



ASSOLOMBARDA
CONFINDUSTRIA MILANO
MONZA E BRIANZA

UNIONE INDUSTRIALE
TORINO

CONFINDUSTRIA
GENOVA

OTInord
ovest
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

SISTEMA DEI VALICHI ALPINI



Gennaio 2016

1. Inquadramento territoriale e programmatico

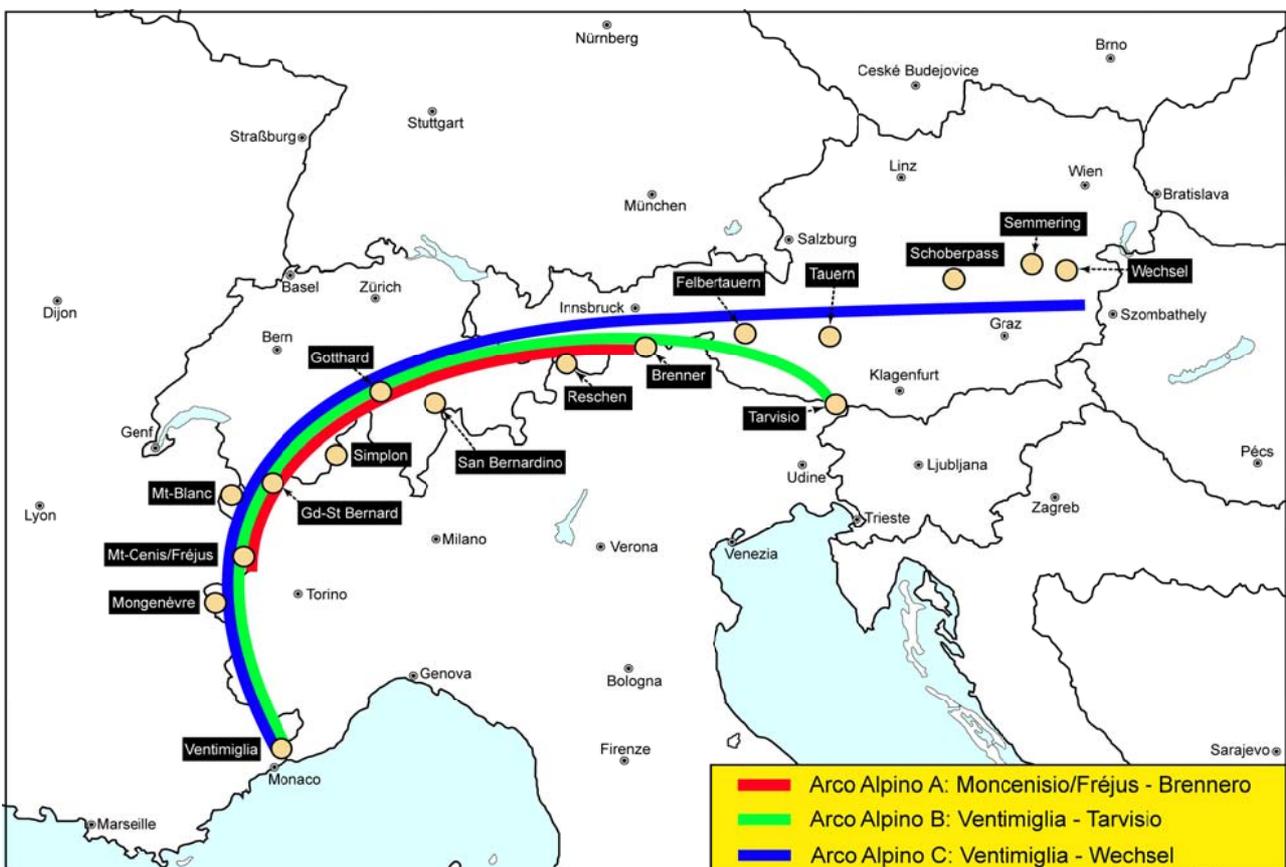
L'Italia ha uno storico ruolo strategico per gli scambi commerciali, dettato dalla sua posizione geografica al centro del Mediterraneo.

Lo sviluppo economico del Paese è correlato alla capacità di poter veicolare grandi flussi commerciali che, dall'area del Mediterraneo, sono diretti in Europa.

Il sistema dei valichi alpini permette la connessione tra l'Italia e l'Europa Continentale e viceversa ed è di fondamentale importanza per il trasporto di persone e il traffico di merci. Le infrastrutture presenti si sviluppano lungo la catena alpina, dal Sud della Francia, sino al Sud-Est austriaco.

I traffici di attraversamento alpino riguardano quindi qualsiasi tipo di trasporto che attraversa una linea geografica situata oltre il crinale principale delle Alpi. Questa linea è definita da tre archi distinti:

- L'arco alpino C che copre l'intero arco alpino da Ventimiglia fino a Wechsel, considerato l'attraversamento alpino più orientale;
- L'arco alpino B segue il crinale principale delle Alpi da Ventimiglia al Brennero, per poi scendere a Sud sino al valico del Tarvisio;
- L'arco alpino A è un sottoinsieme dell'arco B e dell'arco C; include prevalentemente l'attraversamento delle Alpi svizzere e si estende dal Frejus sino al Brennero.



La nostra analisi sarà concentrata sui traffici passanti per l'**arco alpino B**, i cui valichi principali sono riportati di seguito:

- **Al confine con la Francia:** Valico di Ventimiglia, Tunnel del Frejus, Tunnel del Monte Bianco.
- **Al confine con la Svizzera:** Tunnel del Gran San Bernardo, Tunnel e colle del Sempione, Tunnel e colle del San Gottardo.
- **Al confine con l'Austria:** Valico del Brennero, Valico del Tarvisio.

Traffico merci Italia - Francia

I tre passaggi della frontiera franco-italiana sui quali si concentra il traffico di merci sono: **Ventimiglia, Frejus e Monte Bianco**. Solo una quota marginale transita attraverso altri valichi.

Presso **Ventimiglia** le merci attraversano il confine principalmente via strada e solo in piccola percentuale via ferrovia, anche a causa della ridotta potenzialità della linea, ancora a binario unico lungo un tratto significativo.

Presso il **Frejus** le merci attraversano la frontiera sia via strada sia via ferrovia (comprensiva del servizio di autostrada ferroviaria alpina, AFA), sebbene la percentuale più rilevante passi attraverso il percorso stradale.

Infine, il **Tunnel del Monte Bianco** permette lo scambio di merci esclusivamente attraverso strada.

Con riferimento ai principali passaggi stradali a pedaggio, nel 2013 il numero totale di mezzi pesanti (MP) che hanno attraversato il confine si è attestato sui 2,9 milioni.

Rispetto al 2012, il traffico in termini di mezzi pesanti è risultato in diminuzione con riferimento ai Tunnel del Monte Bianco e a quello del Frejus; alla barriera di Ventimiglia sono invece transitati più mezzi pesanti rispetto all'anno precedente.

Nel primo semestre 2014 è stata rilevata un'inversione di tendenza.

Anno	Tunnel Monte Bianco		Tunnel Frejus		Barriera Ventimiglia	
	migliaia di MP	var. %	migliaia di MP	var. %	migliaia di MP+BUS	var. %
2008	588	-0,3	843	-3,8	1.858	-4,5
2009	518	-11,9	684	-18,9	1.710	-8,0
2010	572	+10,4	732	+7,0	1.787	+4,5
2011	606	+5,9	735	+0,4	1.778	-0,5
2012	581	-4,1	678	-7,8	1.698	-4,5
2013	549	-5,5	663	-2,2	1.720	+1,3
2014	554	+0,91	667	+0,6	1.756	+2,1
2015	431 ¹	-22,2	677	+1,5	1.097 ²	-37,5

Fonte: Regione Piemonte, Osservatorio TRANSIT

Note:

(1) variazione sui primi 9 mesi del 2015

(2) variazione sui primi 7 mesi del 2015

Con riferimento ai valichi che non prevedono il pagamento di pedaggi, dai dati C.A.F.I. – INTERALPES, si stima che circa 250.000 mezzi pesanti attraversino ogni anno il confine franco-italiano. Dei sette percorsi possibili, quattro sono aperti tutto l'anno (colle del Monginevro, tunnel del Tenda, colle della Maddalena e la strada Ventimiglia/Mentone), a meno di condizioni meteo avverse o attività di manutenzione. Altri tre valichi (colle del Piccolo San Bernardo, colle del Moncenisio, colle dell'Agnello) sono invece aperti nel periodo compreso tra maggio e ottobre.

Il traffico ferroviario passa, oltre che per Ventimiglia, prevalentemente attraverso **Moncenisio/Modane**. Dopo la forte contrazione del 2009, negli ultimi anni il traffico appare in ripresa.

La movimentazione attraverso L'Autostrada Ferroviaria Aiton – Orbassano (**AFA**) rimane elevata. AFA è un servizio di trasporto di autocarri su vagoni ferroviari appositamente attrezzati, che collegano i terminal di Torino Orbassano e di Bourgneuf-Aiton (Francia). Sui convogli ferroviari, che hanno in composizione anche una vettura per gli autisti, possono essere caricati sia autoarticolati completi, che soli semirimorchi.

Traffico Ferroviario TOTALE Italia Francia			
anni	Mil. Ton	var. %	fonte
2008	5,2	-18	alpinfo
2009	2,8	-46	alpinfo
2010	3,2	+14	alpinfo
2011	3,5	+9	alpinfo
2012	4,9	+40	interalpes
I trim. 2013	1,3	+5	interalpes

A.F.A.		
anni	carichi	var. %
2008	23.400	+15
2009	22.600	-3
2010	25.400	+15
2011	25.900	+2
2012	25.700	-1
I sem. 2013	15.900	+35

Fonte: INTERALPES – Osservatorio TRANSIT

Traffico merci Italia – Svizzera

Nel 2013, i mezzi pesanti che hanno attraversato i valichi svizzeri sono risultati circa 1,1 milioni, in diminuzione del 5% rispetto all'anno precedente (l'equivalente di 65.000 veicoli). Dopo un periodo di crescita, il numero di mezzi adibiti al trasporto di merci ha conosciuto un nuovo calo, attestandosi nel 2013 sotto il livello del 2009, anno caratterizzato dall'inizio della crisi economica.

VALICHI ALPINI SVIZZERI – migliaia di veicoli						
anno	San Gottardo	San Bernardino	Sempione	Gran S. Bernardo	TOTALE	var. %
2010	943	186	79	48	1.256	+7
2011	927	194	80	58	1.259	=
2012	886	182	85	55	1.208	-4
2013	837	177	81	49	1.144	-5

Fonte: Rapporto annuale sul traffico merci attraverso le Alpi svizzere - UTF

Con riferimento al volume delle merci trasportate attraverso le **Alpi svizzere**, esso è aumentato del 2% rispetto al 2012, raggiungendo 38,2 milioni di tonnellate. Tuttavia questo dato nasconde due diverse dinamiche: il volume delle merci trasportate su strada è diminuito del 5 % tra il 2012 e il 2013 attestandosi a 13 milioni di tonnellate. Il volume di merci trasportate su ferrovia è invece aumentato del 6 %, passando da 23,7 a 25,2 milioni di tonnellate nette.

Nei primi sei mesi del 2014 complessivamente sono transitate 20 milioni di tonnellate di merci, in aumento del 2,9% rispetto al primo semestre 2013.

TRAFFICO ATTRAVERSO I VALICHI SVIZZERI			
dati in milioni di tonnellate			
anno	via strada	via ferrovia	TOTALE
2010	14,3	24,1	38,4
2011	14,5	25,6	40,1
2012	13,7	23,7	37,4
2013	13	25,2	38,2
I sem. 2014¹	6,5	13,4	19,9

Fonte: Rapporto annuale sul traffico merci attraverso le Alpi svizzere – UTF
 Note: (1) variazione sui primi sei mesi del 2013

Secondo i dati raccolti dall'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero (UFT), nel 2013 la parte di merci trasportate su strada attraverso le Alpi si è attestata al 34%, a fronte di una quota trasportata su ferrovia pari al 66 % del totale. Nei primi sei mesi del 2014 quest'ultima è salita sino al 67,5% confermando l'aumento, registrato dal 2009, del traffico su ferrovia a discapito di quello su strada (rispettivamente +5,3% e -1,6% sui primi sei mesi 2013).

Traffico merci Italia – Austria

I traffici di merci tra il confine italiano e quello austriaco lungo l'arco alpino B si sviluppano soprattutto attraverso il **Valico del Brennero** e il **Valico del Tarvisio**. Il 2012 ha visto il passaggio di 2.957.500 mezzi pesanti totali per 62,9 milioni di tonnellate (strada + ferrovia). Rispetto al 2011 il tonnellaggio ha registrato un calo del 4,4%.

In particolare il Brennero risulta il valico maggiormente trafficato, sia in termini di numero di mezzi pesanti che in termini di tonnellaggio, e ciò non solo in confronto agli altri valichi austriaci, ma anche rispetto all'intero arco alpino.

TRAFFICO VIA STRADA BRENNERO E TARVISIO				
migliaia di MP e milioni di tonnellate				
anno	Brennero		Tarvisio	
	MP	mio. T.	MP	mio. T.
2011	1.885	28,2	1061	16,6
2012	1.966	29,5	962	15,1

Fonte: Alpinfo, dati 2012

TRAFFICO ATTRAVERSO BRENNERO E TARVISIO			
dati in milioni di tonnellate			
anno	via strada	via ferrovia	TOTALE
2011	44,8	20,9	65,7
2012	44,6	18,3	62,9

TRAFFICI SU STRADA E FERROVIA PER I MAGGIORI VALICHI DELL'ARCO ALPINO "B"	
Valico	mil. T.
Ventimiglia	17,3
Frejus	10
Sempione	1
Gottardo	9,3
Brennero	29
Tarvisio	15,2

Fonte: Alpinfo, dati 2013

Nell'ottica di migliorare e potenziare la direttrice di traffico tra l'Italia e i Paesi confinanti sono in progetto o in realizzazione alcuni interventi infrastrutturali. In particolare, sul versante Nord-Ovest dell'arco alpino, sono in cantiere:

- **Al confine con la Francia:** raddoppio linea ferroviaria di Ventimiglia, nuovo tunnel del Col di Tenda, Tratta ad Alta Velocità Torino – Lione, raddoppio autostradale Tunnel del Frejus.
- **Al confine con la Svizzera:** Nuova Ferrovia Transalpina (NTFA) e connessioni da parte italiana al Gottardo.

2. Stato di avanzamento dei lavori

Raddoppio della ferrovia del Ponente Ligure

Il progetto prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle tratte S. Lorenzo al mare–Andora di 19 km (per un investimento complessivo di 670 mln. di euro) e Andora–Finale Ligure di 32 Km (per un investimento complessivo di 1,5 mld. di euro) e rientra nel progetto complessivo di raddoppio con spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia, volta a superare i limiti causati dalle strozzature dell'attuale tracciato nelle tratte a binario unico, accelerando i tempi di percorrenza della linea e aumentando l'offerta di servizio e le tracce disponibili sia per il traffico merci che per i viaggiatori. La nuova linea risolve aspetti di disturbo all'assetto urbano e turistico del territorio presenti nella linea 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.

Sulla tratta Andora/San Lorenzo i lavori proseguono e la loro ultimazione è prevista per fine 2016. Ad oggi è stata completamente effettuata la stesura del doppio binario sui 19 km previsti ed è in corso d'opera l'attrezzaggio elettrico e la relativa impiantistica di segnalamento.

Per la tratta 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.

Il progetto, già inoltrato al Ministero dei Trasporti può essere realizzato per lotti costruttivi così come prevede il dispositivo di finanziamento delle nuove opere adottato dalla Legge “finanziaria 2010” (legge n. 196/2009); tale legge prevede una nuova categoria di opere, caratterizzate da elevata complessità tecnica e rilevante impegno finanziario, che possono essere finanziate “a tranches” in modo da consentire - a fronte di formali condizioni autorizzative essenziali - l'avvio della realizzazione per “lotti costruttivi” anche “non funzionali”.

Per quanto riguarda la tratta Andora/Finale Ligure, l'ultima legge di stabilità 2015 (legge n. 190 del 23 dicembre 2014) ha stanziato un finanziamento pari a 225 milioni di euro da ripartirsi nei prossimi 15 anni (ossia 15 milioni euro/anno). Premesso che tale finanziamento, seppur minimo, rappresenta comunque l'intendimento dell'attuale Governo di voler procedere con la realizzazione della tratta in questione, le risorse stanziate saranno impiegate per il primo lotto costruttivo ed in particolare per le opere prioritarie per l'apertura dei cantieri ossia (espropri, lavori inerenti la viabilità, individuazione dei siti di conferimento del materiale da escavo).

SCHEDA TECNICA RADDOPPIO ANDORA - SAN LORENZO	
Lunghezza totale:	km 18,8
Lunghezza gallerie:	km 16,2 (86% della tratta)
Lunghezza viadotti:	km 1,4 (8% della tratta)
Galleria più lunga:	km 3,5 (Collecervo-San Simone)
Viadotto più lungo:	km 0,6 (stazione di Imperia)
Stazioni e fermate:	Andora, Diano, Imperia

Fonte: Regione Liguria

SCHEDA TECNICA RADDOPPIO FINALE - ANDORA	
Lunghezza totale:	km 31,7
Lunghezza gallerie:	km. 25,2 (79% della tratta)
Galleria più lunga:	km 9,7 Alassio
Stazioni e fermate:	Finale Ligure Pietra Ligure-Borgio, Borghetto-Loano, Albenga-Ceriale, Alassio, Andora

Fonte: Regione Liguria

Nuovo Tunnel del Colle di Tenda

Il tunnel del Colle di Tenda consente il collegamento tra la provincia di Cuneo, la Costa Azzurra e la costa ligure. Il collegamento fa parte della strada europea E74, la quale valica le Alpi proprio attraverso la galleria stradale del Colle di Tenda.

Il progetto del Nuovo Tunnel nasce dall'esigenza di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione all'interno del tunnel.

Dopo l'approvazione del progetto definitivo, in data 27/09/2009, la progettazione esecutiva prevede la costruzione di una nuova canna monodirezionale nel senso Italia-Francia di carreggiata effettiva pari a 6,50 m (con una corsia di marcia di 3,50 m, una corsia di emergenza di 2,70 m e banchina da 0,30 m), mentre il collegamento Francia-Italia avviene attraverso l'attuale tunnel debitamente ampliato sino a raggiungere le dimensioni della nuova canna; le due gallerie sono collegate da bypass pedonali e carrabili.

Tale progetto definitivo è stato scelto in alternativa a quello che avrebbe previsto la realizzazione di due nuove gallerie. La decisione di ampliare la galleria esistente ha reso necessaria una programmazione dei lavori articolata come segue:

1. Realizzazione della nuova galleria con utilizzo dell'attuale nel doppio senso di circolazione.
2. Ampliamento dell'attuale galleria e utilizzo della nuova canna nel doppio senso di circolazione.
3. Apertura di entrambe le canne con circolazione mono direzionale.

Nel 2011 era ancora in corso la progettazione esecutiva, la consegna dei lavori è stata effettuata da ANAS nel 2013, e nel 2015 sono partiti i lavori di scavo per il nuovo tunnel. Si prevedono tre anni per realizzare la canna di raddoppio e altri tre per l'alesaggio dell'attuale.



Ante Operam



Post Operam

Fonte: ANAS

Tratta ad Alta Velocità Torino – Lione

Il Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera, comprensivo del Progetto della Stazione Internazionale di Susa, risultante dal Concorso Internazionale di Architettura (vinto da Kengo Kuma), è stato Presentato pubblicamente a Roma al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 31 gennaio 2013 ed a Susa nel Castello della Contessa Adelaide il 16 febbraio 2013. Il 12 aprile 2013 è stato avviato l'iter approvativo del Progetto Definitivo del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione che porterà alla dichiarazione di pubblica utilità. Dopo la valutazione d'impatto ambientale della parte italiana del tunnel di base avverrà la pubblicazione in gazzetta ufficiale del progetto definitivo. Esso si caratterizza per la "territorializzazione dell'opera" che intende valorizzare gli effetti positivi della nuova infrastruttura sul territorio circostante e minimizzare le esternalità negative prodotte durante la fase di cantiere. In particolare l'elaborazione ha visto la partecipazione delle comunità locali, che ha garantito la scelta del tracciato migliore rispetto a 11 alternative, grazie ai suggerimenti delle stesse. Per minimizzare gli effetti negativi è stato scelto di concentrare gli interventi nella prima fase nei soli comuni di Susa e Chiomonte e di riqualificare le aree interessate dall'infrastruttura attraverso interventi architettonici di pregio tra cui la Stazione internazionale di Susa, finalizzati all'esaltazione del patrimonio naturale della Valle di Susa. Nel maggio 2013 si è riunita a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una task force composta dalla Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino, i sindaci dei Comuni direttamente interessati dai cantieri (Susa, Bussoleno e Chiomonte) e il commissario del Governo per la Nuova Linea Torino Lione. I compiti della task force sono la definizione delle opere di riqualificazione del territorio che accompagneranno l'esecuzione della linea, la ricognizione delle esigenze provenienti dal territorio, il coordinamento della comunicazione da parte di tutte le istituzioni pubbliche coinvolte, la convocazione di incontri periodici con i sindaci di altri Comuni della Valle e con le realtà imprenditoriali. Ogni 60 giorni il CIPE verrà informato dalla task force sulle opere di riqualificazione in modo da garantire la continuità dei flussi finanziari. Nel quadro del progetto "Smart Susa Valley", basato sull'obiettivo di concentrare i fondi previsti dalla vigente normativa in conto compensazione per i territori interessati dalla realizzazione di opere infrastrutturali, con lo scopo di identificare una strategia integrata ed innovativa, iniziato dall'Osservatorio già dal 2012, il 15 gennaio 2013 viene avviato da Provincia di Torino e Sitaf il Progetto "Smart Digital Valley" ovvero "Tav: la Valle di Susa senza divario digitale", che mette a disposizione dei comuni della valle la dorsale in fibra ottica realizzata nell'ambito dell'autostrada A32; sempre in attuazione del progetto il 15 luglio 2013 è stato presentato al Ministro Zanonato, in occasione dell'avvio del nuovo elettrodotto interrato Italia Francia (SITAF) la proposta di costituzione per la valle di un'area speciale con costi di energia elettrica significativamente ridotti per le aziende locali. Il Progetto inoltre è stato finalizzato presso il Ministero dello Sviluppo Economico ed è entrato a far parte del Piano Azione Coesione del Ministero come progetto pilota. Il 20 novembre 2013 nell'ambito del XXXI Vertice Italo-francese i due Governi hanno sottolineato l'importanza degli obiettivi raggiunti dai due Paesi, in particolare: a) la ratifica dell'accordo di Roma del 30 gennaio 2012, la cui autorizzazione per l'approvazione è stata adottata dal Parlamento francese ed è in corso al Parlamento italiano; b) l'accordo ottenuto sulla governance e gli statuti del futuro promotore pubblico; c) l'avvio degli scavi della galleria geognostica della Maddalena. LTF Lyon Turin Ferroviaire ha firmato il contratto per la realizzazione dei lavori di ricognizione sul tracciato del tunnel di base a partire dalla "discenderia" di Saint-Martin-la-Porte, in Savoia, che si compongono principalmente di una galleria geognostica di circa 9 km nell'asse e del diametro della futura galleria sud del tunnel transfrontaliero. L'appalto è stato assegnato al raggruppamento Spie Batignolles TPCI (capofila), Sotrabas, Eiffage TP, Ghella SpA, CMC di Ravenna e Cogeis SpA, nell'ambito del bando europeo pubblicato da LTF a fine 2012.

I lavori di scavo del cunicolo esplorativo della Maddalena, (lungo 7,5 Km che si unirà al tunnel tra Modane e Susa lungo 57 Km) procedono nel rispetto dei tempi previsti; a gennaio 2013 è ufficialmente iniziato lo scavo del tunnel e nell'autunno è entrata in funzione la talpa. Il finanziamento, pari a 143 milioni di Euro, è totalmente coperto.

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

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

- il 10° Allegato infrastrutture al DFP 2013, che reca l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche, individua come prioritari i contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI; Mose; Torino-Lione; nuovo valico ferroviario del Brennero (quota italiana); nuovo assetto delle Reti TEN-T; asse autostradale Orte-Mestre; asse autostradale Termoli-San Vittore; asse autostradale "Telesina"; completamento asse autostradale Salerno-Reggio Calabria;

- il 31 maggio 2013 il CIPE ha deliberato la rimodulazione del finanziamento di 10 milioni di Euro per specifiche opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale della NLTL nei territori su cui insiste il tracciato, prevedendo 2 milioni per il 2013 e 8 milioni di Euro per il 2014. La delibera è stata pubblicata in G.U. il 23 settembre 2013 e il 1 Ottobre, con lettera congiunta, Osservatorio Torino-Lione, Comuni di Susa e di Chiomonte, Provincia di Torino e Regione Piemonte hanno indicato la lista delle opere compensative;

- l'11 giugno 2013 il Senato ha votato un emendamento che svincola dal Patto di stabilità la spesa di 10 milioni di euro per il corrente anno, 10 per il prossimo e altrettanti nel 2015 da parte dei Comuni, della Regione e della Provincia se decideranno di cofinanziare le opere approvate dal CIPE nel pacchetto di 10 milioni di euro, già stanziati per le compensazioni alla costruzione dell'alta velocità;

- il 25 agosto del 2013, la Dichiarazione di Pubblica Utilità per le linee di accesso dal lato francese, da Saint Didier de la Tour a Saint Jean de Maurienne è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale francese, concludendo così tutte le procedure amministrative.

- il 19 novembre 2013 il Parlamento Europeo ha concluso l'iter approvativo del programma Connecting Europe Facility, stanziando 23,2 miliardi di Euro per il finanziamento dei 9 corridoi indicati come prioritari nel bilancio 2014-2020.

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

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

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

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

I lavori di scavo del cunicolo esplorativo della Maddalena, (lungo 7,5 Km che si unirà al tunnel tra Modane e Susa lungo 57 Km) procedono nel rispetto dei tempi previsti; il finanziamento, pari a 143 milioni di Euro, è totalmente coperto.

Nel quadro del progetto "Smart Susa Valley", basato sull'obiettivo di concentrare i fondi previsti dalla vigente normativa in conto compensazione per i territori interessati dalla realizzazione di opere infrastrutturali, con lo scopo di identificare una strategia integrata ed innovativa, si stanno valutando nuove forme di finanziamento ad addendum" comprese le candidature ai progetti europei.

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

- la Sezione Transfrontaliera della nuova linea Torino-Lione comprende il Tunnel di Base di 57 km (45 km in Francia e 12 km in Italia) e i nodi degli imbocchi a Susa e a Saint Jean de Maurienne con le relative stazioni ferroviarie. L'intervento prevede un costo di investimento complessivo tra Italia e Francia (ed Europa) pari a 8,3 Miliardi (euro gennaio 2012);

- la Commissione Europea ha indicato al 40% il contributo comunitario: da settembre è in corso la procedura di richiesta del relativo finanziamento (risposta a "l'appel à projet") che si chiuderà a febbraio 2015;

- la restante parte dell'importo (60% del totale) è a carico dei due Stati ed è ripartito tra Francia e Italia rispettivamente al 25% (42,1 % del 60%) e al 35% (57,9% del 60%) secondo l'Accordo Intergovernativo 2012;

- la quota di costo a carico dell'Italia è di circa 2,9 Miliardi (euro 2012). Questo è l'importo sempre dichiarato (al netto di trascurabili variazioni per affinamenti progettuali) ed è stato assunto come base per la determinazione degli stanziamenti pluriennali della Legge di Stabilità 2013 n.228 del 24/12/ 2012, art 1 comma 208, al netto di tagli per altre disposizioni normative e successivo reintegro.

Nel mese di luglio 2015 l'avanzamento del Cunicolo della Maddalena, raggiungendo i 3.470 metri, ha incrociato il Tunnel di base.

Il 23 febbraio 2015 viene costituita la TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin), società responsabile dei lavori di realizzazione e gestione della nuova linea, partecipata al 50% da FS e 50% dallo Stato Francese. Il 24 febbraio 2015, nell'ambito del Summit Italia-Francia a Parigi, i Ministri dei Trasporti italiano e francese hanno siglato l'accordo bilaterale sul progetto definitivo che assicurerà l'inizio dei lavori del tunnel di base entro il 2016. Il 26 Febbraio 2015 Francia e Italia, tramite TELT, presentano a Bruxelles, nell'ambito del Connecting Europe Facility, il dossier di richiesta di finanziamento comunitario per un importo di circa 1,2 miliardi (40% di oltre 3 miliardi di lavori previsti nel periodo budgetario europeo 2014-2020), per la realizzazione della sezione transfrontaliera della nuova linea. Dei 1,2 miliardi il 59% (pari a circa 720 milioni di Euro) è destinato all'Italia, mentre il 41% alla Francia (pari a circa 480 milioni di Euro), sulla base degli accordi di ripartizione Italia-Francia.

Raddoppio autostradale del Tunnel del Frejus

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

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

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

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

E' per questo motivo che, partito inizialmente per una galleria di sicurezza con diametro utile di mt 5 per il solo transito dei mezzi di soccorso e manutenzione, il progetto si è via via evoluto e l'11 ottobre 2012, la Commissione Intergovernativa ha reso un parere favorevole al progetto di messa in circolazione della galleria di sicurezza.

Il 1 luglio 2013 si è avviato lo scavo meccanizzato nel tratto di galleria di competenza italiana, La caduta dell'ultimo diaframma del nuovo tunnel stradale del Frejus che separava Italia e Francia è

avvenuta il 17 novembre 2014 e nel 2015 si sono avviate le opere in superficie sul piazzale di accesso.

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

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

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

Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) – Progetto Svizzero AlpTransit

La Nuova Ferrovia Transalpina è uno dei progetti più ambiziosi in cantiere in Europa.

Il nuovo percorso, pur essendo di progettazione e realizzazione svizzera, avrà ripercussioni importanti sui flussi di traffico da e per l'Italia, che infatti sta adeguando i collegamenti al Gottardo in funzione di questo progetto.

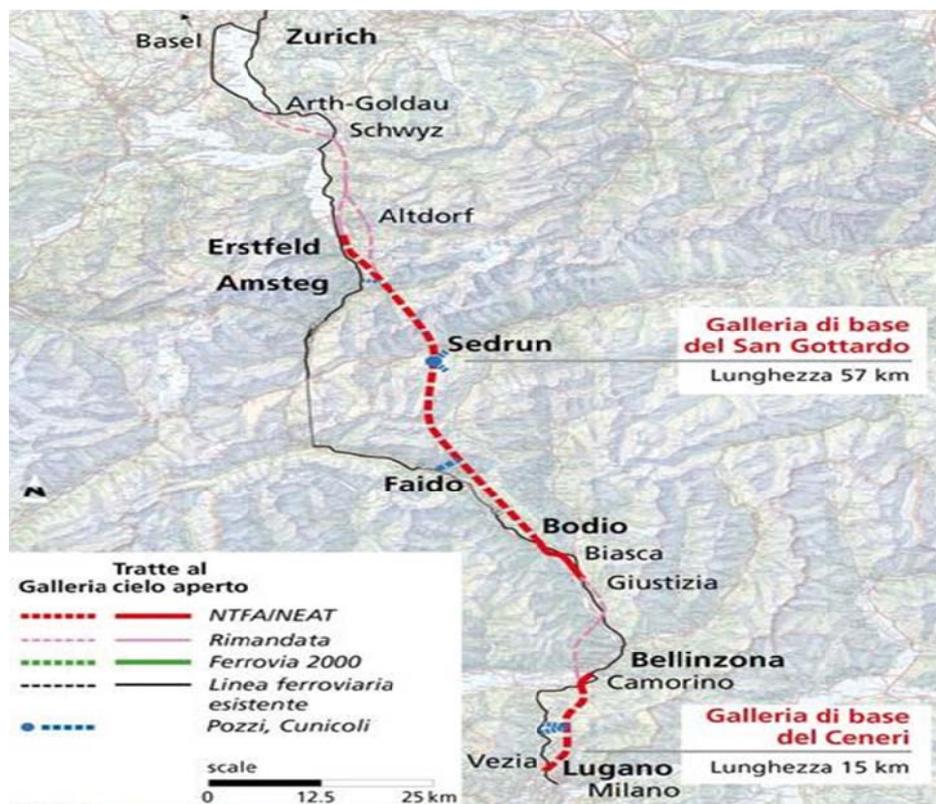
La Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) rende concreta la possibilità di trasportare più efficientemente le merci su rotaia e di ridurre la durata dei viaggi del traffico passeggeri nazionale e internazionale. La nuova linea del San Gottardo è un tratto ad alta velocità lungo il quale i treni possono circolare per circa 60 km con velocità fino a 250 km/h. Per permettere tali velocità il tracciato deve essere il più possibile diritto, senza presentare curve strette, e i tratti a cielo aperto non devono essere interrotti da passaggi a livello.

Il cuore della nuova linea è costituito dalle due gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri.

La Galleria di base del San Gottardo è costituita da due canne a binario unico lunghe 57 km. Due stazioni multifunzionali a Faido e Sedrun suddividono le due canne della galleria in tre tratti di simile lunghezza.

Nel 2011 lo scavo della Galleria di base del San Gottardo è stato completato e nel 2015 è stato avviato l'esercizio di prova, mentre l'apertura all'esercizio commerciale è prevista alla fine del 2016

Il sistema della Galleria del Ceneri, costituito da due canne a binario unico, ha invece una lunghezza di 15 km. Lo scavo nel 2011 era in corso ed è stato completato nel 2015, mentre l'inaugurazione è prevista per dicembre 2019. Per rispondere nel breve e medio periodo alla domanda di mobilità aggiuntiva generata dalla nuova ferrovia, sono previsti degli adeguamenti tecnologici delle linee Chiasso-Monza-Milano, Luino-Gallarate e Luino-Novara (interventi ricadenti nell'ambito del Corridoio Reno-Alpi).



Fonte: © AlpTransit San Gottardo SA

Tratta ferroviaria Chiasso-Monza per la connessione al Gottardo

RFI ha individuato la direttrice di Chiasso-Como-Milano quale asse prioritario da potenziare per assicurare il recepimento dei traffici derivanti dal progetto svizzero, denominato AlpTransit, di realizzazione di una "ferrovia di pianura" per il transito delle merci tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione del nuovo tunnel del Gottardo. Tale potenziamento avverrà attraverso un adeguamento tecnologico della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano, oltre ad interventi di adeguamento del modulo della linea a 750 m e della sagoma a P80. Con questi interventi si risponderà alle esigenze di crescita della domanda almeno fino al 2030. L'avvio dei lavori è previsto nel 2016 e la loro conclusione nel 2020.

Oltre tale orizzonte si colloca il progetto di quadruplicamento Chiasso-Seregno, costituito da una nuova linea è lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni. L'istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture sul progetto preliminare predisposto da RFI nel 2003 è sospesa. L'opera non dispone al momento di finanziamenti per il completamento della

progettazione definitiva (40 milioni di euro) e per la fase realizzativa (1.410 milioni di euro). Sulla base delle verifiche congiunte tra ferrovie italiane e svizzere si è condiviso che i flussi generati dal nuovo tunnel del Gottardo almeno fino al 2030 potranno essere gestiti.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente la linea si sviluppa per circa 32 Km di cui 24,5 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 7,6 km di raddoppio della tratta esistente. L'opera non dispone al momento dei finanziamenti per la parte realizzativa (917 milioni di euro). Sulla base delle verifiche effettuate congiuntamente dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, è stato concordato che la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano almeno fino al 2030. Da ciò è derivato un rallentamento della progettazione della nuova linea.

Connessioni al Gottardo via Luino

Il potenziamento dei collegamenti al Gottardo via Luino prevedono due distinti interventi progettuali: il raddoppio tra Laveno e Luino e quello tra Vignale, Oleggio e Arona, quest'ultimo funzionale anche al potenziamento della direttrice del Loetschberg. Il primo ha un costo di 1.270 milioni di euro e al momento ne risulta completato lo studio di fattibilità; il secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004. Entrambi i progetti non risultano finanziati. Sono comunque in fase di realizzazione adeguamenti dei posti d'incrocio per conseguire il modulo a 750 metri delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara, con attivazioni progressive tra il 2016 e il 2020. Inoltre, in base all'intesa del 18 settembre 2015 che attua l'accordo bilaterale tra Italia e Svizzera del gennaio 2014, è previsto l'adeguamento della sagoma a P80 delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara per il quale la Confederazione Elvetica stanzierà 120 milioni di euro, con avvio dei cantieri previsto nel 2016 e conclusione nel 2020. Tali interventi consentiranno nel breve e medio termine di soddisfare la domanda aggiuntiva di traffico diretta ai terminal intermodali del Nordovest.

Connessioni al Sempione/Loetschberg

Per soddisfare la domanda di traffico merci sull'asse nord-sud, nell'ambito del potenziamento delle connessioni alla galleria di base del Loetschberg (inaugurata nel 2007), nel 2013 sono stati avviati i lavori per l'adeguamento a modulo 700 metri della linea Domodossola-Novara, con realizzazione di nuovi posti di incrocio finalizzati all'aumento della capacità.

Gli adeguamenti verranno attivati progressivamente dal 2017 al 2020.

3. Criticità

- Per la linea Torino-Lione il perdurare della crisi economica non facilita la situazione, in quanto rallenta da parte del Governo l'iter approvativo e dei finanziamenti anche per le opere di compensazione. Continuano, anche se in misura minore, le opposizioni (intimidazioni agli operai, alle imprese e a esponenti politici).
- I progetti di potenziamento delle connessioni al nuovo traforo del Gottardo sono di fatto fermi per la mancanza delle risorse necessarie alle attività progettuali e realizzative.

4. Attese per il 2016

- Espletamento delle gare di appalto per il successivo avvio dei lavori al Tunnel di base del Moncenisio come da crono programma.
- Prosecuzione nel rispetto dei tempi dei lavori in superficie sul piazzale del Frejus e dei lavori in scavo per la realizzazione della nuova galleria del Tenda.
- 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%).
- Completamento e approvazione del progetto definitivo della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo di connessione al Gottardo.
- Prosecuzione dei lavori sul raddoppio ferroviario del ponente ligure.