



ASSOLOMBARDA  
Confindustria Milano Monza e Brianza

UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

CONFINDUSTRIA GENOVA

# OTI nord ovest

Osservatorio Territoriale Infrastrutture

RAPPORTO 2017

A che punto siamo

Gennaio 2018

Con la collaborazione di:



CONFINDUSTRIA  
Piemonte



CONFINDUSTRIA  
Lombardia



CONFINDUSTRIA  
LIGURIA

# INDICE

<b>1</b>	<b>A che punto siamo</b>	pag. 3
<b>2</b>	<b>Scenari</b>	pag. 5
<b>3</b>	<b>I sistemi infrastrutturali del Nordovest</b>	pag. 8
	3.1 Corridoio "Mediterraneo"	pag. 8
	3.1.1 Situazione al 2017	pag. 8
	3.2 Corridoio "Reno-Alpi"	pag. 14
	3.2.1 Situazione al 2017	pag. 14
	3.3 Sistema dei valichi alpini	pag. 18
	3.3.1 Situazione al 2017	pag. 18
	3.4 Sistema portuale ligure	pag. 21
	3.4.1 Situazione al 2017	pag. 21
	3.5 Sistema aeroportuale	pag. 26
	3.5.1 Situazione al 2017	pag. 26
	3.6 Sistema Pedemontano	pag. 31
	3.6.1 Situazione al 2017	pag. 31
	3.7 Nodo metropolitano di Milano	pag. 35
	3.7.1 Situazione al 2017	pag. 35
	3.8 Nodo metropolitano di Torino	pag. 40
	3.8.1 Situazione al 2017	pag. 40
	3.9 Nodo metropolitano di Genova	pag. 43
	3.9.1 Situazione al 2017	pag. 43
	3.10 Sistema degli interporti merci	pag. 47
	3.10.1 Situazione al 2017	pag. 47
	<b>Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2016-2017</b>	pag. 49
	<b>Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti</b>	pag. 50

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2017, da: Andrea Agresti per Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza; Antonino Scordo per Unione Industriale di Torino; Cristina Manara e Giulia Pautasso per Confindustria Piemonte; Vincenzo Cellario per Confindustria Genova.

## 1. A CHE PUNTO SIAMO

Per quanto riguarda i grandi assi ferroviari, l'anno appena trascorso ha visto sulla linea Torino-Lione la conclusione dei lavori della galleria geognostica della Maddalena e la presentazione del progetto di variante al cantiere. E' stata inoltre attivata la linea Arcisate-Stabio per connettere la Svizzera all'aeroporto di Malpensa e sono proseguiti i lavori sul Terzo Valico dei Giovi. I cantieri sulla Milano-Verona sono rimandati al 2018, mentre permane lo stallo per il completamento del raddoppio del Ponente Ligure e della Pontremolese e per il potenziamento infrastrutturale delle connessioni al Gottardo, anche se sono in corso adeguamenti infrastrutturali e tecnologici sulle linee di adduzione.

Sui grandi assi viari, proseguono secondo le attese i lavori sul traforo del Frejus e, anche se a rilento, quelli sul Tunnel del Tenda e sulla Torino-Milano. Se sull'Asti-Cuneo e sulla Pedemontana Piemontese sono ripresi gli iter procedurali per loro completamento, una situazione di stallo permane sulla Pedemontana Lombarda.

Situazione negativa si rileva sui nodi viari metropolitani: infatti, se si escludono la Tangenziale Nord di Milano e la viabilità a mare di Genova, per le quali sono proseguiti i lavori, tutte le altre opere non hanno visto avanzamenti nel corso del 2017 e, anzi, in diversi casi si riscontrano veri e propri situazioni di stallo.

Analogha situazione si riscontra per i nodi ferroviari metropolitani, se si esclude il Passante ferroviario di Torino per il quale è prossima la conclusione dei cantieri.

Situazione diversificata si riscontra per le metropolitane delle tre città: Milano ha visto nel 2017 il superamento delle criticità che avevano rallentato i cantieri delle opere in corso; a Torino è proseguito, seppur con ritardi il completamento della linea 1, mentre è stata avviata la progettazione della linea 2; a Genova non si registra alcun passo in avanti.

Per quanto riguarda il sistema portuale ligure sono proseguite, sebbene a rilento, i lavori delle opere infrastrutturali già previste dai vigenti piani regolatori.

Infine, sulle piattaforme logistiche intermodali proseguono da un lato i lavori già in corso di potenziamento delle infrastrutture esistenti, dall'altro le intese per adeguare agli standard europei la rete ferroviaria di adduzione ai terminal stessi.

In linea generale nel 2017 per i grandi assi ferroviari sono stati rispettati i tempi previsti nei cantieri e nelle progettazioni laddove le situazioni erano già state sbloccate negli anni precedenti e gli ulteriori finanziamenti stanziati confermano il trend comunque positivo volto a completare le opere previste nella prospettiva di completare le tratte italiane dei corridoi europei. Anche sui grandi assi viari, ad eccezione della Pedemontana Lombarda

e seppur con avanzamenti inferiori alle attese, si conferma il trend positivo. Per quanto riguarda i nodi infrastrutturali metropolitani nella maggior parte dei casi si confermano veri e propri blocchi o comunque avanzamenti inferiori alle attese. Ribadiamo la necessità di un significativo passo in avanti non solo nella fase realizzativa delle opere, ma anche in quella decisionale dove ancora si riscontrano criticità legate ad iter procedurali lenti e farraginosi e ai troppi contenziosi pendenti soprattutto nelle fasi di aggiudicazione degli appalti.

## 2. SCENARI

A livello europeo si segnala il 31 maggio 2017 l'approvazione da parte della Commissione Europea dell'iniziativa "**L'Europa in movimento**", che racchiude diverse azioni ad ampio raggio nei trasporti che consentiranno di:

- rendere il traffico più sicuro;
- incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi;
- ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico;
- ridurre gli oneri burocratici per le imprese;
- combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori condizioni e tempi di riposo adeguati.

Sempre in quell'occasione è stato presentato un primo pacchetto di 8 iniziative legislative riguardanti nello specifico la revisione della normativa sulla tassazione dei veicoli pesanti per l'uso di alcune infrastrutture e alcune proposte di carattere sociale per chi lavora nel settore dell'autotrasporto su strada e per una migliore attuazione delle regole di mercato. Nel mese di novembre è stato invece presentato il pacchetto mobilità pulita che comprende i seguenti elementi:

- nuove norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli, volti ad incoraggiare la transizione dai veicoli convenzionali con motori a combustione interna a quelli puliti;
- la direttiva sui veicoli puliti, che promuove soluzioni per una mobilità pulita negli appalti pubblici;
- un piano di azione e una serie di soluzioni di investimento per la diffusione a livello transeuropeo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
- la revisione della direttiva sui trasporti combinati, al fine di promuovere l'intermodalità nel trasporto delle merci;
- la direttiva sui servizi di trasporto passeggeri effettuati con autobus, al fine di incoraggiare lo sviluppo di collegamenti effettuati in autobus su lunghe distanze attraverso l'Europa.

A livello nazionale il 2017 ha visto in particolare l'approvazione dell'allegato "**Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali**" al Documento di Economia e Finanza. Nel documento sono identificati 108 opere e programmi di intervento prioritari, di cui il 58% riguardano progetti invariati, ovvero opere in corso o con obbligazioni giuridiche

vincolanti, il 13% project review, ovvero revisione di progetti non avviati, e il 29% progetti di fattibilità e valutazione ex ante su nuove opere. Per le infrastrutture portuali sono previsti programmi di intervento che riguardano la manutenzione, la digitalizzazione, l'ultimo miglio ferroviario e stradale, l'accessibilità marittima, l'energia e l'ambiente, i waterfront e i servizi crocieristici, le attività industriali nei porti, l'aumento selettivo di capacità. Per quanto riguarda il settore ferroviario si sottolinea lo schema del Contratto di Programma di RFI 2017-21 che prevede investimenti pari a 66 miliardi di euro, innanzitutto per adeguare la rete nazionale agli standard europei e per i tunnel di Base Alpini e per realizzare opere di ultimo miglio per porti ed interporti. Nel settore stradale il Contratto di programma ANAS 2016-2020 prevede investimenti per 23,4 miliardi di euro, di cui 8,4 miliardi per il completamento di itinerari e 10,4 miliardi per manutenzione straordinaria. A ciò si aggiungono interventi finanziati sulle autostrade concesse per 8,9 miliardi di euro. Infine, per quanto riguarda il settore aeroportuale, sono previsti interventi finanziati per 2,1 miliardi per incremento della capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna e Venezia. Altri interventi per gli aeroporti riguardano nuovi collegamenti per l'accessibilità su ferro per gli aeroporti di Napoli, Milano Linate, Firenze, Venezia, Catania, Genova, Lamezia Terme e Bergamo.

La **legge di Bilancio 2018**, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 29 dicembre, secondo i calcoli dell'Ufficio studi Ance prevede nuovi finanziamenti statali alle infrastrutture (lavori pubblici in generale) per 6,6 miliardi di euro nel triennio 2018-2020. In particolare la parte del leone è giocata dal Fondo Investimenti, rifinanziato per 36,115 miliardi di euro complessivi in 16 anni. Da segnalare il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane, per cui è autorizzata la spesa di 120 milioni di euro per il 2018 e di 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023.

Per quanto concerne nello specifico il sistema logistico del Nordovest, nel 2017 sono proseguite le attività per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della logistica così come previsto nel Protocollo d'Intesa stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria. In particolare nel mese di ottobre le tre Regioni e RFI hanno sottoscritto un apposito **Protocollo d'intesa per l'istituzione di un gruppo di lavoro per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario mediante interventi infrastrutturali sulla rete delle Regioni del Nord Ovest**. Il Protocollo

contiene una lista di 131 interventi di cui 100 sono finalizzati all'incremento degli standard prestazionali e di capacità di linee e nodi ferroviari, mentre 31 sono finalizzati ad un incremento della capacità operativa degli impianti di interscambio all'interno e all'esterno dei terminal intermodali e dei porti. Per agevolare il trasporto ferroviario delle merci si segnala che nel disegno di legge di Bilancio della Regione Piemonte è stato approvato l'emendamento della Giunta che istituisce un Fondo pari a 200.000 euro all'anno per tre anni destinato a favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Questo fondo andrà ad integrare il ferrobonus e il marebonus nazionali che solo nella seconda metà del 2017 hanno visto la pubblicazione delle modalità di erogazione delle risorse.

Da segnalare positivamente, infine, la forte attenzione del Governo nei confronti della mobilità nelle città metropolitane con l'implementazione della cosiddetta "**cura del ferro**" che ha portato lo scorso 22 dicembre all'emanazione di un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che assegna nuove risorse per lo sviluppo del trasporto rapido di massa per complessivi 1,4 miliardi. Di questi, 396 milioni sono stanziati a Milano, 223 a Torino e 137 a Genova.

### 3. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST

#### 3.1 Corridoio "Mediterraneo"

##### 3.1.1 Situazione al 2017

###### a) Corridoio ferroviario

###### **Torino-Lione**

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione fa parte della rete TEN-T (Trans-European Networks-Transport), chiamata Corridoio transeuropeo "Mediterraneo". Si tratta di un collegamento ferroviario per merci e passeggeri che si sviluppa per circa 270 km in territorio italiano e francese.

Il progetto si estende in tre parti: la parte francese, di competenza di Réseau Ferré de France (RFF) (tra Saint-Didier-de-la-Tour e i Montmelian), la parte comune italo-francese ovvero il tunnel di 57 km tra Montmelian in Francia e Bussoleno in Italia, di competenza di Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), e la parte italiana, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), da Bussoleno al nodo di Torino.

Il tunnel transfrontaliero lungo 57 km sarà composto da due gallerie indipendenti a singolo binario (con rami di comunicazione ogni 333 metri), eliminerà l'elevata pendenza, oggi fortemente penalizzante e permetterà, per masse trasportabili tre volte maggiori, l'utilizzo degli standard europei e l'abbattimento del costo ambientale e energetico. Il tunnel si estenderà per 12 km sul territorio italiano ed i restanti 45 km sul territorio francese.

Nel 2017 si è avviata la fase realizzativa, suggellata il 27 settembre 2017 dal Vertice tra Italia-Francia a Lione, attraverso la dichiarazione a sostegno dell'opera da parte del Presidente Macron e del Primo Ministro Gentiloni.

Il vertice intergovernativo è stato ulteriormente utile in quanto si è formalizzata la richiesta di un finanziamento pari al 20% per le tratte del corridoio nazionale. Questa richiesta permetterebbe all'Italia di recuperare circa 350 milioni su un costo stimato di 1 miliardo e 750 milioni per la tratta di competenza.

Inoltre, fortemente attesa è stata l'approvazione da parte del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) dello stanziamento di 57,26 milioni per le opere compensative per i territori interessati dai lavori della Torino-Lione, che si aggiungono ai 9,56 già approvati con Delibera 62/2016 e ai 32,13 già inclusi nel costo

certificato, portando a circa 100 milioni le risorse complessivamente stanziare per le misure di accompagnamento.

Il 10 luglio è stato pubblicato il progetto di variante per la parte italiana della sezione transfrontaliera della Torino-Lione. Tutti i documenti sono stati consegnati agli enti interessati e sono disponibili sul sito di TELT. La variante prevede l'allestimento del cantiere principale per la costruzione del tunnel di base del Moncenisio non più nella piana di Susa, ma a Chiomonte, dove sarà ampliata di circa 4 ettari l'area di cantiere, già utilizzata per la realizzazione della galleria geognostica della Maddalena. La nuova configurazione è stata ritenuta più adatta a garantire la sicurezza di maestranze e impianti, mantenendo un consumo di suolo minimo e limitando i disagi per i residenti.

Anziché da Susa in direzione Francia, il tunnel di base sarà quindi scavato nel primo tratto da Chiomonte verso Susa.

Nell'ultima riunione del CIPE del 22 dicembre 2017, è stato recepito il documento "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale – fase 1 – 2030" relativo all'adeguamento dell'asse ferroviario della nuova linea ferroviaria Torino – Lione (tratta nazionale), nel quale si indicano tra l'altro, in un capitolo specifico, gli indirizzi per le opere di compensazione.

La stima finanziaria dell'intervento è di 1,7 miliardi nel quinquennio 2017-2021, secondo le indicazioni di riduzione dei costi dettati dall'Osservatorio Torino-Lione.

La progettazione definitiva verrà realizzata nel 2018 da RFI e verrà condotta la valutazione di impatto ambientale e le relative autorizzazioni nel 2019.

La tratta nazionale è composta da tre lotti: 1) una nuova linea tra Avigliana e Orbassano (bivio Pronda) con il raddoppio dei binari esistenti e il rilancio dello scalo merci (di Orbassano, SITO), il cui costo in variante è 1,5 miliardi; 2) l'adeguamento della linea storica tra Avigliana e Bussoleno, il cui costo di adeguamento tecnologico e prestazionale è di 200 milioni; 3) il collegamento diretto tra le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa (stimato circa 70 milioni). L'avvio dei cantieri per la tratta nazionale è previsto per il 2020.

A febbraio sono stati completati i lavori nella galleria geognostica della Maddalena (lunga 7,2 km), cantiere aperto nel 2012 e scavo partito nel novembre 2013. La galleria servirà ad oggi come accesso al cantiere del tunnel di base e, in fase di esercizio, come condotto di ventilazione, manutenzione e galleria di emergenza. I costi sono stati rispettati: sono stati spesi i 173 milioni previsti dalla delibera CIPE. Nel cantiere di Chiomonte sono state coinvolte 460 imprese, di cui buona parte della Valle di Susa. Il picco dei lavoratori impegnati è stato di 170.

Continuano i lavori della galleria geognostica di Saint-Martin-la-Porte lunga 9 km, sita sull'asse del futuro tunnel di base del Moncenisio, ad oggi, sono stati scavati i primi 2 km e

il ritmo di escavazione è di 400 metri al giorno. Questo cantiere avrà un costo di 391 milioni di € ed anch'esso è finanziato per il 40% dall'Unione Europea, per il 25% dalla Francia e per il 35% dall'Italia. Nel cantiere trovano occupazione 480 persone tra il raggruppamento d'impresе, e appaltatori e sub-appaltatori.

Nel 2018 partiranno i lavori per la realizzazione dello svincolo autostradale di Chiomonte, a servizio del cantiere. I lavori saranno eseguiti da SITAF per conto di TELT e, sempre SITAF, realizzerà i lavori di trasferimento dell'autoporto di Susa. Il 2018 vedrà inoltre la partenza dei lavori preliminari per l'avvio degli scavi del tunnel di base. Il resto dell'attività sarà dedicato alle gare d'appalto. I lavori di scavo principali tra Italia e Francia si avranno nel 2019, per circa 5,3 miliardi 8,6 miliardi di costo. Dal 2025-2026 inizieranno i lavori per la parte "tecnologica" del tunnel.

La società TELT nel 2017 ha dato il via ai primi bandi di gara (81), articolati su 12 cantieri operativi tra Italia e Francia. Il sistema confindustriale assieme a TELT a luglio 2017 ha organizzato, rispettivamente a Torino e a Lione, due Roadshow informativi sui prossimi bandi di gara (disponibili sul sito di TELT), in modo da favorire la massima partecipazione e concorrenza alle gare. In particolare, a giugno 2017 è stato pubblicato il bando di gara, del valore di circa 300 milioni di euro, per la realizzazione dei Pozzi d'Avrieux e delle opere sotterranee previste a partire dal piede della discenderia di Villarodin-Bourget/Modane.

Dopo le prime procedure di gara e assegnazione, i lavori del tunnel transfrontaliero quindi inizieranno tra il 2018 e il 2019, con una fine prevista per il 2030.

### **Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)**

L'Autostrada Ferroviaria Alpina (società partecipata da Trenitalia e Sncf) è un servizio infrastrutturale per il trasporto combinato strada rotaia tra Orbassano Terminal e Aiton terminal attraverso la galleria ferroviaria del Frejus ed è un collegamento ferroviario lungo 175 chilometri con possibilità di trasporto accompagnato o non accompagnato dell'intero autoarticolato, del solo trattore o del solo semirimorchio. Dal 2003 a luglio 2017 l'Autostrada Ferroviaria Alpina ha trasportato 327.672 unità, offrendo cinque viaggi al giorno in entrambe le direzioni. Tale infrastruttura favorisce il trasferimento modale nell'Arco Alpino e potenzia il servizio di trasporto di veicoli pesanti su mezzi ferroviari. Inoltre, questo servizio costituisce una componente essenziale del trasferimento modale e del trasporto di sostanze pericolose fra la Francia e l'Italia.

Dopo il lungo periodo sperimentale finanziato da Italia e Francia, ad agosto 2017 è stata pubblicata la manifestazione d'interesse conclusasi il 16 novembre per la concessione del

servizio intermodale Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA). La concessione assegnerà per dieci anni il trasporto combinato strada-rotaia tra Orbassano e Aiton.

Nel 2018 si valuteranno le manifestazioni d'interesse ricevute e si definirà il bando di gara definitivo.

Si sta lavorando inoltre per l'apertura del collegamento ferroviario da Orbassano a Calais. Sono necessari alcuni lavori di adeguamento della piattaforma ad Orbassano da parte del sistema LOHR. Si prevede l'attivazione della linea nel secondo semestre 2018.

### **Milano-Verona**

L'opera si inserisce nel corridoio "Mediterraneo" della rete transeuropea di trasporto che collega le regioni europee più densamente popolate ed a maggior vocazione industriale e rientra tra le infrastrutture strategiche del Paese di cui alla L.443/2001. Il tracciato della linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi attraverso il territorio delle Regioni Lombardia e Veneto, oltre all'intervento dell'ingresso ovest della linea AV nel nodo di Verona. Sono previste interconnessioni con la linea esistente a Treviglio e a Brescia.

Dopo l'attivazione della tratta Treviglio-Brescia avvenuta nel dicembre 2016, nel 2017 sono proseguiti i lavori di riorganizzazione dei binari di Brescia Centrale per la separazione dei flussi di traffico (alta velocità, media e lunga percorrenza, regionali/metropolitani e merci).

Per quanto riguarda la tratta AV/AC Brescia-Verona, è in corso l'iter autorizzativo della linea AV e del Nodo di Verona. Nella seduta del 10.07.2017 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del Lotto Funzionale Brescia Est-Verona, che costituisce un'ulteriore tappa nella realizzazione della linea AV/AC Milano-Verona. Nello specifico Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Cipe) ha approvato il progetto definitivo della nuova linea ferroviaria Brescia-Verona "Lotto Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona)" dal costo di 2.499 milioni di euro ed ha autorizzato l'avvio della realizzazione delle opere del primo lotto costruttivo, entro un limite di spesa di 1.892 milioni di euro. La nuova linea AV/AC Brescia Est-Verona (escluso il Nodo di Verona Ovest) comprende:

- il primo lotto costruttivo relativo alla realizzazione delle opere civili della linea AV da pk 100+551, nel comune di Calcinato (in provincia di Brescia), alla pk 140+780 nel comune di Verona, in prossimità del cavalcavia dell'Autostrada del Brennero, per uno sviluppo di 40,2 km, e dell'interconnessione di Verona merci, per uno sviluppo di 2,2 km, per un valore complessivo di 1.892 milioni di euro, finanziato con le Leggi di

Stabilità 2014 e 2015 , che trova copertura nell'ambito degli stanziamenti assegnati con il Contratto di Programma MIT – RFI vigente. In questo tratto l'opera si sviluppa in affiancamento all'autostrada A4 Milano –Verona per ca 31 km e nell'ultimo tratto di circa 7,3 km in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Milano-Venezia;

- il secondo lotto costruttivo riguarda le opere civili di completamento del suddetto Lotto "Brescia Est-Verona", nei comuni di Mazzano e Calcinato in provincia di Brescia, per uno sviluppo di circa 5,6 km, nonché l'armamento e gli impianti tecnologici dell'intero lotto funzionale, per un valore di 607 milioni di euro, da finanziare.

Il CIPE ha altresì disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto "Shunt di Brescia" della soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia", finalizzata a dare continuità alla Linea AV-AC Milano–Verona.

L'avvio del primo lotto costruttivo del lotto Brescia Est–Verona è subordinato alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Delibera CIPE, nonché alla sottoscrizione dell'Atto Integrativo tra RFI ed il Consorzio Cepav due /ENI.

#### b) Corridoio autostradale

##### **Traforo di sicurezza del Frejus**

Il traforo stradale del Frejus è una seconda galleria a pedaggio che collega la Francia con l'Italia fra le città di Modane e Bardonecchia. Si tratta della costruzione di una canna di sicurezza parallela al traforo esistente stradale, dell'ammodernamento e della messa in sicurezza del Traforo del Frejus e degli edifici antistanti. Il nuovo tunnel è lungo quasi 13 km, largo 8 metri, dotato di 34 rifugi di 110 metri quadrati per i soccorsi, 10 stazioni tecniche e 5 punti di bypass per il passaggio dei mezzi di soccorso. La durata complessiva dei cantieri è di cinque anni e mezzo e il costo di 276,5 milioni di euro per la sola parte italiana.

Relativamente ai lavori, per quanto concerne il versante italiano, è stato completato l'intero scavo nel novembre 2014, ed hanno preso quindi avvio le attività di realizzazione dei collegamenti trasversali con il T4 (rifugi, by-pass e stazioni tecniche). Sono in fase di scavo e di ultimazione le attività per la realizzazione dei 16 rifugi, dei 5 by pass carrabili e delle 5 stazioni tecniche di competenza italiana. Quanto sopra sarà presumibilmente ultimato entro il secondo trimestre 2018. Inoltre, sono state avviate le procedure di gara per l'affidamento degli impianti della galleria in configurazione di transito e sono altresì in fase di appalto le opere sul piazzale Italiano che, oltre ai nuovi fabbricati di esercizio, prevedono la realizzazione della nuova Centrale di Ventilazione in sostituzione dell'attuale. Le opere saranno completate entro fine 2020 e attualmente registrano un lieve ritardo rispetto al cronoprogramma (2019).

## **Torino-Milano**

Le opere consistono nell'allargamento delle carreggiate autostradali e nella realizzazione di una corsia di emergenza, di 3 metri. Da Settimo T.se a Milano allo svincolo Boffalora è previsto un allargamento a 4 corsie più emergenza per il tratto da km 105+522 al km 121+000 (barriera di Milano Ghisolfa) e ancora a tre corsie più emergenza dal km 121+000 al km 124+975, lunghezza interna al lotto 2.3.

E' in corso la gara per l'ultimo lotto 2.3, base d'asta di 46,5 milioni. La chiusura del bando è prevista entro giugno 2018, per poi procedere con l'avvio dei lavori.

## **3.2 Corridoio “Reno-Alpi”**

### **3.2.1 Situazione al 2017**

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

Il Terzo Valico rappresenta l'opera di completamento del Corridoio Reno-Alpi, uno dei corridoi della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network) sul percorso Genova-Rotterdam aumentando la competitività del sistema portuale ligure e italiano in generale. Il tracciato misura una lunghezza complessiva di 53 km. di cui 37 in galleria. Le gallerie della nuova linea saranno tre: Campasso, galleria di Valico e Serravalle. A queste si devono aggiungere quattro “finestre” di accesso alla lunga galleria di Valico la cui realizzazione si rende necessaria sia per esigenze costruttive sia per ragioni di sicurezza ai fini di un agevole accesso laterale al tunnel principale.

Attualmente sono in corso i lavori dei primi quattro lotti (il quarto è stato avviato nel maggio 2017) che comprendono opere relative sia alla linea ferroviaria che all'adeguamento della viabilità esistente.

Per quanto concerne la linea ferroviaria, le opere di linea avviate, e in parte completate, riguardano principalmente la realizzazione delle quattro “finestre” di accesso alla futura galleria di Valico, della galleria Campasso all'estremità sud e dei tratti più complessi di collegamento alle linee ferroviarie esistenti. Nel corso del 2017 sono stati avviati i lavori di scavo della galleria di Valico e della galleria Serravalle a nord. Nel 2017 è stata ultimata la “finestra” Polcevera (lunga 1.900 mt.) dal quartiere di Pontedecimo fino all'innesto con la futura galleria di Valico. Sempre nel 2017 è stato inoltre ultimato lo scavo della “finestra” Cravasco (lunga 1.260 metri). Ad oggi proseguono i lavori di scavo della galleria di Valico, scavo in parte “meccanizzato” cioè con le Tbm, Tunnel Boring Machine (cd. “talpa”).

Dal lato piemontese proseguono i lavori della finestra “Castagnola” mentre nei comuni di Serravalle, Novi Ligure e Arquata Scrivia proseguono gli scavi della futura linea di valico.

Poiché vi è potenziale presenza di amianto nelle rocce da scavo, i cantieri hanno subito nel corso degli anni temporanee sospensioni dei lavori al fine di consentire l'adozione di tutte le procedure di sicurezza necessarie a tutelare i lavoratori e l'ambiente circostante.

Di pari passo con i lavori sulla nuova linea ferroviaria sono proseguiti i cantieri inerenti la viabilità sia per agevolare l'accesso dei mezzi pesanti ai vari cantieri dislocati sul territorio sia al servizio della viabilità ordinaria. Nella seduta del 22 dicembre 2017 il CIPE ha assegnato le risorse necessarie per finanziare il 5° lotto costruttivo per un importo pari a 1,5

mld. Euro; contestualmente ha assegnato le risorse finanziarie (883 mln. euro) per la realizzazione del 6° lotto costruttivo. Ne deriva pertanto che i 6 lotti costruttivi in cui è suddivisa l'opera sono interamente finanziati. Attualmente sono stati avviati i cantieri relativi ai primi 4 lotti per un costo complessivo pari a 3,597 mld. euro. Nel corso del 2018 è prevista la prosecuzione dei lavori dell'intera opera (linea ferroviaria e nuova viabilità). Sebbene a fine 2017 risulti realizzato poco più del 20% della nuova infrastruttura, la conclusione dei lavori è prevista nel 2021 mentre l'attivazione della linea nel 2022.

### **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. L'avvio dei lavori, per un costo di 40 milioni di euro, è avvenuto nel 2016 e la conclusione è prevista nel 2020. Con questi interventi si risponderà alle esigenze di crescita della domanda almeno fino al 2030.

Oltre tale orizzonte si colloca il progetto di quadruplicamento Chiasso-Seregno, costituito da una nuova linea 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 attraverso gli adeguamenti tecnologici sulla linea, che sono ancora da realizzare.

### **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, senza ulteriori finanziamenti disponibili; il secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004. E' di prossimo avvio la progettazione definitiva, finanziata nell'ambito dell'aggiornamento 2017-2021 del Contratto di Programma tra RFI e il MIT. Sono anche in corso gli adeguamenti dei posti d'incrocio delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara finalizzati all'aumento della capacità e all'adeguamento del modulo a 750 m. Nello specifico, le opere per l'adeguamento a modulo di Ispra Laveno e Luino, per un costo complessivo di 31 milioni di euro, sono ultimate. Sono programmate, rispettivamente per il 2019 e per il 2020, anche le opere di adeguamento a modulo di Portovaltravaglia per 3,5 milioni di euro e di Pino Tronzano per 8 milioni di euro. 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 ha stanziato 120 milioni di euro, con avvio dei cantieri 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.

Al fine di mitigare i disagi dovuti all'incremento di traffico merci nei territori interessati, Regione Lombardia, Provincia di Varese e RFI hanno individuato un primo gruppo di interventi prioritari che consentiranno la soppressione di 15 passaggi a livello. È stata completata la Progettazione Preliminare dei diversi interventi, per un costo complessivo di 30 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro a carico di RFI e 10 milioni di euro a carico di Regione Lombardia, con realizzazione prevista negli anni 2018-2020.

## **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, nel 2013 sono stati avviati i cantieri per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Domodossola-Novara, sia nell'itinerario via Borgomanero, sia via Oleggio-Arona, con realizzazione di nuovi posti di incrocio finalizzati all'aumento della capacità. Gli adeguamenti, per un costo di circa 55 milioni di euro sono stati attivati nel 2017 e si completeranno nel 2020. In particolare nel 2017 sono stati completati gli adeguamenti a 750 metri del Posto di incrocio di Cameri e di Caltignaga.

## **Nodo di Novara**

Il Contratto di Programma RFI 2017-2021 prevede l'assegnazione di 91 milioni di € per il progetto di potenziamento e razionalizzazione sul nodo di Novara. È in corso ad oggi l'aggiornamento della progettazione e la fine dei lavori è prevista per il 2022.

Il progetto è necessario per il nuovo assetto ferroviario di Novara, per migliorare l'operatività dell'interporto CIM Novara Boschetto. Sono inoltre previsti interventi di miglioramento del trasporto locale e la realizzazione di collegamenti veloci tra Novara e l'aeroporto internazionale di Malpensa.

Il progetto prevede tre sezioni:

- la realizzazione di una nuova bretella merci tra Vignale e Novara Boschetto che permetterà l'ingresso da nord del traffico merci da e verso Domodossola-Luino liberando l'attuale ingresso in Novara;
- l'interconnessione reti FNM-RFI in scalo Boschetto, la nuova bretella merci si diramerà dal nodo di Vignale, sottopassando l'autostrada Torino-Milano e la linea AV/AC e, sfruttando i raccordi ferroviari che connettono l'AV/AC a Novara Boschetto, permetterà di collegare direttamente lo stesso asse con lo scalo merci di Boschetto senza incrociare le altre linee ferroviarie;
- il passante ferroviario merci verso Mortara.

Solo le prime due sezioni sono state finanziate con 91 milioni.

### **3.3 Sistema dei valichi alpini**

#### **3.3.1 Situazione al 2017**

##### **Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure**

Il progetto complessivo prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle province di Imperia (tratta Andora/S. Lorenzo al mare di circa 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.

Mentre sulla tratta Andora/San Lorenzo i lavori sono stati ultimati nel 2016 (l'11 dicembre 2016 è stata inaugurata la nuova tratta) per quanto riguarda la tratta Andora/Finale Ligure non si segnalano passi avanti rispetto al 2016 non essendo stati stanziati ulteriori finanziamenti rispetto a quelli di cui alla legge di stabilità 2015 (legge n. 190 del 23 dicembre 2014).

##### **Nuovo Tunnel del Colle di Tenda**

Il tunnel del Colle Tenda consente il collegamento tra la Provincia di Cuneo, la Costa Azzurra e la Costa Ligure. Il progetto nasce dall'esigenza di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione all'interno del Tunnel esistente, la cui inaugurazione risale al 1882. Il progetto definitivo è stato approvato nel 2009, e prevede la costruzione di una nuova canna monodirezionale nel senso Italia-Francia di carreggiata definitiva pari a 6,50 mt. La programmazione dei lavori è articolata nel seguente modo:

- realizzazione della nuova galleria con utilizzo di quella attuale nel doppio senso di circolazione;
- ampliamento dell'attuale galleria e utilizzo della nuova canna nel doppio senso di circolazione;
- apertura di entrambe le canne con circolazione monodirezionale.

I lavori sono continuati nel 2017 e nel gennaio 2018 le attività di scavo hanno raggiunto un avanzamento pari a 1.045 metri. Per quanto concerne le opere esterne al tunnel del lato Italia, sono stati eseguiti tutti gli interventi di allargamento della strada comunale di

collegamento tra la S.S. n.20 e il piazzale di arrivo degli impianti di risalita sciistici ed è stato ultimato il ponte per lo scavalco del Rio Panice. Sono state terminate inoltre le opere di sostegno, il rilevato, la fondazione stradale e le barriere di sicurezza della strada secondaria di accesso a proprietà private. Sono stati altresì realizzati i plinti di fondazione e i pilastri del nuovo fabbricato in cui verranno alloggiati i quadri di comando degli impianti tecnologici a servizio della nuova galleria. Risulta completata anche la progettazione della nuova intersezione stradale di Bragard, lungo la SS 20 nel tratto italiano di accesso al tunnel. La fine dei lavori rispetto al cronoprogramma (previsione apertura aprile 2019) dovrebbe essere per febbraio 2020. I ritardi sino ad oggi, sono stati causati da una quarantina di metri di rocce carniole (molto friabili) sul versante francese e da un'inchiesta della procura di Cuneo che indagava sulla realizzazione dell'opera.

Si segnala inoltre, ad ottobre 2017, l'avvio di una determinazione da parte dei Comuni del versante francese che vieta la circolazione dei camion oltre le 19 tonnellate. Tale provvedimento è attualmente sul tavolo della CIG per una revisione. Invece, l'alesaggio del vecchio tunnel, rifatto alle stesse dimensioni del nuovo, dovrebbe terminare a febbraio 2020, ma è probabile che l'impresa Grandi Lavori Fincosit di Roma chieda una proroga di qualche mese, alla luce dei ritardi nei lavori.

Per quanto riguarda l'attraversamento del **Valico del Frejus** (ovvero tratta AV/AC Torino-Lione e raddoppio autostradale) gli aggiornamenti sono descritti nel Sistema Corridoio Mediterraneo.

### **Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) – Progetto Svizzero AlpTransit**

La Nuova Ferrovia Transalpina è uno dei progetti più ambiziosi in cantiere in Europa. Il nuovo percorso, pur essendo di progettazione e realizzazione svizzera, avrà ripercussioni importanti sui flussi di traffico da e per l'Italia, che infatti sta adeguando i collegamenti al Gottardo in funzione di questo progetto. La Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) rende concreta la possibilità di trasportare più efficientemente le merci su rotaia e di ridurre la durata dei viaggi del traffico passeggeri nazionale e internazionale. La nuova linea del San Gottardo è un tratto ad alta velocità lungo il quale i treni possono circolare per circa 60 km con velocità fino a 250 km/h. Per permettere tali velocità il tracciato deve essere il più possibile diritto, senza presentare curve strette, e i tratti a cielo aperto non devono essere interrotti da passaggi a livello. Il cuore della nuova linea è costituito dalle due gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri. La Galleria di base del San Gottardo è costituita da due canne a binario unico lunghe 57 km. Due stazioni multifunzionali a Faido e Sedrun suddividono le due canne della galleria in tre tratti di simile lunghezza.

L'apertura all'esercizio commerciale è avvenuta l'11 dicembre 2016. Il sistema della Galleria del Ceneri, costituito da due canne a binario unico, ha invece una lunghezza di 15 km. L'inaugurazione è prevista per dicembre 2019. Per rispondere nel breve e medio periodo alla domanda di mobilità aggiuntiva generata dalla nuova ferrovia, sono in corso degli adeguamenti tecnologici delle linee Chiasso-Monza-Milano, Luino-Gallarate e Luino-Novara (interventi ricadenti nell'ambito del Corridoio Reno-Alpi).

## **3.4 Sistema portuale ligure**

### **3.4.1 Situazione al 2017**

#### **Governance dei porti**

A seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 169 del 4 agosto 2016 in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della governance dei porti, gli scali di Genova e di Savona-Vado Ligure costituiscono l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale mentre quelli di La Spezia e Marina di Carrara costituiscono l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Il 2017 è stato caratterizzato dall'avvio di un processo di riorganizzazione ed integrazione dei porti di Genova con Savona-Vado e di La Spezia con Massa, processo che dovrebbe, nell'intento del legislatore, superare nel medio-lungo periodo la dimensione localistica dei singoli porti e, contestualmente, realizzare una effettiva interazione e integrazione con le aree logistiche del paese anche grazie ad una maggiore capacità di coordinamento.

#### **Porto di Genova**

Nel corso del 2017 sono proseguiti i cantieri degli interventi infrastrutturali previsti dal vigente Piano Regolatore Portuale approvato nel 2001 ed incentrati sull'ampliamento delle aree destinate al traffico containerizzato.

Sebbene il riempimento di Calata Bettolo nel bacino di Sampierdarena - i cui lavori sono iniziati nel 2009 - è di fatto concluso (circa 160.000 mq.), occorre ultimare i lavori relativi al lay-out del terminal (vie di corsa e corredi tecnologici, rete idrica, elettrica ed impiantistica) alla luce delle esigenze del futuro concessionario. L'avvio della procedura di gara per l'aggiudicazione dei lavori (importo complessivo pari a 16,5 mln. di euro) è prevista nel secondo semestre 2018 per una durata complessiva di circa 16 mesi.

Il riempimento tra i moli Ronco-Canepa nel bacino di Sampierdarena è in via di ultimazione essendo stata realizzata l'85% dell'opera. Al riguardo l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha già stanziato per il 2018 le risorse necessarie (16 mln. euro) per la realizzazione delle opere complementari (pavimentazioni).

Il 2017 ha visto inoltre l'aggiudicazione del progetto di fornitura di energia elettrica in banchina alle navi ormeggiate al porto di Voltri, intervento che dovrebbe iniziare nei primi mesi del 2018 e concludersi entro l'anno successivo. L'opera ha il preciso obiettivo di

mitigare l'impatto ambientale, sia acustico che in termini di emissioni in atmosfera, derivante dai generatori di bordo delle navi ormeggiate.

Il Piano Operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, approvato a giugno 2017, prevede uno stanziamento pari a 16 mln. euro per la realizzazione della nuova Torre Piloti, intervento reso necessario per garantire standard di sicurezza più elevati alla navigazione ed alla manovrabilità delle navi. Nel 2017 sono stati effettuati gli studi propedeutici alla realizzazione della nuova Torre ed avviata la gara per la progettazione e verifica del progetto; la data di inizio lavori è prevista entro fine 2018.

Nel 2018 sarà inoltre avviato il primo lotto di dragaggi (10,2 mln. euro) nell'ambito del porto passeggeri del porto vecchio e nel bacino di Sampierdarena. Tale intervento consentirà l'ingresso nello scalo genovese di navi di maggiori dimensioni rispetto a quelle che attualmente scalano il porto di Genova.

Sempre nel 2018 dovrebbero essere avviati i lavori del nuovo P.E.D. (Punto di Entrata Designato) per la verifica delle merci. E' stata invece rinviata al 2019 la realizzazione di una nuova Calata ad uso cantieristico navale a Sestri Ponente (cd. ribaltamento a mare di Fincantieri).

Con riferimento alla parte ferroviaria ed all'implementazione dell'attuale lay-out, nel 2018 sono previsti interventi per la riqualificazione dei fabbricati in concessione al gestore del servizio di manovre ferroviarie portuali ed il successivo avvio dei lavori per il completamento del layout relativo al porto di Voltri (finanziato da RFI) che prevede un secondo binario di collegamento tra il terminal e la rete ferroviaria.

Con riferimento al percorso avviato nel 2011 di approvazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale si continua a registrare una situazione di sostanziale stallo del percorso medesimo dovuto anche alla riforma della nuova governance dei porti che, tra l'altro, accorpa i porti di Genova e Savona. Tuttavia l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale intende avviare quanto prima il progetto di fattibilità tecnico economica della nuova diga foranea del porto di Genova, opera ritenuta prioritaria per lo sviluppo dello scalo alla luce della crescita dimensionale del naviglio di riferimento.

### **Porto di Savona Vado**

Nel porto di Savona sono proseguiti i lavori di realizzazione della nuova piattaforma multipurpose, lavori che hanno raggiunto uno stato di avanzamento di circa il 60%.

L'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici della variante costruttiva che prevede una realizzazione, tutta in terrapieno, a fronte dell'iniziale progetto parzialmente "a giorno" ha consentito un'accelerazione dei lavori. Nella

variante sono ricomprese anche le predisposizioni edili per una possibile futura alimentazione elettrica alle navi in banchina (cold ironing). Nel corso del 2018 saranno installate le gru su un primo tratto di banchina che consentiranno l'avvio dell'operatività del terminal container all'inizio del 2019, mentre il completamento dei lavori è previsto per la fine dello stesso anno.

Per quanto riguarda il sistema viario di accesso al porto di Vado, è in fase di completamento la progettazione esecutiva del nuovo sistema di nuovi varchi doganali: l'avvio dei lavori è previsto nel primo trimestre 2018.

Dal punto di vista del sistema ferroviario, Autorità Portuale di Savona e VIO-interporto di Vado stanno sviluppando il progetto Vado Multimodal Platform intermodal connections optimization and Upgrading (cd. VAMP UP), cofinanziato dall'Unione Europea tramite la Connecting Europe Facility per un importo pari a 1,8 mln. di euro, che prevede la realizzazione di una serie di interventi finalizzati a migliorare l'integrazione ferroviaria fra il nodo di Vado Ligure e la rete nazionale; nel 2017 sono stati realizzati i lavori di potenziamento del terminal intermodale ed è stato installato il gate ferroviario automatizzato.

Sempre con riferimento al potenziamento del trasporto ferroviario, sono state avviate le procedure per il miglioramento del sistema del cd. ultimo miglio, con particolare riferimento al riassetto degli impianti ferroviari della Stazione di Vado Zona Industriale, al rinnovamento del sistema di segnalamento di ultimo miglio ed alla realizzazione del sistema IT di gestione del traffico ferroviario.

### **Porto della Spezia**

Come in precedenza segnalato il Decreto Legislativo n. 169 del 4 agosto 2016, in materia di razionalizzazione della governance portuale, ha istituito, tra le altre, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale accorpando i porti di La Spezia e Marina di Carrara.

La nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale nel corso del 2017 si è impegnata nel rendere effettiva l'unicità gestionale e organizzativa dei due scali anche attraverso una pianificazione finanziaria unica.

L'Ente portuale ha svolto un intenso lavoro sia a livello organizzativo che programmatico ed infrastrutturale, traguardando nel contempo una movimentazione complessiva di oltre 1,5 mln di contenitori (+16%) e 18 mln di tonnellate di merce (+13%).

Nel 2017 sono stati approvati il Piano Operativo Triennale 2017-2019, il Piano di razionalizzazione delle Società Partecipate ed il bilancio unico dei due porti.

Con riferimento al potenziamento delle infrastrutture sono stati rimessi in moto interventi già programmati che procedevano a rilento o addirittura fermi. Il porto della Spezia è in procinto di avviare nuove importanti opere di banchinamento in attuazione del PRP approvato. Si tratta di ingenti investimenti privati che verranno realizzati dai due principali terminalisti che operano nello scalo così come previsto dalle concessioni agli stessi rilasciate.

Considerati i tempi necessari per le approvazioni delle opere e quelli per le gare d'appalto, si stima che nel 2018, potranno prendere avvio i lavori di ampliamento del molo Garibaldi lato est (a cura di La Spezia Container Terminal), opera alla quale, a cura dello stesso operatore, seguirà (circa un anno dopo) l'avvio del riempimento della Marina Canaletto (banchinamento di circa 185 mt. di lunghezza e piazzali per circa 50.000 mq.) una volta trasferite le attività legate alla nautica da diporto e nautica sociale nella nuova Darsena Pagliari in corso di realizzazione.

Analogamente, partiranno i lavori di realizzazione del nuovo Terminal del Golfo, che andranno ad ampliare gli spazi oggi in concessione al terminalista Tarros. Complessivamente si tratta di circa 330 milioni di euro di investimento, che porteranno a 2 milioni di TEU previsti dal PRP la capacità dello scalo, con possibilità di crescita fino a 2,5 milioni qualora il PRP fosse adeguato in questo senso.

Nell'ambito del PRP, in sintonia con gli adeguamenti tecnico-funzionali sullo stesso recentemente operati, l'Ente portuale sta lavorando per migliorare l'accessibilità e le potenzialità del traffico crocieristico (quasi mezzo milione di passeggeri all'anno). Nel POT 2017-2019 Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha previsto la realizzazione di un nuovo molo da destinarsi all'attività crocieristica con due nuovi accosti da 393 mt. e 339 mt..

Per quanto attiene all'infrastrutturazione ferroviaria è stato recentemente finanziato dal CIPE un rilevante intervento riguardante la realizzazione di 9 nuovi binari di lunghezza conforme agli standard europei. I nuovi fasci ferroviari della stazione della Spezia Marittima, in sostituzione dell'attuale parco ferroviario, costituiscono l'intervento più importante in infrastrutture ferroviarie mai realizzato dall'Ente. Il progetto presentato prevede l'adeguamento, in prima fase, di 11 binari in parallelo, in aree retrostanti calata Malaspina e calata Artom, di lunghezza utile variabile tra 550 e 750 mt, ridotti in ultimo a 9 per realizzare la fascia di rispetto prescritta dalla Regione.

Per quanto riguarda le aree retroportuali è prioritaria l'implementazione della piastra logistica intermodale di S. Stefano Magra. Il progetto interessa alcune aree del Comune di S. Stefano Magra, già collegate con il porto mercantile della Spezia attraverso la rete

ferroviaria, stradale e autostradale. L'intervento prevede la realizzazione di una piattaforma intermodale attrezzata con appositi mezzi di sollevamento idonei al carico dei convogli ferroviari, allo scopo di favorire lo spostamento su rotaia delle merci, riducendo il traffico su gomma. L'opera consentirà di amplificare la capacità produttiva del porto, incrementando l'efficienza complessiva delle operazioni portuali e riducendo significativamente l'impatto ambientale. La realizzazione di un moderno centro intermodale che sia allo stesso tempo un'area attrezzata dedicata alle operazioni doganali e controlli fisici alle merci - un Centro Unico dei servizi alle merci - è stata programmata nel protocollo d'intesa del 2013 sottoscritto tra tutti i soggetti coinvolti nel ciclo logistico e dei controlli alla merce. Un primo lotto di interventi - già realizzato con fondi dell'Autorità di Sistema Portuale - ha riguardato la ristrutturazione e implementazione impiantistica di un edificio destinato ad ospitare attività e servizi per l'espletamento delle pratiche doganali e di controllo delle merci. Il secondo lotto di interventi prevede la realizzazione di strutture di piazzale, infrastrutture e impiantistica ferroviaria per adeguare le attuali aree alle esigenze logistiche di un moderno terminal intermodale.

Per quanto attiene ai progetti UE la ADSP MLO ha ottenuto l'approvazione di due progetti finanziati nel programma Interregg Italia Francia Marittimo: Progetto GNL FACILE per la promozione dell'uso del LNG nel trasporto marittimo e nell'intera catena logistica come carburante pulito, e progetto MON ACUMEN per la pianificazione e controllo acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione, al fine di sviluppare una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore.

## **3.5 Sistema aeroportuale**

### **3.5.1 Situazione al 2017**

#### **Aeroporto di Milano Malpensa**

##### **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 tratto di quadruplicamento, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria tra Rho e Parabiago, con prosecuzione che prevede la realizzazione di un terzo binario tra le stazioni di Parabiago e Gallarate. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità previste sulla direttrice, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio).

Per quanto riguarda la tratta Rho-Parabiago, è stata completata l'integrazione del Progetto Definitivo sulla base delle Osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, al fine di proseguire nell'iter autorizzativo verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso del 2018. Sia la tratta Rho-Parabiago, dal costo di 402 milioni di euro, che la tratta Parabiago-Gallarate, dal costo di 321 milioni di euro, al momento non trovano copertura nell'ambito del vigente Contratto di Programma tra RFI e MIT.

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

Il progetto consiste in un collegamento a doppio binario il terminal 2 di Malpensa e l'esistente linea del Sempione attraverso due allacciamenti, verso Gallarate (direzione Milano) e verso Domodossola (direzione Sempione). 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.

Nel 2017 si è proceduto con la redazione del progetto definitivo, che dovrebbe essere consegnato alla Regione per fine gennaio 2018, con l'obiettivo di avviare la Conferenza

dei Servizi entro il 31 marzo 2018. Il costo dell'intervento è di 210 milioni di euro, di cui disponibili 80 milioni.

### **Ferrovia Arcisate-Stabio**

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. Con il nuovo collegamento, che misura complessivamente circa 8,3 km, di cui 3,3 km su nuova sede, si potrà collegare Mendrisio e la Svizzera meridionale con l'area di Gallarate-Varese, nonché l'aeroporto di Malpensa attraverso la linea Milano-Varese e il raccordo X di Busto Arsizio.

Il 4 gennaio 2016 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera del CIPE che approva: il nuovo progetto dell'opera con il nuovo limite di spesa cresciuto da 223 a 261 milioni di euro e il progetto di sistemazione delle terre da scavo contenenti arsenico di origine naturale nell'ex cava Femar. La linea è stata attivata all'esercizio ferroviario il primo dicembre 2017. L'attivazione del servizio commerciale, gestito attraverso TILO da Regione Lombardia e Canton Ticino, avverrà il 7 gennaio 2018.

### **Variante ferroviaria di Galliate sulla linea Novara-Malpensa**

Il progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC. Il progetto preliminare è ancora fermo al CIPE per la mancanza dei finanziamenti necessari alla sua realizzazione, pari a 87 milioni di euro. Tuttavia, l'urgenza di riammodernare tre ponti lungo il torrente Langosco ha reso necessaria la realizzazione di uno stralcio funzionale dell'opera finanziato con 6 milioni di euro dalla Regione Lombardia. Nel 2017 sono stati avviati i lavori di riammodernamento dei ponti che dovrebbero concludersi per aprile 2018.

### **Strada Magenta-Abbiategrasso-Vigevano-Tangenziale Ovest di Milano**

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

L'intervento risulta finanziato nell'ambito del Contratto di programma ANAS per un importo di 220 milioni di euro, su un costo complessivo di oltre 400 milioni di euro, finalizzato a realizzare le tratte funzionali A e C, da Magenta al Ponte sul Ticino a Vigevano. Nel gennaio 2017 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici rimanda il proprio parere sul progetto definitivo delle tratte A e C ad una nuova seduta, subordinandolo ad integrazioni e modifiche. Successivamente, nel luglio 2017 lo stesso Consiglio esprime parere positivo con prescrizioni. Il 14 dicembre la Conferenza dei Servizi approva a maggioranza il progetto definitivo dell'opera, così come il 18 dicembre la Giunta Regionale della Lombardia con propria delibera conferma il proprio parere positivo. Si attende pertanto l'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo delle tratte A e C finanziate. Proseguono invece i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia.

### **Variante SS341 Vanzaghello-Samarate**

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

L'opera ha un costo di 261,78 milioni di euro, di cui disponibili 133,02 milioni con i quali è possibile realizzare uno stralcio funzionale prioritario costituito dal tratto compreso tra la S.S. 336 e l'Autostrada A8 (Bretella di Gallarate), indispensabile per garantire la continuità trasportistica dei flussi veicolari provenienti dalla Pedemontana Lombarda e diretti a Malpensa e viceversa. Nel gennaio 2017 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole sul progetto definitivo ma con prescrizioni. Il progetto è ancora fermo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del CIPE.

### **Variante SS33 del Sempione Rho-Gallarate**

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

Il costo dell'opera è di 420 milioni di euro di cui finanziati 42,27 milioni. Il progetto preliminare di uno stralcio funzionale, da avviare con i finanziamenti disponibili, è ancora fermo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del CIPE.

### **Aeroporto di Milano Linate**

#### **Linea metropolitana 4 Lorenteggio-Linate**

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 14,2 km l'aeroporto di Linate con la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea ferroviaria Milano-Mortara), per un totale di 21 fermate. Il costo complessivo dell'opera è di 1,8 miliardi di euro, di cui 958 milioni di euro dello Stato, 461 dei privati e 400 del Comune di Milano.

Alla fine del 2017 era stato completato il 30% dei lavori. Tra il 2018 e il 2019 si proseguirà con lo scavo delle gallerie e la realizzazione delle stazioni, mentre tra il 2020 e il 2022, anno in cui si prevede l'apertura all'esercizio, si realizzeranno gli impianti.

### **Aeroporto di Torino Caselle**

#### **Collegamento ferroviario linea Torino-Ceres con passante di Torino**

Finalmente definito, dopo ennesime varianti e modifiche, il tracciato del collegamento sotterraneo tra la ferrovia storica Torino-Ceres e il passante ferroviario: il centro di Torino sarà collegato per mezzo del passante ferroviario con l'area nord-ovest, con lo Juventus Stadium, con la Reggia di Venaria, l'aeroporto di Caselle e le Valli di Lanzo.

Sotto Corso Grosseto si svilupperà una galleria ferroviaria di 2,7 Km, verrà realizzata la nuova stazione sotterranea "Grosseto" che sostituirà l'attuale Madonna di Campagna, mentre in superficie verranno abbattute le due sopraelevate di C.so Grosseto, sostituite da un incrocio semaforizzato; sarà inoltre realizzato un sottopasso viario lungo 400 m. sotto largo Grosseto per alleggerire il traffico di superficie.

Il nuovo tunnel ferroviario collegherà direttamente la stazione di Porta Susa con l'aeroporto, i lavori dureranno circa 3 anni ed il cantiere sarà programmato per fasi con l'intento di impattare il meno possibile sull'area e garantendo flussi di traffico il più possibile regolari. Grande attenzione sarà posta anche per la valenza ambientale, attraverso la salvaguardia degli alberi esistenti e la già programmata messa a dimora, a lavori ultimati, di un numero molto superiore di alberi rispetto a quelli che sarà necessario abbattere.

Il collegamento ferroviario della Torino-Ceres con il passante è stato commissionato dalla Regione Piemonte facendo parte del Programma Attuativo Regionale (PAR) e del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione(FSC), sarà realizzato da S.C.R. Piemonte S.p.A e costerà circa 175 milioni di Euro così ripartiti: 20 milioni con fondi CIPE delibera 22/2012, 137 milioni con fondi PAR FSC 2007-2013, 18 milioni con fondi regionali L.R. 18/2012.

## **Aeroporto di Genova**

### **Progetto GATE (Genoa Airport: a Train to Europe)**

Con riferimento al progetto Gate (realizzazione della nuova stazione ferroviaria Erzelli/Aeroporto e della cabinovia di collegamento col Terminal aeroportuale), nel corso del 2017 RFI ha predisposto il progetto definitivo, già condiviso con Regione Liguria e Comune di Genova, per la costruzione della nuova fermata FS "Erzelli" e lo spostamento a levante della attuale stazione di Cornigliano. RFI è quindi in procinto di avviare l'iter autorizzativo sulla base del nuovo codice degli appalti con l'obiettivo chiuderlo entro il 2018 e, quindi, avviare la gara. La fine lavori è stimata per il 2021.

Nel 2017 l'Aeroporto C. Colombo di Genova ha portato a termine significativi investimenti relativi al miglioramento dei servizi ai passeggeri (nuova sala vip "Genova Lounge" e nuova Sala Amica), alla conservazione delle infrastrutture ed all'efficientamento ed ammodernamento tecnologico. Sono stati effettuati interventi per la riorganizzazione della zona antistante i controlli radiogeni e per la predisposizione di un nuovo accesso agevolato "Fast Track".

Sono stati inoltre realizzati interventi di manutenzione straordinaria, tra i quali la riqualifica di parte del distaccamento dei Vigili del Fuoco ed il ripristino di oltre 25.000 mq. di piazzale di sosta. Sono stati inoltre sostituiti i corpi illuminanti sulla quasi totalità delle torri faro con nuovi dispositivi led.

Nel corso del 2017 è stata riqualificata l'area parcheggi e realizzato un nuovo sistema di controllo accessi con rilevazione targhe e telepass. All'interno dei parcheggi sono state realizzate postazioni di ricarica per veicoli elettrici.

Sempre all'interno del complesso aeroportuale, ENAV ha sostanzialmente concluso i lavori per la realizzazione della nuova centrale elettrica a servizio dei propri impianti di assistenza al volo.

## **3.6 Sistema Pedemontano**

### **3.6.1 Situazione al 2017**

#### **Pedemontana Piemontese**

La Pedemontana Piemontese costituisce il ramo occidentale della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese. Ha lo scopo di collegare il territorio biellese con i sistemi autostradali dell'A26 e dell'A4. L'intervento prevedeva principalmente tre lotti funzionali:

- il primo, dalla connessione con la A4 Torino-Milano nel Comune di Santhià, verso il Comune di Biella sulla SR42;
- il secondo dalla SR42 nei pressi del Comune di Biella fino al Comune di Masserano (km. 26+800);
- il terzo dal Comune di Masserano (km. 26+800) fino al collegamento con l'autostrada A26 nel Comune di Ghemme; questa tratta viene anche definita "Pedemontanina" ed è quella su cui sono stati stanziati i fondi.

In esito alla seduta del 1 maggio 2016 (delibera n.23/2016) il CIPE ha identificato in ANAS S.p.A il nuovo soggetto aggiudicatore del Collegamento viario della "Pedemontana Piemontese" tra Biella e la A26, il quale subentrerà in tutti i rapporti attivi e passivi fin ora in capo al precedente concedente CAP S.p.A. La Delibera conferma inoltre specificatamente la tratta Masserano-Ghemme e l'assegnazione, a favore di ANAS, di 80 milioni di euro ai sensi del decreto legge n.133/2014 Sblocca Italia. L'intervento è finanziato inoltre per 124,7ML di € da fondi regionali FSC 2014-2020 assegnati all'opera attraverso il Piano Operativo di riparto contenuto nella Delibera CIPE n. 54/2016 del 1/12/2016 per complessivi 204,7 ML di €. Pertanto, la Regione Piemonte ha istituito a inizio 2017 un Tavolo di Lavoro con le Istituzioni locali, Comuni e Province coinvolte e il sistema delle imprese per monitorare la progettazione definitiva dell'opera, in capo ad ANAS, al fine di valutare il progetto e le richieste del territorio. Il passaggio da un sistema "chiuso" come quello autostradale ad uno aperto ha reso possibile la progettazione di una differente conformazione degli svincoli, individuando soluzioni a minor consumo di suolo. Il progetto definitivo prevede un'estensione di circa 14 km in categoria B (secondo il DM 05/11/2001), con 4 intersezioni a livelli sfalsati ed un viadotto sul fiume Sesia di lunghezza di circa 800 metri. Inoltre, ANAS sta predisponendo alternative progettuali coerenti alle richieste di cui al parere VIA n.848 del 2011. Tra le principali modifiche rispetto al progetto originario, la scelta di sviluppare il lotto Masserano-Ghemme non più in sezione A1 ma

bensi in B1 e la volontà di inserire nella progettazione definitiva un'ulteriore uscita, quella di Roasio. Per l'interconnessione con la A26 dovrà essere effettuata la verifica con il MIT e Autostrade per l'Italia, ai sensi del D.lgs 35/2013, per l'impatto sulla sicurezza stradale (VISS) considerando che la Masserano-Ghemme non è più un'arteria autostradale. Nel 2017 ANAS, viste le criticità emerse in riferimento alle attività progettuali avviate ai sensi della delibera CIPE 23/2016 del 5/08/2016, ha richiesto al MIT una proroga di sette mesi, aggiornando al 31/08/2018 la data di consegna del Progetto Definitivo inizialmente prevista al 31 dicembre del 2017, pena la revoca dello stanziamento degli 80 milioni di euro. Grazie al lavoro concertato della Regione Piemonte e dell'ANAS, si è ottenuta la proroga della data di scadenza da MEF e MIT per l'approvazione da parte del CIPE degli elaborati progettuali del lotto funzionale, riprogrammando gli 80 milioni sulle annualità 2018 (75,08 milioni) e 2019 (i restanti 4,54 milioni). La Regione auspica la conclusione del progetto definitivo già ad aprile 2018 ed ANAS dovrà trasmettere il progetto al Consiglio Superiore; potrebbe già aprirsi l'aggiudicazione dei lavori entro il 31 dicembre 2019.

### **Pedemontana Lombarda**

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 71 km di autostrada (da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (Como e Varese) e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti progettate sono:

- Asse principale di 71 Km (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Osio Sotto/A4);
- Sistema Varesino di 5 Km (Gazzada/A8, Vedano Olona);
- Sistema Comasco di 3 Km (Grandate/A9).

L'investimento diretto complessivo è pari a 4.118 milioni di euro. Questo impegno, oltre agli oneri accessori connessi, verrà coperto tramite contributo pubblico per 1.245 milioni di euro, equity per 536 milioni di euro e debito bancario per 2.600 milioni di euro da reperire sui mercati finanziari al fine di realizzare l'intera opera, oppure 1.800 milioni necessari alla realizzazione dell'opera con l'esclusione della tratta D, la cui realizzazione sarà da valutarsi successivamente.

Il progetto esecutivo della tratta tra la SS 35 Milano-Meda e Dalmine/A4 (56 km), ancora da realizzare, al 2017 non ha fatto passi in avanti. La procura di Milano ha presentato nei mesi scorsi istanza di fallimento dell'autostrada la cui situazione, in seguito alla pubblicazione del bilancio 2016, appariva particolarmente compromessa. Nelle note che

lo accompagnavano la società di revisione Ria Grant Thornton sottolineava che se non si fosse riusciti a concretizzare il finanziamento senior del project financing da 2,2 miliardi di euro e a ottenere la proroga del prestito ponte bis da 200 milioni in scadenza il 31 dicembre del 2018 sarebbe venuta meno la continuità aziendale. Per salvare - almeno momentaneamente - Pedemontana si è agito sul fronte del prestito ponte da 200 milioni che, grazie all'intervento della Regione Lombardia, è stato trasformato in un mutuo con scadenza 2034. Nel frattempo, nel mese di dicembre, il Tribunale ha respinto la richiesta di fallimento. Per arrivare al finanziamento senior è necessario che i soci versino l'equity rimanente (fino ad ora ne sono stati versati 300 milioni) per arrivare a 800 milioni di euro, come emerge nell'ultimo atto aggiuntivo alla convenzione resosi necessario con l'aggiornamento del piano finanziario ancora in corso di approvazione. L'approvazione dell'atto aggiuntivo farebbe scattare un anno di tempo per arrivare al finanziamento senior per completare il quadro finanziario. Sforata questa tempistica decadrebbe il piano di defiscalizzazione concesso dallo Stato per un valore equivalente di 389 milioni di euro e dal valore nominale di 839 milioni di euro.

### **Autostrada Asti-Cuneo**

La sezione autostradale Asti Cuneo è composta da 2 corsie a cui si aggiunge una terza corsia di emergenza per senso di marcia. L'opera prevede 9,1 km di ponti e viadotti, oltre 10 km di gallerie e 11 nuovi svincoli e si divide in due tronchi interconnessi tra loro da un tratto di 20 km dell'Autostrada A6 Torino-Savona, quest'ultimo compreso tra gli svincoli di Marene e Massimini. La sezione è composta da:

- il Tronco 1: dalla città di Cuneo all'interconnessione località Massimini, sulla A6 con uno sviluppo complessivo di 32 km risulta completato e operativo tranne per la tratta del lotto 1.6 riguardante la tangenziale di Cuneo per un'estensione di 3,8 km;
- il Tronco 2: dagli svincoli di Asti est ed ovest della A21 Torino-Piacenza sino allo svincolo di Marene sulla A6.

Per il completamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo è necessaria la realizzazione del lotto 2.6 (Roddi- Diga Enel) che comprende la Galleria di Verduno. L'ultimazione di tale lotto insieme a: (1) un raccordo funzionale dal lotto 2.6 alla tangenziale di Alba; (2) la messa in sicurezza della tangenziale di Alba (ex lotto 2.5), consentirà di costituire un corridoio di collegamento tra il casello di Asti Est dell'A21 (Torino-Piacenza) ed il casello di Marene dell'A6 (Torino-Savona), avente in parte caratteristiche di tipo autostradale ed in parte quelle di una strada a scorrimento veloce a due corsie per ogni senso di marcia e senza alcuna intersezione a raso. Il progetto

esecutivo del lotto 2.6 ha superato tutte le verifiche relative alle autorizzazioni ambientali ed alla localizzazione delle opere previste dalle normative vigenti, e dall'ottobre 2015 è giacente presso il Concedente Ministero delle Infrastrutture per l'approvazione tecnico-economica necessaria all'avvio dei lavori. A causa dello squilibrio del Piano Economico Finanziario, il Concedente Ministero delle Infrastrutture ha valutato nel corso del 2017 delle alternative progettuali per una riduzione di spesa dell'opera. A giugno 2017 è stato raggiunto infatti, l'accordo tra il Governo Italiano, l'Unione Europea e l'Asti-Cuneo SPA per il completamento dei lotti non ancora costruiti. La soluzione alla base di questo accordo è il completamento del lotto 2.6 con soluzione esterna del tratto Roddi-Cherasco (ovvero senza il tunnel di Verduno) più le opere complementari, grazie al cross-financing con SATAP SPA, cioè una mini proroga della concessione al gruppo Gavio sulla Torino-Milano, in modo da trovare i 360 milioni di euro necessari alla realizzazione dell'opera mancante. In particolare, la soluzione concordata tecnicamente consiste in 4 chilometri in galleria e gli ultimi 3 con una variante in superficie, anziché un'unica galleria a doppia canna lunga 7 chilometri, come da progetto originario. Resta da formalizzare da parte dell'Unione Europea la proroga delle concessioni autostradali, attesa per dicembre 2017 e successivamente posticipata a febbraio 2018. Tale formalizzazione permetterà di sancire un atto aggiuntivo per il nuovo progetto. L'inizio dei cantieri è previsto per il primo semestre del 2018 per la parte di progetto già approvato finanziabile con i primi 150 dei circa 360 milioni necessari a completare il lotto 2.6; lo stralcio progettuale andrà in consecutiva. La fine dei lavori è prevista per il 2030.

### **Ferrovia Pontremolese**

Il progetto consiste nel potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese, con l'obiettivo di realizzare una linea a doppio binario, di collegamento tra la pianura Padana e l'Europa Centrale, tra le regioni Toscana, Liguria e Emilia Romagna ed i porti di Livorno e La Spezia. Nel corso degli ultimi anni la linea è stata interessata da diversi interventi di efficientamento e potenziamento finalizzati a migliorare gli standard di qualità del servizio e le caratteristiche funzionali e prestazionali.

Premesso che nel 2014 è stata attivata la linea Solignano/Osteriazza (poco prima di Fornovo) sono tutt'ora in fase di progettazione gli interventi per il completamento del raddoppio della linea per il quale manca tuttavia una completa copertura finanziaria. Nel 2017 RFI ha predisposto il progetto definitivo della tratta Parma-Vicofertile.

## **3.7 Nodo metropolitano di Milano**

### **3.7.1 Situazione al 2017**

#### a) Metropolitane

##### **Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola**

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto. Il costo complessivo dell'intervento è di 206 milioni di euro (120 per l'infrastruttura e 86 per il materiale rotabile), a cui si sono aggiunti 23 milioni di euro di extracosti per la variante resasi necessaria a seguito dell'innalzamento della falda e che hanno comportato lo stop dei cantieri. Nel corso del 2017 sono ripresi i lavori, dopo la delibera del CIPE che ha approvato la variante e la ripartizione degli extracosti tra Stato ed Enti locali, e la loro conclusione è prevista per il 2019.

##### **M4 Lorenteggio-Linate**

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 14,2 km l'aeroporto di Linate con la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea ferroviaria Milano-Mortara), per un totale di 21 fermate. Il costo complessivo dell'opera è di 1,8 miliardi di euro, di cui 958 milioni di euro dello Stato, 461 dei privati e 400 del Comune di Milano.

Alla fine del 2017 era stato completato il 30% dei lavori. Tra il 2018 e il 2019 si proseguirà con lo scavo delle gallerie e la realizzazione delle stazioni, mentre tra il 2020 e il 2022, anno in cui si prevede l'apertura all'esercizio, si realizzeranno gli impianti.

#### 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 tratto di quadruplicamento, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria tra Rho e Parabiago, con prosecuzione che prevede la realizzazione di un terzo binario tra le stazioni di Parabiago e Gallarate. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità previste sulla direttrice, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il

progetto complessivo comprende infatti la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio).

Per quanto riguarda la tratta Rho-Parabiago, è stata completata l'integrazione del Progetto Definitivo sulla base delle Osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, al fine di proseguire nell'iter autorizzativo verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso del 2018. Sia la tratta Rho-Parabiago, dal costo di 402 milioni di euro, che la tratta Parabiago-Gallarate, dal costo di 321 milioni di euro, al momento non trovano copertura nell'ambito del vigente Contratto di Programma tra RFI e MIT.

### **Potenziamento ferrovia Milano-Mortara**

Per il potenziamento della linea Milano-Mortara, della lunghezza di 45 km, il 2017 non ha visto avanzamenti rispetto alle opere ancora da realizzare: mancano infatti i finanziamenti per la progettazione definitiva e la realizzazione della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina (dal costo di 390 Milioni di euro) e per la realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara (dal costo di 51 Milioni di euro).

Entro gennaio 2018 sarà completata la Progettazione Esecutiva delle fermate di Porta Romana e Tibaldi a seguito dell'intervento di finanziamento delle stesse per 22 Milioni di euro. Nel corso del 2018 sarà eseguita anche la sperimentazione di sistemi innovativi di smorzamento del rumore per circa 600 m della tratta Milano San Cristoforo – Milano Porta Romana, propedeutica alla realizzazione delle opere di mitigazione acustica tra le fermate di Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo, ad oggi non finanziate.

### **Potenziamento ferrovia Milano-Seveso-Asso**

Il progetto è finalizzato ad aumentare la capacità dell'infrastruttura, per ridurre la congestione e per incrementare i servizi ferroviari, in risposta alle esigenze di mobilità in continua crescita del territorio a nord di Milano. E' suddiviso in tre principali interventi:

1) terzo binario tra Milano e Cormano: nel 2017 è stato approvato il progetto definitivo e i lavori inizieranno nel 2018 per un costo di 23 milioni già finanziati;

2) terzo binario tra Cormano e Varedo: nel 2019 si prevede di realizzare il progetto di fattibilità e di reperire le risorse necessarie a realizzare gli interventi, pari a 40 milioni di euro;

3) nodo di Seveso (compresi i raddoppi delle tratte Seveso-Camnago e Seveso-Meda): nel 2017 è stato redatto il progetto di fattibilità tecnico-economica (in base al nuovo codice degli appalti) che nel 2018 dovrà essere approvato in sede di conferenza dei

servizi. Il costo dell'opera è di 40 milioni, già disponibili, e l'avvio dei cantieri è previsto nel 2020.

### c) Viabilità

#### **Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza**

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

I lotti ancora in esecuzione, per un costo di 259 milioni di euro complessivi, riguardano il collegamento dalla tangenziale Nord di Milano fino al tunnel della linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), dove c'è l'innesto nel tratto già realizzato che si connette all'autostrada A8. I lavori sono in corso e in particolare nel 2017 si sono avviati quelli del tunnel sotto la ferrovia Milano-Varese a Novate Milanese. Il completamento dei cantieri è previsto nel 2018.

#### **Magenta-Abbiategrasso-Vigevano-Tangenziale Ovest di Milano**

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

L'intervento risulta finanziato nell'ambito del Contratto di programma ANAS per un importo di 220 milioni di euro, su un costo complessivo di oltre 400 milioni di euro, finalizzato a realizzare le tratte funzionali A e C, da Magenta al Ponte sul Ticino a Vigevano. Nel gennaio 2017 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici rimanda il proprio parere sul progetto definitivo delle tratte A e C ad una nuova seduta, subordinandolo ad integrazioni e modifiche. Successivamente, nel luglio 2017 lo stesso Consiglio esprime

parere positivo con prescrizioni. Il 14 dicembre la Conferenza dei Servizi approva a maggioranza il progetto definitivo dell'opera, così come il 18 dicembre la Giunta Regionale della Lombardia con propria delibera conferma il proprio parere positivo. Si attende pertanto l'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo delle tratte A e C finanziate. Proseguono invece i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia.

### **Potenziamento viabilità quadrante est: SP415 Paullese e SP103 Cassanese**

- 1) Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali e per quelli ancora in corso la situazione al 2016 è la seguente:
  - a. Il progetto definitivo dello stralcio SP 39 -Zelo Buon Persico ha un costo, finanziato dalla Regione Lombardia, di 62 milioni di euro suddivisi in 41 milioni di euro per la tratta A tra la SP 39 e la Tangenziale Est Esterna di Milano e 21 milioni di euro per la tratta B tra la Tangenziale Est Esterna e Zelo Buon Persico. In particolare, per la tratta A è stata indetta e aggiudicata la gara di appalto integrato e i lavori inizieranno nel 2018. Per la tratta B deve essere ancora indetta la gara d'appalto e a tal fine si attende l'approvazione del bilancio preventivo di Città Metropolitana per l'esercizio 2018;
  - b. il progetto definitivo dello stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, deve ancora essere approvato e nel 2017 non ha fatto passi in avanti per la mancata copertura finanziaria;
  - c. il progetto definitivo del nuovo ponte sul fiume Adda, dal costo di 16,5 milioni di euro, deve ancora essere approvato e nel 2017 non ha fatto passi in avanti per la mancata copertura finanziaria.
- 2) Gli interventi sulla **Cassanese** ancora da realizzare riguardano:
  - a. il potenziamento dell'accesso al terminal intermodale di Segrate di 1,3 km prevalentemente in trincea che connette lo svincolo di Lambrate della tangenziale Est al terminal intermodale di Segrate (cosiddetto "lotto di completamento"). Nel 2017 è stata aggiudicata la gara e sottoscritto il contratto d'appalto, per un costo di 58 milioni di euro.
  - b. la nuova tratta da Segrate a Pioltello. Il progetto esecutivo del cosiddetto "lotto di completamento", risalente al 2015, ha evidenziato extracosti pari a 23 milioni di

euro rispetto ai 158 milioni previsti inizialmente e totalmente a carico dello sviluppatore immobiliare che realizzerà il progetto di riqualificazione dell'area ex Dogana. Nel corso del 2017 non si è ancora raggiunto un accordo sulla ripartizione di questi extracosti, necessario per procedere con la gara d'appalto.

### **Variante alla SP233 Varesina**

Il progetto riguarda la realizzazione della tratta "Nord" della variante alla SP233 Varesina sul territorio dei Comuni di Arese e Bollate, per una lunghezza di 3,5 Km e cinque rotatorie. L'intervento è interamente finanziato per 9 milioni di euro da parte di Autostrade per l'Italia. Nel 2017 è stato approvato il progetto esecutivo e sono state avviate le procedure di esproprio, ma per l'indizione della gara di appalto si dovrà attendere l'approvazione del bilancio preventivo di Città Metropolitana per l'esercizio 2018.

## **3.8 Nodo metropolitano di Torino**

### **3.8.1 Situazione al 2017**

#### a) Metropolitane

##### **Linea 1**

Seppur con notevole ritardo, la linea 1 di metro della città di Torino raggiungerà Cascine Vica a Rivoli, grande centro urbano della cintura Ovest del capoluogo, sono stati stanziati infatti i 148 milioni di euro per la realizzazione delle due ultime stazioni necessarie al completamento dell'opera: la stazione Leumann e quella di Cascine Vica che sarà il terminal nord-ovest della linea, le risorse derivano dal fondo investimenti della legge di stabilità 2017.

Confermato inoltre il crono programma di inizio lavori tra i mesi di Agosto e Settembre 2018 per la prima tratta di completamento verso Rivoli, grazie al finanziamento statale di 123,7 milioni, lungo la via De Amicis con la realizzazione di due stazioni "Certosa" che funzionerà da nodo di interscambio con la ferrovia e "Collegno Centro" sul C.so Francia.

Proseguono, anch'essi con ritardo, i lavori relativi all'altra tratta di completamento a sud della linea 1 di metropolitana Lingotto-Bengasi; gli scavi sono ripartiti dall'area della stazione terminale di Piazza Bengasi e hanno raggiunto la zona della seconda stazione da realizzare "Italia61", mentre mancano ancora alcune centinaia di metri per connettersi alla stazione del Lingotto.

Per vedere circolare i treni su tutta la linea bisognerà però aspettare ancora quasi due anni, le due nuove stazioni saranno completate non prima del secondo semestre del 2019 (erano previste per l'estate 2018); l'opera che è stata affidata con appalto integrato, progettazione e costruzione, costerà circa 60 milioni di euro e la parte terminale è stata progettata per consentire in futuro un ulteriore prolungamento verso i comuni di Nichelino e Moncalieri.

##### **Linea 2**

Anni di ipotesi, cambi di rotta, rimpalli decisionali fra amministrazioni successive, commissioni di valutazione, linee guida decise poi abbandonate: si riparte da zero, ma stavolta la progettazione è stata affidata e i tempi sono certi, fra circa dieci mesi dovrà essere consegnata alla città; unica incognita, e non da poco, è se la linea 2 sarà una linea di metropolitana oppure no.

L'incarico della progettazione, affidato ad un consorzio di imprese guidato da Systra Italia (azienda controllata dalla società di progettazione delle ferrovie francesi), prevede uno studio preliminare che in base ad una analisi degli spostamenti dei passeggeri ed ai dati di traffico, individui la miglior soluzione per soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, soluzione che potrebbe essere anche solo di tipo tramviario.

Anche il tracciato è ancora tutto da definire tranne il punto di origine e quello di arrivo: i due capolinea saranno posizionati a nord in Rebaudengo e a sud al Cimitero Parco a Mirafiori, il percorso fra i due siti, le fermate, la tecnologia da utilizzare, le connessioni col resto del sistema dei trasporti sarà valutato dallo studio sugli spostamenti che potrà avvalersi di dati relativi ai biglietti elettronici utilizzati sui mezzi pubblici, sulle celle di telefonia, sull'utilizzo del car e bike sharing.

Di certo il progetto dovrà tener conto dello stato delle aree attraversate sulle quali verranno previsti interventi di riqualificazione e ricucitura dei tessuti urbanizzati. Systra, Italferr e lo studio AI di Torino, vincitori della gara, hanno annunciato che ci vorranno quattro mesi per la raccolta dei dati, due per la consultazione dei cittadini e quattro mesi e mezzo per l'elaborazione del progetto.

#### b) Ferrovie

Gli investimenti previsti ed i finanziamenti per il triennio 2017-2019 contenuti nel "patto per il Piemonte", nonostante la fine della legislatura non andranno perduti: sulla rete ferroviaria del sistema metropolitano e regionale verranno investite risorse che superano i 2,2 miliardi di euro. Lo scorso agosto il contratto di programma approvato dal CIPE fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana prevede stanziamenti per 96 milioni di euro per la realizzazione della linea FM5 e delle stazioni Dora e Zappata del passante ferroviario, a seguire le stazioni San Luigi di Orbassano, Ferriera di Buttigliera, Quaglia-Le Gru a Grugliasco e San Paolo a Torino.

Nel 2018 saranno finanziati con 164 milioni interventi sul Servizio Ferroviario Metropolitano, per migliorarne la capacità, la sicurezza, la funzionalità; sarà completata e messa in funzione la nuova galleria ferroviaria tra le stazioni di Porta Susa e Porta Nuova.

Altri 1,7 miliardi saranno destinati nel 2018-19 alla tratta Nazionale della Torino-Lione in seguito alla revisione progettuale realizzata dall'Osservatorio e 213 milioni allo Scalo merci di Orbassano ed allo sviluppo del nuovo terminal per la Torino-Lione.

Proseguono, con ritardi e successivi recuperi, i lavori di sistemazione e completamento del Viale della Spina sul Passante Ferroviario in direzione nord. Ora il cantiere ha oltrepassato Piazza Baldissera e si stanno realizzando le carreggiate centrali e le intersezioni con le

traverse verso via Breglio; la fase successiva decreterà la fine dell'opera con il completamento della stazione Rebaudengo-Fossata e l'innesto del Viale della Spina col raccordo autostradale Torino-Caselle nell'area dell'ex Parco del Sempione.

### c) Viabilità

Continuano a rimanere invece nel libro dei sogni le opere di grande viabilità, da anni pensate ma mai tradotte in progetti, che interessano il nodo di Torino e la sua area metropolitana: il potenziamento della tangenziale esistente, il nuovo tratto di tangenziale est, il corso Marche ed altre opere necessarie e capaci di decongestionare i livelli di traffico ormai insostenibili non trovano sbocchi a causa della mancanza di una visione strategica della mobilità e del complesso sistema delle infrastrutture di trasporto per garantire un futuro di competitività del territorio Torinese.

## **3.9 Nodo metropolitano di Genova**

### **3.9.1 Situazione al 2017**

#### a) Metropolitane

##### **Metropolitana di Genova**

Nel corso del 2017 il progetto di prolungamento dell'attuale linea metropolitana ha registrato una sostanziale situazione di stallo. Ad oggi la linea congiunge la stazione FS di Genova-Brignole (con relativo interscambio con la rete ferroviaria) con il capolinea di Brin in Valpolcevera. Tuttavia nell'allegato al Documento di economia e finanza 2017 del Ministero dell'Economia e delle Finanze concernente, tra l'altro i fabbisogni e i progetti di infrastrutture delle città metropolitane, è previsto il potenziamento della attuale rete metropolitana genovese. Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22 dicembre, nell'ambito della cosiddetta cura del ferro, ha stanziato 137 milioni per il trasporto rapido di massa genovese. L'obiettivo resta quello di realizzare il prolungamento della linea in Valpolcevera (tratta Brin-Rivarolo) e nel levante cittadino (tratta Brignole-Terralba).

#### b) Ferrovie

##### **Nodo ferroviario**

Nel corso del 2017 i lavori hanno registrato un sostanziale rallentamento con riferimento ai lavori in sotterranea a causa delle gravi difficoltà economiche della ditta aggiudicataria ossia il consorzio Eureka. Una volta completata l'opera, il futuro assetto infrastrutturale consentirà di separare il flusso di traffico metropolitano da quello a lunga percorrenza - in particolare lungo l'asse costiero da levante a ponente - permettendo l'aumento della frequenza dei treni regionali e merci.

Nel corso del 2017 è stato rescisso il contratto con il consorzio Eureka e, successivamente, RFI ha indetto una nuova gara per il completamento delle opere in sotterranea di scavo delle gallerie. Entro il primo trimestre del 2018 la gara dovrebbe essere affidata al nuovo soggetto aggiudicatario. Peraltro l'avanzamento delle attività di scavo sono rese complicate dal contesto urbano nel quale si svolgono.

Nel 2017 tuttavia RFI ha provveduto alla rielaborazione delle progettazioni riguardanti la parte impiantistica e tecnologica di sicurezza della linea. Tali riprogettazioni si sono rese necessarie a causa del mutamento del quadro normativo di riferimento in materia. Tali

riprogettazioni consentiranno di avviare i lavori di impiantistica nella stazione di Brignole presumibilmente nel primo trimestre 2018.

Nel corso del 2017 è stata inoltre avviata la riprogettazione delle opere civili esterne, complementari a quelle sotterranee di cui sopra, con l'obiettivo di avviare la gara nel 2018.

Per quanto concerne il parco ferroviario del Campasso sono proseguiti i lavori concernenti le opere civili; attualmente sono in corso le progettazioni tecnologiche e impiantistiche del parco. Per una piena funzionalità dell'opera è tuttavia necessario che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale completi il lay-out ferroviario in uscita dal porto commerciale ed in particolare dal bacino di Sampierdarena. Una volta completata l'opera i treni merci diretti a nord potranno pertanto raggiungere il parco ferroviario del Campasso e da qui immettersi direttamente nella nuova linea del Terzo Valico la cui entrata in servizio è prevista nel 2022. L'Autorità di Sistema Portuale al riguardo ha previsto nel proprio Piano Operativo Triennale 2017-2019 la ristrutturazione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco Campasso con l'obiettivo di terminare le opere nel 2021.

L'avvio dei lavori del raddoppio ferroviario del porto di Voltri è invece condizionato al preventivo abbattimento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di un manufatto ad uso del concessionario del servizio di manovre ferroviarie nel porto; i lavori relativi a tale opera dovrebbero comunque essere avviati nel corso del 2018.

Ad oggi è stato completato poco più del 40% del nodo ferroviario genovese il cui termine dei lavori è previsto nel 2021.

### c) Viabilità

#### **Gronda di Ponente**

Premesso che in data 26 aprile 2016 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo adeguato alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale (Decreto di VIA n. 28 del 23.01.2014) e del provvedimento finale di Intesa Stato-Regione Liguria (n. 4236 del 27.05.15.), si è formalmente completato l'iter approvativo con il Decreto n. 15802 del 07.09.2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sancisce la pubblica utilità dell'opera.

Il progetto prevede una nuova autostrada da Vesima a Bolzaneto, quasi tutta in galleria, il rifacimento della carreggiata nord della A7, fra Genova Ovest e Bolzaneto con potenziamento della A12 fino alla barriera di Genova Est, il potenziamento del "Nodo di

San Benigno" (di cui si dirà in seguito) che connette la viabilità locale con il casello di Genova Ovest. Il completamento dell'opera richiederà circa 10 anni di lavoro dall'apertura dei cantieri.

In data 16 maggio 2016 è stato pubblicato uno stralcio del Progetto Definitivo ai fini delle espropriazioni per pubblica utilità, raccolta delle osservazioni e trasmissione delle risposte a tutte le osservazioni ricevute.

Contestualmente i Ministeri competenti - Ambiente e Beni Culturali - hanno avviato le verifiche ai fini della rispondenza del progetto definitivo alle prescrizioni di cui al Decreto di VIA 28/2014 che si sono concluse con i Provvedimenti del Ministero dell'Ambiente acquisiti nel corso del 2017.

Il Tavolo tecnico PRIS (Programmi Regionali di Intervento Strategico) ha inoltre concluso, nella seduta del 2.10.17, le stime degli indennizzi e quindi le consultazioni con i soggetti interferiti per verificare le ipotesi di ricollocazione nell'ambito. E' imminente la trasmissione ai proprietari delle lettere per la stipula dei compromessi al fine di acquisire, entro il 2018, le aree per l'insediamento dei cantieri autostradali.

### **Nodo di San Benigno**

I lavori del nodo sono una parte del complessivo progetto della Gronda di Ponente. L'intervento in sintesi prevede il collegamento diretto delle aree portuali con il casello autostradale di Genova-ovest, separando pertanto il traffico da/verso il porto da quello prevalentemente urbano ed eliminando di fatto la commistione di flussi aventi origini e destinazioni diverse sull'elicoidale, che rappresenta la prima causa ad oggi dello scadimento delle performance di percorrenza dei veicoli leggeri e pesanti.

Nel mese di dicembre 2016 sono terminati i lavori del Lotto 1 mentre la nuova rampa di accesso alla sopraelevata cittadina per i veicoli provenienti da ponente è stata aperta al traffico nel febbraio 2017.

Relativamente al 2° lotto che riguarda le opere stradali più consistenti, al termine di una procedura di gara durata circa due anni a causa di ricorsi, i lavori sono stati affidati all'impresa aggiudicataria alla fine di ottobre 2017 ed al momento sono in corso le attività propedeutiche di cantierizzazione e predisposizione dei campi logistici nonché di risoluzione delle ultime interferenze presenti sui sedimi oggetto dei lavori. Il completamento delle opere è previsto entro il 2020.

## **Lungomare Canepa e strada a mare del Ponente**

Ad agosto 2016 sono stati aperti i cantieri per l'allargamento di Lungomare Canepa a sei corsie, strada che si conetterà direttamente alla nuova strada a mare "Guido Rossa" inaugurata nel febbraio 2015. Le due strade rappresenteranno la nuova viabilità a mare, a scorrimento veloce, del ponente genovese.

I cantieri di adeguamento di Lungomare Canepa – il cui termine inizialmente previsto era il 2017 - hanno subito alcuni ritardi a causa della necessità di effettuare bonifiche ambientali, non preventivate, connesse alla presenza di amianto negli edifici da abbattere ed al ritrovamento di ordigni bellici nel sottosuolo.

La nuova strada a mare si conetterà a ponente con il casello autostradale di Genova-Aeroporto sulla A10 non appena saranno ultimati i lavori del cd. lotto 10 ossia il by pass che consentirà di collegare direttamente la nuova strada a mare "Guido Rossa" con la rete autostradale.

Premesso che a fine maggio 2017 è stato firmato il contratto con l'impresa aggiudicataria, l'opera - interamente finanziata da Società per Cornigliano S.p.A. a valere sulle risorse previste dall'Accordo di Programma per le attività di bonifica e infrastrutturazione delle aree ex Ilva - consiste in una strada, a due corsie per senso di marcia, che si svilupperà per circa 560 mt. con un viadotto per il sovrappasso della rete ferroviaria e viaria urbana sottostanti.

Le opere descritte, una volta terminate, consentiranno di sgravare le vie urbane di Cornigliano e Sampierdarena, dai flussi di traffico dei mezzi pesanti diretti o di provenienza dall'ambito portuale.

## **3.10 Sistema degli interporti merci**

### **3.10.1 Situazione al 2017**

#### **Centro Intermodale Merci di Novara (CIM)**

CIM S.p.A. ha consolidato la sua posizione di primario livello nel panorama degli interporti italiani, soprattutto per quanto riguarda l'attività intermodale e con particolare riferimento ai traffici che hanno origine/destinazione nel quadrante nord-ovest d'Europa (circa 190 treni a settimana). L'Interporto oggi è una realtà che ha un notevole impatto sul territorio, soprattutto per l'attenzione rivolta a temi come il miglioramento e la sostenibilità della movimentazione delle merci, avendo cura dell'ambiente e della qualità della vita. Il Piano di Sviluppo Strategico è stato presentato nel 2011 e prevedeva al 2020 l'incremento del terminal, di nuove aree destinate alla logistica e nuovi servizi alle persone mezzi e merci. Dopo l'avvio della prima fase del Piano Strategico, l'interporto sta lavorando all'integrazione degli scali Boschetto e Ovest, alla rifunzionalizzazione del Nuovo Terminal Boschetto e alla realizzazione di ulteriori magazzini per la logistica.

Tali interventi si rendono necessari sempre più anche a causa dei nuovi traffici scaturiti dall'apertura del Gottardo. Nel corso del 2017 è stata avviata la ricerca di fonti di finanziamento e elaborazione in forma congiunta delle proposte per i Fondi FSC, Progetti EU ecc. Il 2018 servirà a definire un piano industriale aggiornato e individuare i progetti e i tempi per la realizzazione delle opere di adeguamento dei Terminal.

#### **Interporto SITO di Torino**

L'Interporto di Torino si sviluppa su 3 milioni di mq ed è un'infrastruttura a servizio del sistema produttivo e rappresenta un nodo logistico strategico per la distribuzione delle merci grazie anche alla sua ottimale collocazione sul network autostradale.

Sito Logistica è la società che gestisce la logistica nell'ambito del terminale intermodale SITO. Con proprio personale essa provvede a svolgere il traffico ferroviario da e per i magazzini raccordati e sul terminale. Essa inoltre gestisce il Terminale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), attraverso una sofisticata tecnologia e carri ferroviari a pianale ribassato, in base a rigorose specifiche, tenute sotto controllo, mediante un sistema di gestione per la qualità, conforme alla norma ISO9001. Il progetto AFA consiste in un servizio di navette di autostrada viaggiante che assicurano quattro collegamenti giornalieri a/r tra la Francia e l'Interporto attraverso il traforo ferroviario del Frejus. La

società sta operando per: l'incremento dei servizi, lo sviluppo dell'intermodalità, l'espansione di aree per la logistica e la messa a disposizione di nuovi servizi, in quanto fattori decisivi per sviluppare nuove attività e consentire un incremento delle attività operative. Sono in corso:

- la progettazione del nuovo scalo merci di Orbassano per l'ammodernamento e adeguamento al previsto collegamento con la tratta Alta Velocità Torino Lione. La progettazione è a carico di RFI, con il coinvolgimento del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta e della società Sito Spa;
- lo studio di fattibilità per interventi di messa in sicurezza, adeguamento strutturale e innovazioni strutturali nell'area terminalistica della società SITO Spa, per lo sviluppo intermodale;
- il piano commerciale per l'espansione nelle aree disponibili pari a 190.000 mq di superficie.

### **Milano Smistamento**

L'obiettivo è di potenziare un'area di circa 400.000 mq posta nell'attuale sedime del terminal di Milano Smistamento. L'intervento, che ha un costo di circa 80 milioni di euro, consentirà a regime di portare la capacità del terminal dalle attuali 5 coppie di treni/giorno a 22 coppie di treni/giorno, ma è prevista una prima fase funzionale da attivare nel 2020 per una capacità di 11 coppie di treni/giorno. Il 21 dicembre 2017 il Comune di Segrate ha rilasciato alla società Teralp (il soggetto attuatore dell'intervento) il permesso di costruire e pertanto nel 2018 potranno avviarsi i lavori di realizzazione del nuovo terminal.



## **RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI**

### **OTI NORDOVEST**

[www.otinordovest.it](http://www.otinordovest.it)

[info@otinordovest.it](mailto:info@otinordovest.it)

### **ASSOLOMBARDA CONFINDUSTRIA MILANO MONZA E BRIANZA**

Settore Competitività Territoriale, Ambiente ed Energia

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

[www.assolombarda.it](http://www.assolombarda.it)

e-mail: [territorio@assolombarda.it](mailto:territorio@assolombarda.it)

### **CONFINDUSTRIA GENOVA**

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338468 - Fax 010.8338460

[www.confindustria.ge.it](http://www.confindustria.ge.it)

e-mail: [vcellario@confindustria.ge.it](mailto:vcellario@confindustria.ge.it)

### **UNIONE INDUSTRIALE TORINO**

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

[www.ui.torino.it](http://www.ui.torino.it)

e-mail: [urbanistica.territorio@ui.torino.it](mailto:urbanistica.territorio@ui.torino.it)