



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2012

gennaio 2013

INDICE

1	Presentazione	pag. 4
2	Executive summary	pag. 5
3	Lo scenario generale	pag. 6
4	Il quadro del Nordovest	pag. 10
5	I sistemi infrastrutturali del Nordovest	pag. 12
5.1	Corridoio 5 "Transpadano" ora Corridoio 3 "Mediterraneo"	pag. 12
5.1.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 12
5.1.2	Criticità	pag. 18
5.1.3	Attese per il 2013	pag. 18
5.2	Corridoio 24 "Dei due Mari" ora Corridoio 6 "Genova-Rotterdam"	pag. 20
5.2.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 20
5.2.2	Criticità	pag. 22
5.2.3	Attese per il 2013	pag. 23
5.3	Sistema portuale ligure	pag. 24
5.3.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 24
5.3.2	Criticità	pag. 28
5.3.3	Attese per il 2013	pag. 28
5.4	Sistema Pedemontano	pag. 29
5.4.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 29
5.4.2	Criticità	pag. 31
5.4.3	Attese per il 2013	pag. 31
5.5	Nodo metropolitano di Milano	pag. 32
5.5.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 32
5.5.2	Criticità	pag. 40
5.5.3	Attese per il 2013	pag. 41
5.6	Nodo metropolitano di Torino	pag. 42
5.6.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 42
5.6.2	Criticità	pag. 47

5.6.3 Attese per il 2013	pag. 47
5.7 Nodo metropolitano di Genova	pag. 48
5.7.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 48
5.7.2 Criticità	pag. 50
5.7.3 Attese per il 2013	pag. 51
5.8 Accessibilità a Malpensa	pag. 52
5.8.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 52
5.8.2 Criticità	pag. 56
5.8.3 Attese per il 2013	pag. 57
5.9 Accessibilità a Expo 2015	pag. 58
5.9.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 58
5.9.2 Criticità	pag. 64
5.9.3 Attese per il 2013	pag. 65
6 Altre infrastrutture strategiche	pag. 66
7 Il quadro del Nordest	pag. 67
Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2011-2012	pag. 75
Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 76

1. PRESENTAZIONE

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

In analogia all'evoluzione degli ultimi anni, il Rapporto contiene l'analisi dei progetti ricadenti in 9 sistemi infrastrutturali: Corridoio 3 Mediterraneo, Corridoio 6 Genova-Rotterdam, sistema portuale ligure, sistema pedemontano, nodi metropolitani di Milano, Torino e Genova, sistemi di accessibilità a Malpensa e a Expo 2015.

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

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

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2012, 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 e Vincenzo Cellario per Confindustria Genova. La redazione del capitolo 7 è a cura di Carlo Bergamasco della Fondazione Nord Est, che ha contribuito anche alla redazione del paragrafo 5.1.

2. EXECUTIVE SUMMARY

Il 2012 è stato caratterizzato da una maggiore focalizzazione rispetto agli anni scorsi sulla realizzazione di alcune opere ritenute fondamentali per il Paese e in generale sul ruolo trainante delle infrastrutture per il rilancio dell'economia.

In questo senso devono essere letti i passi avanti compiuti nella realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, anche tramite ulteriori accordi intergovernativi, e nell'emanazione di provvedimenti legislativi che hanno introdotto importanti novità in merito alla semplificazione delle procedure, all'attrazione di capitale privato e a una maggiore efficienza nel settore dei trasporti.

In quest'anno sono stati ultimati alcuni importanti cantieri, altri sono stati avviati e molti proseguono, sia pure con diversi gradi di rispetto dei singoli cronoprogrammi.

Tuttavia, anche a causa delle condizioni critiche della finanza pubblica e delle difficoltà di erogazione del credito agli investitori, molti progetti sono stati rallentati, altri sospesi e altri rinviati a tempi non definiti. Questa situazione si ripercuote pesantemente su alcune tipologie di opere e in particolare quelle di grande entità suddivise in più lotti costruttivi e quelle stradali e autostradali, in cui è fondamentale l'apporto di capitale privato. Da quest'ultimo punto di vista, la situazione appare particolarmente preoccupante considerando l'imminenza dell'appuntamento con Expo 2015.

Il prossimo Governo sarà chiamato a compiere scelte di grande coraggio per dare una scossa decisiva allo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto in una chiave realmente funzionale alla crescita. A tal fine sono imprescindibili maggiori e più incisivi interventi sul tema delle semplificazioni, delle agevolazioni fiscali, dei correttivi sugli appalti e delle liberalizzazioni oltre che di qualità e quantità della spesa pubblica per gli investimenti, considerata la sua funzione trainante al sostegno dell'economia.

In particolare sarà necessario porre grande attenzione al tema delle priorità per il superamento delle criticità esposte nel Rapporto, in relazione alle opere di maggiore dimensione e a quelle connesse alla funzionalità dei nodi metropolitani.

3. LO SCENARIO GENERALE

Il 2012 è stato un anno che, sulla scia di quello precedente, anche sul fronte delle infrastrutture ha risentito ancora della grave crisi economica e finanziaria e della necessità di individuare, sia al livello nazionale che europeo, politiche pubbliche in grado di coniugare la crescita al rigore.

A livello europeo si è proseguito con quanto iniziato l'anno precedente, ovvero dare seguito all'iniziativa denominata "**Connecting Europe Facility**" per aumentare e accelerare gli investimenti nelle reti transeuropee di trasporto riguardanti i tre macro settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni. A tal fine lo scorso 5 luglio il Parlamento europeo ha approvato lo stanziamento di 230 milioni di euro in garanzie per avviare il progetto pilota di project bond da emettere nel 2012 e 2013 per lo sviluppo di infrastrutture europee nei settori dell'energia (10 milioni), dei trasporti (200 milioni) e delle tecnologie d'informazione (20 milioni). Le somme saranno accantonate dal bilancio Ue a garanzia di emissioni da parte della Banca europea per gli investimenti (Bei) e dovrebbero generare investimenti per complessivi 4,6 miliardi. Successivamente, il 10 luglio, i ministri dell'Economia e delle Finanze dei Paesi membri dell'Unione Europea, riunitisi a Bruxelles per il consiglio Ecofin, hanno ratificato il testo del Parlamento europeo, mentre il 7 novembre è toccato alla Bei sancire il definitivo avvio del progetto.

Tuttavia, l'anno avrebbe dovuto chiudersi con l'accordo dei leaders europei sul **Quadro finanziario pluriennale**, ovvero il budget di cui l'Unione Europea potrà disporre per il periodo 2014-2020. Il Quadro finanziario pluriennale stabilisce le priorità dell'Unione in termini di investimenti da effettuare nei prossimi anni, fissando di fatto le priorità politiche e determinando gli obiettivi di spesa. I negoziati, vista la delicatezza e importanza del tema, si sono chiusi con un nulla di fatto e ogni decisione è stata rimandata ai primi mesi del 2013: alcuni Stati sostenevano la proposta della Commissione Europea volta a mantenere la dotazione di bilancio corrente attualizzata in termini reali, mentre altri spingevano per una sua riduzione, in linea con le politiche di austerità applicate a molti bilanci nazionali. Inoltre alcuni Paesi, tra cui il nostro, chiedevano una ripartizione più equilibrata tra gli Stati che pagano di più e quelli che pagano di meno.

Nel frattempo a livello internazionale sono state prese due importanti decisioni che hanno coinvolto l'Italia. La prima, sancita nel vertice italo-francese dello scorso 3 dicembre, ha

visto come protagonisti i Capi di governo dei due Paesi che hanno confermato l'interesse strategico del nuovo **collegamento ferroviario tra Torino e Lione**, dando il via libera alla costituzione della società che dovrà occuparsi degli appalti dei lavori della sezione transfrontaliera. Allo stesso tempo è stata rilanciata l'attuazione dell'accordo del 2009 con cui si prevedeva il potenziamento dell'autostrada viaggiante alpina tra Italia e Francia, dando così un segnale chiaro anche sul fronte del miglioramento dei servizi di trasporto ferroviario. La seconda decisione ha riguardato l'annuncio della Confederazione Elvetica di concedere un prestito a tasso agevolato di 230 milioni di franchi (circa 190 milioni di euro) allo Stato italiano per la riqualificazione delle tratte ferroviarie italiane di **collegamento al tunnel del Gottardo** (linee Milano-Luino e Milano-Chiasso), da stabilire nell'ambito di una convenzione internazionale che verrà discussa nei prossimi mesi.

Infine, in ambito europeo assume particolare rilevanza l'entrata in vigore della legge nazionale che ratifica il Protocollo di attuazione della **Convenzione per la protezione delle Alpi** che fissa nuove regole per i trasporti transalpini. Il protocollo fa proprio il principio che "chi inquina paga" e individua nella tassazione dei trasporti lo strumento da utilizzare per coprire in modo più equo i costi d'infrastruttura e quelli esterni. In pratica la modalità stradale, che genera costi per inquinamento più forti rispetto alle altre modalità, deve compensare tali costi con tariffazioni d'uso più alte. Inoltre nel protocollo si vieta di costruire nuove strade di grande comunicazione attraverso le Alpi, puntando tutto sullo sviluppo di reti e servizi ferroviari e piattaforme per l'intermodalità.

In questo scenario, occorre ribadire che la ferrovia rappresenta una quota piccolissima dei nostri trasporti, che dobbiamo fare i conti con infrastrutture spesso poco adeguate, che sono carenti i raccordi con i porti e gli interporti e che anche questi ultimi soffrono i tipici problemi nazionali di polverizzazione e non sempre alta efficienza delle strutture e dei servizi. Come se non bastasse, poi, i programmi di investimento sulle reti ferroviarie transeuropee vanno a rilento: la prima fase della Torino-Lione non sarà pronta prima del 2023 e per il tunnel del Brennero dovremo aspettare il 2026, mentre i collegamenti a quello del Gottardo sono stati posticipati al 2030 perché mancano i finanziamenti.

Il rischio, pertanto, è che il sistema economico e produttivo italiano dovrà sopportare costi di trasporto crescenti se non verranno sviluppate per tempo alternative valide alla modalità stradale.

Sul fronte nazionale il 2012 è stato un anno molto intenso e dinamico nella produzione legislativa in materia di infrastrutture e trasporti. Tuttavia, se le premesse sono state buone, così non si può dire per l'ultima parte dell'anno in cui ci si aspettava maggior coraggio da parte del Governo nel completare quanto avviato al fine di dare un impulso decisivo al rilancio delle infrastrutture. E' bene dire che gli eventi politici che hanno caratterizzato l'ultimo mese dell'anno non sono stati d'aiuto per raggiungere i risultati sperati.

In base a diverse stime, nel 2012 sono state attivate **nuove risorse pubbliche** per complessivi 3,1 miliardi di euro, destinate prevalentemente a opere in corso e a manutenzioni, contribuendo sì ad invertire la spirale negativa degli ultimi anni, ma non abbastanza per poter affermare di aver rilanciato gli investimenti infrastrutturali.

I **decreti "Salva Italia", "Cresci Italia", "Sviluppo" e "Sviluppo 2"** hanno introdotto importanti novità su temi rilevanti quali l'attrazione di capitale privato (defiscalizzazioni, project bond, credito d'imposta ecc...), semplificazione e ottimizzazione delle procedure (approvazione unica sul preliminare, semplificazioni concessioni autostradali, accelerazione approvazione dei progetti, ecc...), efficientamento del settore (aree logistiche, extraggettito IVA per i porti, authority per i trasporti). Tuttavia alcune norme non sono mai state attuate (es. authority per i trasporti), altre avrebbero potuto essere più incisive (es. credito d'imposta), mentre altri temi importanti sono rimasti incompiuti (debàt public, modifiche conferenza dei servizi, revisione norme sugli appalti, iter più rapidi nelle consultazioni e approvazioni dei progetti) poiché inseriti in due disegni di legge, quello sulle infrastrutture e quello sulle semplificazioni, su cui non si è mai avviata la discussione parlamentare.

In particolare, il recente decreto sviluppo rappresentava l'ultima chance per dare una sistemazione complessiva alla legislazione sulle infrastrutture in una chiave realmente funzionale allo sviluppo. E' emersa invece un'incertezza complessiva sulle priorità da percorrere fino in fondo tali da rendere il provvedimento sterile ai fini dello sviluppo. D'altra parte la sfida che il Governo si è posta, ovvero traghettare una parte importante della nostra economia dall'era dell'appalto finanziato con soldi pubblici al pieno e responsabile coinvolgimento del privato nella realizzazione delle infrastrutture, avrebbe necessitato di maggiori interventi sul tema delle semplificazioni, delle agevolazioni fiscali, dei correttivi sugli appalti. In particolare, con il credito d'imposta per le sole opere di importo superiore a 500 milioni di euro che non siano già state aggiudicate ha prevalso un

atteggiamento miope del rigore; al contrario, dal punto di vista del gettito fiscale l'indotto creato dall'infrastruttura genera entrate di gran lunga superiori all'agevolazione concessa. Si tratta di un importante principio su cui Confindustria ha molto insistito e che tiene conto degli effetti positivi sulle entrate erariali prodotte da un'agevolazione fiscale, piuttosto che limitarsi a valutare, ai fini della copertura, la perdita di gettito diretta derivante dalla riduzione del prelievo fiscale sugli interventi agevolati.

4. IL QUADRO DEL NORDOVEST

Il 2012 è stato caratterizzato dalla prosecuzione dei cantieri già avviati e dall'apertura di altri connessi a infrastrutture chiave per il collegamento del nordovest con la rete europea. Sono invece confermati, rispetto all'anno precedente, i problemi riscontrati circa la funzionalità dei nodi metropolitani, in particolare sulla rete stradale e autostradale. Ciò è estremamente preoccupante considerato l'avvicinarsi dell'evento Expo 2015.

Nello specifico, nel corso del 2012 si sono **conclusi i lavori** relativi al Passante ferroviario di Torino e alla nuova Stazione di Porta Susa, alla tratta ferroviaria Saronno-Seregno, alle tratte cuneesi dell'autostrada Asti-Cuneo e al prolungamento della metropolitana genovese fino alla stazione ferroviaria di Brignole.

Proseguono i lavori sull'autostrada Torino-Milano, sulla nuova direttissima autostradale Brescia-Milano (Brebemi), sulla Pedemontana Lombarda, nonché su alcune opere avviate del nodo stradale milanese (Paulese, Cassanese, Rivoltana e Villa di Monza) e genovese (viabilità a mare). Sulla rete ferroviaria continuano i cantieri della galleria esplorativa della Maddalena sulla Torino-Lione, del prolungamento della linea AV/AC nella tratta Treviglio-Brescia, della Pontremolese, per il raddoppio della linea costiera del Ponente Ligure, del nodo di Genova, dell'Arcisate-Stabio e della tratta Novara-Malpensa. Così pure proseguono le opere sulle linee metropolitane già avviate a Milano e Torino. In ambito portuale sono in corso i lavori di riempimento alla calata Bettolo e tra i moli Ronco e Canepa nel porto di Genova, di realizzazione del nuovo terminal multipurpose di Vado Ligure e per la realizzazione del Terzo bacino del porto della Spezia.

Nel 2012 sono stati **aperti alcuni importanti cantieri**, in particolare del Terzo Valico sulla linea Genova-Milano/Novara, della Tangenziale Est esterna di Milano e della Linea 4 della metropolitana milanese.

Rispetto alle **progettazioni** sono in corso di completamento quelle concernenti la tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione, la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova, mentre si è conclusa quella definitiva del collegamento tra il Terminal 1 e Terminal 2 di Malpensa.

Si aggrava invece, la **fase di stallo** per numerosi progetti ferroviari: la tratta AV/AC Brescia-Verona, le connessioni al tunnel del Gottardo, il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate, la linea Milano-Mortara, la linea 2 della metropolitana torinese. Altrettanto si riscontra sulla rete stradale e autostradale, in particolare per la Pedemontana piemontese, per la Tangenziale Nord di Milano, per la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, per la Variante alla strada statale del Sempione, per la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, per Corso Marche, per alcune e ulteriori opere di accessibilità ad Expo 2015 e a Malpensa.

5. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST ¹

5.1 Corridoio 3 “Mediterraneo”

5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Corridoio ferroviario

Torino-Lione

Il 30 gennaio 2012 è stato firmato il **nuovo accordo intergovernativo** che ratifica le modifiche al tracciato in Italia e definisce il fasaggio che porterà alla realizzazione della sezione transfrontaliera. L'accordo determina le modalità di governance del progetto in fase di costruzione ed in particolare del futuro ente promotore pubblico che succederà a LTF e garantirà la direzione dei lavori della sezione transfrontaliera sotto la responsabilità di Italia e Francia. L'accordo stabilisce la ripartizione dei finanziamenti tra i due Stati indipendentemente dal contributo UE e determina i principi adottati dai due governi a favore del trasferimento dalla strada alla rotaia per il traffico transalpino. Contemporaneamente agli studi ed ai primi lavori, vengono svolte in entrambi gli Stati le procedure relative ai permessi amministrativi. A settembre è stato presentato il progetto vincitore del concorso per la nuova stazione internazionale di Susa, con l'architetto giapponese Kengo Kuma che elaborerà il progetto architettonico definitivo.

La nuova stazione, secondo le indicazioni del bando di gara, dovrà svilupparsi su due livelli per oltre 6 mila metri quadrati, dovrà essere in grado di "contenere" anche 750 persone contemporaneamente e avrà uno spazio di binari e servizi con un atrio commerciale e di passaggio. Il progetto si estenderà complessivamente su oltre 100 mila metri quadrati con parcheggi, aree per gli autobus e la sosta, e costerà 48,3 milioni di euro.

Il 29 novembre è iniziato a Chiomonte il vero e proprio scavo della **galleria esplorativa della Maddalena**, il cui cantiere è stato avviato a fine giugno del 2011. Essa rappresenta la quarta delle opere che permetteranno di raggiungere il futuro tunnel di base della nuova linea Torino-Lione, insieme alle tre discenderie francesi già realizzate (Villarodin-Bourget/ Modane, Saint-Martin- La-Porte e La Praz). I tempi di realizzazione sono stimati in

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

circa 50 mesi, con l'impiego di un organico di circa 100 operatori. La galleria avrà una lunghezza complessiva di 7,54 chilometri e un diametro di circa 6 metri, l'imbocco è collocato al fondo della Valle Clareé, in zona Maddalena di Chiomonte. La galleria di Chiomonte, tecnicamente definita cunicolo esplorativo, ha tre principali finalità: conoscere meglio la struttura geologica del Massiccio d'Ambin fin da subito, in attesa dell'avvio dei lavori del tunnel di base (fine 2013); testare la tecnologia che sarà utilizzata nella realizzazione dell'opera principale; garantire l'accesso ai lavori del tunnel di base e, successivamente alla sua realizzazione, la ventilazione, la manutenzione e il transito dei mezzi di soccorso. Il cantiere si trova a nord del viadotto autostradale sulla A32 tra il torrente Clarée, la strada dell'Avana e la strada delle Gallie.

Il 3 dicembre si è svolto il Vertice Italia – Francia a Lione. In tale ambito il Presidente del Consiglio italiano, Mario Monti e il Presidente della Repubblica francese, François Hollande, hanno approvato, a conclusione del vertice, una dichiarazione comune nella quale Italia e Francia confermano l'interesse strategico del nuovo collegamento ferroviario fra Torino e Lione.

Il 10 dicembre sono stati presentati al convegno "Un futuro per la Valle di Susa, progetti per lo sviluppo del territorio", i risultati di un progetto per lo sviluppo del territorio della Valle, realizzato dal coordinamento delle associazioni imprenditoriali e sindacali del Piemonte. Questo documento è il primo passo per uno studio condiviso sull'utilizzo dei fondi compensativi. Entro il gennaio del 2013 verrà concluso e presentato il progetto definitivo e la valutazione d'impatto ambientale della parte italiana del tunnel di base e verrà definito il nuovo soggetto promotore italo-francese che avrà la direzione strategica e operativa della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione. Entro la fine del 2013, è previsto l'inizio del cantiere del tunnel di base, mentre la 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:

- 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).

Gli stati italiano e francese sono i principali finanziatori, nel quadro dell'accordo del 29 gennaio 2001, con la partecipazione dell'Unione europea. Il costo del tunnel è di circa 8,2 miliardi di Euro. Attraverso la definizione del trattato italo-francese l'ipotesi più accreditata

è che si arrivi ad una ripartizione 42% Francia - 58% Italia che, al netto del contributo dell'Unione Europea, significherebbe una spesa di 4.750 milioni per l'Italia e 3.450 milioni per la Francia. A tal proposito è importante la proposta della Commissione europea di aumentare fino al 40% (ad oggi il massimo era il 30%) il cofinanziamento dei progetti transfrontalieri per i collegamenti ferroviari, tra i quali la Torino-Lione.

Torino-Milano

Tratta già realizzata; si evidenzia che da quest'anno è entrata in esercizio una nuova società di trasporto passeggeri privata ad alta velocità, la NTV, che fornisce un ulteriore servizio ferroviario da Torino a Napoli sulla rete AV/AC.

Milano-Verona

Il tracciato della linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 142 km, attraverso il territorio di 31 Comuni in Lombardia e 4 in Veneto. Sono previste interconnessioni con la linea esistente a Treviglio e a Brescia. La realizzazione dell'opera prevede, dopo l'inaugurazione del 2 luglio 2007 del quadruplicamento della linea ferroviaria tra le stazioni di Pioltello e di Treviglio, la realizzazione della tratta AV/AC da Treviglio a Verona. Il 6 dicembre 2011 il CIPE, con delibera n. 85 registrata alla Corte dei Conti il 20 marzo 2012 e pubblicata sulla G.U. n. 79 del 3 aprile 2012, ha assegnato il residuo importo di 919,05 milioni di euro per la realizzazione del secondo lotto costruttivo della tratta Treviglio-Brescia. Sulla stessa tratta attualmente sono in corso i lavori di realizzazione delle Opere Civili del primo lotto costruttivo. Il General Contractor è Cepav 2 che realizzerà il 40% dei lavori e ne appalterà il 60%. Attualmente l'avanzamento è del 5% circa.

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

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 tratta la nuova linea è stata realizzata in parallelo alla linea storica). 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 a RFI; allo stato attuale risultano tuttavia sospese le attività inerenti lo sviluppo progettuale e realizzativo dell'opera, in particolare per quanto riguarda la progettazione preliminare del tratto tra Montebello e Grisignano di Zocco, che include il nodo di Vicenza.

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". Nell'Allegato infrastrutture al DEF di ottobre 2012, la tratta non è stata inclusa nei fondi del bilancio 2013.

Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) è confermata la voce di costo complessivo della Verona-Venezia pari a 5,130 miliardi di Euro con disponibilità pari a 160,03 milioni di Euro.

La Regione Veneto, Confindustria Veneto e ANCE hanno redatto un documento contenente il progetto per la realizzazione dell'alta velocità-alta capacità low cost (ipotesi finanziaria pubblico/privato basata su criteri di fattibilità e redditività) in Veneto per l'intera tratta Verona-Padova ricorrendo al project financing e da realizzarsi entro il 2019 con una riduzione dell'investimento economico (Luglio 2012); tale documento è stato consegnato al Ministro dello sviluppo economico e infrastrutture e trasporti Passera.

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.

Si segnala che nell'Aprile 2012 è stato presentato uno studio di fattibilità da parte di RFI per un nuovo tracciato della linea in territorio Veneto, tra Mestre e Portogruaro, che

prevede la realizzazione della nuova linea in completo affiancamento al tracciato storico.

Il 23 aprile 2012 è stato presentato da parte di RFI nella sede della Provincia di Venezia lo studio di fattibilità per l'affiancamento della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste in territorio veneto alla ferrovia storica fra Mestre e Portogruaro. Gli Enti Locali hanno quindi di fronte la possibilità di valutare due ipotesi di tracciato: la variante definita litoranea (presentata a livello di progetto preliminare) e la variante in affiancamento (allo stato di avanzamento di studio di fattibilità). Si rileva come dodici comuni del Veneto orientale interessati alla realizzazione della nuova linea FS ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste chiedono la bocciatura del tracciato litoraneo.

Nel 10° Allegato Infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche) sono riportati i costi complessivi dell'opera.

Intervento	Costo (mln di Euro)	Disponibilità(mln di Euro)
Tratta Mestre-Marco Polo	772,00	13,00
Tratta Marco Polo-Portogruaro	2.683,30	-
Tratta Portogruaro-Ronchi dei L.	2.246,00	-
Tratta Ronchi dei L.-Trieste	1.745, 80	48,00

Trieste-Lubiana

Quello tra Trieste e Divača è il secondo segmento transfrontaliero che riguarda l'Italia del Corridoio Mediterraneo. La realizzazione di quest'intervento si basa su un accordo interministeriale tra Italia e Slovenia sottoscritto nel 2001.

Si segnala come nell'ottobre del 2012 vi sia stato un incontro a Brdo del Comitato di Coordinamento tra Italia e Slovenia per il patto per la ferrovia Trieste- Divača dove è stato ribadito l'impegno dei due Paesi nella realizzazione dell'opera.

b) Corridoio autostradale

Torino-Milano

L'intervento è finalizzato all'ammodernamento e all'adeguamento dell'autostrada ai nuovi volumi di traffico.

Dei 125 km di sviluppo esistente ne sono stati completati ad oggi circa 70 tra Torino ed il confine tra il vercellese e il novarese. I programmi della concessionaria SATAP tragguradano al 2015 il completamento della terza corsia tra Novara e Milano; rischiano però di protrarsi i tempi di realizzazione sulle tratte lombarde, già pesantemente in ritardo

a causa dei passati intoppi burocratici, per il recente blocco dei pedaggi, i cui auspicati aumenti avrebbero portato alla SATAP risorse da utilizzare immediatamente.

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).

L'opera, i cui cantieri sono stati inaugurati nel 2009, è ad un avanzamento pari al 60% e il cronoprogramma aggiornato ne prevede la conclusione per la fine del 2013. Lo scorso 12 luglio è stato definitivamente superato il problema dei cantieri sequestrati, con il dissequestro degli ultimi 8 km di autostrada (a seguito di un'inchiesta giudiziaria in cui si ipotizzava uno sversamento illegale di rifiuti e che vedeva la società Brebemi come parte lesa). L'opera, realizzata in project financing, richiede un impegno finanziario di 2,420 miliardi: il capitale sociale deliberato è pari a 520 milioni (di cui 302 milioni sottoscritti e 210 milioni versati) mentre la parte a debito da reperire sui mercati finanziari ha un project già strutturato pari a 1,9 miliardi di cui attualmente è in corso il closing finanziario.

Venezia-Trieste

I lavori per la realizzazione del primo lotto della terza corsia della A4 Venezia-Trieste (in uscita dal Passante di Mestre, da Quarto D'Altino a San Donà di Piave, 18 km) sono partiti a settembre del 2011. Dopo l'inaugurazione dei cantieri, avvenuta a dicembre 2010 in presenza dei presidenti delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, i lavori si erano subito arrestati a causa della mancanza di un piano finanziario per coprire i 2,3 miliardi di euro necessari a coprire l'intero costo dell'infrastruttura.

Attualmente i cantieri sono attivi sul solo primo lotto, che riguarda i 18 km da Quarto d'Altino (Ve) a S. Donà di Piave (Ve).

Resta ancora da definire il piano finanziario con gli istituti bancari. Autovie Venete, concessionaria della A4 Trieste-Venezia il cui azionista di riferimento è la Regione Friuli-Venezia Giulia, dovrebbe impegnarsi a incassare il pedaggio per tutti gli anni necessari all'ammortamento del debito che è previsto al 2031. Nel 2017 però scade la concessione e la A4 tornerà in carico all'Anas che dovrà bandire una nuova gara. Peraltro, il pool di

otto banche che ha risposto al bando di Autovie Venete (Biis-Intesa San Paolo, Unicredit, Mediobanca, Mps, Credit Agricole, Centrobanca, Natixis, Deutsche Bank) ha avviato una "due diligence" per analizzare il valore e lo stato di salute della concessionaria, procedimento necessario a valutare il profilo di rischio del progetto.

In questo contesto, il ruolo del Governo italiano potrebbe essere risolutivo per sbloccare l'intervento delle banche a garanzia dell'opera. A dicembre 2011 l'Esecutivo ha infatti ratificato l'atto aggiuntivo alla convenzione tra l'Anas e Autovie Venete. Il documento impegna la concessionaria per l'A4 a garantire i ricavi da pedaggio per tutti gli anni necessari all'ammortamento del piano finanziario e apre a un ruolo di garanzia da parte dell'Anas.

5.1.2 Criticità

Per la linea AV/AC Torino-Lione sono ancora in atto problemi di ordine pubblico a causa dell'ostruzionismo di alcuni movimenti contrari all'opera, nonostante l'avvio dei cantieri.

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 criticità di ordine finanziario derivano dal fatto che attualmente i finanziamenti disponibili coprono la realizzazione della sola tratta Treviglio-Brescia, mentre sono ancora totalmente da reperire i 2.747 milioni di euro per la Brescia-Verona.

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

Per l'ammodernamento e il completamento della rete autostradale lungo il Corridoio 3, permangono criticità circa il reperimento delle risorse finanziarie necessarie.

5.1.3 Attese per il 2013

- Presentazione e approvazione del progetto definitivo della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione.
- Istituzione del nuovo soggetto promotore; risoluzione delle criticità del consenso e azioni di lobby all'UE per il destino dei fondi riservati ai progetti della nuova Rete prioritaria europea (fino al 40%).

- Proseguimento dei lavori sulla tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona
Creazione del GEIE, Gruppo europeo d'Interesse economico, per lo sviluppo del progetto preliminare della linea AV/AC Trieste–Divaccia.
- Completamento dei lavori e apertura all'esercizio della nuova autostrada Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi).
- Sigla dell'accordo tra Autovie Venete e il pool di banche per la copertura finanziaria della spesa per il completamento dei lavori della terza corsia Autostrada Venezia-Trieste.

5.2 Corridoio 6 “Genova-Rotterdam”

5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi

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

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

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 1.820 milioni; il 6 dicembre 2011 il CIPE ha infatti approvato il finanziamento del 2° lotto costruttivo per un importo di 1,1 miliardi di euro.

Dopo che nel 2011 sono stati siglati gli accordi per il rinnovo del contratto per l'esecuzione dell'opera tra Cociv e RFI e per l'allocatione dei materiali di risulta, nel corso del 2012 hanno potuto finalmente avviarsi i lavori per la costruzione del primo lotto.

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'istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture sul progetto preliminare predisposto da RFI nel 2003 è sospesa. Sulla base degli accordi intercorsi tra ferrovie italiane e svizzere si è stabilito che i flussi generati dal nuovo tunnel del Gottardo almeno fino al 2030 potranno essere gestiti attraverso un

adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano (non attualmente connesso all'iter procedurale del progetto di quadruplicamento).

Il quadruplicamento Chiasso-Seregno era inserito nel Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture nella tabella delle "Opere in corso" per 40 milioni di euro e nella tabella delle "opere programmatiche" per la parte di realizzazione (1.410 milioni di euro). L'aggiornamento 2011 del Contratto di programma ha stralciato dalla tabella delle opere in corso il finanziamento della progettazione definitiva, inserendolo nella tabella delle opere programmatiche (non finanziate). Si prevede l'avvio del progetto definitivo del quadruplicamento nel 2016, con avvio dei lavori nel 2020 e conclusione nel 2027.

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. Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE il 2.12.2005 (delibera pubblicata il 31.05.2006) ed è in corso di redazione il progetto definitivo. Anche in questo caso si segnala che, sulla base delle verifiche effettuate dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, è stato concordato che la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano almeno fino al 2030.

Il raddoppio della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo è confermato nell'aggiornamento 2011 del 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 per la sola progettazione, e nella tabella delle Opere programmatiche, quindi non finanziate, per la parte di realizzazione (913 milioni di euro).

Da ciò deriva un rallentamento della progettazione della nuova linea, di cui si prevede comunque la conclusione nel 2013, con avvio dei lavori nel 2018 e conclusione nel 2024.

Connessioni al Gottardo via Luino

Il potenziamento dei collegamenti al Gottardo via Luino prevedono due distinti interventi progettuali: il raddoppio tra Laveno e Luino e quello tra Novara, Oleggio e Arona. Il primo ha un costo di 1.270 milioni di euro e dal 2010 è in corso la progettazione preliminare, il

secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004.

I progetti relativi alle connessioni al Gottardo via Luino rientrano tra le opere programmatiche dell'aggiornamento 2011 del Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture e pertanto non risultano finanziati. Per questo motivo sono allo studio degli adeguamenti tecnologici dei posti d'incrocio che, con costi nettamente inferiori (si parla di 30 milioni di euro), consentirebbero di soddisfare la domanda di traffico aggiuntiva diretta ai terminal intermodali del Nordovest.

Nodo di Novara

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

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

Nel 2012 gli studi di fattibilità non hanno fatto sostanziali progressi.

5.2.2 Criticità

Le criticità maggiori sono prevalentemente concentrate nella copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi. Le deliberazioni CIPE del 18 novembre 2010 e dell'11 novembre 2011 hanno consentito l'avvio dei lavori del primo lotto, cui seguirà quello del secondo lotto, già integralmente finanziato. Rimangono da coprire, nei successivi atti di determinazione degli investimenti pubblici in infrastrutture ferroviarie, i successivi quattro lotti necessari per il completamento dell'opera.

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

5.2.3 Attese per il 2013

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

5.3 Sistema portuale ligure

5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi

Porto di Savona

Il principale intervento previsto dal PRP di Savona (approvato nell'agosto 2005) è costituito dalla realizzazione della nuova piattaforma della superficie di circa 210.000 m², che ospiterà un nuovo terminal contenitori da 700/800.000 TEU, dotato di una banchina rettilinea della lunghezza di 700 m, con due accosti ad elevato pescaggio (uno in radice a -15,00 m ed uno in testata a -22,00 m). Il terminal contenitori si rivolgerà alle grandi compagnie marittime globali attive nel bacino del Mediterraneo con navi di dimensioni sopra i 10.000 TEU e servirà traffici di import/export tra Middle East/India/Far East ed un mercato interno esteso dall'Italia del Nord Ovest a Svizzera e Baviera. Ai margini della piattaforma saranno ricollocati gli impianti rinfusieri e petroliferi esistenti nella rada (TRI, Esso e Petrolig), con miglioramenti ambientali e operativi, mentre per proteggere i nuovi accosti ed assicurare l'agibilità nautica del porto sarà costruita una nuova diga foranea, alla cui radice si realizzerà un accosto Ro-Ro. L'iniziativa è stata sviluppata attraverso la pubblicazione di un Bando Europeo di Project Financing, la cui procedura si è conclusa nel maggio 2007 con l'aggiudicazione ad un ATI composto dalle società Maersk, Technital e Grandi Lavori Fincosit che provvede alla progettazione, costruzione e gestione dell'opera per un periodo cinquantennale.

Il costo dell'intervento è pari a 450 milioni di euro, coperti tramite un investimento privato di 150 milioni di euro e una quota di finanziamento pubblico originariamente reperita sulla base dei commi 990 e 991 dell'art.1 della L. 296/2006 (Finanziaria 2007) e successivamente rimodulata attraverso risorse previste dalla Legge 10/2011 e dal successivo decreto attuativo n. 357 del 13/10/2011, nonché dal recente "decreto sviluppo" del giugno 2012 (poi convertito nella Legge 134/2012), che all'art. 15 prevede l'assegnazione di ulteriori stanziamenti reperiti attraverso il recupero di risorse da progetti portuali finanziati ma non ancora cantierabili.

Dal punto di vista amministrativo, nel mese di gennaio 2011 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha chiuso positivamente l'esame del progetto e nel successivo mese di marzo sono stati avviati i cantieri di prova. I lavori di costruzione hanno quindi preso il via nell'estate 2012, a valle dell'emanazione dei provvedimenti governativi che garantiscono la copertura finanziaria dell'intervento. Nello specifico accordo di programma definito

da Comune, Autorità Portuale, Regione Liguria e Provincia di Savona sono stati inseriti anche importanti interventi sulla rete viaria, in particolare con la previsione di un nuovo casello autostradale in località Bossarino che consenta il collegamento diretto con il porto. L'Authority ha definito anche un piano di interventi per assicurare un'efficace connessione ferroviaria fra porto e hinterland (svolgendo autonomamente la trazione fra lo scalo e il retroporto grazie a 6 locomotive elettriche acquistate appositamente) e per integrare il porto con le aree industriali tra Liguria e Piemonte, dove possono trovare spazio attività di logistica, perfezionamento e distribuzione.

Porto di Genova

Completato il riempimento del nuovo porto di Voltri con la realizzazione del sesto modulo, le opere più significative previste dal PRP del 2001 sono localizzate nel bacino di Sampierdarena con i riempimenti della Calata Bettolo, della Calata Concenter, tra i moli Ronco-Canepa e Canepa-Libia.

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 da ultimo nel Piano Operativo Triennale 2012-2014 prevede un investimento di circa 140 milioni di euro. I lavori sono stati avviati nel 2009 e la loro conclusione è prevista per il 2015. A fine 2012 è stata realizzata gran parte del riempimento, mentre rimane il percorso per la realizzazione della nuova darsena di Calata Oli minerali i cui finanziamenti sono stanziati all'interno del Piano Operativo Triennale 2013-2015.

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 (o traffico equivalente). L'intervento, anch'esso confermato nel Piano Operativo triennale 2013-2015, prevede un investimento di 40 milioni e i lavori sono in corso di esecuzione, con conclusione prevista entro il 2014. Nel bacino attiguo il soggetto terminalista aggiudicatario del compendio "ex Multipurpose" (ATI Messina-San Giorgio) si è impegnato, in ottemperanza a quanto previsto nel bando di gara, a realizzare a proprie spese il riempimento del Libia-Canepa; detti lavori, secondo quanto indicato nel bando stesso, dovrebbero iniziare nel 2015 e terminare nel 2019.

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 ai suddetti interventi, il Piano operativo triennale 2012-2014 individua numerosi interventi infrastrutturali, confermati nel successivo piano operativo 2013-2015, tra i quali si segnalano in particolare:

- il 'ribaltamento a mare' di Fincantieri: l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo riempimento a Sestri P. (71.000 mq.) ad uso cantieristico, con disimpegno dalle aree poste a nord della linea ferroviaria. L'intervento ha subito un ritardo in attesa della quota di finanziamento pubblico, per cui l'inizio lavori viene ora previsto per fine 2013/inizio 2014. il costo complessivo dell'opera ammonta a 75 milioni (di cui 25 mln. euro a carico di APG e 50 a carico del Ministero competente);
- aree di sosta per l'autotrasporto: è previsto lo stanziamento di 1,9 mln euro per la realizzazione di un'area di sosta da dedicare ai mezzi pesanti nelle aree di Sestri Ponente limitrofe all'aeroporto. L'intervento, previsto nel 2012, è stato rinviato al 2014 per la prorogata disponibilità di un'area a tale scopo in località Genova Campi;
- autostrade del mare: con riferimento alla previsione del polo delle "autostrade del mare" a Voltri (variante VP 5 bis del vigente Piano Regolatore Portuale) la ricerca delle soluzioni urbanistiche connesse a tale intervento è confluita nel procedimento volto alla predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

L'Autorità Portuale di Genova ha avviato il percorso volto all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, le cui linee guida sono state presentate il 4 luglio 2012. Il 18 dicembre 2012 sono stati sottoposti all'attenzione degli operatori portuali 8 scenari progettuali di sviluppo dello scalo, in base ai quali verrà definito quello da svilupparsi progettualmente. Entro la fine del 2013 Autorità Portuale si propone di adottare il nuovo PRP.

Porto della Spezia

Con l'approvazione definitiva del PRP le attività di progettazione di opere ed infrastrutture portuali sono state incrementate in modo significativo, soprattutto laddove le esigenze di intervento si sono rivelate non più procrastinabili. In particolare, nell'ottica di implementazione delle infrastrutture a servizio del terzo bacino portuale, si è proceduto al trasferimento presso il porto Mirabello di oltre 500 posti barca precedentemente dislocati presso la marina del Canaletto. Questo trasferimento ha consentito la pubblicazione della gara d'appalto per l'affidamento dei lavori di realizzazione del primo lotto della nuova banchina del Canaletto, il cui affidamento è previsto entro fine anno.

Il secondo lotto, che sarà realizzato a cura del concessionario, è già in avanzato stato di progettazione esecutiva e troverà piena attuazione una volta trasferite le attività nautiche

ed artigianali, ancora presenti alla marina del Canaletto, presso le nuove strutture del molo Pagliari.

Le attività dell'Autorità Portuale si sono poi concentrate nella realizzazione di alcuni interventi di bonifica/dragaggio dei fondali del terzo bacino: in particolare nel 2011 è stato completato il dragaggio dei fondali antistanti la banchina del terminal Ravano e sono stati avviati i lavori di bonifica ed approfondimento dei fondali immediatamente prospicienti l'accosto est del molo Fornelli. Sono, infine, in corso di affidamento i lavori di bonifica e successivo escavo dei fondali del bacino di evoluzione navi.

Si sta inoltre attivando, in seguito all'imminente ultimazione dei lavori di ampliamento del Molo Garibaldi, il 1° lotto del dragaggio che consentirà l'ormeggio delle navi da crociera entro la primavera 2013.

Ultimato il Molo Garibaldi si provvederà allo spostamento delle attività portuali dalla calata Paita, interessata nel prossimo futuro dalla sua conversione in area turistico-ricettiva, secondo quanto previsto dal progetto di nuovo waterfront della Spezia realizzato dall'arch. José María Thomas Llavador. In fase avanzata di progettazione risultano anche le nuove strutture marittime previste dal masterplan per accogliere le attività crocieristiche che vedono La Spezia punto ideale di approdo per numerose compagnie. Ancora in chiave waterfront, è in corso di ristrutturazione e conversione d'uso della banchina Tahon de Revel, dove sta per essere completata la nuova passerella pedonale strallata di collegamento tra la banchina e il porto Mirabello.

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

- realizzazione piazzale e banchina Canaletto con fascia di rispetto ed opere propedeutiche allo spostamento delle marine ed opere di adeguamento molo Pagliari;
- ampliamento testata del molo Fornelli;
- realizzazione piazzale e banchina Terminal del Golfo e fascia di rispetto con possibile realizzazione a lotti;
- bonifica ed escavo fondali molo Garibaldi;
- manutenzione straordinaria banchine;
- realizzazione piattaforma logistica retroportuale di S. Stefano Magra;
- parcheggio a Calata Paita;
- realizzazione darsena servizi al Molo Garibaldi e studio sulle correnti del Golfo con relativi interventi sulla diga foranea;

5.3.2 Criticità

Le criticità strutturali per il potenziamento delle capacità operative dei porti liguri sono in primo luogo connesse alla configurazione morfologica della costa e alla loro collocazione in un contesto urbano fortemente antropizzato. La pressione delle città (tutte e tre strette tra mare e montagne) alle spalle e la mancanza di aree disponibili sulla terraferma rendono necessario procedere ad ampliamenti solo attraverso tombamenti degli spazi acquei, resi ulteriormente costosi dagli alti fondali che impongono rilevanti opere di difesa a mare.

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

L'aumento delle banchine e delle aree disponibili per i terminal pone rilevanti problemi di gestione del trasporto nelle modalità terrestri e rende indispensabile l'adeguamento delle relative infrastrutture. Per tali motivi tutti i progetti di potenziamento delle capacità operative dei porti liguri sono intrinsecamente legati a quelli sui corridoi plurimodali di penetrazione verso il nord (Corridoio 24 per Genova e Savona e Tibre per La Spezia), lungo i quali sono in corso di approntamento piattaforme logistiche con funzioni retroportuali. Alla riforma della legislazione sulla portualità italiana, di cui dovrà occuparsi la nuova legislatura, si chiede di prevedere forme di finanziamento delle opere infrastrutturali (in parte già anticipate dalle leggi finanziarie per il 2007 e 2008) che permettano una programmazione più certa degli interventi, anche attraverso una maggiore autonomia delle Authority.

5.3.3 Attese per il 2013

- Prosecuzione dei lavori secondo il cronoprogramma previsto per la piattaforma multipurpose di Vado Ligure, della Calata Bettolo e del riempimento tra i moli Ronco e Canepa.
- Avvio del ribaltamento a mare di Fincantieri.
- Adozione nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova.
- Avvio del primo lotto funzionale per la nuova banchina del Canaletto.

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. Il progetto del corridoio viabilistico pedemontano ha lo scopo di attrarre il traffico che si genera a nord dei nodi provinciali delle regioni Piemonte e Lombardia ed è finalizzato inoltre a generare una rete stradale alternativa all'asse autostradale Torino-Milano-Venezia-Trieste. La Pedemontana Piemontese ha lo scopo di collegare il territorio biellese con il sistema autostradale A4 Torino Milano per una lunghezza di circa 40,5 km, correrà dall'A4 Torino-Milano, in prossimità Santhia, per proseguire verso Biella e Gattinara e congiungersi con l'A26 a Ghemme. L'intervento si articola nelle seguenti opere:

- Biella (Vigliano B.se)- A4 Casello di Santhia;
- Rolino di Masserano- A26 Casello di Romagnano-Ghemme;
- collegamento tra le due tratte, attraverso la ristrutturazione dell'attuale SR 142.

Il Cipe non ha ancora deliberato l'approvazione del progetto preliminare e la relativa copertura finanziaria della Pedemontana piemontese poiché non si è ancora conclusa la procedura di VIA.

Il progetto prevede una durata dei lavori di circa 4 anni. La nuova infrastruttura avrà un costo di quasi 600 milioni di euro di cui il 65% cofinanziato dal partner privato e il restante 35% come contribuito in parti uguali da Regione e CIPE.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 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:

- 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;
- Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km;

- Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Tratta da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9: i lavori sono in corso con un avanzamento pari al 50% e la conclusione è prevista per il 31/12/2013.

Primo lotto tangenziali di Como e Varese: l'avanzamento dei lavori è pari al 30% e la loro conclusione è prevista nel marzo 2014.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4: è in corso la progettazione esecutiva da parte del gruppo di imprese vincitrice della gara d'appalto e guidato da Strabag. L'obiettivo è accelerare la consegna del progetto in modo da avviare i cantieri per tratte funzionali agli inizi del 2013, con l'intento di concludere tutti i lavori entro il 2016 come previsto dalla convenzione sottoscritta con la concedente.

L'impegno finanziario per la realizzazione dell'intera opera è di circa 5.000 milioni di euro, di cui 1.250 di contributo pubblico già disponibile, 750 milioni di equity da parte dei soci e 3.000 milioni di debito da reperire sui mercati finanziari.

Per dare continuità ai lavori fino alla primavera del 2013, i soci costruttori si sono impegnati ad erogare un prefinanziamento di 250 milioni, con l'obiettivo di garantire le banche sulla copertura di un altro prestito ponte. Inoltre Cal, Concessioni autostradali lombarde, provvederà a riconoscere l'aumento dell'intensità di erogazione del contributo pubblico sulla tratta attualmente in costruzione dal 35% all'80%. L'assemblea dei soci dell'autostrada ha già deliberato un aumento di capitale sociale incrementando gli attuali 200 milioni a 300 milioni da versarsi entro il 31/1/2013.

Autostrada Asti-Cuneo

L'Autostrada A33 Asti-Cuneo, nota anche come autostrada delle Langhe, è in parte aperta al traffico e in parte in costruzione si articola in due tronchi di complessivi 90,15 Km, tra loro connessi da un tratto di 20 Km dell'Autostrada A6 Torino-Savona, da Marene a Massimini:

- Tronco 1, dalla città di Cuneo all'interconnessione di Massimini sulla A6 Torino-Savona;
- Tronco 2 - dagli svincoli di Asti Est ed Asti Ovest della A21 Torino-Piacenza, sino allo svincolo di Marene sulla A6 Torino-Savona.

I lavori sono iniziati nel luglio 2000. Nel 2012 sono state completate la Tangenziale di Cuneo, le tratte Cuneo-Castelletto Stura-Consovero e Cuneo-SS 231. Devono essere completate le tratte Asti Est-Rocca Schiavino (integrazione progetto definitivo a cura del Concessionario), Rocca Schiavino-Asti Ovest (progetto preliminare), Rocca Schiavino-Isola d'Asti, Guarene-Roddi e Roddi-Diga Enel (in conferenza di servizi).

5.4.2 Criticità

Per la Pedemontana Piemontese vi sono problemi di ordine procedurale (si è ancora in attesa dell'approvazione della VIA) e conseguentemente di compartecipazione finanziaria da parte dello Stato.

Per la Pedemontana Lombarda gli accordi presi tra le parti coinvolte consentono la continuità dei lavori solo fino alla primavera 2013.

5.4.3 Attese per il 2013

- Approvazione della VIA della Pedemontana Piemontese e delibera CIPE.
- Completamento delle opere sulla tratta Cassano Magnago-Lomazzo e avvio dei cantieri sulla tratta Lomazzo-Dalmine della Pedemontana Lombarda.
- Conclusione dei lavori sulla Asti-Cuneo.

5.5 Nodo metropolitano di Milano

5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

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

Il 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 sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni 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 14,2 km l'aeroporto di Linate con la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea ferroviaria Milano-Mortara), per un totale di 21 fermate.

Il costo complessivo della linea è di circa 1.698,5 milioni di euro, finanziati attraverso un partenariato pubblico-privato: la linea infatti sarà realizzata e gestita da un consorzio misto pubblico (per 2/3) e privato (per 1/3) denominato società SPV linea M4 Spa. Il soggetto privato, scelto mediante procedura di gara aggiudicata in via definitiva nell'agosto 2011, è il raggruppamento d'impresa composto da Impregilo, ATM, Ansaldo STS, Ansaldo Breda, Astaldi e Sirti.

Il progetto è diviso in due tratte: a) la tratta Linate-Policlinico, inserita tra le opere essenziali di Expo, ha un costo di 910 milioni di euro di cui 546 milioni sono i fondi statali (recuperati "sacrificando" gli stanziamenti previsti per la linea M6 da Bisceglie a Ripamonti, che è stata stralciata dal dossier di candidatura di Expo), 273 milioni sono gli stanziamenti privati e 91 milioni i finanziamenti comunali; b) la tratta Policlinico-Linate, inserita tra le opere

connesse ad Expo, ha un costo di 788,5 milioni di cui 240 milioni statali, 349 milioni comunali e 199,5 milioni privati (ancora da reperire).

Per quanto concerne la quota comunale, oltre 400 milioni complessivi, Cassa Depositi e Prestiti ha erogato al Comune 194 milioni di euro per l'accensione dei relativi mutui, su cui è necessaria una deroga al patto di stabilità interno.

I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate. Per l'Expo 2015 sarà attivata solo la subtratta Linate-Forlanini FS (dove è prevista una nuova fermata del passante ferroviario di Milano) con l'apertura di due stazioni. Si prevede che l'intera linea sarà aperta all'esercizio nel 2017-2018.

M5 Bignami-San Siro

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

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

La tratta Bignami-Zara è in fase di collaudo, sono iniziate le verifiche di pre-esercizio sulla sicurezza e se ne prevede l'apertura al traffico tra gennaio e febbraio 2013, una volta avuta l'autorizzazione dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti. I lavori sulla tratta Zara-Garibaldi si concluderanno entro il 2013 mentre, per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro, l'apertura è prevista per la primavera del 2015, in tempo per l'Expo.

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. A marzo 2012 sono partiti i lavori sulla tratta Castano Primo-Turbigo che si concluderanno a luglio 2014 (con un ritardo di sei mesi rispetto a quanto previsto inizialmente). Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono ancora essere reperiti circa 87 milioni di euro per realizzare l'intervento.
- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** Il 30 gennaio 2010 è stato aperto al traffico il tunnel ferroviario, della lunghezza di 4,5 km, mentre nel corso del 2011 è stata completata la nuova stazione di Castellanza, già attivata in via provvisoria nel 2010.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ha una lunghezza di 14,3 Km e attraversa trasversalmente l'area delle Groane e parte della Brianza milanese. Dal 1957 la linea era adibita al solo trasporto merci e si viaggiava con trazione diesel. La linea è stata aperta anche al traffico passeggeri nel dicembre 2012. I lavori hanno riguardato l'elettificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione. Le nuove fermate attivate sono: Barruccana/Seveso, Cesano Maderno, Ceriano/Groane, Ceriano/Solaro.

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

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

binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro, di cui stanziati 402 milioni per la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago e del raccordo Y. Nel luglio 2012 il TAR della Lombardia ha accolto il ricorso presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago, che si oppone alla realizzazione dell'opera, per vizi connessi all'incongruità tra il progetto approvato in sede di valutazione di impatto ambientale e il progetto definitivo messo a base della gara d'appalto. Il 21 dicembre il Consiglio di Stato ha confermato la sentenza del TAR, bloccando di fatto l'iter procedurale del progetto. Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per il quale occorre reperire circa 220 milioni.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente la linea si sviluppa per circa 34 Km di cui 29 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 5 km di raddoppio della tratta esistente. Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE il 2.12.2005 (delibera pubblicata il 31.05.2006) ed è in corso di redazione il progetto definitivo. Anche in questo caso si segnala che, sulla base delle verifiche effettuate dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, è stato concordato che la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano almeno fino al 2030.

Il raddoppio della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo è confermato nell'aggiornamento 2011 del 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 per la sola progettazione, e nella tabella delle Opere programmatiche, quindi non finanziate, per la parte di realizzazione (913 milioni di euro).

Da ciò deriva un rallentamento della progettazione della nuova linea, di cui si prevede comunque la conclusione nel 2013, con avvio dei lavori nel 2018 e conclusione nel 2024.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Il progetto prevede il raddoppio della linea tra le stazioni di Milano S. Cristoforo e Mortara, per una lunghezza di circa 45 Km, e la realizzazione di tre nuove fermate con relativi

parcheggi (Corsico, Corsico bis, Vermezzo/Albairate), di una nuova sottostazione a Vermezzo e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello. Il progetto prevede inoltre la riqualificazione della tratta urbana milanese tra le stazioni di Porta Romana e di San Cristoforo, attraverso opere di mitigazione acustica e la realizzazione delle nuove fermate di Porta Romana, Romolo e Tibaldi. L'intervento è suddiviso in diversi sottoprogetti, ognuno con un diverso cronoprogramma. I lavori sulla tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo, iniziati nel 2007, si sono conclusi nel dicembre 2009, così come è stata realizzata la nuova fermata di Romolo. Mancano invece i finanziamenti per la progettazione definitiva, oltre che per la realizzazione, della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina, per la realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara nonché delle fermate di Porta Romana e Tibaldi. I cantieri per le opere di mitigazione acustica della tratta urbana milanese dovrebbero aprire nel 2014 (rispetto al 2012 inizialmente previsto) per concludersi nel 2017.

c) Viabilità

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 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:

- 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;
- Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km;
- Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Tratta da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9: i lavori sono in corso con un avanzamento pari al 50% e la conclusione è prevista per il 31/12/2013.

Primo lotto tangenziali di Como e Varese: l'avanzamento dei lavori è pari al 30% e la loro conclusione è prevista nel marzo 2014.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4: è in corso la progettazione esecutiva da parte del gruppo di imprese vincitrice della gara d'appalto e guidato da Strabag. L'obiettivo è accelerare la consegna del progetto in modo da avviare i cantieri per tratte funzionali

agli inizi del 2013, con l'intento di concludere tutti i lavori entro il 2016 come previsto dalla convenzione sottoscritta con la concedente.

L'impegno finanziario per la realizzazione dell'intera opera è di circa 5.000 milioni di euro, di cui 1.250 di contributo pubblico già disponibile, 750 milioni di equity da parte dei soci e 3.000 milioni di debito da reperire sui mercati finanziari.

Per dare continuità ai lavori fino alla primavera del 2013, i soci costruttori si sono impegnati ad erogare un prefinanziamento di 250 milioni, con l'obiettivo di garantire le banche sulla copertura di un altro prestito ponte. Inoltre Cal, Concessioni autostradali lombarde, provvederà a riconoscere l'aumento dell'intensità di erogazione del contributo pubblico sulla tratta attualmente in costruzione dal 35% all'80%. L'assemblea dei soci dell'autostrada ha già deliberato un aumento di capitale sociale incrementando gli attuali 200 milioni a 300 milioni da versarsi entro il 31/1/2013.

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 Paullese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi. L'impegno finanziario per la realizzazione dell'opera è di 2.002 milioni di euro di cui 580 milioni di equity da parte dei soci (attualmente ne sono stati versati 100) e 1.422 milioni di finanziamento senior da reperire sui mercati finanziari.

L'11 giugno 2012, con l'apertura del campo base di Truccazzano, sono stati inaugurati i cantieri dell'infrastruttura. I lavori sono concentrati in particolare lungo il cosiddetto arco "TEEM" tra le strade provinciali Rivoltana e Cassanese, fondamentale per accogliere la Brebemi: la tratta, che ha una lunghezza di 6,5 km e un costo di circa 280 milioni di euro, sarà completata per la fine del 2013. Per dare continuità ai lavori fino all'estate 2013, il 12 novembre 2012 è stata ufficializzata la sottoscrizione con le banche finanziatrici di un prestito ponte da 120 milioni di euro a cui dovrà seguire un aumento di capitale sociale di pari importo da effettuarsi da parte dei soci entro il 31 marzo 2013.

In base al cronoprogramma attualmente vigente la conclusione dell'arco TEEM è prevista entro il 31 dicembre 2013 mentre per l'intera opera si dovrà attendere marzo 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

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

Per realizzare la tratta da Paderno Dugnano a Baranzate, Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. si è impegnata ad investire 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. Per la tratta di competenza di quest'ultima nell'agosto 2012 è stato emesso il decreto di compatibilità ambientale, con le prescrizioni, del relativo progetto da parte del Ministero dell'Ambiente. Per quanto concerne i lotti che saranno gestiti da Milano Serravalle, nel mese di maggio 2012 è intervenuta, da parte del Provveditorato alle OO.PP. Lombardia e Liguria, con il quale Milano Serravalle ha stipulato apposita convenzione, l'aggiudicazione provvisoria dei lavori dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese compreso e nel successivo mese di settembre invece, è stata presentata al Ministero dell'Ambiente l'istanza di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) dell'opera il cui iter istruttorio è attualmente in corso.

Magenta-Tangenziale Ovest-Abbiategrosso

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

Il progetto definitivo dell'opera (la cui conferenza dei servizi si è tenuta nel 2009) non è stato approvato dal CIPE per la mancanza di finanziamenti (su un costo di 419 milioni di

euro sono disponibili 281 milioni). Pertanto ANAS alla fine del 2011 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture uno stralcio funzionale del progetto da Magenta a Vigevano da avviare in via prioritaria con i finanziamenti già disponibili. Infine dalla fine del 2011 è in corso di realizzazione da parte della Provincia di Pavia il nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

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

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

Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali: i lavori sulla tratta Peschiera Borromeo-SP 39 Cerca, avviati nel dicembre 2008, sono stati conclusi a luglio 2012, mentre quelli sulla tratta Crema-Dovera, partiti nel marzo 2009, sono terminati a novembre 2012. Il lotto SP 39 Cerca-Spino d'Adda è stato suddiviso in due stralci: lo stralcio SP 39 Cerca-Zelo Buon Persico (intersezione con la tangenziale est esterna), dal costo di 57 milioni di euro (finanziato per 29 milioni da Regione Lombardia, per 21 milioni dal fondo di accantonamento della TEM, per 6 milioni da risorse private e per 1 milione dalla Provincia di Milano), sarà completato entro il 2015; lo stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, deve essere finanziato e non si prevede l'avvio dei lavori prima del 2016. Il lotto Dovera-Spino d'Adda, dal costo di 55 milioni di euro (finanziato per 38,5 milioni dalla Regione e per 16,5 milioni dalla Provincia di Cremona), sarà completato anch'esso entro il 2015. La realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda, invece, è sospesa almeno fino al 2016, in attesa del reperimento dei finanziamenti necessari pari a 20,5 milioni di euro. I potenziamenti della Rivoltana e della Cassanese si inseriscono tra le opere connesse alla realizzazione della Brebemi. Gli interventi sulla **Cassanese** riguardano: 1) il potenziamento dello svincolo di Lambrate, di cui sono state aperte tre rampe tra novembre e dicembre 2012 mentre l'apertura delle ulteriori due rampe è prevista per il 2014, e la sistemazione dell'ingresso del terminal intermodale con la variante sulla Cassanese, i cui lavori sono stati invece sospesi a causa dell'innalzamento della falda e si attende da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'approvazione della perizia e l'integrazione al progetto (che

prevede 100 milioni di extracosti a carico di Serravalle); 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, dopo la risoluzione nel corso del 2011 della parte finanziaria legata al progetto di sviluppo immobiliare dell'area, attende ancora 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; 3) il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo, intervento a carico del concessionario della nuova autostrada Brescia-Milano (Brebemi), i cui lavori, iniziati nel 2011, sono in corso. 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: i lavori, partiti nel 2011, sono in corso.

Riqualficazione SP 5 tratta Monza-Cinisello Balsamo

Il progetto prevede la riqualficazione della SP 5 - una delle strade più trafficate d'Italia - attraverso l'interramento in trincea e l'eliminazione di numerosi incroci semaforizzati lungo un tratto di circa 4 km tra Monza e Cinisello Balsamo. Il progetto mira così a collegare in maniera diretta la A4/tangenziale nord e la SS36 verso la Brianza, la Valtellina e i valichi svizzeri. I lavori per la realizzazione del tunnel sono iniziati nel 2009. I lavori comprendono anche la realizzazione di nuovi sottopassi e bretelle stradali. 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 ha comportato la traslazione nell'ultimazione dell'opera dal settembre 2011 al 31 marzo 2013, data che rimane confermata.

5.5.2 Criticità

Le maggiori criticità sul fronte economico e finanziario si rilevano per: parte della M4; alcuni interventi di potenziamento ferroviario quali la Seregno-Bergamo, la Variante di Galliate, il completamento del raddoppio della Milano-Mortara; alcuni interventi stradali quali il completamento dei secondi lotti della strada Paullese e il collegamento viario

Magenta-Tangenziale Ovest di Milano. Per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate e il raccordo con Malpensa, alle criticità finanziarie relative alla non completa copertura economica degli interventi (terzo binario tra Parabiago e Gallarate) si accompagnano quelle relative alla sospensione dell'iter procedurale per la realizzazione della tratta Rho-Parabiago in virtù dell'accoglimento da parte del TAR prima e del Consiglio di Stato poi del ricorso presentato da un comitato di cittadini contro la realizzazione dell'opera. Discorso a parte meritano Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano, realizzate in project financing: per Pedemontana Lombarda gli accordi presi tra le parti coinvolte consentono la continuità dei lavori solo fino alla primavera 2013; per Tangenziale Est Esterna, invece, le criticità di ordine economico e finanziario sono connesse al completamento del versamento dell'equity da parte dei soci (circa 480 milioni mancanti) e al closing finanziario del project di 1,4 miliardi. Lentezze negli iter procedurali si segnalano per l'approvazione del secondo lotto della Cassanese e del completamento della SP 46 Rho-Monza, su cui si evidenziano anche criticità tecniche e di consenso connesse a modifiche progettuali richieste dai Comuni coinvolti.

Problemi di consenso sono presenti anche per il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, su cui si evidenzia la contrarietà di diversi Comuni coinvolti.

Difficoltà tecniche dovute a problemi di innalzamento della falda comportano ritardi nei lavori del primo lotto della SP Cassanese, per il quale le modifiche progettuali richieste hanno comportato un extracosto di 100 milioni di euro, totalmente da reperire.

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 2013

- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della linea ferroviaria Novara-Malpensa.

- Riavvio dell'iter procedurale per la realizzazione del potenziamento della ferrovia Rho-Gallarate, comprensiva del raccordo Y tra Fiera Rho-Pero/Expo e Malpensa.
- Completamento del progetto definitivo per il potenziamento della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo, di accessibilità al tunnel del Gottardo.
- Reperimento delle risorse economiche per completare la progettazione e l'avvio dei lavori dei lotti mancanti della ferrovia Milano-Mortara.
- Individuazione della soluzione progettuale per la connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona del nodo ferroviario milanese.
- Completamento delle opere sulla tratta A e avvio dei cantieri sulla tratta Lomazzo-Dalmine della Pedemontana Lombarda.
- Continuità dei cantieri sulla Tangenziale Est Esterna di Milano.
- Avvio dei cantieri per il potenziamento della SP 46 Rho-Monza.
- Approvazione del progetto dello stralcio funzionale da realizzare in via prioritaria relativo al collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano.
- Avvio dei lavori sui lotti mancanti per il potenziamento della strada Paullese.
- Approvazione della perizia e dell'integrazione al progetto e reperimento delle risorse necessarie a coprire gli extracosti del primo lotto della Cassanese.
- Riavvio dell'istruttoria da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del progetto del secondo lotto della Cassanese.

5.6 Nodo metropolitano di Torino

5.6.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Linea 1

In linea con le previsioni del 2011, a seguito del completamento della progettazione esecutiva, lo scorso novembre è stato dato il via ai lavori di ampliamento della linea M1, che va da stazione Lingotto a piazza Bengasi. La realizzazione è stata affidata alla società INFRATO con appalto integrato per la progettazione esecutiva e la costruzione dell'opera, per un valore di quasi 60 milioni di euro.

Lo sviluppo della tratta in ampliamento, di circa 1,9 km, sarà caratterizzato da due stazioni (Italia '61 e Bengasi), due pozzi di ventilazione di intertratta, un pozzo terminale di fine tratta ubicato circa 200 m oltre la stazione Bengasi e da un manufatto di bivio per la realizzazione della futura diramazione della linea verso lo scalo ferroviario del Lingotto per l'interscambio con l'omonima stazione FS.

Il nuovo percorso interessa una delle arterie più importanti della città di Torino, via Nizza, che per tale occasione è stata modificata nella percorrenza e nei relativi sottoservizi con l'indirizzamento di parte del traffico sulla parallela via Genova.

Sono previste inoltre opere di bonifica bellica per la messa in sicurezza dell'area e tra le variazioni viarie si rileva la temporanea chiusura al traffico della rampa di uscita dal sottopasso Lingotto su via Nizza.

Entro la primavera 2013 è prevista la realizzazione delle paratie della stazione, seguiranno i consolidamenti e l'impermeabilizzazione ed entro la fine del 2013 sarà completato lo scavo della stazione con la realizzazione delle solette.

Nel settembre 2014 è previsto di ripristinare la viabilità su via Nizza dopo il completamento della stazione "Italia '61-Regione Piemonte" e del tunnel fino a Lingotto.

La realizzazione della nuova tratta, con la creazione della stazione Bengasi, comporterà una risistemazione dell'omonima piazza con studi di riqualificazione urbanistica che vanno dal riposizionamento dell'attuale mercato rionale, spostatosi in via Vigliani nell'ottobre 2012, alla creazione di un parcheggio di interscambio, elemento cardine per la mobilità sostenibile del quadrante sud urbano.

Linea 2

Il raggruppamento di professionisti guidati da Recchi Engineering si è aggiudicato la gara internazionale "Variante 200", che prevede per la città di Torino la realizzazione del masterplan e la definizione dello studio economico-finanziario per aree ex industriali e ferroviarie di oltre 1.000.000 metri quadrati di proprietà pubblico-privata nel quadrante nord-est del capoluogo.

Il piano di azione pone particolare attenzione al processo di riqualificazione fisica, ambientale, funzionale e sociale dell'area oggetto di intervento, al finanziamento, realizzazione e gestione della prima tratta della metro 2 ed infine all'attività di progettazione, coordinamento e realizzazione delle opere di urbanizzazione strategiche.

Le aree urbane interessate dalla Variante sono i quartieri Barriera di Milano e Regio Parco, ed il filo conduttore che unirà le suddette aree recuperate sarà la linea M2, di circa 14,8 km, che servirà l'asse metropolitano nordest-sudovest: avrà origine nella nuova stazione Rebaudengo sul Passante Ferroviario, procederà verso la zona centrale della città per incrociare la linea M1 in corso Re Umberto per poi scendere lungo l'asse di corso Orbassano fino al Cimitero Parco in prossimità del confine comunale.

Nella seduta del Consiglio Comunale dello scorso marzo 2012, la Città di Torino ha ribadito la volontà di realizzare la Linea 2 prevedendo l'assegnazione di un finanziamento da parte del CIPE nel 2013, quale primo progetto escluso nel 2012 nella graduatoria per le Opere Strategiche.

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

Dopo un'attesa di 35 anni, si è finalmente concluso il quadruplicamento dei binari del passante ferroviario torinese con la tratta mancante tra Porta Susa e corso Grosseto.

La realizzazione della nuova stazione Rebaudengo e della fermata sotterranea Dora, ha inoltre dato la possibilità di attivare il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM): sul modello di Parigi, Torino ha ora una linea ferroviaria metropolitana che copre e collega la periferia al capoluogo. Attivate al momento le prime cinque linee: 1 SFM (Rivarolo-Chieri), 2 SFM (Chivasso-Pinerolo), 3 SFM (Bardonecchia / Susa-Torino Porta Nuova), 4 SFM (Torino Stura-Bra) e A SFM (Torino Dora-Ceres); la stazione in cui è possibile l'interscambio con il maggior numero di linee è Torino Porta Susa dove, nella parte sotterranea, si incontrano la quasi totalità delle linee.

Entro il 2017 è previsto di implementare il servizio con altre quattro linee: SFM5 (Orbassano-TorinoStura), SFM6 (Asti-Torino Stura), SFM7 (Fossano-Torino Stura), SFM8 (Alba-

Cavalmaggiore), e lavori di allacciamento ed interscambio tra 2SFM e ASFM (Pinerolo-Germagnano).

Tutte le nove linee transiteranno dalle stazioni di Torino Porta Susa, Torino Dora e Torino Rebaudengo ad eccezione della linea Alba-Cavalmaggiore che non entrerà nel comune di Torino ma avrà coincidenze a Bra con la linea SFM4 e a Cavallermaggiore con la SFM7. Di notevole importanza, nell'ambito delle opere prioritarie di prima fase legate alla Nuova Linea Torino-Lione (NLTL), si rileva la recente approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo circa il "Collegamento interrato tra la linea ferroviaria Torino-Ceres e il Passante ferroviario all'altezza della fermata Rebaudengo", completando così la tratta Torino-Aeroporto-Ceres. L'opera collegherà l'aeroporto con il passante ferroviario all'altezza della nuova stazione di Rebaudengo con lo scavo di un tunnel di 2,7 Km fino a corso Grosseto e con l'abbattimento del cavalcavia che incrocerà corso Potenza. Opere per un valore complessivo di 162 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro a carico dello Stato e 142 milioni di euro a carico della Regione Piemonte.

Nel frattempo, la Città di Torino ha definito il progetto di sistemazione in superficie delle aree interessate dal passante ferroviario per un costo di oltre 35 milioni di euro. Il crono programma dei lavori è stato articolato in quattro fasi: ogni anno, tra 2013 e 2016, si avanzerà di uno step, fino a completare i lavori. Entro il 2013 si prevede il completamento del primo lotto, partendo da corso Inghilterra a piazza Statuto, compresa la nuova stazione di Porta Susa recentemente inaugurata, per una spesa di 4,7 milioni di euro. Il secondo lotto vedrà nel 2014 la sistemazione del tratto compreso tra via Grassi e corso Regina Margherita, costo stimato 8,5 milioni di euro. Il terzo, nel 2015, si concentrerà invece sulla direttrice corso Regina Margherita - piazza Baldissera, per una spesa di 8,6 milioni di euro. Infine, nel 2016 si passerà alla sistemazione del tratto piazza Baldissera - corso Grosseto per i restanti 14 milioni di euro.

c) Viabilità

Nessun significativo passo avanti per la viabilità del nodo torinese. Il completamento della **Tangenziale Est**, tratto che chiuderebbe l'anello tangenziale della città di Torino passando ad est della città caratterizzata da un territorio prevalentemente collinare, continua a rappresentare un'opera attesa da almeno trent'anni.

Ad oggi il progetto dispone solo della versione definitiva dello studio di fattibilità del tracciato, già consegnato alla Provincia e alla Regione, che dovrebbe servire come base della gara per la ricerca del promotore finanziario.

Segna ancora il passo la realizzazione della **IV corsia della tangenziale esistente**, che continua a non avere una copertura finanziaria e un progetto definitivo, né sono stati risolti i problemi per le eventuali interferenze con il tracciato definitivo della NLTL.

Prosegue invece, seppur lentamente, il programma di potenziamento/ammodernamento della **tangenziale di Torino** per gli interventi contemplati nel piano finanziario 2008- 2016 allegato alla Convenzione ANAS-ATIVA. Gli interventi riguardano, fra gli altri, opere per la sicurezza e miglioramento delle condizioni ambientali, il completamento dello svincolo di corso Regina Margherita e della circonvallazione di Venaria-Borgaro Torinese, la Variante S.S. 23 di Stupinigi ed il collegamento di corso Marche.

Nessuna novità sulla progettazione e realizzazione del nuovo **asse di corso Marche** la cui vicenda riguarda anche la nuova linea Torino-Lione. È una fascia di territorio che si estende da nord a sud connettendo idealmente il parco di Venaria con quello di Stupinigi. Il nuovo corso sarà intersecato in più punti col sistema delle infrastrutture esistente: dalle ferrovie regionali alla tangenziale, fino alle Linee 1 e 2 della Metropolitana, rappresentando per la Città di Torino, in futuro, un tassello fondamentale della pianificazione urbanistica dell'area metropolitana.

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, saranno 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 ora ha investito sulla crescita immobiliare dell'area, 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 2012 la società ha realizzato un nuovo piano

industriale volto a sviluppare il patrimonio immobiliare e l'intermodalità, che sarà ufficializzato solo nel 2013 perché deve ancora essere approvato dall'Assemblea degli Azionisti. La società si è candidata inoltre con la città di Torino al progetto europeo Smart cities.

5.6.2 Criticità

Sulla linea 2 della metropolitana ci sono criticità politiche, tecniche e finanziarie.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario metropolitano esistono criticità connesse alla qualità del servizio rispetto agli orari, alle cadenze dei passaggi e alle fermate.

La Tangenziale est e la IV corsia della tangenziale esistente presentano criticità tecniche e finanziarie: per la prima, benché disponga di un tracciato, oggi, continuano a mancare il progetto definitivo, il soggetto che progetterà e finanzierà l'opera ed il calendario per la sua realizzazione; la seconda continua a non trovare la copertura finanziaria nel nuovo Piano né ad avere un progetto benché sia stato definito il tracciato della nuova Linea Torino-Lione interferente con la tangenziale nord.

5.6.3 Attese per il 2013

- Linea metropolitana 1: avvio dei passi necessari per il prolungamento della linea ad ovest di Collegno, attraverso Rivoli ed in direzione di Rosta.
- Linea metropolitana 2: si attende il finanziamento da parte del CIPE.
- Servizio ferroviario metropolitano: miglioramento della qualità del servizio e attivazione delle nuove linee.
- Tangenziale est: individuazione del promotore finanziario per reperire i fondi per la progettazione e realizzazione dell'opera.
- Tangenziale di Torino: avvio della progettazione definitiva della IV corsia.
- Corso Marche: avvio della gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse viario.
- Autostrada A4 Torino-Milano: rispetto dei tempi per i lavori di ammodernamento e realizzazione della terza corsia.
- 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) Metropolitana

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

La sua funzionalità è da intendersi complementare al servizio metropolitano della rete ferroviaria ordinaria, che verrà potenziato in maniera significativa a seguito dei lavori sul nodo.

b) Ferrovie

Nodo ferroviario

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

autostradale, a programma nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Genova 2013-2015. E' previsto, ma attualmente non progettato né finanziato, il quadruplicamento della linea tra Brignole e Pieve.

c) Viabilità

Nodo autostradale

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

Mentre la Gronda di Levante è ad oggi ancora ferma allo stato di semplice programmazione (salvo vari studi di fattibilità svolti da Regione ed Enti locali e proposte di project financing avanzate da operatori privati) e per il tunnel Rapallo-Fontanabuona sono in corso gli studi di fattibilità, la Gronda di Ponente risulta ad uno stato progettuale più avanzato. Dopo la chiusura del Dibattito Pubblico, organizzato nel 2009, ASPI ha formulato una proposta progettuale definitiva che è stata approvata dal Consiglio Comunale di Genova e resa oggetto di un nuovo protocollo d'intesa sottoscritto l'8 febbraio del 2010.

Oltre al raddoppio funzionale della A10 nella tratta Genova-Ovest-Voltri, il progetto della Gronda di Ponente comprende anche il potenziamento della A7 nella tratta Genova-Ovest-Bolzaneto, la ristrutturazione del nodo di San Benigno, fondamentale per l'accesso al bacino portuale di Sampierdarena, e la nuova rampa di accesso al porto di Voltri. Il progetto definitivo della Gronda di Ponente è stato inviato ad ANAS per validazione tecnica nel settembre 2011. Successivamente, il progetto è stato sottoposto al Ministero dell'Ambiente per la procedura di VIA; a seguito di un primo esame della documentazione, sono state richieste, anche su espressa richiesta della Regione Liguria, integrazioni allo studio di impatto ambientale, che hanno provocato uno slittamento dei tempi di pronuncia da parte della Commissione VIA. Ad oggi è previsto che la pronuncia in merito sia formulata entro il primo trimestre del 2013 con relativo slittamento dei tempi per l'approvazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e del cronoprogramma dei lavori il cui avvio è previsto per l'inizio 2015. Rimangono invece invariati i tempi per

l'esecuzione dell'opera, fissati in 102 mesi. Per quanto riguarda il nodo di San Benigno, il 4 agosto 2011 è stato approvato il progetto definitivo dalla conferenza dei servizi e nel dicembre 2011 è stato presentato ad ANAS il suo aggiornamento sulla base di quanto emerso in sede di conferenza dei servizi. Il progetto esecutivo del primo lotto è stato approvato nel novembre 2012 e i relativi lavori (piastrone di ingresso al porto, ingresso al terminal traghetti, immissione in sopraelevata direzione Levante) sono attesi per l'inizio del 2013. Per quanto riguarda il secondo lotto (rampa di accesso al porto da Genova Ovest, nuovo elicoidale di S.Benigno, collegamento della sopraelevata con Lungomare Canepa) il progetto esecutivo è all'esame dell'ANAS e i lavori potrebbero essere avviati entro il 2013. L'intera opera, peraltro compatibile con l'eventuale realizzazione del tunnel subportuale, potrà essere conclusa entro il 2015.

Lungomare Canepa e strada a mare del Ponente

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

Dopo una prima fase di allargamento della sede stradale, il progetto definitivo del rifacimento dell'attuale Lungomare Canepa è stato approvato nel 2011. Il progetto definitivo della strada a mare di collegamento tra Lungomare Canepa e Piazza Savio attraverso le aree siderurgiche (1,7 Km) è stato approvato nel febbraio 2008 e sono in corso i lavori di realizzazione. 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 per l'intera nuova viabilità a mare è prevista entro il 2014.

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 2013

- Approvazione del progetto definitivo per la Gronda di Ponente, comprensivo dello studio di impatto ambientale.
- Avvio dei lavori per entrambi i lotti del nodo di S.Benigno.
- Prosecuzione dei lavori per il nodo ferroviario e la viabilità a mare, secondo cronoprogramma riaggiornato.

5.8 Accessibilità a Malpensa

5.8.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

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

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. A marzo 2012 sono partiti i lavori sulla tratta Castano Primo-Turbigo che si concluderanno a luglio 2014 (con un ritardo di sei mesi rispetto a quanto previsto inizialmente). Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono ancora essere reperiti circa 87 milioni di euro per realizzare l'intervento.
- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** Il 30 gennaio 2010 è stato aperto al traffico il tunnel ferroviario, della lunghezza di 4,5 km, mentre nel corso del 2011 è stata completata la nuova stazione di Castellanza, già attivata in via provvisoria nel 2010.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ha una lunghezza di 14,3 Km e attraversa trasversalmente l'area delle Groane e parte della Brianza milanese. Dal 1957 la linea era adibita al solo trasporto merci e si viaggiava con trazione diesel. La linea è stata aperta anche al traffico passeggeri nel dicembre 2012. I lavori hanno riguardato l'elettificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale

dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione. Le nuove fermate attivate sono: Barruccana/Seveso, Cesano Maderno, Ceriano/Groane, Ceriano/Solaro.

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro, di cui stanziati 402 milioni per la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago e del raccordo Y. Nel luglio 2012 il TAR della Lombardia ha accolto il ricorso presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago, che si oppone alla realizzazione dell'opera, per vizi connessi all'incongruità tra il progetto approvato in sede di valutazione di impatto ambientale e il progetto definitivo messo a base della gara d'appalto. Il 21 dicembre il Consiglio di Stato ha confermato la sentenza del TAR, bloccando di fatto l'iter procedurale del progetto. Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per il quale occorre reperire circa 220 milioni.

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

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

Sea e FNM hanno concluso e presentato in Regione il progetto definitivo dell'opera, che ha un costo di 140 milioni di euro totalmente da reperire (si ipotizzano gli interventi finanziari dell'Unione Europea e della Regione Lombardia). Una volta approvato il

definitivo si verificherà se procedere con l'avvio della progettazione esecutiva, in attesa che vengano reperiti i finanziamenti, oppure se attendere la disponibilità delle risorse finanziarie per poi procedere con un bando di appalto integrato.

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

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 2014, con un anno di ritardo rispetto a quanto ipotizzato precedentemente.

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

Il progetto definitivo dell'opera (la cui conferenza dei servizi si è tenuta nel 2009) non è stato approvato dal CIPE per la mancanza di finanziamenti (su un costo di 419 milioni di euro sono disponibili 281 milioni). Pertanto ANAS alla fine del 2011 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture uno stralcio funzionale del progetto da Magenta a Vigevano da avviare in via prioritaria con i finanziamenti già disponibili. Infine dalla fine del 2011 è in corso di realizzazione da parte della Provincia di Pavia il nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

Variante SS341 Vanzaghello-Samarate

L'intervento, di 9,4 km complessivi, vuole realizzare il collegamento tra la Malpensa-Boffalora, all'altezza di Vanzaghello, e l'Autostrada A8, attraverso la nuova bretella di Gallarate. L'opera si attesterà in prossimità dell'arrivo della Pedemontana Lombarda in modo da realizzare un collegamento rapido fra il Nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (SS11 e Tangenziale Ovest).

Il 28 febbraio 2012 si è svolta la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo e attualmente è in corso l'acquisizione di tutti i pareri. La Commissione VIA ed i tecnici ANAS hanno effettuato un sopralluogo congiunto il 7 maggio scorso al fine di illustrare meglio il progetto e velocizzare i tempi di emissione del parere. Relativamente al parere già espresso dal Parco del Ticino, risultato negativo, sono in corso verifiche al fine di ricercare soluzioni affinché lo stesso possa essere modificato e reso quindi positivo con prescrizioni.

L'opera ha un costo di 261,78 milioni di euro, di cui disponibili 133,02 milioni con i quali è possibile realizzare uno stralcio funzionale prioritario costituito dal tratto compreso tra la S.S. 336 e l'Autostrada A8 (Bretella di Gallarate), indispensabile per garantire la continuità

trasportistica dei flussi veicolari provenienti dalla Pedemontana Lombarda e diretti a Malpensa e viceversa.

Variante SS33 del Sempione Rho-Gallarate

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

Il costo dell'opera è di 420 milioni di euro di cui finanziati 42,27 milioni. Lo stralcio funzionale individuato da ANAS utilizzando il finanziamento disponibile non è stato favorevolmente accolto dagli Enti territoriali interessati i quali, a loro volta, hanno rappresentato l'urgente necessità di realizzare una rotatoria a livelli sfalsati in corrispondenza dell'attuale rotatoria a raso che svincola la stessa S.S. 33 con la viabilità Provinciale in corrispondenza dell'uscita dall'abitato di Rho. Si è in attesa della proposta di stralcio da parte del Comune di Rho. Successivamente seguirà l'approvazione del CIPE dell'intero intervento in linea tecnica e dello stralcio funzionale in linea economica.

5.8.2 Criticità

Criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione della varianti alla strada statale del Sempione e Vanzaghella-Samarate e al collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, per le quali si procederà con la realizzazione di stralci funzionali. Su queste opere permangono tuttavia ritardi connessi alla piena condivisione dei progetti con gli enti territoriali coinvolti. Anche la Variante ferroviaria di Galliate, il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa e il collegamento da nord di Malpensa alle direttrici ferroviarie del Sempione e del Gottardo scontano la mancanza di finanziamenti per la loro realizzazione. Per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate e il raccordo con Malpensa, alle criticità finanziarie relative alla non completa copertura economica degli interventi (terzo binario tra Parabiago e Gallarate) si accompagnano quelle relative alla sospensione dell'iter procedurale per la realizzazione della tratta Rho-Parabiago in virtù dell'accoglimento da

parte del TAR prima e del Consiglio di Stato poi del ricorso presentato da un comitato di cittadini contro la realizzazione dell'opera.

5.8.3 Attese per il 2013

- Approvazione degli stralci funzionali da realizzare in via prioritaria dei progetti relativi al collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e alla variante stradale del Sempione.
- Approvazione del progetto definitivo della variante alla SS341 Vanzaghello-Samarate.
- Approvazione del progetto definitivo del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa e reperimento dei finanziamenti necessari alla realizzazione.
- Approvazione dello stralcio funzionale del progetto relativo al collegamento da nord di Malpensa alle direttrici del Sempione e del Gottardo.
- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Riavvio dell'iter procedurale per la realizzazione del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago e del raccordo Y tra Fiera Rho-Pero/Expo e Malpensa.

5.9 Accessibilità a Expo 2015

5.9.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

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

Il 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 sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni 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 14,2 km l'aeroporto di Linate con la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea ferroviaria Milano-Mortara), per un totale di 21 fermate.

Il costo complessivo della linea è di circa 1.698,5 milioni di euro, finanziati attraverso un partenariato pubblico-privato: la linea infatti sarà realizzata e gestita da un consorzio misto pubblico (per 2/3) e privato (per 1/3) denominato società SPV linea M4 Spa. Il soggetto privato, scelto mediante procedura di gara aggiudicata in via definitiva nell'agosto 2011, è il raggruppamento d'impresе composto da Impregilo, ATM, Ansaldo STS, Ansaldo Breda, Astaldi e Sirti.

Il progetto è diviso in due tratte: a) la tratta Linate-Policlinico, inserita tra le opere essenziali di Expo, ha un costo di 910 milioni di euro di cui 546 milioni sono i fondi statali (recuperati "sacrificando" gli stanziamenti previsti per la linea M6 da Bisceglie a Ripamonti, che è stata stralciata dal dossier di candidatura di Expo), 273 milioni sono gli stanziamenti privati e 91 milioni i finanziamenti comunali; b) la tratta Policlinico-Linate, inserita tra le opere

connesse ad Expo, ha un costo di 788,5 milioni di cui 240 milioni statali, 349 milioni comunali e 199,5 milioni privati (ancora da reperire).

Per quanto concerne la quota comunale, oltre 400 milioni complessivi, Cassa Depositi e Prestiti ha erogato al Comune 194 milioni di euro per l'accensione dei relativi mutui, su cui è necessaria una deroga al patto di stabilità interno.

I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate. Per l'Expo 2015 sarà attivata solo la subtratta Linate-Forlanini FS (dove è prevista una nuova fermata del passante ferroviario di Milano) con l'apertura di due stazioni. Si prevede che l'intera linea sarà aperta all'esercizio nel 2017-2018.

M5 Bignami-San Siro

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

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

La tratta Bignami-Zara è in fase di collaudo, sono iniziate le verifiche di pre-esercizio sulla sicurezza e se ne prevede l'apertura al traffico tra gennaio e febbraio 2013, una volta avuta l'autorizzazione dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti. I lavori sulla tratta Zara-Garibaldi si concluderanno entro il 2013 mentre, per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro, l'apertura è prevista per la primavera del 2015, in tempo per l'Expo.

b) Ferrovie

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende

infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro, di cui stanziati 402 milioni per la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago e del raccordo Y. Nel luglio 2012 il TAR della Lombardia ha accolto il ricorso presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago, che si oppone alla realizzazione dell'opera, per vizi connessi all'incongruità tra il progetto approvato in sede di valutazione di impatto ambientale e il progetto definitivo messo a base della gara d'appalto. Il 21 dicembre il Consiglio di Stato ha confermato la sentenza del TAR, bloccando di fatto l'iter procedurale del progetto. Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per il quale occorre reperire circa 220 milioni.

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

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

Sea e FNM hanno concluso e presentato in Regione il progetto definitivo dell'opera, che ha un costo di 140 milioni di euro totalmente da reperire (si ipotizzano gli interventi finanziari dell'Unione Europea e della Regione Lombardia). Una volta approvato il definitivo si verificherà se procedere con l'avvio della progettazione esecutiva, in attesa che vengano reperiti i finanziamenti, oppure se attendere la disponibilità delle risorse finanziarie per poi procedere con un bando di appalto integrato.

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).

L'opera, i cui cantieri sono stati inaugurati nel 2009, è ad un avanzamento pari al 60% e il cronoprogramma aggiornato ne prevede la conclusione per la fine del 2013. Lo scorso 12 luglio è stato definitivamente superato il problema dei cantieri sequestrati, con il dissequestro degli ultimi 8 km di autostrada (a seguito di un'inchiesta giudiziaria in cui si ipotizzava uno sversamento illegale di rifiuti e che vedeva la società Brebemi come parte lesa). L'opera, realizzata in project financing, richiede un impegno finanziario di 2,420 miliardi: il capitale sociale deliberato è pari a 520 milioni (di cui 302 milioni sottoscritti e 210 milioni versati) mentre la parte a debito da reperire sui mercati finanziari ha un project già strutturato pari a 1,9 miliardi di cui attualmente è in corso il closing finanziario.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 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:

- 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;
- Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km;
- Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Tratta da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9: i lavori sono in corso con un avanzamento pari al 50% e la conclusione è prevista per il 31/12/2013.

Primo lotto tangenziali di Como e Varese: l'avanzamento dei lavori è pari al 30% e la loro conclusione è prevista nel marzo 2014.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4: è in corso la progettazione esecutiva da parte del gruppo di imprese vincitrice della gara d'appalto e guidato da Strabag. L'obiettivo è accelerare la consegna del progetto in modo da avviare i cantieri per tratte funzionali agli inizi del 2013, con l'intento di concludere tutti i lavori entro il 2016 come previsto dalla convenzione sottoscritta con la concedente.

L'impegno finanziario per la realizzazione dell'intera opera è di circa 5.000 milioni di euro, di cui 1.250 di contributo pubblico già disponibile, 750 milioni di equity da parte dei soci e 3.000 milioni di debito da reperire sui mercati finanziari.

Per dare continuità ai lavori fino alla primavera del 2013, i soci costruttori si sono impegnati ad erogare un prefinanziamento di 250 milioni, con l'obiettivo di garantire le banche sulla copertura di un altro prestito ponte. Inoltre Cal, Concessioni autostradali lombarde, provvederà a riconoscere l'aumento dell'intensità di erogazione del contributo pubblico sulla tratta attualmente in costruzione dal 35% all'80%. L'assemblea dei soci dell'autostrada ha già deliberato un aumento di capitale sociale incrementando gli attuali 200 milioni a 300 milioni da versarsi entro il 31/1/2013.

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 Paullese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi. L'impegno finanziario per la realizzazione dell'opera è di 2.002 milioni di euro di cui 580 milioni di equity da parte dei soci (attualmente ne sono stati versati 100) e 1.422 milioni di finanziamento senior da reperire sui mercati finanziari.

L'11 giugno 2012, con l'apertura del campo base di Truccazzano, sono stati inaugurati i cantieri dell'infrastruttura. I lavori sono concentrati in particolare lungo il cosiddetto arco "TEEM" tra le strade provinciali Rivoltana e Cassanese, fondamentale per accogliere la Brebemi: la tratta, che ha una lunghezza di 6,5 km e un costo di circa 280 milioni di euro, sarà completata per la fine del 2013. Per dare continuità ai lavori fino all'estate 2013, il 12 novembre 2012 è stata ufficializzata la sottoscrizione con le banche finanziatrici di un prestito ponte da 120 milioni di euro a cui dovrà seguire un aumento di capitale sociale di pari importo da effettuarsi da parte dei soci entro il 31 marzo 2013.

In base al cronoprogramma attualmente vigente la conclusione dell'arco TEEM è prevista entro il 31 dicembre 2013 mentre per l'intera opera si dovrà attendere marzo 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

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

Per realizzare la tratta da Paderno Dugnano a Baranzate, Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. si è impegnata ad investire 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. Per la tratta di competenza di quest'ultima nell'agosto 2012 è stato emesso il decreto di compatibilità, con le prescrizioni, del relativo progetto da parte del Ministero dell'Ambiente.

Per quanto concerne i lotti che saranno gestiti da Milano Serravalle, nel mese di maggio 2012 è intervenuta, da parte del Provveditorato alle OO.PP. Lombardia e Liguria, con il quale Milano Serravalle ha stipulato apposita convenzione, l'aggiudicazione provvisoria dei lavori dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese compreso e nel successivo mese di settembre invece, è stata presentata al Ministero dell'Ambiente l'istanza di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) dell'opera il cui iter istruttorio è attualmente in corso.

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. Il 14 maggio 2012 si è svolta la conferenza dei servizi sul progetto definitivo, mentre la sua approvazione in linea tecnica da parte della Provincia di Milano è prevista all'inizio del 2013. Il costo è di 9 milioni di euro a carico di Regione Lombardia (6 milioni), Provincia di Milano (2,250 milioni) e Comuni coinvolti (750 mila euro), tuttavia permangono ancora incertezze sulla reale disponibilità delle risorse. Si prevede che i lavori non saranno avviati prima della fine del 2013 (rispetto al giugno 2013 inizialmente previsto). La tratta "Sud" è al livello di studio di fattibilità e ha un costo di 200 milioni di euro, ancora totalmente da

finanziare con risorse statali; pertanto il Tavolo Lombardia ha deciso di stralciare l'intervento dalle opere per l'Expo.

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

Gli interventi, nello specifico, riguardano: la nuova via Cristina di Belgioioso, la viabilità interrata e la viabilità sud in adiacenza della ferrovia, i cui lavori sono in corso; 4 nuovi parcheggi da 17.000 posti auto più 1.000 posti bus, su cui è ancora in corso la scelta delle aree; il collegamento viario tra la SP11 a Molino Dorino e la A8, i cui lavori sono in corso; il collegamento viario tra la SP11 e la SP233, al progetto definitivo e con tempi di realizzazione di circa 26 mesi; il collegamento viario tra la SP11 e la A4, di cui è conclusa la progettazione esecutiva; il collegamento viario tra la SS33 e la SP11, al progetto definitivo.

5.9.2 Criticità

Criticità di ordine economico e finanziario si rilevano per: la Variante alla SP233 Varesina, parte della linea M4, il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa, la Variante ferroviaria di Galliate. Per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate e il raccordo con Malpensa, alle criticità finanziarie relative alla non completa copertura economica degli interventi (terzo binario tra Parabiago e Gallarate) si accompagnano quelle relative alla sospensione dell'iter procedurale per la realizzazione della tratta Rho-Parabiago in virtù dell'accoglimento da parte del TAR prima e del Consiglio di Stato poi del ricorso presentato da un comitato di cittadini contro la realizzazione dell'opera. Anche il completamento della Strada Provinciale Rho-Monza sconta ritardi nell'approvazione delle diverse fasi dell'iter procedurale che ne mettono in pericolo la realizzazione in tempo per l'Expo. Inoltre altre 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. Discorso a parte meritano Brebemi, Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano, realizzate in project financing: per Brebemi è in corso il closing finanziario per la parte da reperire sui mercati finanziari, pari a circa 1,9 miliardi; per Pedemontana Lombarda gli accordi presi tra le parti coinvolte consentono la continuità dei lavori solo fino alla primavera 2013; per Tangenziale Est Esterna, invece, le criticità di ordine economico e finanziario sono

connesse al completamento del versamento dell'equity da parte dei soci (circa 480 milioni mancanti) e al closing finanziario del project di 1,4 miliardi.

5.9.3 Attese per il 2013

- 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 risolve aspetti di disturbo all'assetto urbano e turistico del territorio presenti nella linea costiera e costituisce una parte fondamentale dell'asse mediterraneo, unendo i porti di Barcellona Marsiglia e Genova, e presentando caratteristiche idonee a consentire un traffico ad alta capacità. Con il nuovo tracciato, oltre alla liberazione delle aree della vecchia linea a mare, verranno eliminati anche 23 passaggi a livello. Per la tratta in Provincia di Imperia i cantieri sono avviati e sono in corso i lavori per l'esecuzione delle opere civili complementari alla messa in esercizio delle linee e gli appalti per le opere elettriche: la data prevista di fine lavori è slittata all'ottobre del 2014. Per quella in Provincia di Savona il progetto preliminare è stato approvato il 29 luglio 2005, mentre quello definitivo è stato consegnato da Italferr a RFI, ma allo stato mancano i finanziamenti.

Pontremolese

Gli interventi previsti per il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della ferrovia Parma-La Spezia sono stati completati sul versante ligure, mentre sono in corso di esecuzione sul versante emiliano nella tratta Solignano-Fornovo. 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. Ad oggi il costo stimato per il completamento dell'opera è pari a 2.303,8 milioni di euro.

7. IL QUADRO DEL NORDEST²

La situazione dello sviluppo infrastrutturale nel Nord Est registra nell'ultimo anno alcuni piccoli passi in avanti pur in una fase di perdurante e profonda difficoltà finanziaria. E' soprattutto sul fronte delle opere infrastrutturali, che consentono il coinvolgimento del capitale privato, che si intravedono i passi in avanti e il quadro appare più fluido. In particolare, grazie allo strumento del project financing, in base al quale un soggetto o un pool di imprese partecipa alla gara per l'affidamento di una concessione per un'opera da realizzare e, qualora risulti vincente, ottiene l'onere della sua realizzazione materiale insieme ai proventi della sua gestione futura, per un periodo della durata fissata dal contratto.

Dove invece il concorso del capitale pubblico sembrerebbe avere ancora un ruolo determinante, in particolare per la realizzazione dell'Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), è evidente una maggiore fatica nel reperimento delle risorse necessarie, basti considerare che il CIPE stima che, per la sola tratta compresa tra Brescia e Padova, saranno necessari 8,3 miliardi di euro. Proprio per tale ragione nei mesi scorsi è emersa l'idea di realizzare la TAV nel Nord Est in partenariato pubblico-privato, promossa soprattutto dalle autonomie locali e dalle associazioni di categoria come Confindustria e Ance. Ciò detto, va comunque ricordato di come alcuni (ormai storici) dissidi tra autonomie locali, portatori d'interesse e vertici di Ferrovie su percorsi e modalità di realizzazione dell'AV/AC nel Nord Est abbiano contribuito a ritardare la progettazione definitiva (e dunque la stessa realizzazione) delle tratte comprese tra Verona e Trieste, percorso in cui al momento la sola tratta Padova-Mestre è su standard AV/AC.

Profondamente connessi ai piani di realizzazione della TAV nel Nord Est sono poi anche i piani di sviluppo aeroportuali dello scalo di Venezia, che già dalla fine del 2011 ha presentato un ambizioso piano industriale che prevede un'articolata integrazione tra le nuove linee ferroviarie e le future possibilità di accesso all'aeroporto.

Alcuni movimenti si registrano anche sul fronte dei porti del Nord Adriatico, dove in un quadro che ha visto aumentare i traffici di container nel 2011, procedono alcuni progetti di investimento per lo sviluppo della capacità di movimentazione e transito a Venezia e a Trieste. Va peraltro tenuto conto di come la crescita della movimentazione portuale crei un'opportunità ulteriore per un più rapido e adeguato sviluppo della logistica

² Il capitolo è pubblicato in: D. Marini (a cura di), Nord Est 2012. Rapporto sulla società e l'economia, Venezia, Marsilio.

retroportuale, che significa anche una linea ferroviaria in grado di portare le merci in maniera efficiente alle regioni italiane e, più oltre, a quelle dell'Europa centrale e orientale che ancora oggi si appoggiano sui grandi scali marittimi del Nord Europa.

Rispetto al capitolo autostrade, la novità più recente riguarda l'apertura di un primo tratto della **Valdastico Sud**, quello che dallo svincolo della A4 porta fino al primo casello: Montegaldella-Longare. Per l'apertura al traffico dell'intero itinerario attraverso le province di Vicenza, Padova e Rovigo fino a Badia Polesine, si dovrà aspettare il 2014. Le uscite successive a quella già inaugurata saranno Albettone - Barbarano Vicentino, Agugliaro, Noventa Vicentina, Santa Margherita d'Adige, Piacenza D'Adige, e infine Badia Polesine, con la barriera che si collegherà alla statale 434 Transpolesana. La sezione aperta al traffico è costata circa 135 milioni di euro, mentre l'intero percorso della Valdastico Sud, una volta completato, dovrebbe ammontare a circa 1,2 miliardi di euro, per una lunghezza complessiva di 53,9 chilometri.

Situazione molto differente da quella che al momento si profila per il **tratto Nord della A31**, che si ferma a Piovene Rocchette e la cui prosecuzione fino al Trentino appare ancora in forte dubbio. Permane la storica opposizione della Provincia autonoma trentina, che ritiene non necessaria l'opera a causa del contemporaneo sviluppo della ferrovia del Brennero e per il forte afflusso di traffico che l'infrastruttura porterebbe sulla A22. Per sua parte, la Regione Veneto ha approvato ad agosto la compatibilità ambientale del progetto che prevede il proseguimento della A31 da Piovene Rocchette (VI) fino a Besenello (TN) sulla A22, in base al progetto presentato da Autostrada Brescia Padova. Successivamente l'ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'ottenimento della VIA nazionale e al CIPE per l'approvazione finale. Il progetto prevede un tracciato di 39 chilometri, 28 dei quali in galleria.

Ulteriore opzione di collegamento tra Veneto e Trentino è il progetto per la **"Nuova Valsugana"**, per il quale a dicembre del 2011 è stato dichiarato di pubblico interesse sulla proposta in project financing, che prevede la realizzazione di un nuovo tracciato di 18 chilometri, 11 dei quali in galleria, e un costo di circa 730 milioni di euro interamente a carico della società o del pool che se ne aggiudicherà la concessione. Il tracciato è previsto a tre corsie per senso di marcia, all'incirca da San Zenone degli Ezzelini (TV) a San Nazario (VI), e due corsie nella restante tratta fino alla futura Superstrada Pedemontana Veneta. La proposta è stata presentata dal raggruppamento temporaneo di imprese

costituito da Impresa Pizzarotti & C. spa (mandataria), Ing. E. Mantovani spa, C.I.S. spa, e Cordioli spa. Nelle intenzioni della Regione, la Nuova Valsugana dovrebbe avere un ruolo complementare e non sostitutivo della Valdastico Nord come arteria di collegamento col Trentino.

Da ricordare, infine, ancora nel contesto dei collegamenti autostradali tra il Veneto e il Nord Europa, l'intenzione della Regione, più volte enunciata e sulla quale non esiste al momento alcun progetto, di realizzare la prosecuzione della A27 oltre Belluno, così da garantire un approdo diretto all'Austria.

Sono già avviati, invece, alla fine del 2011 i lavori per la realizzazione delle **Superstrada Pedemontana Veneta**, che proseguono attualmente nei tratti dell'opera stradale previsti all'interno dei comuni di Romano d'Ezzelino (TV) e Montecchio Precalcino (VI). L'avvio è stato più volte posticipato da un lungo contenzioso in sede di giustizia amministrativa tra la cordata proponente l'infrastruttura, guidata da Impregilo e di cui facevano parte importanti gruppi nordestini delle costruzioni, e il gruppo che si è infine aggiudicato la concessione, il consorzio italo-spagnolo SIS, guidato dal gruppo iberico Sacyr Vallehermoso. A marzo di quest'anno il Consiglio di Stato ha definitivamente respinto l'ultimo ricorso presentato da Impregilo contro l'assegnazione della concessione.

Altra opera i cui cantieri sono stati avviati è la **terza corsia della A4 sulla Trieste-Venezia**, dove le ruspe sono al lavoro sul primo lotto tra Quarto D'Altino (VE), in uscita dal Passante di Mestre, a San Donà di Piave (VE). Nella primavera del 2013 dovrebbe venire completata la Villesse-Gorizia, che diverrà l'effettiva uscita dalla A4 in direzione del confine con la Slovenia, mentre il nuovo casello di Meolo (VE), opera complementare sulla tratta Quarto d'Altino-San Donà di Piave, è stato inaugurato il 16 ottobre di quest'anno. Situazione ben diversa per i restanti tre lotti in cui è stato suddiviso l'intervento: infatti, il primo (consegna prevista nel 2015), con la sua spesa prevista di 427,4 milioni (più 40 per il casello di Meolo), risulta ad oggi, assieme alla Gorizia-Villesse l'unico finanziato. A giugno è stata avviata la progettazione definitiva del tratto Tagliamento – Gonars (25 chilometri) affidato per un importo di 300 milioni all'ATI costituita da Rizzani de Eccher e Pizzarotti, che potrebbe portare in un anno e mezzo all'avvio dei lavori. Ancora da definire, invece, le procedure per il secondo lotto San Donà di Piave-svincolo di Alvisopoli (32,5 km, 650 milioni) e per il quarto Gonars-Villesse (17 km, 250 milioni).

Nella porzione di Veneto collocata a Sud della Autostrada A4 è stata pianificata la **nuova autostrada Nogara-Mare**, opera di 107 chilometri compresa tra il comune veronese di Nogara, dove si innesta sulla Statale 12 "dell'Abetone e del Brennero", e il comune rodigino di Adria, con innesto sulla Strada regionale 495. Lungo il percorso, la nuova infrastruttura si dovrebbe sovrapporre alla Statale 434 "Transpolesana" (che diverrà dunque autostrada e sarà in tal senso modificata) nei pressi di Legnago e fino a Rovigo, per un costo previsto dell'intervento di 1,9 miliardi di euro. Anche quest'opera sarà realizzata in project financing con un contributo della Regione Veneto previsto in 50 milioni di euro. Il soggetto promotore è la Confederazione delle autostrade, che riunisce le concessionarie autostradali Autobrennero, Cisa, Centropadane, Venezia-Padova, Torino-Piacenza e Milano-Serravalle, cordata che ha redatto il progetto preliminare che ha poi ottenuto il via libera dal Cipe. Nel corso dell'autunno del 2012 dovrebbe partire l'esame delle offerte economiche presentate dai soggetti che si sono candidati a realizzare l'opera in project financing. Nel progetto dei lavori non compare, per il momento, il finanziamento del tratto che da Nogara dovrebbe congiungersi con l'A22 al casello di Nogarole Rocca, passando per Isola della Scala. Secondo i vertici della Regione Veneto i cantieri per la nuova infrastruttura saranno avviati nel 2013.

Concerne la viabilità del Veneto anche la realizzazione di una nuova superstrada che dovrebbe favorire l'accesso a Jesolo e al litorale adriatico. Il progetto preliminare della cosiddetta **"Superstrada del mare"**, un'opera della lunghezza di circa 19 chilometri in uscita dall'autostrada A4, ha ottenuto il via libera del CIPE alla fine di aprile 2012. L'infrastruttura avrà un costo stimato intorno ai 200 milioni di euro e dovrebbe richiedere circa tre anni per la costruzione. La superstrada sarà realizzata in project financing dopo che la Regione Veneto avrà indetto la gara per assegnare la relativa concessione. I comuni interessati dal passaggio in base al progetto preliminare sono Roncade in provincia di Treviso e Meolo, Musile di Piave, san Donà di Piave e Jesolo in provincia di Venezia.

Novità, infine, per il Friuli Venezia Giulia, in cui il progetto per la **"Cimpello-Sequals"** configura la prosecuzione ulteriore dell'asse pedemontano già rafforzato dal completamento della A28. L'opera, infatti, prevede un asse di collegamento tra la stessa Portogruaro-Conegliano e la A23 Palmanova-Tarvisio della lunghezza di 58 chilometri e del costo di circa 1 miliardo di euro, da affidare in concessione per progettazione, realizzazione e gestione in project financing. Il piano della Regione, per il momento,

consiste nel raddoppio dell'attuale tratta tra Cimpello (PN) e Sequals (PN), oggi a due corsie, e la costruzione di una tratta a quattro corsie tra Sequals e Gemona (UD), sulla A23.

Come già anticipato, il piano di completamento delle **tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità nel Nord Est** e nelle altre regioni italiane dove ancora manca, sconta le difficoltà finanziarie del Paese. Per quanto riguarda i lavori previsti sull'asse Est-Ovest transpadano, attualmente i finanziamenti garantiscono la prosecuzione dei lavori sulla sola tratta compresa tra Treviglio (BG), poco oltre Milano, e Brescia. Quindi, ancora lontani dal Nord Est, che ad oggi conta l'adeguamento su standard dell'AV/AC sulla tratta Venezia Mestre-Padova e su quella tra Verona e Bologna, e vede proseguire i lavori per la costruzione della Galleria di base del Brennero, opera fondamentale lungo il Corridoio paneuropeo Berlino-Palermo.

Per quanto riguarda lo snodo di Verona, le Ferrovie Italiane (Italferr) hanno definitivamente abbandonato il progetto di quadruplicare i binari della linea esistente per farvi transitare i treni ad Alta Velocità, soprattutto a causa dell'impatto ambientale sui quartieri interessati. La linea ferroviaria futura sarà invece realizzata grazie ad un lungo tunnel proprio al di sotto di quella attuale. L'opzione sembra trovare d'accordo il Commissario straordinario per la Verona-Brennero Fabris e il Comune scaligero, sebbene comporti un notevole aumento dei costi del progetto, portandoli dai 300 milioni originariamente preventivati (nel lontano 2003) per l'ipotesi di quadruplicamento in città dei binari esistenti, all'attuale miliardo di euro per il tunnel.

L'ipotesi di interrare i binari per l'attraversamento urbano potrebbe essere applicata anche a Padova. Va comunque ricordato come tali progetti, oltre ad avere raggiunto il consenso dei portatori di interesse e degli enti coinvolti, mancano ancora della copertura finanziaria necessaria alla realizzazione materiale.

Proseguendo verso Est si arriva allo "storico" nodo dell'attraversamento della TAV a Vicenza, per la quale negli anni si è sviluppata una contesa tra Italferr, gli enti locali con in testa il Comune e le associazioni di categoria vicentine. La questione dirimente consisteva nell'opportunità di realizzare una stazione e una fermata dell'Alta Velocità a Vicenza senza compromettere il necessario attributo di velocità della linea e, inoltre, riducendo i costi complessivi dell'intervento sulla Verona-Venezia. Ad oggi non sembra ancora esistere una soluzione definitiva, ma si registra una nuova proposta della Camera di Commercio di Vicenza che ha avanzato l'idea di realizzare la fermata non in città, ma nella zona dove è ubicata la Fiera. Qui confluirebbero la linea tradizionale, i nuovi binari

dell'Alta Capacità e quelli del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale con la Vicenza-Schio e la Vicenza-Treviso. L'Alta Capacità arriverebbe da Ovest passando Altavilla vicentina e proseguirebbe a Est, in galleria a doppio binario, sotto la città per circa 8 km, a Nord del tracciato attuale, per uscire nuovamente all'esterno del centro abitato. Sotto il profilo dei costi, tale soluzione sarebbe realizzabile in sei anni con una spesa di circa 900 milioni, inferiore ai 1.400 ipotizzati a suo tempo per la soluzione in galleria con stazione in città, all'altezza della attuale fermata. Peraltro, il CIPE aveva approvato il progetto per una porzione della Verona-Padova già nel 2006, ma aveva demandato la soluzione della problematica relativa a Vicenza ad una seconda fase.

Per quanto riguarda, infine, l'Alta Velocità sulla linea Venezia-Trieste, è emersa l'ipotesi di un intervento di tipologia e portata molto differente rispetto alle altre linee di AV/AC finora realizzate o progettate. La proposta viene dal Commissario straordinario per l'Alta Velocità sulla linea Mestre-Ronchi del Legionari Mainardi (nominato nel 2011 su richiesta delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia) e prevede un intervento sui "colli di bottiglia" della linea esistente, considerando che al momento la linea risulta utilizzata per solo il 40% della capacità attuale. In particolare, i nodi sono rappresentati dalla stazione di Mestre, dalla necessità di eliminare circa 30 passaggi a livello tra Venezia e Ronchi e dalla necessità del raddoppio dei binari presso Cervignano del Friuli (UD), che diverrebbe in tale quadro uno snodo chiave in quanto collegamento con la linea Pontebbana, che collega la Venezia-Trieste all'Austria attraverso Udine e Tarvisio. Si tratterebbe quindi di privilegiare il "corridoio Baltico-Adriatico" e i mercati dell'Europa centrale, anziché la direttrice orientale che doveva portare a Budapest attraverso la Slovenia nel Corridoio 5. Dettaglio non marginale, l'intervento costerebbe circa 750 milioni di euro. La stessa opportunità di realizzare l'Alta Velocità sulla Venezia-Trieste era del resto stata messa in discussione anche da parte dei vertici di Ferrovie, con l'Amministratore delegato Moretti che aveva parlato di mancanza di "massa critica" tra Veneto orientale e Slovenia per giustificare un investimento che, sebbene non esistesse (e di fatto non esista ancora) un progetto esecutivo, appariva aggirarsi intorno ai tre miliardi di euro. Se la proposta venisse accettata, verrebbe dunque abbandonato il cosiddetto "tracciato balneare", con annessa fermata TAV che doveva servire le località marittime, ma che aveva ottenuto diverse manifestazioni di contrarietà dai Comuni interessati, dopo che già precedentemente era stata abbandonata l'ipotesi di affiancamento alla A4 per non ritardare gli interventi sulla terza corsia.

Nella cifra prevista dall'ipotesi di adeguamento della Venezia-Trieste presentata da Mainardi è compreso anche il costo della bretella ferroviaria di collegamento con

l'aeroporto di Venezia a Tessera, uno dei capisaldi dell'ambizioso piano di sviluppo presentato da SAVE, società di gestione degli aeroporti di Venezia e Treviso, a novembre 2011. In base al progetto, Tessera dovrebbe divenire uno snodo intermodale in cui confluiranno, oltre alla suddetta linea ferroviaria, anche la metropolitana regionale (SFMR) e, qualora venisse approvata, la linea sublagunare da Venezia. Oltre a ciò, il masterplan prevede anche la realizzazione di una seconda pista dell'aeroporto che dovrebbe aumentare notevolmente la capacità di movimentare passeggeri fino a raggiungere, una volta ultimate tutte le opere previste (intorno al 2030), circa 14 milioni di passeggeri dai 9 attuali. Nei mesi successivi alla presentazione del piano sono tuttavia sorti alcuni problemi con l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), a causa della mancata firma da parte di quest'ultima del Contratto di programma, che consentirebbe a SAVE di aumentare le tariffe aeroportuali, operazione senza la quale la società afferma di voler bloccare gli investimenti che non inficiano la sicurezza dell'aeroporto. Un'ulteriore possibilità di crescita per SAVE e il sistema aeroportuale del Nord Est potrebbe inoltre venire dalla fusione con la società Aeroporto FVG di Ronchi dei Legionari, attualmente controllata per intero dalla Regione Friuli Venezia Giulia. A settembre di quest'anno, alla scadenza del bando allestito dalla Regione, infatti, SAVE è stata l'unica società a presentare una manifestazione di interesse per la gestione dello scalo friulano-giuliano. L'intesa dovrebbe portare a un'operazione simile a quanto fu a suo tempo realizzato con l'integrazione tra Venezia e Treviso, una permuta con scambio di partecipazioni. Ora la regione Friuli Venezia Giulia avrà sessanta giorni di tempo per inviare una lettera di invito a SAVE, unica società concorrente, per la presentazione di una formale offerta contrattuale.

Piani di sviluppo di ampia portata coinvolgono anche il **porto di Venezia**, che punta a realizzare una piattaforma off-shore, a circa otto miglia marine al largo di Venezia, di fronte alla bocca di porto di Malamocco. L'opera prevede la costruzione di una "diga foranea" di quattro chilometri appoggiata sul fondale a venti metri di profondità e la realizzazione di un terminal petrolifero con un oleodotto sotterraneo di 26 chilometri che raggiungerà Porto Marghera per lo stoccaggio del greggio. Per ciò che riguarda la movimentazione dei container, la piattaforma in alto mare sarà dotata di un terminal con un sistema che consentirà il loro trasferimento in laguna per mezzo di chiatte, anch'esse dirette a Porto Marghera, in un'area individuata dell'ampiezza di 90 ettari, grazie alle quali sarà possibile evitare il transito presso Venezia di grandi navi mercantili. Il progetto dovrà essere presentato in Regione e a ottobre al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici,

passaggi necessari alla preparazione della gara per la definizione del partenariato pubblico-privato attraverso il quale sarà realizzata l'opera secondo le intenzioni dei promotori. Il nuovo porto off-shore richiederà un investimento complessivo di circa 1,3 miliardi di euro.

Novità anche per il **porto di Trieste**. Ad agosto è stato presentato il nuovo bando di gara per la realizzazione della Piattaforma logistica, struttura che sarà adibita alla movimentazione delle merci in colli. Entro la fine del 2012 potrebbe così essere affidata la concessione per la realizzazione dell'infrastruttura a un candidato che dovrà occuparsi di redigere il progetto definitivo e il prossimo anno potrebbero prendere avvio i lavori. Dovrebbe venire adibita un'area dell'ampiezza di 250 mila metri quadrati, dei quali 140 mila ricavati da aree attualmente occupate dal mare, con nuovi raccordi ferroviari e stradali, per un investimento di circa 132 milioni di euro, 102 dei quali provenienti da fondi pubblici. E' inoltre previsto un investimento nella logistica del porto che prevede la mutazione totale dell'area ferroviaria di Campo Marzio in terminal intermodale al servizio dei moli V, VI e VII. A tale scopo dovrebbero pervenire finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per circa 45 milioni di euro, con RFI che dovrebbe agire per potenziare le strutture ferroviarie retroportuali con l'ampliamento del terminale Ro-La (quello per carichi da traghetto a treno e viceversa) e, successivamente, anche per i Ro-Ro (i traghetti per carichi su gomma, TIR e rimorchi).

Per il porto di Trieste tornano infine segnali da parte di Maersk, player globale del trasporto container, riguardo a un possibile investimento sullo scalo giuliano per farlo diventare porta d'accesso del Nord Adriatico per i mercati dell'Europa centro-orientale. Il gruppo danese era già stato partner con Unicredit di una proposta, avanzata nel 2010, per un investimento di ampie proporzioni che avrebbe coinvolto Trieste e soprattutto Monfalcone per realizzare nuove banchine per lo scalo dei container. Tramontato quell'ambizioso progetto, sembra nuovamente possibile un piano per far crescere la capacità di movimentazione annuale degli attuali terminal fino a circa un milione di TEU, attraverso un investimento in partnership pubblico/privata. Una cifra inferiore ai 3 milioni di TEU che il cosiddetto "superporto" Trieste-Monfalcone si spingeva a prefigurare, ma tuttavia ben oltre i 393 contenitori movimentati nello scalo giuliano nel 2011. Maersk fa sapere di essere interessata a un terminal che possa essere realizzato in tempi relativamente brevi, vale a dire in un periodo compreso tra i tre e i cinque anni.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2011-2012										
DESCRIZIONE PROGETTO	proposta/ programmato	progetto preliminare	FASE REALIZZATIVA progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	CRITICITÀ tecniche	finanziarie	AVANZAMENTO si/no (*)	GIUDIZIO SINTETICO
Grandi assi viari										
Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebemi)					XX		[X]	XX	SI	
Autostrada Asti-Cuneo					XX			XX	SI	
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adeguamento)					XX			XX	SI	
Pedemontana Lombarda					XX		XX	XX	SI	
Pedemontana Piemontese: A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme		X	X			X		X	SI	
Grandi assi ferroviari										
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX				XX	XX	XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (collegamento Seregno-Bergamo)		XX					XX	XX	NO	
Ferrovia alta capacità Milano-Verona		XX (tratta Brescia-Verona)			XX (tratta Treviglio-Brescia)		XX	XX	SI	
Ferrovia alta capacità Torino-Lione: nuova linea LNTN		X	X		X		[X]	X	SI	
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)			X		X			XX	SI	
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		XX	XX	SI	
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX		[X]	XX	SI	
Nodi viari metropolitani										
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza		XX				XX	XX	[X]	NO	
Tangenziale est esterna di Milano			X		X	XX	XX	XX	SI	
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia	XX						XX	XX	NO	
Tangenziale est di Torino	XX						XX	XX	NO	
Nodo autostradale di Genova: gronda di ponte		XX				XX	XX	XX	NO	
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest			XX			XX	XX	XX	NO	
Strada statale del Sempione: Variante Rho-Gallarate		XX					XX	XX	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento			XX (lotti Segrate-Pioltello)		XX (lotti Lambrate-Segrate e Pioltello-Melzo)		XX	XX	SI	
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento				X	X				SI	
Strada provinciale Pauslese: potenziamento					XX (lotti Peschiera-Paullo e Crema-Dovera)			XX	SI	
Strada provinciale Villa di Monza: interrimento					XX				SI	
Nodi ferroviari metropolitani										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (sustratta variante di Galliate)		X (sustratta Turbigo-Castano)	X			XX	SI	
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Saronno-Seregno					XX (conclusi dicembre 2012)				SI	
Collegamento ferroviario Terminal 1-Terminal 2 Malpensa		X	X					XX	SI	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo-Parona)		XX (tratte Parona-Mortara e urbana milanese)			XX	XX	NO	
Ferrovia Milano-Varese/Luino/Domodossola: potenziamento tratta Rho-Gallarate e raccordo Y per Malpensa				XX		X	X	XX	NO	
Passante ferroviario di Torino-completamento					XX (conclusi dicembre 2012)		[X]	[X]	SI	
Nodo ferroviario di Genova					XX		XX	X	SI	
Porti										
Porto di Genova					XX	[X]	[X]		SI	
Porto di La Spezia				XX		[X]	[X]		SI	
Porto di Savona					XX			[X]	SI	
Piattaforme logistiche intermodali										
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso					XX		X	X	NO	
Interporto di Novara (CIM)-potenziamento				X				X	SI	
Interporto di Torino (SITO spa)-potenziamento/trasformazione	X							[X]	SI	
Trafori e valichi										
Trafo di sicurezza del Frejus				X	X				SI	
Trafo del Tenda			X	X				X	SI	
Aggiornamento al dicembre 2012										
In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2011, in rosso al dicembre 2012. 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

Settore Territorio, Ambiente, Energia

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e-mail: tae@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577

www.confindustria.ge.it

e-mail: gconforti@confindustria.ge.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

www.ui.torino.it

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

FONDAZIONE NORD EST

Riviera S. Margherita, 6 - 31100 Treviso

Tel. 0422.56391/540833 - Fax 0422.298372

www.fondazione Nordest.net

e-mail: info@fondazione Nordest.net