7 km di nuova realizzazione. I lavori lato svizzero sono iniziati nel 2009. Dalla parte italiana i cantieri sono stati aperti nel gennaio 2010. L'attivazione della linea è programmata per il 2013.

b) Viabilità

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. Il Progetto si divide in 3 tratte: tratta A da Magenta (collegamento con tratto già aperto al traffico) ad Albairate; tratta B da Albairate a Milano (collegamento con la Tangenziale Ovest); tratta C da Albairate a Ozzero (collegamento con il nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

Il 26 maggio 2009 si è tenuta la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo, che ha indicato in 419 milioni di euro il costo dell'opera, a fronte di finanziamenti disponibili pari a 281 milioni. Si attende ancora il pronunciamento del CIPE sul progetto e sul finanziamento, intanto ANAS sta ipotizzando la possibilità di individuare degli stralci funzionali per l'avvio dell'opera. 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**, in corso di appalto da parte della Provincia di Pavia. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

Variante SS341 Vanzaghello-Samarate

L'intervento, di 9,4 km complessivi, vuole realizzare il collegamento tra la Malpensa-Boffalora, all'altezza di Vanzaghello, e l'Autostrada A8, attraverso la 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 progetto preliminare dell'opera approvato dal CIPE l'1 agosto 2008 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 15 aprile 2009. E' in corso la progettazione definitiva dell'opera. L'importo dei lavori stimato attualmente è di 93 milioni di euro, di cui circa 40 sono ancora da reperire.

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. Per superare lo stallo, i Comuni coinvolti hanno chiesto ad ANAS di rivedere il progetto al fine di renderlo meno costoso.

5.8.2 Criticità

Le maggiori criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione della variante alla strada statale del Sempione, della Variante ferroviaria di Galliate, del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa, del collegamento da nord di Malpensa alle direttrici ferroviarie del Sempione e del Gottardo. Anche per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate e il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano si rilevano criticità relative alla non completa copertura finanziaria degli interventi.

Dal punto di vista procedurale, permangono forti ritardi negli iter di approvazione dei progetti stradali, a partire dalla stessa variante alla strada statale del Sempione e del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, mentre sono ancora da completare i progetti relativi al collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa e al collegamento da nord di Malpensa alle direttrici del Sempione e del Gottardo. Ritardi, infine, anche per quanto riguarda l'appalto della tratta Turbigo-Castano della linea ferroviaria Novara-Malpensa.

Problemi di consenso sono presenti rispetto alla realizzazione del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, su cui si evidenzia la contrarietà di diversi Comuni coinvolti, mentre sembrano in via di risoluzione le opposizioni relative al potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e al raccordo Y a Busto Arsizio.

5.8.3 Attese per il 2011

- Consegna dei lavori per la realizzazione della linea ferroviarie Seregno-Saronno e della Castano-Turbigo e reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Registrazione da parte della Corte dei Conti della delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo e del finanziamento del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago e del raccordo Y tra Fiera Rho-Pero/Expo e Malpensa e avvio dei relativi cantieri.
- Completamento delle fasi progettuali del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa e del collegamento da nord di Malpensa alle direttrici del Sempione e del Gottardo.
- Approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e reperimento delle risorse mancanti per la sua realizzazione.
- Approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare della variante alla SS33 del Sempione e reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione.
- Completamento del progetto definitivo della variante alla SS341 Vanzaghello-Samarate e reperimento delle risorse mancanti alla sua realizzazione.

5.9 Accessibilità a Expo 2015

5.9.1 Stato di avanzamento degli interventi

ALLEGATO A

Aggiornamento 18 novembre 2010

OPERE ESSENZIALI PREVISTE DAL DOSSIER DI CANDIDATURA EXPO 2015 A SEGUITO DEL DPCM DEL MARZO 2010										
ID**	INTERVENTO	COSTO	FINANZIAMENTI DISPONIBILI (FONDI STATALI EXPO)	FINANZIAMENTI PRIVATI PREVISTI	FINANZIAMENTI COMUNI PROVINCIA REGIONE	LIVELLO PROGETTUALE	DATA APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AL CIPE	AVVIO LAVORI	ULTIMAZIONE LAVORI	SOGGETTO ATTUATORE
INTERVENTI STRADALI										
4	Viabilità - Nuova via Cristina di Belgioioso, viabilità interrata, viabilità sud in adiacenza ferrovia	148,7	119,0	0	29,7	FATTIBILITA'		nov-10	dic-12	EXPO 2015 S.p.A.
5	Parcheggi a raso - Nuovi parcheggi per bus e navette est e ovest	8,0	0	8,0	0	FATTIBILITA'		set-12	giu-14	EXPO 2015 S.p.A.
7a	Collegamento SS11 da Molino Dorino a Autostrada dei Laghi - Lotto 1 da Molino Dorino a Cascina Merlata	54,2	39,4	5,0	9,8	PRELIMINARE	set-11	dic-11	set-14	Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.A.
7b	Collegamento SS11 da Molino Dorino a Autostrada dei Laghi - Lotto 2 da Cascina Merlata a innesto A8	95,6	72,5	5,0	18,1	PRELIMINARE	set-11	dic-11	set-14	Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.A.
7c	Adeguamento Autostrada dei Laghi tra il nuovo svincolo EXPO e lo svincolo Fiera (corsie bus)	6,9	5,5	0	1,4	FATTIBILITA'	set-11	dic-11	set-14	Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.A.
7d	Collegamento SS 11 e SS 233	69,0	55,2	0	13,8	PRELIMINARE	dic-11	mag-12	dic-14	Comune di Milano tramite Metropolitana Milanese S.p.A.
9a	Parcheggio P1 - Rho: 4.000 posti auto	16,7	0	16,7	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14	Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.A.
9b	Parcheggio P2 - Arese: 3.000 posti auto	12,7	0	12,7	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14	Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.A.
9c	Parcheggio P3 - Rho: 7.000 posti auto + 1.000 bus	21,3	0	21,3	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14	Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.A.
9d	Parcheggio P4 - Baranzate: 3.000 posti auto	12,7	0	12,7	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14	Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.A.
TOTALE INTERVENTI STRADALI		445,8	291,6	81,4	72,8					
METROPOLITANE										
8 bis	Nuova linea metropolitana M4 Policlinico - Linate***	910,0	546	273	91	DEFINITIVO	nov-09	mar-11	apr-15	Comune di Milano
TOTALE METROPOLITANE		910,0	546	273	91					
OPERE URBANISTICHE										
10a	Via d'acqua Riqualificazione di aree verdi (circa 800 ha) e rete idrografica primaria, nuove vie d'acqua, nuovo percorso lento (circa 20 km con attraversamenti a raso, sotto-soprappassi, stazioni intermodali), nuovi manufatti edilizi, recupero edilizia storica	331,2	66,2	0	265,0	FATTIBILITA'	gen-11	lug-11	set-14	EXPO 2015 S.p.A.
10b	Via di terra (circa 22 km) Piste ciclabili, stazioni intermodali, punti di ristoro, installazioni artistiche, riqualificazione aree verdi e urbane	206,4	41,3	0	165,1	FATTIBILITA'	gen-11	lug-11	set-14	EXPO 2015 S.p.A.
TOTALE OPERE URBANISTICHE		537,6	107,5	0	430,1					
TOTALE OPERE ESSENZIALI *		1.893,4	945,1	354,4	593,9					

* La presente tabella comprende esclusivamente le opere infrastrutturali e urbanistiche di connessione a EXPO 2015 e di parcheggio. Vanno a queste aggiunte le opere di preparazione e realizzazione del sito, le opere ricettive e tecnologiche, nonché le opere relative allo sviluppo della sostenibilità energetica e ambientale, incluse nel dossier di candidatura tra le opere di connessione al sito.

** numero identificativo del Dossier di candidatura

*** opera inserita in sostituzione della nuova linea M6 con DPCM del marzo 2010 (il finanziamento statale di 546 mln€ e per 56 mln€ su fondi FAS, 9,9 mln€ su fondi precedentemente assegnati dal CIPE e per 480 mln€ su fondi EXPO).

OPERE CONNESSE INCLUSE NEL DOSSIER DI CANDIDATURA EXPO 2015 A SEGUITO DEL DPCM DEL MARZO 2010												
ordine priorità	INTERVENTO	COSTO	FINANZIAMENTI DISPONIBILI	RISORSE DA REPERIRE	RISORSE DA REPERIRE PRIVATI	RISORSE DA REPERIRE STATO	RISORSE DA REPERIRE COMUNI PROVINCIA REGIONE	LIVELLO PROGETTUALE	DATA APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AL CIPE	AVVIO LAVORI	ULTIMAZIONE LAVORI	SOGGETTO ATTUATORE
1	Potenziamento della linea Rho-Gallarate: 1° lotto funzionale (Quadruplicamento fino a Parabiago e prima fase Raccordo Y)	401,8	401,8	0	0	0	0	DEFINITIVO	mag-10	gen-12	mar-15	Rete Ferroviaria Italiana
	Potenziamento della linea Rho-Gallarate: 2° lotto funzionale (triplicamento da Parabiago a Gallarate + completamenti)*	325,9	0	325,9	0	325,9	0	DEFINITIVO	da definire	da definire	da definire	Rete Ferroviaria Italiana
3	Strada Provinciale 46 Rho-Monza: 1° e 2° Lotto funzionale Serravalle (da interconnessione A52/Milano - Meda a scavalco ferrovia Milano - Varese)	202	177	25	25	0	0	PRELIMINARE	set-11	mar-12	gen-15	ANAS (tramite concessionarie autostradali)
	Strada Provinciale 46 Rho-Monza: 3° lotto funzionale Autostrade per l'Italia (da scavalco Ferrovia Milano - Varese a svincolo ex S.S. 233 "Varesina")	71	55	16	16	0	0	DEFINITIVO	apr-11	set-12	gen-15	ANAS (tramite concessionarie autostradali)
4	Completamento raccordo Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione ferroviaria diretta tra la stazione RFI di Rho Fiera Milano e l'Aeroporto di Malpensa	127,7	0	127,7	0	127,7	0	PRELIMINARE	da definire	da definire	da definire	Rete Ferroviaria Italiana
5	Nuova linea metropolitana M5 Garibaldi - San Siro	782	474	308	308	0	0	DEFINITIVO	nov-09	ott-10	apr-15	Comune di Milano
6	Pedemontana **	4.166	4.166	0	0	0	0	DEFINITIVO	nov-09	IN CORSO	dic-14	CAL (tramite concessionaria Pedemontana)
7	Estensione linea ferroviaria FNM dal Terminal 1 al Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa	140	0	140	0	140	0	PRELIMINARE	da definire	da definire	da definire	FERROVIENORD
8	Nuova linea metropolitana M4 Lorenteggio - Policlinico	789	590	199	199	0	0	PRELIMINARE	apr-11	apr-11	apr-15	Comune di Milano
9	Estensione linea metropolitana M1 a Monza Bettola	206	206	0	0	0	0	DEFINITIVO	mar-08	dic-10	mag-14	Comune di Milano
10	Nuova linea metropolitana M5 Bignami - Garibaldi	557	557	0	0	0	0	ESECUTIVO	lug-07 feb-08	IN CORSO	apr-2012 (1° lotto) giu-2013 (2° lotto)	Comune di Milano
11	Interconnessione nord - sud tra Strada Statale 11 e Autostrada Milano - Torino (Viabilità di Cascina Merlata - stralcio gamma)	28	28	0	0	0	0	DEFINITIVO	nov-08 ***	dic-11	ott-14	Provincia di Milano
12	Collegamento tra Strada Statale 33 e Strada Statale 11 (Via Gallarate PII Cascina Merlata)	20	20	0	0	0	0	FATTIBILITA'	-	dic-11	ott-14	Comune di Milano
13	Bre.Be.Mi.	1.611	1.611	0	0	0	0	DEFINITIVO	giu-09	IN CORSO	dic-2012 ****	CAL (tramite concessionaria Bre.Be.Mi)
14	Tangenziale Est Esterna di Milano	1.458	1.458	0	0	0	0	PRELIMINARE	mag-11	nov-11	dic-2012 **** dic-2014	CAL (tramite concessionaria TE)
15	Lavori su Strada Statale 233 Varesina - tratto nord	9	9	0	0	0	0	PRELIMINARE	ott-11 ***	mag-12	dic-13	Provincia di Milano
16	Adeguamento rampa tra Tangenziale ovest e Autostrada dei Laghi	5	0	5	5	0	0	FATTIBILITA'	giu-11	dic-12	set-14	ANAS (tramite concessionarie autostradali)
17	Lavori su Strada Statale 233 Varesina - tratto sud	200	0	200	0	200	0	FATTIBILITA'	dic-10	ago-11	set-14	Provincia di Milano
TOTALE OPERE CONNESSE INCLUSE NEL DOSSIER EXPO		11.100	9.754	1.347	553	794	0					

* L'importo di riferimento al limite massimo di spesa (con prescrizioni).

** L'importo di riferimento al costo dell'opera con l'esclusione dei secondi lotti delle Tangenziali di Como e di Varese, per la realizzazione delle quali è richiesto un contributo in conto capitale aggiuntivo a fronte di un costo complessivo di 1033 mln euro.

*** Progetto approvato o da approvarsi in via ordinaria

**** Data prevista per l'entrata in esercizio dell'arco TEM funzionale a BreBeMi.

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto.

Il 9 dicembre 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza hanno sottoscritto l'accordo di programma che sancisce l'avvio dell'opera: i cantieri apriranno nel febbraio 2011 (con più di un anno circa di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e si concluderanno entro la fine del 2014. L'accordo di programma prevede inoltre l'avvio dello studio per prolungare ulteriormente la linea fino al Rondò dei Pini di Monza, dove sta sorgendo il nuovo polo polifunzionale. Rimane ancora da definire il progetto relativo alla realizzazione del parcheggio di interscambio a Bettola, 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 22 fermate.

Il costo complessivo della linea è di circa 1,4 miliardi di euro di cui 400 milioni dovranno essere stanziati dal Comune di Milano. Nei primi mesi del 2011 il Comune di Milano individuerà il vincitore del bando di gara che individua il partner privato con cui costituire la società che realizzerà e gestirà l'opera. Il bando prevede che, se i lavori partiranno entro la fine del 2011, essi si potranno concludere entro la fine del 2017. Per l'Expo 2015 si prevede di realizzare solo il tratto Linate-Forlanini/FS: quest'ultima stazione, però, è ancora da finanziare (il costo è di circa 15 milioni) e deve essere ancora svolta la gara per la progettazione e realizzazione.

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 a metà 2012. Per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro i lavori sono partiti nel dicembre 2010 per concludersi entro la fine del 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 decongestionare la linea che nei periodi di massimo afflusso presenta situazioni di criticità soprattutto nella tratta tra Duomo e Pagano. La M6 dovrebbe comprendere pertanto il ramo della M1 da Bisceglie a Cadorna a cui si aggiungerà una nuova tratta lungo il percorso Cadorna-Missori-Ludovica-Ripamonti.

La realizzazione dell'opera, che inizialmente faceva parte degli interventi essenziali per l'Expo 2015, è stata stralciata e i finanziamenti previsti dirottati sulla M4. Il costo ammonta a circa 870 milioni di euro, totalmente da reperire.

b) Ferrovie

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta

permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il 13 maggio 2010 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del lotto che riguarda il quadruplicamento Rho-Parabiago e il raccordo Y a Busto Arsizio, stanziando il contributo di 382 milioni di euro necessari alla sua realizzazione. Tuttavia, per poter procedere con l'appalto integrato (progettazione esecutiva e realizzazione) dell'opera, si è ancora in attesa della registrazione della delibera del CIPE da parte della Corte dei Conti. I cantieri dovrebbero aprire entro il 2011, mentre per il 2014 si prevede la conclusione della prima fase di lavori (terzo e quarto binario tra Rho e Gallarate più raccordo Y a Busto Arsizio). Rimane ancora da approvare il progetto definitivo del lotto che riguarda il triplicamento della tratta tra Parabiago e Gallarate e il relativo stanziamento dei circa 220 milioni di euro necessari alla sua realizzazione.

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).

Nell'agosto 2010, nell'ambito del bando europeo 2010 per le reti TEN-T, SEA e FNM hanno presentato la domanda di finanziamento per la revisione del progetto preliminare e per la redazione di quello definitivo del collegamento tra i due Terminal di Malpensa.

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 22 luglio 2009, alla presenza delle istituzioni, sono stati inaugurati i cantieri dell'opera. I cantieri logistici operativi sono 3: Urago d'Oglio (BS), Fara Olivana (BG) e Cassano d'Adda (MI). Con l'acquisizione di buona parte delle aree sono state avviate le attività preliminari e le lavorazioni relative all'opera autostradale. L'avanzamento fisico dell'autostrada è pari al 6,5%. Le opere più rilevanti sono i 3 viadotti sui fiumi Oglio, Serio e Adda. Sono in corso di aggiudicazione le gare di affidamento dei lavori relative alle opere connesse in Provincia di Milano. La conclusione è prevista 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.

Dopo l'inaugurazione del 6 febbraio 2010 a Cassano Magnago, sono iniziati i lavori per la realizzazione dei 15 km di Tratta A e parallelamente della Tangenziale di Varese. Partiranno inoltre a breve i cantieri per la Tangenziale di Como. Sulla Tratta A, dalla A8 a Cassano Magnago alla A9 a Lomazzo, procedono le operazioni di bonifica da ordigni bellici, verifica archeologica e disboscamento, preliminari alla vera e propria opera stradale. Il cantiere di Cassano Magnago sta già lavorando alla costruzione del viadotto che scavalcherà la A8, mentre a est della stessa autostrada si scava per la realizzazione della trincea. Nel cantiere di Turate si sta procedendo con la costruzione del campo base. Un secondo campo base si sta costruendo a Lozza, per la realizzazione della Tangenziale di Varese. Il 25 giugno 2010 è stata pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara, in regime di appalto integrato, della tratta che va dall'Autostrada A9 (Lomazzo) all'Autostrada A4 (Osio di Sotto) per un valore complessivo di 2,3 miliardi. La scadenza del bando di gara è fissata per il 14 gennaio 2011 e l'aggiudicazione è prevista per fine febbraio dello stesso anno. Da quel momento scatterà il progetto esecutivo in modo da avviare i lavori per l'estate 2011 al fine di completarli

entro la fine del 2014. Invece, la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Como è previsto nel luglio 2012, mentre la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8 è prevista nel luglio 2013.

Tangenziale Est Esterna di Milano

La Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate) e la A1 (all'altezza di Melegnano), intercettando lungo il suo percorso la SP 11 Padana Superiore, la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana e la SP 415 Pallese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi.

Il 24 marzo 2009 è stata firmata da Tangenziale Esterna SpA e CAL SpA (Concessioni Autostradali Lombarde) la convenzione di concessione, che ha permesso l'avvio della progettazione definitiva dell'opera. Lo schema di convenzione è stato approvato con prescrizioni dal CIPE nella seduta del 6 novembre 2009 e, dopo la registrazione alla Corte dei Conti avvenuta il 29 luglio 2010, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 6 settembre 2010. Il 22 novembre 2010 la Corte dei Conti ha ratificato il Decreto Interministeriale relativo all'approvazione della Convenzione sopra citata. Il Progetto Definitivo è stato approvato dal CdA della Concessionaria in "linea tecnica" e successivamente consegnato a CAL SpA il 21 dicembre 2010. Il cronoprogramma prevede: Conferenza dei Servizi e approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE entro la primavera del 2011; inizio lavori nell'autunno 2011; conclusione arco "TEEM" nell'aprile 2013 e conclusione lavori dell'intera opera nel marzo 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per il potenziamento della Strada Provinciale 46 Rho - Monza punta a trasformare in autostrada urbana a due corsie per senso di marcia questa fondamentale arteria stradale: un'opera che collega da est ad ovest il Nord Milano con la chiusura dell'anello delle tangenziali ed il superamento delle attuali criticità viabilistiche esistenti. In conformità a quanto concordato dagli enti coinvolti, con il coordinamento della Provincia di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un tracciato di 9,2 chilometri dalla Tangenziale Nord (A52) all'altezza di

Paderno Dugnano, all'autostrada A8 Milano-Laghi all'altezza dello svincolo di Rho-Fiera. Per realizzare la tratta da Paderno Dugnano a Baranzate Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà complessivamente 204 milioni di euro, mentre per la realizzazione della tratta da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Pero 69 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia. Il progetto preliminare è stato approvato dall'ANAS nel gennaio 2009.

Nella primavera 2010 si è conclusa la Conferenza di Servizi preliminare per concertare con gli Enti e le Amministrazioni interessate le condizioni e prescrizioni di competenza. Contestualmente - secondo quanto concordato nel Tavolo Tecnico tra Provincia di Milano, Comune di Paderno Dugnano e Milano Serravalle - Milano Tangenziali - si è predisposto lo studio preliminare per verificare la fattibilità tecnico-economica dell'interramento in galleria artificiale nella tratta in affiancamento alla Strada Provinciale "Milano-Meda" in corrispondenza dell'abitato di Paderno Dugnano. Le risultanze di tale studio hanno evidenziato come le diverse soluzioni in galleria analizzate presentassero evidenti incrementi di costi e di tempi senza, per contro, sensibili benefici ambientali. Ai primi di agosto del 2010 Autostrade per l'Italia ha depositato il progetto definitivo del tratto di propria competenza per la relativa procedura approvativa, che è attualmente in corso. Per quanto riguarda i lotti che saranno gestiti dalla Milano Serravalle, il Provveditorato alle Opere Pubbliche ha pubblicato a fine novembre 2010 il bando di gara - con appalto concorso previa presentazione del progetto esecutivo in sede di offerta - per l'affidamento dei lavori di riqualifica della SP Rho-Monza dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso). Le relative offerte dovranno essere presentate per i primi di gennaio 2011, mentre la durata dell'appalto è di 862 giorni: la procedura concorsuale prescelta premia in modo sostanziale soluzioni che privilegino una contrazione dei tempi di realizzazione, così da garantire l'apertura funzionale nel 2015, in tempo utile per l'Expo.

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. Attualmente è in corso il progetto definitivo dell'intervento, che ha un costo 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, ancora totalmente da finanziare con risorse statali; pertanto nell'ultima riunione del Tavolo

Lombardia è stato deciso di non realizzare l'intervento e di stralciarlo dalle opere per l'Expo.

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

Gli interventi, nello specifico, riguardano: la nuova via Cristina di Belgioioso, la viabilità interrata e la viabilità sud in adiacenza della ferrovia; 4 nuovi parcheggi da 17.000 posti auto più 1.000 posti bus; il collegamento viario tra la SP11 a Molino Dorino e la A8; il collegamento viario tra la SP11 e la SP233; il collegamento viario tra la SP11 e la A4; il collegamento viario tra la SS33 e la SP11. Si tratta di un insieme di interventi che sono in larga misura allo studio di fattibilità o alla progettazione preliminare e per i quali società Expo 2015, Comune di Milano, Provincia di Milano e Infrastrutture Lombarde dovranno operare in stretta sinergia. Il finanziamento complessivo di questi interventi, pari a quasi 500 milioni di euro, è previsto da parte di Stato, Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comuni nell'ambito delle risorse per l'Expo.

5.9.2 Criticità

Le maggiori criticità di ordine economico e finanziario si sono rilevate per la realizzazione della linea M6 e della tratta "sud" della Variante alla SP233 Varesina, stralciate dal dossier di candidatura per la mancanza di copertura finanziaria. Ulteriori problemi di carenza di risorse si rilevano per: parte della linea M4; parte del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate, per il quale mancano circa 220 milioni di euro per realizzare il potenziamento tra Nerviano e Gallarate; il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa; la Variante ferroviaria di Galliate. Discorso a parte meritano Pedemontana Lombarda, Brebemi e Tangenziale Est Esterna di Milano, realizzate in project financing: i piani economici e finanziari prevedono il reperimento sui mercati finanziari di 3,2 miliardi di euro per Pedemontana Lombarda, di 1,9 miliardi per Brebemi e di circa 1 miliardo per Tangenziale Est Esterna.

Dal punto di vista procedurale, si segnala che diverse opere "essenziali" e "connesse" non hanno ancora un progetto preliminare approvato, con possibili ripercussioni sulla possibilità di realizzare gli interventi in tempo per l'Expo. Le incertezze sulla completa disponibilità di risorse e i conseguenti ritardi degli iter procedurali renderanno disponibili per il 2015 solo una parte della M4 e del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate,

mentre è in forte dubbio la possibilità di realizzare il collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa. Per quanto riguarda il completamento della Strada Provinciale Rho-Monza, invece, si evidenziano problemi di consenso che potrebbero pregiudicare il rispetto dei tempi per l'avvio dei cantieri, in quanto si sono costituiti dei comitati di cittadini che chiedono l'interramento della tratta in affiancamento alla Strada Provinciale Milano-Meda a Paderno Dugnano.

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 da parte dello Stato e degli Enti locali. Sulle incertezze rispetto alla reale possibilità di realizzare queste due opere, 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.

5.9.3 Attese per il 2011

- Reperimento da parte dello Stato, degli Enti locali e dei privati delle risorse economiche mancanti per realizzare le opere infrastrutturali "essenziali" e "connesse" all'Expo.
- Completamento di tutti i progetti delle opere infrastrutturali "essenziali" e "connesse".
- Rispetto dei tempi degli iter approvativi delle opere (progetti definitivi e piani finanziari) dei soggetti coinvolti e avvio dei cantieri in tempo utile per completare i lavori per l'Expo.

6. ALTRE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure

Il progetto prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle tratte S. Lorenzo al mare-Andora di 18 km e Andora-Finale Ligure di 32 Km e rientra nel progetto complessivo di raddoppio con spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia, volta a superare i limiti causati dalle strozzature dell'attuale tracciato nelle tratte a binario unico, accelerando i tempi di percorrenza della linea e aumentando l'offerta di servizio e le tracce disponibili sia per il traffico merci che per i viaggiatori. La nuova linea costituisce inoltre un segmento fondamentale della direttrice mediterranea, unendo i porti di Barcellona Marsiglia e Genova. Con il nuovo tracciato, oltre alla liberazione delle aree della vecchia linea a mare, verranno eliminati anche 23 passaggi a livello. Per la tratta in Provincia di Imperia i lavori sono in corso e dovrebbero terminare nel 2013, nonostante l'abbandono dei lavori da parte dell'azienda costruttrice Ferrovial; per quella in Provincia di Savona il progetto preliminare è stato presentato al CIPE il 10 marzo 2003 ed approvato nella seduta del 29 luglio 2005. Il progetto definitivo è stato consegnato da Italferr a RFI, ma manca la copertura finanziaria.

Pontremolese

Gli interventi previsti per il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della ferrovia Parma-La Spezia sono stati completati sul versante ligure, mentre sono in corso di esecuzione sul versante emiliano nella tratta Solignano-Fornovo. Il progetto preliminare del raddoppio della tratta restante (comprensiva della galleria di valico della Cisa) è stato approvato dal CIPE il 21 dicembre 2007. La Delibera CIPE n.19 8 maggio 2009, registrata alla Corte dei Conti il 15 dicembre 2009, ha riapprovato il progetto preliminare, distinguendolo per sub tratte funzionali tra le quali è stata individuata come prioritaria la Parma-Vicofertile per cui è stato assegnato una copertura finanziaria di 234,6 milioni di euro. La stessa Delibera ha stabilito che la copertura finanziaria del fabbisogno residuo sia rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo, in cui verranno predisposti anche i cronoprogrammi di realizzazione e di spesa dei singoli lotti e sub lotti. Infine il 23 gennaio 2010 il Presidente del Consiglio Berlusconi e il Presidente della Toscana Claudio Martini hanno sottoscritto l'intesa relativa allo stanziamento da parte del Governo di 54 milioni di euro per la redazione del progetto definitivo del nuovo tunnel del Borgallo e del raddoppio della tratta Chiesaccia-Pontremoli. Ad oggi il costo stimato per il completamento dell'opera è pari a 2.303,8 milioni di euro.

7. IL QUADRO DEL NORDEST

7.1 Inquadramento territoriale e programmatico

Rispetto al quadro degli interventi infrastrutturali previsti per le regioni del Nord Est che è stato descritto nel rapporto Oti 2009, a un anno di distanza vanno registrati alcuni passi in avanti.

Al di là degli avanzamenti dei progetti relativi alle singole infrastrutture, si registra l'approvazione da parte del Cipe, riunitosi a novembre 2010, di alcuni importanti progetti di viabilità che interessano il Veneto. Le opere rientrano per lo più nel sistema di comunicazione autostradale lungo la direttrice Est-Ovest e sono di conseguenza strettamente connesse all'Autostrada A4. Un quadro in cui al tradizionale asse che unisce Nord Ovest e Nord Est del Paese, vanno ad aggiungersi direttrici che corrono parallele, oppure che si dipartono verso Nord e verso Sud. Ne dovrebbe emergere una serie di infrastrutture che a Nord della A4 creano un "arco pedemonano" formato da A28 e Pedemonana Veneta, da cui si diparte almeno un asse che conduca verso il Trentino Alto Adige e la autostrada A22 che porta al Nord Europa. A Sud della A4, potrebbe invece crearsi un nuovo asse tra Verona e Rovigo, basso Veneto, che va terminare nella futura Orte Mestre. Tutto ciò, con l'obiettivo di rendere maggiormente accessibili alcune zone a particolare traffico di mezzi leggeri e pesanti, riempire "storici" vuoti rispetto alle connessioni tra il Veneto e le regioni confinarie, rendere più sicura la circolazione percorsi ad alto tasso di incidentalità, garantire una migliore capacità di servire del sistema rispetto ai trasporti che servono le aree più produttive.

7.2 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Corridoio 1: Asse ferroviario Verona-Brennero

La sezione ferroviaria compresa tra Verona e il Brennero, presso il confine con l'Austria, è uno dei segmenti del Corridoio paneuropeo 1 (Berlino-Palermo) che, in Italia, non sono ancora stati adeguati agli standard dell'Alta velocità/Alta capacità ferroviaria. Il Corridoio 1 "Berlino-Palermo" attraversa l'Europa da Nord a Sud e mette in connessione l'Italia con l'area germanica, tradizionalmente tra i mercati più importanti per esportazioni

ed importazioni italiane. Inoltre, in coincidenza con Verona, il Corridoio 1 incrocia il Corridoio 5 "Lisbona-Kiev" ed è prevista l'interconnessione con l'interporto Quadrante Europa. La città scaligera si propone dunque come uno degli snodi logistici più importanti in Italia e in Europa. Attualmente, tra gli assi ferroviari che si dipartono da Verona, l'Alta capacità esiste solo sulla tratta che muove verso Sud (Verona-Bologna), in cui i lavori sono stati completati alla fine del 2009. La sezione compresa tra Verona e il confine con l'Austria rimane invece ancora lontana dall'effettiva apertura dei cantieri. Il proposta di Rfi, che si occupa della progettazione del tracciato, prevede il quadruplicamento dell'attuale linea tra Verona e il Brennero e la realizzazione della cosiddetta "Galleria di base" del Brennero, in corrispondenza del confine tra Italia e Austria. La Verona-Brennero è stata suddivisa in 4 segmenti: Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena; Lotto 2 circonvallazione di Bolzano; Lotto 3 accesso a Verona; Lotto 4 circonvallazione di Trento.

Nella sua riunione di novembre 2010, il Cipe ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero. Fino al 2015, il progetto dovrebbe poter contare su un finanziamento di circa 2,2 miliardi di euro, dei quali 800 milioni saranno messi a disposizione dall'Unione europea, mentre il resto dovrebbe essere coperto da Italia e Austria, ciascuna con un finanziamento del 50%. Il costo complessivo si aggira intorno ai 4,6 miliardi di euro. Secondo le stime, i lavori per la Galleria di base dovrebbe terminare nel 2023, mentre il tunnel entrerebbe effettivamente in esercizio nel 2025. Approvato dal Cipe anche il progetto preliminare per il 1° lotto Fortezza - Ponte Gardena (tratte di accesso Sud alla nuova galleria).

b) Viabilità

Sistema delle Tangenziali venete

Il Sistema delle tangenziali prevede la creazione di una sorta di raddoppio dell'autostrada A4 destinato però al traffico locale intorno ai centri di Padova, Verona e Vicenza, lungo un percorso di 108 chilometri, di cui 77 di nuova realizzazione. Il progetto prevede il collegamento senza soluzione di continuità delle tangenziali delle tre province.

La novità più significativa del 2010 per quanto riguarda quest'opera è il suo inserimento all'interno del "Programma delle infrastrutture strategiche 2010", in occasione della riunione del Cipe di novembre 2010. Il Sistema delle tangenziali potrà in tal modo seguire l'iter preferenziale previsto per le infrastrutture di rilevanza speciale dalla "Legge Obiettivo". In base a quanto previsto, l'infrastruttura sarà realizzata secondo le modalità del project financing e dovrà essere prossimamente essere messa in gara. La spesa prevista si aggira intorno ai 2 miliardi 600 milioni di euro. Promotore del progetto è la

Società delle Tangenziali Lombardo Venete Srl, del gruppo Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova.

Pedemontana Veneta

Già annunciata nel corso del 2010, l'apertura dei cantieri per la Superstrada Pedemontana Veneta ha subito più volte slittamenti. L'avvio dei lavori potrebbe tuttavia essere imminente. Sono infatti iniziate (dicembre 2010) le procedure per l'esproprio dei terreni agricoli in provincia di Vicenza interessati dal passaggio dell'opera. Sono in tutto coinvolte 2850 aziende agricole. Per i terreni si prevede il pagamento di un prezzo triplo rispetto a quello agricolo medio. Dovrebbe in tal modo essere ridotta al minimo la conflittualità e gli eventuali ricorsi al Tar dei proprietari insoddisfatti. E' atteso un pronunciamento del Tar del Lazio rispetto al più recente ricorso presentato dal gruppo Impregilo, contro l'assegnazione dei lavori al consorzio italo-spagnolo Sis. Quest'ultimo si è infatti aggiudicato la concessione per la Pedemontana Veneta al termine di un lungo contenzioso in sede di giustizia amministrativa che l'aveva vista prevalere sulla cordata guidata da Impregilo. I lavori non dovrebbero tuttavia rimanere bloccati qualunque sia l'esito finale. Contestualmente agli espropri dovrebbero aprire i cantieri. Si procederà per lotti in modo da chiudere le pratiche di esproprio entro due anni ma di vedere anche l'opera avanzare per gradi. Secondo Sis, i lavori potrebbero essere ultimati entro il 2015.

La Pedemontana Veneta si svilupperà tra Spresiano nel Trevigiano e Montecchio Maggiore nel Vicentino, collegando località come Thiene, Bassano del Grappa e Montebelluna. L'autostrada sarà lunga in tutto 94,5 chilometri, più ben 53 chilometri di viabilità complementare. E' prevista infatti la costruzione di un casello ogni 5,5 chilometri circa. L'ultimo tratto ad essere realizzato sarà quello in provincia di Treviso, dove gli espropri non partiranno prima della fine del 2011.

Autostrada A28

A completamento di un iter di realizzazione che è durato decenni, i mesi estivi del 2010 hanno finalmente visto l'inaugurazione dell'Autostrada A28, di cui mancavano ancora i circa quattro chilometri dell'ultimo lotto. L'autostrada unisce Portogruaro (Venezia), lungo la A4, a Conegliano (Treviso) sulla A27, passando per Pordenone. Lunga poco più di 40 chilometri, l'opera ha richiesto circa 28 anni per il suo completamento. La A28 va a formare la prima parte dell'arco autostradale pedemontano che dovrebbe proseguire in territorio veneto con la "Pedemontana Veneta".

Nuova Romea/Orte-Mestre

Passi avanti registrati anche sul fronte della Orte-Mestre, il cui progetto preliminare ha ottenuto ad ottobre 2010 il parere favorevole della Commissione nazionale per la Valutazione di impatto ambientale. Il progetto che ha ottenuto il via libera prevede l'innesto sulla A4 all'altezza di Roncoduro (Venezia), ipotesi che nei mesi scorsi aveva sollevato alcune manifestazioni di contrarietà da parte degli abitanti dell'area interessata. La stessa Via ha previsto un approfondimento invitando a non escludere eventuali altre ipotesi, qualora meno impattanti. Le società proponenti, di cui è capofila l'Anas, dovranno occuparsi di sondare alternative possibili nel passaggio dal progetto preliminare a quello definitivo. L'infrastruttura autostradale Orte-Mestre è un'opera strategica dell'Anas, che prevede la creazione di un corridoio diretto tra l'Italia centrale sul versante tirrenico ed il Nord-Est, lungo un percorso di 396 chilometri che partirà da Orte (Viterbo) e arriverà a Venezia, passando per Perugia e Ravenna. La proposta del tracciato, presentata dall'associazione temporanea d'impresa composta dalla società Gefip holding e altre, è stata dichiarata dall'Anas di pubblico interesse e prevede di realizzare il corridoio autostradale mediante la finanza di progetto. La concessione della nuova infrastruttura dovrebbe avere una durata di 49 anni (di cui 9 necessari per la realizzazione materiale). Gran parte dell'investimento, che non dovrebbe essere inferiore ai 9,5 miliardi di euro, sarà realizzato facendo ricorso ai capitali privati mediante il project financing. Il contributo pubblico sarà invece intorno a 1,4 miliardi di euro.

La Orte-Mestre dovrebbe consentire di raccogliere una parte cospicua del traffico che attualmente si concentra sulla A1 Orte-Bologna, sulla A13 Bologna-Padova e sulla A4 nel tratto Padova Venezia. Inoltre, dovrebbe assumere un ruolo di collegamento tra gli scali portuali di Civitavecchia, Ravenna, Chioggia, Venezia, Ancona.

Nogara-Mare

Anche la Nogara-Mare ha compiuto alcuni passi che avvicinano l'iter all'avvio dei lavori. A gennaio 2010, il progetto preliminare dell'opera ha ottenuto il via libera da parte del Cipe (peraltro ribadito durante la riunione tenutasi lo scorso novembre). In base a tale progetto, il costo dell'infrastruttura si aggira intorno ai 934 milioni di euro, di cui gran parte saranno reperiti tramite il project financing, mentre 60 saranno messi a disposizione da un finanziamento della Regione Veneto. Il progetto per la Nogara-Mare prevede la trasformazione della attuale Statale Transpolesana in autostrada, tra Legnago, a Sud di Verona, e la Statale regionale 495. Il tracciato avrà una lunghezza di 88 chilometri e, in prospettiva, vedrà il congiungimento con l'autostrada Orte-Mestre presso Adria (Rovigo).

A31 Valdastico Nord

Il nodo rappresentato dalla prosecuzione verso Nord della A31 rimane da tempo irrisolto. L'autostrada si ferma attualmente a Piovene Rocchette, in provincia di Vicenza, sebbene in origine fosse previsto il suo congiungimento con la A22 in corrispondenza di Trento.

La novità più importante discesa dalla riunione del Cipe di novembre 2010 è che è stata resa operativa la convenzione tra l'Anas e la società autostradale Serenissima (Autostrada Brescia Padova), nella quale è compresa la realizzazione della Valdastico Nord fino a Trento. A ottobre una cordata italiana denominata Consorzio Raetia si è aggiudicata la progettazione del prolungamento. Ne fanno parte, tra le altre, la Technital spa, 3p Italia, Hydrostudios Consulting, Sis srl, Girpa spa, Rocksoil spa e Prometeo engineering srl. L'associazione di imprese dovrà presentare nei prossimi mesi un progetto preliminare.

Il progetto è storicamente di complicata realizzazione, La Provincia Autonoma di Trento ha sempre manifestato contrarietà. Per venire incontro alle richieste delle comunità trentine potrebbero essere cercate delle modifiche al tracciato contenuto nel progetto già presentato anni addietro. In tal modo si potrebbe evitare di far confluire il traffico della A31 sulla viabilità del capoluogo trentino.

Nuova Valsugana

Anche questo intervento è stato inserito nell'ambito delle infrastrutture strategiche sottoposte alla Legge Obiettivo in occasione della riunione del Cipe del novembre 2010. Come la Valdastico Nord, la Valsugana potrebbe rappresentare una via più efficiente di quelle attualmente a disposizione per i collegamenti tra il Veneto centrale e le vie che portano a Nord delle Alpi, segnatamente la A22 e il Brennero.

Esistono attualmente sul tavolo 5 proposte per la realizzazione dell'opera in project financing, di altrettante società che si candidano a divenire "promotori ufficiali: Mantovani, Pizzarotti e Cis; Grandi Lavori Fincosit; Impregilo; Inc di Dogliani; Maltauro. L'opera dovrebbe ricadere lungo il tratto della SS47 compreso tra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi, in provincia di Vicenza.

Rispetto alla A31, tuttavia, la Valsugana andrebbe a servire la parte più orientale del Veneto, inserendosi nel sistema territoriale attraversato dalla Pedemontana Veneta, che dunque a sua volta acquisirebbe ulteriori connessioni con i territori limitrofi. L'opera si pone inevitabilmente in concorrenza con il progetto di prosecuzione della A31.

7.3 Criticità

Asse ferroviario Verona-Brennero: il nodo del passaggio attraverso Verona dell'Alta capacità (Lotto 3) rappresenta una delle più importanti criticità. L'attuale linea storica, che dovrebbe essere quadruplicata, attraversa Verona in un'area piuttosto densamente popolata e l'ampliamento previsto potrebbe avere un impatto notevole. Il Comune di Verona ha chiesto una modifica del tracciato, ma esistono dubbi connessi al possibile aumento dei costi che ne conseguirebbe.

Pedemontana Veneta: vanno considerati anche una serie di ricorsi al Tar del Veneto da parte di cittadini ed enti locali contrari all'avvio dei lavori. Vengono contestati in particolare il decreto di nomina del commissario straordinario e l'assenza di alcune valutazioni d'impatto ambientale. E' poi ancora pendente un ricorso al tribunale amministrativo del raggruppamento di società che ha perso la gara di affidamento della concessione, guidata da Impregilo come mandataria.

Orte-Mestre: l'ipotesi dell'innesto dell'autostrada a Roncoduro (Ve) ha suscitato alcune manifestazioni di contrarietà da parte della popolazione locale. L'area si configura infatti come punto di innesto di Passante di Mestre, Tangenziale di Mestre e Orte-Mestre.

Nogara-Mare: comitati locali di opposizione sono sorti localmente contro l'opera.

Valdastico Nord: rimane la contrarietà delle istituzioni trentine rispetto al proseguimento della A31, considerata un'infrastruttura con un eccessivo impatto ambientale sul territorio.

7.4 Attese per il 2011

- Avvio dei lavori per le tratte di accesso tra Fortezza e Ponte Gardena dell'asse ferroviario Verona-Brennero.
- Appalto del primo cantiere della Galleria di base del Brennero per la tratta tra Fortezza e il Brennero e, sul versante austriaco, tra Innsbruck e il confine con l'Italia.
- Avvio dei cantieri della Pedemontana Veneta, una volta che sarà completata la prima fase degli espropri dei terreni.
- Avvio della gara pubblica per l'affidamento della Concessione in project financing del Sistema delle tangenziali venete.
- Presentazione del progetto preliminare per la Valdastico Nord.
- Avvio della gara per l'aggiudicazione della concessione per progettazione, realizzazione e gestione dell'autostrada Orte-Mestre.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2009-2010

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITÀ			AVANZAMENTO si/no (*)	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie		
Grandi assi viari										
Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebem)					XX		XX	XX	SI	
Autostrada Asti-Cuneo					XX		XX		NO	
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adeguamento)					XX		XX		SI	
Pedemontana Lombarda			X (approvato)		X		XX	XX	SI	
Pedemontana Piemontese: A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme		XX				[X]	X	X	NO	
Grandi assi ferroviari										
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX (da approvare CIPE)				XX	XX	XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (collegamento Seregno-Bergamo)			XX (in corso)				XX	XX	NO	
Ferrovia alta capacità Milano-Verona		XX (tratta Brescia-Verona)	XX (tratta Treviglio-Brescia: approvato CIPE)				XX	XX	SI	
Ferrovia alta capacità Torino-Lione: nuova linea LNTN		XX				XX	XX	XX	SI	
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)			XX (approvato dal CIPE)				XX	XX	SI	
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				XX	XX	X	NO	
Tangenziale est esterna di Milano			XX (completato, da approvare)			XX	XX	XX	SI	
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia	XX					XX	XX	XX	NO	
Tangenziale est di Torino	XX					[X]	X	X	NO	
Nodo autostradale di Genova: gronda di ponente	XX					XX	XX	XX	SI	
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest			XX (da approvare CIPE)			XX		XX	NO	
Strada statale del Sempione: Variante Rho-Gallarate		XX (da approvare CIPE)					XX	XX	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento			XX (lotto Segrate-Pioltello: da approvare CIPE)		XX (lotto Lambrate-Segrate)		X	X	NO	
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento		XX						X	NO	
Strada provinciale Paulese: potenziamento					XX (lotti Peschiera Paulo e Crema-Dovera)			X	SI	
Strada provinciale Villa di Monza: inferramento					XX		X		NO	
Nodi ferroviari metropolitani										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (subtratta variante di Galliate: da approvare CIPE)		XX (subtratta Turbigo-Castano: aggiudicata gara)				XX	SI	
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Saronno-Seregno				X	X				SI	
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: interrimento e raddoppio nodo di Castellanza					XX (lavori conclusi nel gennaio 2010)				SI	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo-Parona)		XX (tratta Parona-Mortara)	XX (Milano-Vermezzo: lavori conclusi nel dicembre 2009)		XX	XX	NO	
Ferrovia Milano-Varese/Luino/Domodossola: potenziamento tratta Rho-Gallarate e raccordo Y per Malpensa			XX (approvato CIPE)				XX	XX	SI	
Passante ferroviario di Torino-completamento					XX				SI	
Nodo ferroviario di Genova				X	X				SI	
Porti										
Porto di Genova					XX	X	XX	X	SI	
Porto di La Spezia		X		X		X	XX		SI	
Porto di Savona		X			X	X	XX	X	SI	
Piattaforme logistiche intermodali										
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso					XX				NO	
Interporto di Novara (CIM)-potenziamento	XX					[X]	XX		NO	
Interporto di Torino (SITO spa)-potenziamento/trasformazione	XX								NO	
Trafori e valichi										
Trafo di sicurezza del Frejus			X		X		[X]		SI	
Trafo del Tenda				XX					NO	

Aggiornamento al dicembre 2010

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2009, in rosso al dicembre 2010. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

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

	avanzamento
	avanzamento inferiore alle attese
	sostanziale stallo nell'avanzamento

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

ASSOLOMBARDA

Ufficio Territorio e Infrastrutture

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e-mail: territorio@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577

www.confindustria.ge.it

e-mail: pnicora@confindustria.ge.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

www.ui.torino.it

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

FONDAZIONE NORD EST

Riviera S. Margherita, 6 - 31100 Treviso

Tel. 0422.56391/540833 - Fax 0422.298372

www.fondazione Nordest.net

e-mail: info@fondazione Nordest.net