



ASSOLOMBARDA

UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

CONFINDUSTRIA GENOVA

OTI nord ovest

Osservatorio Territoriale Infrastrutture

RAPPORTO 2019

A che punto siamo

Gennaio 2020

In collaborazione con



CONFINDUSTRIA
Piemonte

INDICE

1	A che punto siamo	pag. 3
2	Scenari	pag. 5
3	I sistemi infrastrutturali del Nordovest	pag. 6
	3.1 Corridoio "Mediterraneo"	pag. 6
	3.1.1 Situazione al 2019	pag. 6
	3.2 Corridoio "Reno-Alpi"	pag. 12
	3.2.1 Situazione al 2019	pag. 12
	3.3 Sistema dei valichi alpini	pag. 17
	3.3.1 Situazione al 2019	pag. 17
	3.4 Sistema portuale ligure	pag. 20
	3.4.1 Situazione al 2019	pag. 20
	3.5 Sistema aeroportuale	pag. 25
	3.5.1 Situazione al 2019	pag. 25
	3.6 Sistema Pedemontano	pag. 30
	3.6.1 Situazione al 2019	pag. 30
	3.7 Nodo metropolitano di Milano	pag. 35
	3.7.1 Situazione al 2019	pag. 35
	3.8 Nodo metropolitano di Torino	pag. 42
	3.8.1 Situazione al 2019	pag. 42
	3.9 Nodo metropolitano di Genova	pag. 44
	3.9.1 Situazione al 2019	pag. 44
	3.10 Sistema degli interporti merci	pag. 49
	3.10.1 Situazione al 2019	pag. 49
	Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2018-2019	pag. 52
	Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 53

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2019, da: Andrea Agresti per Assolombarda; Antonino Scordo per Unione Industriale di Torino; Cristina Manara e Margherita Destudio per Confindustria Piemonte; Vincenzo Cellario per Confindustria Genova.

1. A CHE PUNTO SIAMO

Il nuovo Governo Conte bis, insediatosi nel settembre 2019, ad oggi non ha inciso sullo sblocco di opere che erano già state approvate, limitandosi a confermare quelle già avviate in precedenza ed in particolare quelle ricomprese nei grandi corridoi europei (es. Torino-Lione, Terzo Valico ferroviario dei Giovi, alta velocità Brescia-Verona). La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora di più a causa della fragilità e vetustà di quelle esistenti: infatti, purtroppo, il 2019 è stato caratterizzato dal crollo di un altro viadotto sulla A6 Savona-Torino e da pesanti limitazioni alla circolazione sulla rete autostradale ligure per accertati problemi di staticità. Questa situazione sta compromettendo la competitività di interi comparti economici del Nordovest d'Italia - dal manifatturiero, al turismo fino all'intero sistema portuale ligure - facendo lievitare i costi legati ai trasporti e alla logistica. In particolare, il settore dei trasporti eccezionali è praticamente paralizzato a causa dell'impossibilità di accedere ai porti liguri e ai valichi alpini del nordovest attraverso l'attuale rete stradale e autostradale.

Dei 45 progetti monitorati da OTI Nordovest, nel 2019 solamente 9 hanno avuto un avanzamento conforme alle aspettative, 12 hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e ben 24 sono risultati fermi. Rispetto all'anno precedente sono aumentati sia quelli in stallo (+4) che quelli con avanzamenti secondo le attese (+5).

Particolarmente critica la situazione dei contesti metropolitani sia per quanto concerne i nodi viari che quelli ferroviari. Per i primi solo il potenziamento della strada provinciale Cassanese nell'area milanese e la viabilità a mare di Genova hanno avuto un avanzamento significativo, mentre tutte le altre opere monitorate hanno registrato una sostanziale condizione di stallo.

Analogha situazione si riscontra per i nodi ferroviari metropolitani: se si esclude l'avvio dei lavori per il potenziamento della ferrovia Milano-Asso e il proseguimento di quelli sul Passante di Torino per la connessione con l'aeroporto di Caselle, le altre opere sono rimaste bloccate, tra cui in particolare il nodo ferroviario di Genova e i potenziamenti delle linee Rho-Gallarate e Milano-Mortara così come il collegamento tra il terminal 2 di Malpensa con la linea per il valico del Sempione.

Migliore la situazione per quanto concerne le linee delle metropolitane dove, se si esclude quella di Genova che non ha fatto passi in avanti, sia quelle milanesi che quella di Torino hanno registrato avanzamenti, in alcuni casi anche significativi (in particolare si segnala lo sblocco dei finanziamenti per il prolungamento della linea 5 da Milano a Monza).

Per quanto riguarda i grandi assi viari solo l'autostrada Torino-Milano, il traforo di sicurezza del Frejus e quello del Tenda, opere già in corso, hanno visto proseguire i lavori senza intoppi, mentre sono rimaste bloccate i completamenti della Pedemontana Lombarda e Piemontese e dell'Autostrada Asti-Cuneo.

Molto critica anche la situazione dei grandi assi ferroviari: se si escludono la Torino-Lione e il Terzo Valico, che hanno visto un avanzamento dei lavori in linea con i rispettivi cronoprogrammi, e il superamento degli ultimi scogli procedurali propedeutici all'avvio dei cantieri sull'alta velocità Brescia-Verona, tutte le altre opere sono rimaste ferme: ci si riferisce alle ferrovie Genova-Ventimiglia e La Spezia-Parma e alle linee di adduzione al tunnel del Gottardo (se si escludono alcuni interventi di upgrading lungo le linee esistenti). Per quanto riguarda il sistema portuale ligure sono proseguite, sebbene a rilento, i lavori delle opere infrastrutturali già previste dai vigenti piani regolatori. Tuttavia, con specifico riferimento al porto di Genova, è stata costituita una struttura commissariale unica in Italia (prevista dal cosiddetto Decreto "Genova") incaricata di realizzare un programma straordinario di opere per lo sviluppo dello scalo e delle infrastrutture di accessibilità di porto e aeroporto.

Infine, sulle piattaforme logistiche intermodali, l'acquisizione del CIM di Novara da parte di operatori del settore lascia ben sperare per la realizzazione di nuovi investimenti sul terminal. Allo stesso tempo sono avanzate secondo le attese i lavori di ammodernamento del SITO di Torino, mentre hanno subito dei rallentamenti le bonifiche dei terreni propedeutiche all'avvio dei lavori per il potenziamento di Milano Smistamento.

In linea generale il 2019 si conferma un anno di sofferenza per molti progetti infrastrutturali, sia per il procrastinarsi del mancato finanziamento di molti di essi, sia per l'aggravarsi di criticità legate alla complessità delle procedure e alle lentezze degli enti decisionali. Purtroppo, anche nel 2019 si registra il fallimento di importanti imprese appaltatrici, con la conseguente necessità di riassegnare i lavori.

2. SCENARI

Con la crisi di Governo dell'estate 2019 e il successivo insediamento del nuovo Governo "Conte bis" è avvenuto anche l'avvicendamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra l'ex Ministro Toninelli e il nuovo Ministro De Micheli.

L'auspicio di un deciso cambio di rotta rispetto al sostanziale immobilismo che ha caratterizzato le politiche infrastrutturali e dei trasporti del Paese negli ultimi due anni presenta ancora poche luci e diverse ombre: da un lato si sta avviando lentamente l'operatività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa), annunciata all'indomani del crollo del Ponte Morandi, e si è messo un punto fermo per il proseguimento dei lavori per i grandi corridoi europei; dall'altro lato purtroppo alcune recenti decisioni appaiono discutibili, come la concessione dell'ennesimo prestito ponte ad Alitalia (400 milioni di euro) o ancora l'esclusione dal nuovo credito di imposta previsto dalla legge di bilancio per il 2020 degli investimenti in beni strumentali all'esercizio di impresa gratuitamente devolvibili da parte delle imprese operanti in concessione e a tariffa in settori quali i trasporti e le infrastrutture. Soprattutto persistono ancora "veti politici" che bloccano l'avvio di diversi progetti infrastrutturali, quali ad esempio la Gronda di Genova e il completamento del collegamento stradale tra l'aeroporto di Malpensa e Vigevano.

Il Ministro De Micheli, in un'intervista rilasciata ad un quotidiano nazionale ad ottobre 2019, non ha nascosto che a fermare l'avvio dei cantieri sono spesso la mancanza di intese politiche e l'esistenza di interessi locali che non vengono adeguatamente gestiti. A tal fine il Ministro ha annunciato la valorizzazione del dibattito pubblico e la nomina di sei commissari per gestire la realizzazione di 10 opere, oltre quelle dell'alta velocità ferroviaria e del MOSE; tra queste rientrerebbero anche alcune ferrovie come la Genova-Ventimiglia o la Fortezza-Verona. Se da un lato l'esperienza commissariale ha portato benefici concreti per avviare alcuni cantieri (es. Terzo Valico e Ponte Morandi), dall'altro lato purtroppo il dibattito pubblico nell'esperienza italiana si è rivelato uno strumento poco efficace e non risolutivo al fine dello sblocco delle opere (es. Gronda di Genova, il cui dibattito pubblico si è concluso positivamente nell'aprile 2009). Sul fronte delle semplificazioni, il regolamento appalti sarà integrato il più possibile da chiarimenti interpretativi, anche a seguito delle consultazioni con le imprese. Infine, il Ministro ha chiarito che l'azione del suo ministero sarà improntata ad aprire nuovi cantieri e a porre grande attenzione al tema della sostenibilità puntando anche su opere di piccole dimensioni e sulla rinascita urbana.

3. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST

3.1 Corridoio "Mediterraneo"

3.1.1 Situazione al 2019

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 articola in tre parti: la parte francese, di competenza del Réseau Ferré de France (RFF) (tra Saint-Didier-de-la-Tour e Montmelian), la parte comune italo-francese ovvero il tunnel transalpino di 57,5 km tra Montmelian in Francia e Bussoleno in Italia (di cui 45 km in territorio francese e 12,5 km in territorio italiano), di competenza TELT, (Tunnel Euralpin Lyon Turin) e la parte italiana, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), da Bussoleno al nodo di Torino. Il tunnel transfrontaliero prevede due gallerie indipendenti a singolo binario e sostituirà la tratta di valico storica (realizzata nel 1850 ed inaugurata nel 1871), obsoleta, inefficiente, non adeguata agli standard di sicurezza internazionali e che non consente il transito dei treni merci moderni competitivi lunghi (> 750 m) e pesanti (2.000 t) richiesti dal mercato. Lo squilibrio modale a favore dei TIR ai valichi francesi è oggi il peggiore delle Alpi e produce inquinamento, congestione, incidentalità su tutta la rete stradale e autostradale.

La nuova ferrovia rappresenta, quindi, un grande vantaggio sia sotto il profilo economico (il costo di trasporto su treno è il 60% minore di quello su strada) che ambientale (a parità di peso trasportato un treno produce 1/6 della CO2 prodotta dai TIR, senza considerare la riduzione della congestione e dell'incidentalità stradale). La tratta nazionale è composta da tre lotti, una nuova linea tra Avigliana e Orbassano con il raddoppio dei binari esistenti e il rilancio dello scalo merci (di Orbassano, SITO), l'adeguamento della linea storica tra Avigliana e Bussoleno, e il collegamento diretto tra le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa. Ad oggi sono stati appaltati il 21% delle opere previste.

L'avanzamento delle gallerie previste per l'opera al 30 novembre 2019 è di 30 km. Mentre a Chiomonte stanno per iniziare le attività per la realizzazione delle nicchie di

interscambio per i mezzi all'interno del cunicolo della Maddalena, in parallelo vanno avanti i lavori sui cantieri della sezione transfrontaliera. A Saint-Martin-La-Porte, conclusi i primi 9 km del tunnel di base nel settembre 2019, prosegue lo scavo di circa 1,5 km di galleria con il metodo tradizionale realizzata procedendo da due fronti opposti in una zona geologica particolarmente delicata: a novembre 2019 mancano 960 metri all'incontro dei due avanzamenti. A Saint-Jean-de-Maurienne avanzano i lavori preparatori alla costruzione del polo intermodale per la stazione. Oltre alle discenderie di Saint-Martin-La-Porte, La Praz e Villarodin Bourget/ Modane, fanno parte dell'opera anche alcuni fondamentali lavori preparatori del tunnel di base del Moncenisio: le dighe di Saint-Jean-de-Maurienne (argini di rinforzo del fiume Arc con annesso opere di viabilità), la galleria artificiale di Saint-Julien-Montdenis, i pozzi di Avrieux, lo svincolo autostradale di Chiomonte sulla A32 e l'autoporto di San Didero.

I lavori dureranno 10 anni e a pieno regime si conteranno 15 fronti di scavo e 7 TBM che avanzeranno in contemporanea per la messa in servizio nel 2030.

Il Consiglio di Amministrazione di TELT, che si è riunito il 12 dicembre 2019, ha autorizzato all'unanimità l'invio dei capitolati per il completamento del tunnel di base in Francia e l'assegnazione dell'appalto delle nicchie nella galleria di Chiomonte. Questa decisione segna il passaggio alla fase definitiva dei lavori anche in Italia. Per la gara del tunnel di base in Francia la decisione vale 2,3 miliardi di euro. Lo stesso giorno sono stati inviati dei capitolati alle imprese che presenteranno le offerte entro il 17 aprile 2020. Il contratto per Chiomonte, del valore di 40 milioni di euro, sarà affidato ad un raggruppamento italo-francese che realizzerà, in 19 mesi, 23 nicchie di interscambio (profonde 3 metri, lunghe da 30 a 40 m) nella galleria esistente per consentire il transito dei mezzi di cantiere. Il cunicolo della Maddalena, nato con finalità geognostiche, sarà così trasformato in via di servizio e ventilazione per il tunnel di base. Il 24 settembre, al cantiere di Chiomonte, i presidenti della Regione Piemonte, Alberto Cirio, e dell'Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez, hanno firmato il Patto Alpi Verdi che ha l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la cooperazione tra le due Regioni nella realizzazione della Torino-Lione e per avviare azioni comuni a tutela dell'ambiente.

Si è svolta, infine, l'11 dicembre nella sede della Regione Piemonte a Torino la 60ª riunione della Commissione Intergovernativa (CIG) per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Presente per la prima volta la coordinatrice dell'Unione Europea per il Corridoio Mediterraneo, Iveta Radičová, oltre al presidente della Regione, Alberto Cirio, insieme all'assessore regionale ai Trasporti, Marco Gabusi e al direttore generale di TELT, Mario Virano.

Per l'Unione Europea "non è cambiato nulla: la Torino-Lione è una priorità" ha detto la rappresentante della UE a margine dell'incontro sottolineando che "abbiamo agito col massimo rispetto nei confronti dei governi. Dobbiamo metterci all'opera e accelerare. Vogliamo che sia pronta nel 2030, ne abbiamo bisogno".

Il costo della sezione transfrontaliera a cura di Francia Italia e Unione Europea, è di 8,6 miliardi di euro di cui il 40% dell'importo è finanziato dall'Unione Europea, mentre la quota restante è suddivisa tra i due Paesi: 35% per l'Italia e 25% per la Francia. I costi sostenuti quindi dall'Italia per l'intera opera sono di 4,7 mld€: 3 mld€ per la tratta internazionale (il 35% di 8,6 mld€), e 1,7 MLD rivisti nella spending review per adeguare la tratta nazionale tra Torino e Bussoleno.

Al consiglio di amministrazione di Telt svoltosi il 25 giugno 2019 a Parigi, è stato ufficializzato l'impegno Ue per un cofinanziamento maggiorato al 55% per la tratta internazionale, unico caso in Europa, e la disponibilità dell'UE a cofinanziare al 50% anche le tratte nazionali, quindi compresa quella da Bussoleno al nodo di Torino. Inoltre Telt ha approvato la pubblicazione dei bandi per un valore di circa un miliardo di euro.

Il costo di quest'opera è il più basso tra tutti gli interventi strategici programmati sulle diverse tratte:

- la tratta Verona - Innsbruck - Monaco, che contiene il nuovo tunnel del Brennero (dal costo totale di 8,8 mld€), costerà all'Italia 7,8 mld (2,6 mld per il tunnel di base e ben 5,2 mld per le tratte di accesso Verona- Fortezza);
- la tratta Napoli - Bari costerà all'Italia 6,2 mld;
- la tratta Treviglio - Brescia - Verona costerà all'Italia 4,925 mld;
- la tratta Genova - Milano - Novara - Valichi svizzeri, costerà all'Italia 14,1 mld; oltre al Terzo Valico di Giovi (6,2 mld) sono previsti altri 8 mld di investimenti per le tratte di accesso.

Un recente studio (settembre 2019) - condotto dall'Università Bocconi di Milano, e commissionato dalla Camera di Commercio di Milano - fa emergere, solo per il territorio lombardo, i vantaggi economici ed occupazionali della Torino- Lione: è stato calcolato un impatto positivo di 2,66 miliardi e ricadute sull'occupazione nelle aziende lombarde superiore a 2000 addetti, considerando solamente il tessuto produttivo attuale e non la nascita di nuove imprese favorite dal contesto economico più favorevole.

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 e offre 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 in particolare del comparto delle merci pericolose fra la Francia e l'Italia su mezzi ferroviari. Si è ancora in attesa della assegnazione per la concessione definitiva come servizio pubblico dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA) per i prossimi dieci anni del trasporto combinato strada-rotaia tra Orbassano e Aiton, per la quale sono state presentate due offerte, una di FS-Sncf e l'altra di Deutsche Bahn. Dopo l'inaugurazione del nuovo servizio di collegamento Orbassano - Calais (2018), da gennaio 2019 il collegamento è stato confermato e la frequenza è stata aumentata a 5 coppie settimanali.

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.

A dicembre 2018, nell'ambito degli interventi relativi alla Tratta AV/AC Treviglio – Brescia (attivata a dicembre 2016), è avvenuto il completamento del corridoio AV in ingresso Ovest a Brescia con l'attivazione del servizio sui binari 10 e 11 della stazione di Brescia, nonché la riorganizzazione del PRG della stazione, con la separazione dei flussi di traffico (alta velocità, media e lunga percorrenza, regionali/metropolitani e merci) e l'attivazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) per la gestione della circolazione ferroviaria. Sono attualmente in corso le lavorazioni che porteranno all'assetto finale del PRG della stazione di Brescia con contestuale riconfigurazione del suddetto ACC.

Con delibera n. 42 del 10.07.2017, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n.70 del 24.03.2018, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il progetto definitivo del "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.

La nuova linea AV/AC Brescia Est-Verona (escluso il Nodo di Verona Ovest) comprende:

- il primo lotto costruttivo (valore 1.892 milioni di euro) relativo alla realizzazione delle opere civili:
 - della linea AV, che si estende dal comune di Calcinato (in provincia di Brescia) al comune di Verona, in prossimità del cavalcavia dell'Autostrada del Brennero, per uno sviluppo di 40,2 km;
 - dell'interconnessione di Verona merci, per uno sviluppo di 2,2 km;

In questo tratto l'opera si sviluppa in affiancamento all'autostrada A4 Milano -Verona per circa 31 km e nell'ultimo tratto di circa 7,3 km in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Milano-Venezia;

- il secondo lotto costruttivo (valore 607 milioni di euro) 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 5,2 km, nonché l'armamento e gli impianti tecnologici dell'intero lotto funzionale.

Con la medesima delibera n.42 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 (è in corso di redazione la Progettazione Preliminare del Quadruplicamento in uscita Est di Brescia, da trasmettere da parte di RFI al MIT per approvazione CIPE);
- lo studio di fattibilità per l'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda (a fine 2018, in attuazione a quanto prescritto dal CIPE, lo studio di fattibilità è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le determinazioni dello stesso MIT, di concerto con la Regione Lombardia).

In data 06.06.2018 è intervenuta la sottoscrizione del Secondo Atto Integrativo RFI-Cepav Due/ENI (con efficacia dal 06.07.2018), con avvio del primo lotto costruttivo. Nel corso del 2019 il General Contractor Cepav Due ha concluso la Progettazione Esecutiva, ha avviato gli espropri e le opere di cantierizzazione della linea, ha avviato le opere da realizzare direttamente (es. opere di imbocco Ovest della galleria di Lonato, opere di imbocco Ovest ed Est della galleria di San Giorgio, realizzazione della nuova galleria artificiale in corrispondenza del futuro svincolo di Castelnuovo del Garda) e ha emesso tre bandi di gara pubblica a procedura europea. Nella seduta del 21.11.2019 il CIPE ha autorizzato l'avvio dei lavori del 2° lotto costruttivo del "Lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso nodo di Verona) della tratta ferroviaria AV/AC Brescia - Verona. Sempre nella seduta del 21.11.2019 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest, fissando il limite di spesa dell'intervento a 375,85 milioni di euro.

b) Corridoio autostradale

Traforo di sicurezza del Frejus

Il traforo stradale del Frejus è una seconda galleria autostradale a pedaggio che collegherà 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 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 306 milioni di euro per la sola parte italiana (con un incremento di 30 milioni di euro rispetto ai 276 milioni deliberati dal Cipe nel 2016). Relativamente ai lavori, versante italiano:

- scavo ultimato a novembre 2014,
- rifugi ultimati e in esercizio. L'ultimo a completarsi è stato il n° 34 che è stato messo in esercizio il 28/01/2019, con tre mesi d'anticipo rispetto alle scadenze previste dalla Direttiva Europea;
- Bypass ultimati;
- Stazioni tecniche prossime al completamento.

Tutte le attività oggetto di contratto saranno completate nella primavera 2020. Le dotazioni impiantistiche sono state appaltate dalla SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) in nome e per conto di SITAF per tipologia d'impianto. Attualmente sono in fase di predisposizione gli studi esecutivi. Nel mese di maggio saranno avviate le attività d'installazione.

Sul piazzale lato Italia le opere sono state appaltate e consegnate nell'agosto 2018 e i lavori attualmente sono in corso. Tutte le attività saranno ultimate per l'ottobre 2021 e l'apertura al transito della galleria è programmata per il dicembre dello stesso anno.

Torino-Milano

Prosegue l'intervento di ammodernamento dell'infrastruttura autostradale previsto da Settimo T.se a Milano, che consiste principalmente nell'allargamento delle carreggiate per adeguare la larghezza delle relative corsie di marcia a metri 3,75 ciascuna e per realizzare una corsia di emergenza larga metri 3. Nel 2019 sono stati appaltati i lavori di ammodernamento dell'ultimo tratto autostradale, il cosiddetto 'Lotto 2.3' che si estende dalla progressiva chilometrica 121+000 alla 124+975.

3.2 Corridoio “Reno-Alpi”

3.2.1 Situazione al 2019

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

Nel mese di novembre 2019 il Ministero dei Trasporti del nuovo Governo, cd. Conte bis, ha provveduto ad accorpate il “nodo ferroviario genovese” al “terzo valico” con l'intento di affidare entrambe le opere ad un commissario straordinario, di prossima nomina, dotato dei più ampi poteri. Tenuto conto che il nodo ferroviario è parte accessoria ed integrante della tratta del Terzo Valico Milano-Genova, grazie al Decreto legge n. 32/2019 cd. “sblocca cantieri” il Ministero è infatti riuscito ad accorpate le due opere infrastrutturali.

Nel mese di novembre 2019 Salini Impregilo, gruppo leader del general contratto COCIV, ha comunicato ufficialmente che gli scavi in sotterranea per la realizzazione del Terzo Valico ferroviario dei Giovi hanno raggiunto la soglia di circa il 40%. Sono stati completati circa 36 km. di scavi su un totale di 84 km (considerando la presenza di gallerie a singola e a doppia canna). Il tracciato comunque avrà una lunghezza complessiva di 53 km.. Tutte le fasi preliminari del progetto sono state ultimate: attività espropriative, risoluzione delle interferenze, realizzazione delle cantierizzazioni e della viabilità di accesso alle aree di lavoro. Al termine dei lavori il materiale di scavo sarà circa 14 milioni di metri cubi.

Con Delibera del CIPE n. 82 del 22 dicembre 2017 è stato aggiornato il costo dell'opera in 6,158 miliardi di euro interamente di provenienza statale ed affidati a Rete Ferroviaria Italiana quale committente dell'opera e, contestualmente, è stato approvato il finanziamento del quinto lotto costruttivo.

Come noto il Terzo Valico è la nuova linea ad alta capacità inserita nel Corridoio Reno-Alpi, uno dei corridoi della rete strategica transeuropea, e rappresenta un collegamento strategico tra il sistema portuale ligure, i porti dell'Alto Tirreno, il Nord del Paese e il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa). E proprio nel corridoio Reno-Alpi, quello che dovrebbe unire Rotterdam con Genova, rientra il Terzo Valico dei Giovi.

A regime il Terzo Valico assicurerà il collegamento tra Genova e Milano in 50 minuti e tra Genova e Venezia in sole 3 ore e 5 minuti.

Una volta ultimata, la galleria di valico, lunga 27 chilometri a doppia canna, sarà la prima per lunghezza a livello nazionale e la nona a livello mondiale. Per questo, il Terzo Valico è stato inserito dall'Unione europea tra i progetti prioritari da realizzare per il completamento della rete Ten-T.

Occorre peraltro evidenziare che il Terzo Valico potrà esplicitare i propri effettivi effetti positivi sul traffico ferroviario solo qualora siano ultimati il quadruplicamento della linea tra Tortona- Milano a nord e del nodo ferroviario di Genova a sud con particolare riferimento alle bretelle di accesso alla rete ferroviaria portuale.

Per quanto concerne i primi due lotti, avviati tra il 2012 e il 2013, risultano ad oggi completate le opere in sotterraneo: la Finestra Polcevera, la Finestra Val Lemme, la Galleria Campasso e la Galleria di Valico a doppio binario da imbocco Sud (area di Fegino). Le attività del terzo lotto sono concentrate prevalentemente sulla realizzazione delle gallerie di Linea. Attualmente risultano completati gli scavi della citata galleria di Valico (III lotto), dall'imbocco sud di Genova in corrispondenza dell'area di Fegino e dall'imbocco Nord di Arquata Scrivia. Secondo il cronoprogramma il terzo lotto dovrebbe essere ultimato a fine 2020 ed il quarto lotto a fine 2021.

Proseguono inoltre i lavori sulla viabilità sia nel versante ligure che piemontese. Il progetto complessivo prevede infatti l'adeguamento e la realizzazione di nuove infrastrutture viarie per un totale di circa 30 chilometri. Gli interventi sulla viabilità si sono resi necessari per renderla idonea al traffico generato dai cantieri ed in particolare al transito dei mezzi pesanti adibiti al trasporto dello smarino. Ovviamente la nuova viabilità, al termine dei lavori, sarà mantenuta a beneficio del traffico ordinario.

Per quanto riguarda le ricadute occupazionali, gli addetti sono circa 4.000 unità nel 2019 (compresi sia di quelli diretti che di quelli generati dall'indotto), con previsione di una crescita a 4.400 unità nel 2020, fino ad arrivare a 5.000 occupati a regime nel 2021.

Premesso che i cantieri sono stati aperti nell'aprile 2012, l'attivazione della nuova linea di valico è fissata al 2023.

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 prevede un adeguamento tecnologico, delle sagome e dei moduli della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano (fino al terminal di Smistamento). L'avvio dei lavori è avvenuto nel 2016 e la conclusione è prevista nel 2020. In particolare, sono in corso interventi di: potenziamento del sistema di trazione elettrica (per un costo di 21 milioni); adeguamento della sagoma a PC80 e del modulo della linea a 750 metri (per un

costo di 40 milioni); adeguamento tecnologico (per un costo di 68 milioni di euro). 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. Sarà di prossimo avvio la progettazione definitiva, finanziata nell'ambito dell'aggiornamento 2017-2021 del Contratto di Programma tra RFI e il MIT.

Sono 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 metri. Nello specifico, le opere per l'adeguamento a modulo di Ispra, Laveno e Luino, per un costo complessivo di 31 milioni di euro, sono state ultimate nel 2017. Sono programmate, rispettivamente per il 2020 e per il 2021, le opere di adeguamento a modulo di Portovaltravaglia per 6 milioni di euro e di Pino Tronzano per 11 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 cantieri avviati 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 di tutti gli interventi già convenzionati con i Comuni interessati ed è in corso l'attività propedeutica alla gara d'appalto, prevista per la prima metà del 2020, 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 2020-2023.

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 modulo, per un costo di circa 55 milioni di euro sono stati attivati nel 2017 nelle località di Cameri e Caltignaga mentre i rimanenti si completeranno tra il 2020 e il 2022.

Nodo di Novara

Il Contratto di Programma RFI 2017-2021 prevede l'assegnazione di 91 milioni di euro per il progetto di potenziamento e razionalizzazione sul nodo di Novara. È in corso ad oggi l'aggiornamento della progettazione definitiva e la fine dei lavori è prevista per il 2025 (1^a fase).

Il progetto è necessario per il nuovo assetto ferroviario di Novara, per migliorare l'operatività dell'interporto CIM e del terminale di Autostrada Viaggiante (Huchepack) di Novara Boschetto.

Il progetto prevede tre sezioni:

- una nuova bretella merci che 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 e senza interessare l'abitato di Novara. In questo modo 17 coppie di treni merci al giorno eviteranno di intrecciarsi con le linee ferroviarie passeggeri con il conseguente potenziamento del traffico merci proveniente dalla Svizzera e dall'Ossola, Domodossola e Luino. Nel mese di giugno 2019 Rfi ha confermato l'investimento per un valore complessivo di 80 milioni di euro e la realizzazione è prevista entro il 2025;
- la realizzazione di una connessione tra le reti FNM e RFI in scalo Boschetto, per consentire connessioni dalla rete FNM per la direttrice RFI di Alessandria – Genova. Tale intervento è stato completato nel 2019;
- il passante ferroviario merci verso Mortara, ad oggi non finanziato.

3.3 Sistema dei valichi alpini

3.3.1 Situazione al 2019

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). Mentre i lavori sulla tratta Andora/San Lorenzo sono stati ultimati e, quindi, inaugurata la nuova tratta nel dicembre 2016, per quanto riguarda la tratta Andora/Finale Ligure si registra una sostanziale situazione di stallo in quanto priva di copertura finanziaria. Nell'ottobre 2019 è stato aggiornato il contratto stipulato con RFI prevedendo 10 milioni di euro per l'aggiornamento progettuale dell'opera. Si rimanda al 2021 l'avvio dell'iter per il finanziamento dell'opera.

Nuovo Tunnel del Colle di Tenda

Il progetto nasce dall'esigenza di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione all'interno del Tunnel esistente, la cui inaugurazione risale al 1882, tra la Provincia di Cuneo, la Costa Azzurra e la Costa Ligure. Il progetto definitivo era stato approvato nel 2009 e prevedeva la costruzione di una nuova canna monodirezionale nel senso Italia-Francia di carreggiata definitiva pari a 6,50 mt.

L'intervento è articolato 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.

Già nel 2017 i lavori sul Tunnel del Tenda erano stati fermi per 6 mesi (per ritardi, intoppi burocratici e un'inchiesta della magistratura) e nel 2018 il ritardo è ulteriormente aumentato per via di problematiche e difficoltà causate dall'impresa che si era aggiudicata la gara d'appalto. I lavori si sarebbero dovuti concludere nel febbraio 2020, ma Anas ha deciso di rescindere il contratto con la Fincosit di Roma per "gravi inadempienze" e nel maggio 2019 ha affidato i lavori alla seconda classificata, la Edilmaco di Torino, per un importo residuo di € 102,5 milioni. Tuttavia, come annunciato in

occasione della conferenza intergovernativa italo-francese tenutasi a dicembre 2019, per la ripresa dei lavori si dovrà attendere la primavera 2020.

A fine 2021 sarà completata la nuova canna che sarà utilizzata a senso unico alternato sino al completamento dei lavori di adeguamento sulla vecchia galleria. La consegna definitiva dell'opera è prevista nella seconda metà del 2024.

A luglio 2019, sul lato italiano, sono terminate le attività di cantierizzazione e sono stati demoliti i fabbricati in prossimità dell'imbocco della nuova galleria e la casa cantoniera. Inoltre, è stata completata l'opera di sostegno del versante necessaria per poter procedere con l'avvio delle attività di scavo della nuova galleria.

Le attività di scavo hanno raggiunto un avanzamento dei lavori pari a circa 1100 metri (per un totale di 1372 metri complessivi dell'opera sul versante italiano).

Anche sul lato francese sono state ultimate le attività di cantierizzazione ed è stata completata la realizzazione dell'opera di sostegno del versante, necessaria per potere dare inizio alle attività di scavo della nuova galleria. Per quanto riguarda la situazione del fronte di scavo sempre dal lato Francia sono stati raggiunti i 400 metri.

In merito all'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. A fine agosto 2019 è terminata l'installazione della parte tecnica ferroviaria. L'inizio dell'esercizio di prova è previsto il primo marzo 2020 e durerà fino a tutto agosto 2020. L'entrata in esercizio al traffico commerciale è prevista nel dicembre 2020. 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 2019

Gli eventi di fine novembre che hanno determinato le chiusure e le successive riaperture "a singhiozzo" delle autostrade A6 Savona-Torino e A26 Voltri-Gravellona Toce – peraltro con limitazioni di corsie e di portata – hanno avuto gravi ripercussioni sull'intero tessuto economico ligure e sulle attività portuali in particolare. A questi peraltro si debbono aggiungere le pesanti limitazioni sulla A7 Genova-Serravalle, interessata in più tratti da lavori che ne consentono il transito in una sola corsia per senso di marcia.

Le limitazioni di sagoma e massa che interessano le autostrade liguri in diversi tratti hanno di fatto precluso la possibilità di effettuare trasporti eccezionali sulla rete autostradale ligure con pesanti ripercussioni sui traffici degli scali liguri ai quali detti trasporti erano diretti.

Sebbene le previsioni ricavate dai piani di impresa a suo tempo presentati delle imprese terminaliste indichino uno sviluppo dei traffici portuali per i prossimi tre anni del +3,9%, vi è il concreto rischio che la fragilità del sistema viario ligure e le oggettive difficoltà di raggiungere i porti liguri inducano gli armatori ed i rappresentanti della merce a spostare i traffici verso altri scali.

Porto di Genova

Gli effetti negativi conseguenti al crollo del ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, si sono registrati, come da previsioni, anche nel 2019. Sebbene le nuove arterie al servizio del porto e della città aperte nel corso 2018 (ossia le strade cd "La Superba" e "Guido Rossa") siano riuscite a limitare in parte i danni causati dalle gravi carenze infrastrutturali del territorio, l'inutilizzabilità del ponte ha comportato disagi e congestionamenti sulla viabilità urbana e quella portuale. Ad aggravare la situazione hanno purtroppo contribuito il crollo del viadotto sulla A6 Savona-Torino e le limitazioni autostradali citate in premessa.

Nel corso del 2019 sono state adottate ulteriori misure previste dal Decreto Legge n. 109 del 28 settembre 2018 – cd. Decreto "Genova" – al fine di sostenere l'economia locale e le attività portuali nonché agevolare la realizzazione di infrastrutture e opere a beneficio del sistema logistico portuale e cittadino.

In particolare ai sensi dell'art. 9 bis del decreto 109/2018, il Commissario straordinario Marco Bucci con proprio Decreto n. 2 del 15 gennaio 2019 ha adottato, su proposta

dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e le relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto con la città. Con successivo proprio provvedimento il Commissario Straordinario ha quindi nominato Marco Rettighieri responsabile dell'attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" del porto di Genova.

Il programma è caratterizzato dalla straordinarietà ed urgenza delle opere in esso indicate per le quali è previsto un regime semplificato ai fini della loro approvazione ed esecuzione con particolare riferimento alle procedure di affidamento dei lavori. Occorre sottolineare che nel Programma in questione sono state inserite opere ed interventi già previsti, e non ancora realizzati, in precedenti Piani Operativi Triennali approvati nel corso degli anni dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Lo stralcio di tali opere dai Piani Operativi Triennali ed il contestuale inserimento nel Programma straordinario del Commissario sposta la competenza per la progettazione ed esecuzione dall'Autorità di Sistema Portuale alla nuova struttura del Commissario con notevole beneficio sotto il profilo dello snellimento procedurale.

Premesso quanto sopra le risorse statali stanziare per l'attuazione del Programma straordinaria sono pari a 247,2 mln. di euro. In sintesi le principali opere inserite nel Programma sono:

- riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino di Prà – la realizzazione del nuovo viadotto e la conseguente demolizione dell'attuale rampa consentirà il prolungamento dei binari ferroviari della stazione di Voltri Mare fino a 750 mt. (l'intervento prevede anche un finanziamento a carico di ASPI pari a 14,2 mln. euro);
- prolungamento e ammodernamento della sopraelevata portuale e realizzazione del nuovo Varco Etiopia sopraelevato – tale opera consentirà di separare il traffico urbano da quello portuale nella zona di Sampierdarena superando le attuali congestioni;
- nuova viabilità di raccordo tra il nuovo terminal di Calata Bettolo e il varco di San Benigno;
- riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco ferroviario "Campasso" ed elettrificazione delle tratte nelle gallerie di accesso al parco di provenienza dal porto Vecchio e contestuale adeguamento dei parchi Fuorimuro e Rugna;
- nuovo ponte cd. del "Papa" sul Polcevera e relativi interventi di dragaggio;
- autoparco da realizzare in sponda destra del torrente Polcevera da dedicare alle funzioni di sosta e accumulo dei mezzi pesanti in caso di necessità;

- completamento della strada "La Superba" nel tratto compreso tra la sponda destra del torrente Polcevera e l'innesto autostradale di Genova Aeroporto – tale intervento contribuirà a separare il flusso di traffico portuale da quello urbano;
- nuova Torre Piloti da realizzare nelle aree di levante del porto;
- dragaggi in vari ambiti dello scalo portuale;
- adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo;
- consolidamento statico di Ponte dei Mille e di Stazione Marittima;
- ribaltamento a mare di Fincantieri – l'intervento ha un costo di circa 300 mln. euro (al riguardo il finanziamento richiederà uno stanziamento statale ulteriore dedicato rispetto alle risorse disponibili che sono pari 85 mln. euro);
- nuova diga del porto di Genova – la prima fase di realizzazione dell'opera prevede una nuova diga lungo il bacino di Sampierdarena.

Nel corso del 2019 sono proseguiti i cantieri di alcuni interventi infrastrutturali previsti dal Piano Regolatore Portuale approvato nel 2001 ed incentrati sull'ampliamento delle aree destinate al traffico containerizzato. Per quanto concerne Calata Bettolo, il cui riempimento si è concluso (circa 160.000 mq.), il nuovo concessionario ha avviato nel 2019 i lavori per allestire il terminal (attrezzature di piazzale e scalo ferroviario) e renderlo operativo nei primi mesi del 2020. Quando il terminal sarà a regime, avrà una capacità annua di circa 550 mila teu.

Nel corso del 2021 dovrebbero inoltre essere realizzate a cura dell'Autorità di Sistema Portuale le opere complementari per la pavimentazione del nuovo terminal (circa 16 mln. euro) derivante dal riempimento dei moli Ronco e Canepa.

Nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori di elettrificazione delle banchine del porto di Prà – il cui costo ammonta a circa 11,4 mln. euro - a beneficio delle navi ormeggiate al terminal, intervento avente il preciso obiettivo di mitigare l'impatto ambientale, sia acustico che in termini di emissioni in atmosfera, derivante dai generatori di bordo delle navi. Il termine lavori è slittato da ottobre 2019 a maggio 2020.

Porto di Savona Vado

Anche il porto di Savona-Vado ha risentito negativamente delle gravi criticità che hanno interessato le autostrade liguri ed in particolare del crollo del viadotto sulla A6 Savona Torino avvenuto il 24 novembre. La tratta Savona-Altare risulta ad oggi transitabile su una sola corsia per senso di marcia. Peraltro tale tratta autostradale è interessata da frequenti provvedimenti di chiusura totale della circolazione in occasione della diramazione di

allerte meteo "rosse" da parte delle Autorità competenti alla luce del possibile ripetersi di eventi franosi che possano pregiudicare la staticità dei piloni.

Il 2019 è stato caratterizzato dall'entrata in funzione della nuova piattaforma contenitori nel bacino di Vado Ligure, cd. Vado Gateway, realizzata da APM Terminals e legata al gruppo danese Maersk, piattaforma inaugurata formalmente il 12 dicembre.

Completato il parco mezzi è stata resa operativa una parte del terminal su un tratto di banchina di 450 metri, mentre la piena operatività del nuovo terminal è prevista per il 2020. Nel mese di luglio dovrebbe infatti essere utilizzabile la banchina nella sua lunghezza totale pari a 700 mt..

Terminati i lavori per la realizzazione della nuova piattaforma, restano da potenziare una serie di opere stradali necessarie per far affluire e defluire le merci in transito nel porto. Ed in particolare sono previsti: un nuovo viadotto del valore di 11 milioni di euro (finanziamento di Autorità di Sistema Portuale), un nuovo casello di accesso all'autostrada A10 da realizzare a cura di Autostrada dei Fiori (costo di circa 40 milioni di euro) la cui progettazione definitiva dovrebbe essere ultimata nel mese di gennaio 2020.

La capacità di Vado Gateway a regime sarà di circa 900 mila teu all'anno, che uniti ai 250 mila teu del Reefer Terminal dovrebbero garantire al porto di Vado oltre 1 milione di teu complessivi all'anno.

Porto di La Spezia

Il 2019 è stato caratterizzato dalla prosecuzione degli interventi previsti da Piano Operativo Triennale 2017-2019 approvato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che, come noto, che accorpa i porti di La Spezia e Marina di Carrara.

Nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori per la riqualificazione del Molo Pagliari il cui intervento si è reso necessario per addivenire ad una nuova riorganizzazione urbanistica e funzionale del porto commerciale. Il progetto di riqualificazione prevede la realizzazione delle attrezzature necessarie al trasferimento presso il nuovo Molo della nautica sociale e delle attività legate alla nautica minore che oggi insistono presso le Marine del Canaletto e di Fossamastra. Purtroppo alcuni ricorsi presentati da concessionari che non intendevano lasciare l'area hanno ritardato i trasferimenti previsti nel 2019. La conversione ad uso diportistico del Molo Pagliari rappresenta la *conditio sine qua non* per procedere al successivo ampliamento del porto commerciale previsto dal Piano Regolatore del Porto approvato dall'allora Autorità Portuale di La Spezia.

Nel dicembre 2019 sono stati ultimati i lavori ed inaugurato il nuovo Centro Unico per i Servizi alla Merce di Santo Stefano di Magra, Centro presso il quale verranno effettuati tutti

i controlli sulla merce in transito semplificando le attività di verifica e, soprattutto, riducendo i tempi delle stesse. Il Centro Unico è stato realizzato nel rispetto dei requisiti fissati dalle recenti disposizioni comunitarie ed in particolare dal Regolamento UE 625/2017, che stabilisce le dotazioni ed i requisiti minimi per i posti di controllo frontaliere relativamente al controllo della merce. All'interno del CUS operano l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza, la Sanità Marittima (veterinario, fitopatologo), i Carabinieri Forestali, la Polizia di Frontiera e l'Age Control.

Nel corso del 2019 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha di fatto ultimato il Documento di Pianificazione Energetica ed ambientale nel quale sono previsti interventi, anche infrastrutturali, volti ad aumentare la compatibilità ambientale delle attività portuali (vd. in particolare implementazione dell'uso del GNL da parte delle navi).

Nel mese di luglio 2019 il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale ha formalmente adottato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, strumento che delinea le strategie e gli obiettivi dei porti di Spezia e Marina di Carrara che saranno successivamente recepiti e delineati nei Piani Regolatori Portuali dei singoli scali, dopo aver ottenuto il parere favorevole dai quattro consigli comunali interessati. L'Autorità di Sistema è al momento in attesa del perfezionamento dell'intesa tra Regione Liguria, Regione Toscana e Ministero delle infrastrutture e Trasporti.

Per ciò che riguarda i dati di traffico nel 2019 il tonnellaggio complessivo delle merci movimentate è stato di circa 15,7 milioni di tonnellate.

Nel mese di maggio 2019 l'Autorità di Sistema ha messo a disposizione del concessionario LSCT (La Spezia Container Terminal) lo specchio acqueo dove verrà realizzato ad opera del terminalista il riempimento volto ad ampliare il Molo Garibaldi consentendo movimentare a regime circa 2,5 mln. teu/anno.

A seguire prenderanno inoltre avvio i lavori di 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.

E' in corso la progettazione definitiva dei lavori del nuovo Terminal del Golfo, che andranno ad ampliare gli spazi oggi in concessione al terminalista per una superficie di circa 79.000 mq.. 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 ulteriore crescita.

3.5 Sistema aeroportuale

3.5.1 Situazione al 2019

Aeroporto di Milano Malpensa

Potenziamento tratta ferroviaria Rho-Gallarate e raccordo Y per la connessione diretta tra Rho/Fiera 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, già nel 2017 era stata completata l'integrazione del Progetto Definitivo sulla base delle Osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP). Solo il 29 novembre 2019 il CSLLPP ha approvato con prescrizioni il Progetto Definitivo. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrà quindi completare la propria istruttoria ai fini della successiva approvazione del CIPE all'interno dell'iter di Legge Obiettivo.

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. Per la tratta Parabiago-Gallarate si è optato per un adeguamento tecnologico che consentirà un distanziamento dei treni di 3 minuti, ma al momento anch'esso non ha copertura finanziaria (pari a 20 milioni di euro).

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

Il progetto consiste in un collegamento a doppio binario tra 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.

La conferenza dei servizi regionale sul progetto definitivo comprensiva della Valutazione di Impatto Ambientale, avviata a fine 2018, non si è ancora conclusa. Una volta terminata si potrà partire con la realizzazione del progetto esecutivo. Il costo dell'intervento è di 210 milioni di euro, di cui disponibili 80 milioni (finanziati dal Patto per la Lombardia).

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, la necessità di riammodernare alcuni ponti sulla linea ha reso necessario avviare alcuni interventi urgenti. A tal fine, dopo la conclusione dei lavori di realizzazione del nuovo ponte sul torrente Langosco avvenuta nel 2018, nel 2019 è stata fatta la gara per il riammodernamento del ponte sul Ticino che comprende tre appalti: bonifica ordigni bellici; consolidamento strutturale del ponte; interventi idraulici. I lavori sono stati consegnati nel novembre 2019. Inoltre, è in corso la progettazione definitiva del piano stazione di Galliate al fine di migliorare la circolazione dei treni.

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. Dopo l'approvazione del progetto definitivo delle suddette tratte da parte del CIPE nel corso del 2018 e la successiva realizzazione dei progetti esecutivi da parte di ANAS, nel corso del 2019 ci si aspettava la pubblicazione sempre da parte di ANAS dei relativi bandi di gara. Tuttavia, la Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente, in maniera del

tutto inaspettata, ha chiesto ad ANAS il rifacimento della verifica di ottemperanza dei progetti, che potrebbe riportare indietro l'orologio di almeno un anno. Nel frattempo, si è ancora in attesa del pronunciamento del TAR sul ricorso contro l'approvazione del progetto da parte del CIPE presentato da Città Metropolitana di Milano, Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Ticino e Comuni di Albairate, Cassinetta e Boffalora. Anche i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia, hanno subito un brusco stop a causa della richiesta di concordato dell'azienda che stava eseguendo i lavori e della conseguente necessità di rifare la gara di appalto, che ha fatto slittare il termine dei lavori di circa un anno rispetto al settembre 2019 inizialmente previsto.

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 complessivo di 261,78 milioni di euro, di cui disponibili 133 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. Dopo l'approvazione nel 2018 da parte del CIPE dello stralcio funzionale, ANAS nel corso del 2019 ha redatto il progetto esecutivo e avviato le procedure di esproprio e nel 2020 pubblicherà il bando per la gara d'appalto.

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, ma non risulta più nell'agenda politica delle opere da avviare in via prioritaria.

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.

Nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori di realizzazione dell'opera: a fine luglio è terminato lo scavo delle gallerie della tratta ovest, lo scavo della tratta centrale è stato completato a circa il 50%, sono proseguiti i lavori di realizzazione delle stazioni sul lato est e sul lato ovest. Il cronoprogramma prevede nel 2021 l'attivazione della tratta da Linate a Forlanini FS, nel 2022 di quella tra Forlanini FS e Piazza Tricolore e nel 2023 la rimanente tratta fino a San Cristoforo FS.

Aeroporto di Torino Caselle

Collegamento ferroviario linea Torino-Ceres con passante di Torino

Prosegue, anche se decisamente in ritardo, la costruzione del nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Caselle sulla linea Torino-Ceres. I lavori erano stati consegnati al raggruppamento di imprese vincitore della gara di appalto alla fine del 2017 e dovevano essere eseguiti in 34 mesi, ma durante l'esecuzione sono sorti numerosi problemi relativi alla demolizione del cavalcavia di Corso Grosseto ed al ritrovamento di amianto nello stesso e in altri manufatti che ha fatto sospendere i lavori per svariati mesi, a cui si sono poi aggiunti i tempi necessari per le bonifiche.

Nel mese di giugno 2019 è stata completata la demolizione del cavalcavia ed è in corso lo scavo della galleria che si innesterà sulla ferrovia esistente, lato Largo Grosseto, e termina sul lato Parco Sempione. La stazione Madonna di Campagna verrà dismessa e sostituita da una nuova stazione denominata Grosseto anch'essa interrata e posta in corrispondenza dell'area mercatale di via Lulli. Al termine dello scavo seguiranno lo spostamento dei sottoservizi esistenti e la costruzione della nuova stazione interrata Grosseto, i cui scavi sono già iniziati. Al momento si può stimare un avanzamento dei lavori

pari al 45%, difficile però prevedere una data per il completamento e l'entrata in esercizio dell'opera.

Aeroporto di Genova

Progetto GATE (Genoa Airport: a Train to Europe)

Nel corso del 2019 si sono conclusi nuovi interventi di riqualificazione del terminal passeggeri, relativi a corpi servizi igienici siti al piano arrivi ed al piano partenze, al rifacimento del locale biglietteria ed all'ammodernamento di alcuni elementi di arredo collocati in aerostazione. Nei primi mesi dell'anno si è completato un importante intervento di riqualificazione di tutti i saloni di riconsegna bagagli (circa 3000mq), i quali sono stati completamente decorati con una campagna promozionale concordata con Regione Liguria relativa alle caratteristiche del territorio. All'interno del terminal passeggeri sono state realizzate ed avviate nuove attività commerciali, tra cui si evidenzia il nuovo punto ristorazione con accesso all'ammodernata terrazza visitatori con vista sui piazzali e sulla pista di volo. Nel 2019 è stato definitivamente avviato il progetto di ampliamento e riqualificazione del terminal passeggeri, attraverso la preliminare messa a disposizione di risorse e procedure specifiche contenute nel piano degli interventi del Commissario Straordinario per la Ricostruzione (vd. cd. Decreto "Genova" n. 109/2018). In tale contesto, è stata affidato e concluso l'aggiornamento della progettazione definitiva del citato ampliamento del terminal, sono stati affidati ed avviati i lavori preliminari di predisposizione dei sottoservizi, si è avviata la procedura di selezione per le modifiche impiantistiche all'impianto centralizzato di smistamento bagagli. Nel corso dell'anno si sono avviate, ed in parte concluse, le attività di progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del viadotto di accesso all'area aeroportuale (realizzate in due distinte fasi da Comune di Genova e da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale). Si è inoltre avviata la progettazione della riqualifica della pista di volo (prevista in esecuzione nell'anno 2021) e si sono definiti con ENAC i contenuti del secondo piano quadriennale degli investimenti 2020-2023.

Si segnala altresì la conclusione del procedimento (Conferenza di Servizi presso il Provveditorato alle Opere Pubbliche) finalizzato al raggiungimento dell'Intesa Stato-Regioni relativa alla nuova fermata ferroviaria "Genova Aeroporto/Erzelli", da realizzarsi a cura di RFI e parte integrante del c.d. progetto "GATE" (collegamento dell'aeroporto con la limitrofa rete ferroviaria).

3.6 Sistema Pedemontano

3.6.1 Situazione al 2019

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 e l'intervento prevedeva più lotti funzionali: verso la connessione con la A4 Torino-Milano nel Comune di Santhià, verso il Comune di Biella sulla SR42, da Biella fino al Comune di Masserano e il lotto oggi in avviamento dal Comune di Masserano 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. Nel 2017, grazie al lavoro concertato della Regione Piemonte e dell'ANAS, si è ottenuta la proroga della data di scadenza dal MEF e MIT per l'approvazione da parte del CIPE degli elaborati progettuali del lotto funzionale Masserano-Ghemme, riprogrammando e mantenendo gli 80 milioni sulle annualità 2018 (75,08 milioni) e 2019 (i restanti 4,54 milioni). A maggio 2018 è stato presentato il progetto definitivo redatto da Anas del nuovo collegamento viario tra la A4 e la A26, tratta "Masserano-Ghemme", per il quale la stessa ANAS era stata individuata, con delibera CIPE n. 23 del novembre 2016, soggetto aggiudicatore. Nell'aprile 2017 con la delibera CIPE n.54 era stato quindi approvato il piano operativo dei fondi FSC 2014-2020 che assegnava le risorse necessarie a completa copertura dell'intervento.

La Pedemontanina si presenta a carreggiate separate da Masserano fino all'interconnessione con l'Autostrada A26, in località Ghemme. Il tracciato stradale ricalca il percorso individuato dalla precedente versione del progetto con lievi modifiche dell'asse principale e ottimizzazione degli svincoli per consentire un minor consumo di suolo e limitare l'impatto ambientale. Il percorso si snoda attraverso un tracciato di 14 km in categoria B (secondo il DM 05/11/2001) e sono previste quattro intersezioni a livelli sfalsati per il collegamento della viabilità con le località Masserano, Roasio, Gattinara e Ghemme. È prevista inoltre la realizzazione di quattro cavalcavia, altri sottopassi per il collegamento con la rete locale ed un viadotto sul fiume Sesia della lunghezza di 820 metri. Tra le principali modifiche rispetto al progetto originario, la scelta di sviluppare il lotto Masserano-Ghemme non più in sezione A1 ma bensì in B1.

Nel mese di febbraio 2019, a seguito del parere positivo da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha avviato formalmente la procedura di VIA sulla tratta Masserano-Ghemme e, nell'ambito della procedura statale, la Regione Piemonte ha trasmesso le proprie osservazioni al Ministero richiedendo integrazioni sul progetto presentato da ANAS.

A giugno il Ministero dell'Ambiente- Commissione Tecnica VIA-VAS ha richiesto ad ANAS una serie di integrazioni progettuali, ritenute necessarie per procedere nella valutazione e al rilascio del parere finale.

Nel luglio si è svolta presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la riunione della conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo, localizzazione urbanistica, dichiarazione di pubblica utilità ed assegnazione dei fondi necessari ai sensi del D.lgs 163/2006.

Ad ottobre ANAS ha consegnato le integrazioni progettuali, mentre il MATTM ha assegnato in 30 giorni la scadenza alla Regione per far pervenire le proprie osservazioni sulle integrazioni progettuali.

In esito alla conferenza la Regione redigerà la delibera con la quale esprimerà al Ministero dell'Ambiente e al Ministero dell'Infrastrutture l'intesa sulla localizzazione e il parere in ordine alla compatibilità ambientale

I passaggi successivi saranno:

- Parere finale della Commissione Tecnica di Verifica VIA-VAS;
- Chiusura della conferenza di servizi del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti (regione, comuni, province ed enti interferiti) per l'approvazione del progetto, intesa su localizzazione, dichiarazione di pubblica utilità ed assegnazione dei fondi necessari (costituisce variante urbanistica e vincolo preordinato all'esproprio);
- Deliberazione del CIPE che prende atto dell'esito della conferenza del MIT.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 75 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. Il collegamento autostradale è articolato nelle seguenti tratte funzionali:

- Autostrada A36 a sua volta suddiviso in 5 lotti funzionali:
 - o Tratta A da Cassano Magnago a Lomazzo (15 km);

- Tratta B1 da Lomazzo a Lentate sul Seveso (7 km);
- Tratta B2 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno (9 km);
- Tratta C da Cesano Maderno a Vimercate (19 km)
- Sistema tangenziale di Varese tra Gazzada e Valico del Gaggiolo (11 km);
- Sistema tangenziale di Como tra Villa Guardia e Albese con Cassano (9 km).

L'investimento diretto complessivo è pari a 4.118 milioni di euro.

Ad oggi sono aperte al traffico le tratte A e B1 (22 km) e il primo lotto della tangenziale di Varese (5 km) e della tangenziale di Como (3 km).

La realizzazione delle tratte rimanenti e delle opere connesse e accessorie richiede un impegno economico di circa 2,7 miliardi di euro. Inoltre, a fronte di un capitale sociale versato di 300 milioni di euro, occorre versare almeno ulteriori 500 milioni di euro per raggiungere un equity di almeno 800 milioni di euro.

L'iter di Pedemontana anche nella prima metà del 2019 ha visto il perpetuarsi di una serie di blocchi procedurali a livello statale, con riferimento in particolare ad alcuni rilievi della Corte dei Conti. L'iter si è riavviato con la delibera del CIPE del 27 luglio scorso che ha riapprovato il piano economico e finanziario dell'opera per le tratte B2 e C da Lentate Sul Seveso a Vimercate. La delibera del CIPE è propedeutica all'emanazione del decreto interministeriale da parte dei Ministri dell'Economia e delle Infrastrutture, atto che una volta firmato dai due Ministri competenti (manca ancora la firma del Ministro dell'Economia) dovrà poi essere registrato alla Corte dei Conti. A quel punto la società Pedemontana potrà partire con due bandi di gara, uno per individuare i soggetti che finanzieranno l'esecuzione delle tratte B2 e C - che hanno un costo di circa 1,5 miliardi di euro - e l'altro per individuare il soggetto che realizzerà l'intervento.

Il cronoprogramma prevede che la conclusione dei lavori delle tratte B2 e C possa avvenire entro il 2024. Per quanto riguarda invece la tratta D, che collega Vimercate con la A4 a Dalmine, la società Pedemontana sta predisponendo il progetto di fattibilità tecnico economica della variante progettuale finalizzata a ridurre i costi, che dovrebbe essere pronto per febbraio 2020.

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 (ovvero tra gli svincoli di Marene e Massimini A6).

L'opera si articola dalla città di Cuneo all'interconnessione località Massimini sulla A6 con uno sviluppo complessivo di 32 km che è completato e operativo tranne per la tratta del lotto 1.6, riguardante la tangenziale di Cuneo per un'estensione di 3,8 km e 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 restava da realizzare il lotto 2.6, da Cherasco ad Alba, che comprendeva la Galleria di Verduno. A marzo 2019, il Premier Conte e l'ex Ministro dei Trasporti Toninelli, in occasione di una visita ai cantieri dell'autostrada, avevano confermato l'avvio dei lavori entro l'estate per il completamento del lotto 2.6.

Il lotto viene ancora diviso in due tronchi parziali: 2.6A (Verduno - Diga Enel) e 2.6B (Roddi - Verduno). Attualmente è stato dichiarato realizzabile solo il tronco 2.6B, verso Alba, che si sostiene mantenga il progetto originario, mentre per il tronco 2.6A, verso Bra, si attende l'individuazione di un nuovo tracciato a seguito dell'eliminazione del progetto della galleria di Verduno.

L'ultimazione di tale lotto insieme al raccordo funzionale dal lotto 2.6 alla tangenziale di Alba e 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).

A causa dello squilibrio del Piano Economico Finanziario, l'ex Ministro Toninelli aveva negoziato con la Società concessionaria un nuovo piano finanziario (da circa 350 milioni di euro) per il completamento della A33. Nel mese di agosto il CIPE ha esaminato ed approvato il nuovo modello basato sull'aumento del prezzo di subentro a 880 milioni per l'affidamento della gestione della Torino Milano (A4), già gestita dal Gruppo Gavio, e sull'anticipazione della scadenza della concessione al 2026. Il nuovo piano sostituisce quello precedente dell'ex Ministro Delrio che, facendo leva sul decreto "Sblocca Italia", prevedeva la proroga della concessione della A4 e il finanziamento dell'opera tramite il rincaro dei pedaggi sulla stessa A4.

A fine ottobre l'Europa era ancora in attesa di una risposta dall'Italia; sul tavolo della Commissione Europea c'erano, infatti, due dossier: quello Delrio su cui era già stato espresso un parere positivo da parte dell'UE nell'aprile 2018, e il dossier Toninelli, inviato dall'ex Ministro nel periodo di passaggio tra il vecchio e il nuovo governo ed eventualmente da integrare se richiesto dall'UE.

A dicembre, il nuovo Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, con un'informativa portata all'attenzione del "pre CIPE" ha dichiarato che si procederà con il piano Toninelli, ma con un valore di subentro rivisto in deciso ribasso.

Nel 2026 sarà bandita una gara per l'affidamento della gestione sia della A4, a decorrere dal 2026, sia della A33, a partire dal 2031.

La riprogettazione del tronco 2.6A e la fine dei lavori richiederà, invece, altri 3/5 anni.

Ferrovia Pontremolese

La prosecuzione del progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese, avente la finalità di realizzare una linea a doppio binario, tra le regioni Toscana, Liguria e Emilia-Romagna ed in particolare i porti di Livorno e La Spezia, è attualmente ferma. Dal 2014, anno in cui è stata attivata la linea Solignano/Osteriazza (poco prima di Fornovo), sono in fase di progettazione gli interventi per il completamento del raddoppio della linea per il quale manca tuttavia una completa copertura finanziaria sebbene nel 2017 RFI abbia predisposto il progetto definitivo della tratta Parma-Vicofertile. Sebbene nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018 l'opera venga inserita nell'ambito degli interventi prioritari da sottoporre a progetto di fattibilità, ad oggi il raddoppio della Pontremolese vive una sostanziale situazione di stallo.

3.7 Nodo metropolitano di Milano

3.7.1 Situazione al 2019

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. Nel 2019 l'avanzamento dei cantieri è stato di circa il 30%, raggiungendo il 50% del totale. Rispetto alle previsioni di completare i cantieri entro il marzo 2020 ci sono stati dei rallentamenti dovuti ad una serie di problematiche: 1) l'intervento immobiliare previsto a Cinisello Balsamo nell'area ex Auchan va ad impattare sul cantiere, sulla stazione di Monza Bettola e sul parcheggio di corrispondenza e ciò determina degli extracosti per cui sono in corso degli incontri con la società immobiliare, Metropolitana Milanese e l'impresa esecutrice dei lavori della metropolitana per capire chi deve accollarsi gli oneri; 2) le sistemazioni superficiali a Sesto San Giovanni hanno determinato degli extracosti su cui anche in questo caso non è chiaro chi deve accollarsi gli oneri; 3) è corso un contenzioso tra Metropolitana Milanese e impresa appaltatrice che chiede un adeguamento del contratto per far fronte ai rallentamenti del cantiere di cui ai precedenti punti, con il rischio che si arrivi alla risoluzione del contratto.

Al fine di superare le criticità sopra esposte, si segnala che la legge di Bilancio 2020 ha stanziato 15 milioni di euro per gli anni 2020-2021 per completare il nodo di Bettola.

Al momento il cronoprogramma aggiornato prevede la conclusione dei cantieri per la primavera del 2021.

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.

Nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori di realizzazione dell'opera: a fine luglio è terminato lo scavo delle gallerie della tratta ovest, lo scavo della tratta centrale è stato completato a circa il 50%, sono proseguiti i lavori di realizzazione delle stazioni sul lato est e sul lato ovest. Il cronoprogramma prevede nel 2021 l'attivazione della tratta da Linate a Forlanini FS, nel 2022 di quella tra Forlanini FS e Piazza Tricolore e nel 2023 la rimanente tratta fino a San Cristoforo FS.

Prolungamento della M5 da Milano Bignami a Monza

Il prolungamento della M5, 13 km e 12 stazioni, collegherà Milano Bignami con Monza, passando dal nodo di interscambio con la M1 di Bettola e attraversando Monza città per arrivare al Polo istituzionale della Provincia di Monza e Brianza.

Il costo dell'opera è di 1,265 miliardi di euro e i finanziamenti sono messi a disposizione sia dal Governo, che con la legge di Bilancio per il 2019 assegna 900 milioni nel periodo 2019–2027, sia da Regione Lombardia e Comuni di Milano, Monza, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni, che finanzieranno i restanti 365 milioni. A tal fine la Giunta regionale il 31 luglio 2019 ha approvato lo schema di accordo per la ripartizione dei costi tra gli enti coinvolti, successivamente sottoscritto dagli stessi enti, e nel novembre 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Comune di Milano hanno sottoscritto la convenzione per il finanziamento dei 900 milioni statali. È in corso da parte di Metropolitana Milanese la progettazione definitiva dell'opera, che dovrebbe concludersi nel 2020, unitamente a quella esecutiva. Il cronoprogramma prevede: l'aggiudicazione dei lavori nel 2021, l'avvio dei cantieri nel 2022, l'apertura al pubblico nel 2029.

b) Ferrovie

Potenziamento tratta ferroviaria Rho-Gallarate e raccordo Y per la connessione diretta tra Rho/Fiera 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, già nel 2017 era stata completata l'integrazione del Progetto Definitivo sulla base delle Osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP). Solo il 29 novembre 2019 il CSLLPP ha approvato con prescrizioni il Progetto Definitivo. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrà quindi completare la propria istruttoria ai fini della successiva approvazione del CIPE all'interno dell'iter di Legge Obiettivo.

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. Per la tratta Parabiago-Gallarate si è optato per un adeguamento tecnologico che consentirà un distanziamento dei treni di 3 minuti, ma al momento anch'esso non ha copertura finanziaria (pari a 20 milioni di euro).

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Per il potenziamento della linea Milano-Mortara, della lunghezza di 45 km, il 2018 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). Allo stesso modo mancano i finanziamenti per le opere di mitigazione acustica tra le fermate di Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo.

Nel 2019 sono state avviate le attività negoziali per la realizzazione della nuova fermata di Tibaldi sulla base del progetto esecutivo del 2018 (per un costo di 22 milioni di euro, già finanziato).

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 2019 sono stati aggiudicati e consegnati i lavori, per un costo di 12 milioni. La conclusione dei cantieri è prevista per l'inizio del 2022;

2) terzo binario tra Cormano e Varedo: nel 2020 si prevede di realizzare il progetto di fattibilità tecnico economica 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): per tutto il 2019 è stata in corso – ed è ancora da chiudere - la conferenza dei servizi

regionale sul progetto di fattibilità tecnica ed economica dei raddoppi delle tratte Seveso-Camnago e Seveso-Meda (quella del nodo di Seveso si è conclusa nel 2018). Si prevede di completare e approvare i progetti definitivi ed esecutivi di tutti e tre gli interventi nel corso del 2020, in modo da avviare la gara d'appalto nel 2021, con un anno di ritardo rispetto alle previsioni iniziali. Il costo complessivo è di 40 milioni, già disponibili.

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, di competenza di Milano Serravalle-Milano Tangenziali per un costo di 169 milioni di euro complessivi, riguardano il collegamento dalla tangenziale Nord di Milano/Milano Meda fino al tunnel della linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), dove c'è l'innesto nel tratto già realizzato che si connette all'autostrada A8. Nel 2019 si è avuto un sostanziale blocco dei lavori a causa della richiesta di concordato preventivo dell'impresa mandataria dell'ATI che sta eseguendo i lavori, criticità che si è risolta con la disponibilità di Serravalle a subentrare direttamente nel pagamento dei SAL non pagati ai subappaltatori e nella rinuncia alla richiesta di concordato da parte della mandataria, cosa che ha consentito di riavviare i cantieri all'inizio di dicembre 2019. Il nuovo cronoprogramma prevede la conclusione dei lavori per la fine del 2021, ma già entro il 2020 dovrebbe essere attivato il nuovo viadotto sulla Milano-Meda che consentirà la continuità diretta dell'intera Rho-Monza.

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. Dopo l'approvazione del progetto definitivo delle suddette tratte da parte del CIPE nel corso del 2018 e la successiva realizzazione dei progetti esecutivi da parte di ANAS, nel corso del 2019 ci si aspettava la pubblicazione sempre da parte di ANAS dei relativi bandi di gara. Tuttavia, la Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente, in maniera del tutto inaspettata, ha chiesto ad ANAS il rifacimento della verifica di ottemperanza dei progetti, che potrebbe riportare indietro l'orologio di almeno un anno. Nel frattempo, si è ancora in attesa del pronunciamento del TAR sul ricorso contro l'approvazione del progetto da parte del CIPE presentato da Città Metropolitana di Milano, Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Ticino e Comuni di Albairate, Cassinetta e Boffalora. Anche i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia, hanno subito un brusco stop a causa della richiesta di concordato dell'azienda che stava eseguendo i lavori e della conseguente necessità di rifare la gara di appalto, che ha fatto slittare il termine dei lavori di circa un anno rispetto al settembre 2019 inizialmente previsto.

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 2019 è la seguente:

a. lo stralcio SP 39 -Zelo Buon Persico ha un costo, finanziato dalla Regione Lombardia, di 27,8 milioni di euro suddivisi in 16,5 milioni di euro per la tratta A tra la SP 39 e la Tangenziale Est Esterna di Milano e 11,3 milioni di euro per la tratta B tra la Tangenziale Est Esterna e Zelo Buon Persico.

In particolare, per la tratta A nel corso del 2019 – dopo che il Consiglio di Stato si è pronunciato favorevolmente all'appello della Città Metropolitana di Milano rispetto alla sentenza del TAR con cui accoglieva il ricorso del secondo classificato alla gara d'appalto – è stato completato il nuovo progetto esecutivo dell'opera.

Una volta approvato il progetto potranno avviarsi i lavori, che hanno una durata di 540 giorni.

Per la tratta B, dopo che nel febbraio 2018 Città Metropolitana aveva pubblicato il bando di gara d'appalto integrato, nel corso del 2019 è stata fatta solo la prequalifica delle imprese invitate a presentare l'offerta, mentre la gara vera e propria partirà nel 2020 (il cronoprogramma iniziale prevedeva addirittura l'avvio dei cantieri nel marzo 2020 e la fine dei lavori nel settembre 2021). Il bando di gara consente al vincitore di poter realizzare anche i lavori di cui ai punti b) e c);

- b. lo stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, allo stato del progetto definitivo approvato dal CIPE, per un costo di 11,3 milioni coperti dalla Regione Lombardia che ha impegnato le risorse per il triennio 2020-2022;
- c. l'eliminazione delle interferenze semaforiche a San Donato Milanese, allo stato del progetto preliminare, dal costo di 9 milioni di euro che dovranno essere reperiti da economie sugli altri progetti;
- d. il progetto definitivo del nuovo ponte sul fiume Adda, per cui si è resa necessaria una delibera del CIPE (pubblicata nell'aprile 2019) di modifica del soggetto aggiudicatore dell'opera dalla Città Metropolitana di Milano alla Provincia di Cremona, affinché la stessa Provincia di Cremona possa richiedere la verifica di ottemperanza sull'opera, propedeutica all'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo. Regione Lombardia ha già impegnato le risorse per la realizzazione dell'opera, che ha un costo previsto di 18 milioni di euro.

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 per un costo di 58 milioni di euro. Nel 2019 l'avanzamento dei lavori è stato di oltre il 60% (era del 30% alla fine del 2018) e la conclusione è rimasta confermata entro la fine del 2020;
- b. la nuova tratta da Segrate a Pioltello. Il costo degli interventi è di 134,3 milioni a carico di Westfield Milano per la realizzazione della Cassanese bis e 17 milioni a carico di Regione Lombardia e Comune di Segrate per le attività di occupazione temporanea e di esproprio. Nella prima metà del 2019 sono stati portati a termine gli espropri da parte di Città Metropolitana di Milano che nel luglio 2019 ha potuto consegnare allo sviluppatore immobiliare le aree espropriate. Westfield Milano,

che in base agli accordi presi ha assunto il ruolo di stazione appaltante, deve ora partire con i bandi di gara per la realizzazione dell'opera.

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. La gara d'appalto, avviata da Città Metropolitana di Milano nel giugno 2018, si è conclusa solo nel giugno 2019 e deve ancora avvenire l'aggiudicazione dei lavori. Nel corso del 2019 si è inoltre proceduto con gli espropri delle aree interessate.

3.8 Nodo metropolitano di Torino

3.8.1 Situazione al 2019

a) Metropolitane

Linea 1

Continua ad accumulare ritardi il prolungamento verso sud della linea 1 di metropolitana; iniziati nel 2012, i lavori sarebbero dovuti durare circa tre anni ma ad oggi, dopo sette anni, le opere non sono ancora terminate. A fine 2019 sono stati ridefiniti i tempi di consegna dei lavori della Stazione Bengasi che dovrà essere ultimata alla fine del 2020; dalla consegna della stazione occorreranno almeno altri sei mesi per la posa dei binari, l'installazione delle fermate, delle scale mobili, l'allacciamento della stazione a tutta la linea ed i successivi test di collaudo con i convogli. Le cause di questi ulteriori ritardi sono da imputare ad una serie di inconvenienti, ma soprattutto ad un contenzioso nato fra InfraTO e la cordata Integra/Cmc che ritenne insufficiente il tempo concesso loro per la consegna dei lavori e rigettò le scadenze imposte da InfraTO. A fine 2019 sono inoltre iniziati i lavori di smantellamento di parte del cantiere su via Nizza che tanti disagi ha causato al traffico, ai commercianti ed ai residenti. L'opera completa dovrebbe dunque essere fruibile dagli utenti fra la primavera e l'estate del 2021, ma vista l'odissea vissuta fino ad ora, il condizionale è d'obbligo. Per quanto riguarda il prolungamento di 2 km da Collegno verso Rivoli (Cascine Vica) la Giunta torinese ha stanziato oltre 220 milioni, che serviranno anche per la costruzione di due nuove stazioni e per l'acquisto di nuovi tram a pavimento ribassato: i lavori sono iniziati nel dicembre 2019 e si concluderanno entro il 2023, insieme alla realizzazione di un parcheggio di interscambio sotterraneo al capolinea di piazza Togliatti. La Giunta ha inoltre approvato la convenzione con InfraTO per la gestione del contributo statale di 14 milioni di euro per l'acquisto di due nuovi treni VAL, in arrivo nel 2021, da utilizzare sulla nuova tratta.

Linea 2

Inizia a vedere un po' di luce il progetto della linea 2 di metropolitana: nella visita in città del premier Giuseppe Conte dell'ottobre 2019 è stato confermato l'importante investimento di risorse che il Governo stanzierà per realizzare grandi infrastrutture nelle città italiane, tra cui la seconda linea di metropolitana di Torino. Per il nuovo tracciato di trasporto arriveranno da Roma 828 milioni di euro che saranno utilizzabili dal 2020 al 2032; i

cantieri verranno aperti nei prossimi due anni, i lavori dureranno circa sette anni e la consegna dell'opera è prevista alla fine del 2028, anche se la somma totale del finanziamento risulta già da oggi resa disponibile anche per i successivi quattro anni. Il tracciato resta quello definito lo scorso anno con aggiornamenti degli ultimi mesi, nel quale fondamentale importanza è stata data ai nodi di interscambio con il Servizio Ferroviario Metropolitano in corrispondenza delle stazioni di Zappata, Porta Nuova e Rebaudengo. Verranno inoltre realizzati parcheggi di interscambio presso le stazioni di Orbassano (circa 1000 posti), Anselmetti (650 posti), San Mauro Aosta (250 posti), San Mauro Piemonte/Pescarito (2000 posti) e Rebaudengo.

b) Ferrovie

Prosegue, anche se decisamente in ritardo, la costruzione del nuovo **collegamento Ferroviario con l'aeroporto di Caselle sulla linea Torino-Ceres**. I lavori erano stati consegnati al raggruppamento di imprese vincitore della gara di appalto alla fine del 2017 e dovevano essere eseguiti in 34 mesi, ma durante l'esecuzione sono sorti numerosi problemi relativi alla demolizione del cavalcavia di Corso Grosseto ed al ritrovamento di amianto nello stesso e in altri manufatti e che ha fatto sospendere i lavori per svariati mesi, a cui si sono poi aggiunti i tempi necessari per le bonifiche. Al momento è in corso lo scavo di una galleria che si innesta alla ferrovia esistente sul lato Largo Grosseto e termina lato Parco Sempione; la vecchia stazione Madonna di Campagna verrà dismessa e sostituita da una nuova stazione denominata Grosseto anch'essa interrata e posta in corrispondenza dell'area mercatale di via Lulli. Al termine dello scavo seguiranno lo spostamento dei sottoservizi esistenti, il completamento della demolizione del complesso cavalcavia di corso Grosseto e la costruzione della nuova stazione interrata Grosseto, i cui scavi sono già iniziati. Al momento si può stimare un avanzamento dei lavori pari al 45%, difficile però prevedere una data per il completamento e l'entrata in esercizio dell'opera.

c) Viabilità

Dallo scorso anno nulla si è mosso sul fronte delle infrastrutture viarie, ad eccezione di uno stanziamento che la Giunta comunale ha destinato al completamento della sistemazione in superficie dell'asse della Spina Centrale, un viale urbano che da Corso Leone, attraversando tutta la città, si innesterà nel raccordo della superstrada per Caselle e sulla tangenziale. Il tratto mancante da via Breglio a corso Grosseto sarà realizzato grazie allo stanziamento di 10 milioni di euro (6 nel 2020 e 4 nel 2021) e consentirà il collegamento tra corso Venezia e la tangenziale completando così la copertura del passante ferroviario.

3.9 Nodo metropolitano di Genova

3.9.1 Situazione al 2019

Premessa

Il nodo metropolitano genovese, già fortemente penalizzato dall'agosto del 2018 a seguito del crollo del ponte Morandi sull'autostrada A10 Genova-Ventimiglia, è stato ulteriormente stressato dalla parziale chiusura della rete autostradale ligure. Il 24 novembre 2019 una frana ha causato il crollo del viadotto sull'autostrada A6 Savona-Torino con conseguente chiusura della tratta interessata dall'evento franoso. La sera del 25 novembre, la concessionaria della tratta A26 Voltri-Gravellona Toce, ha inoltre disposto la chiusura della tratta Voltri-Masone a seguito delle verifiche dello stato di due viadotti (Fado e Pecetti) gravemente ammalorati e considerati a rischio crollo dai periti della Procura della Repubblica di Genova. La Procura, a seguito delle indagini avviate in conseguenza del crollo del Ponte Morandi, ha accertato che nel corso degli anni erano stati redatti falsi report sullo stato di conservazione di numerosi ponti e viadotti liguri, motivo per il quale è stata indotta a effettuare verifiche tramite propri periti. A seguito di ulteriori verifiche le autostrade A6 e A26 – chiuse per i differenti motivi sopra evidenziati – sono state riaperte consentendo il transito in una corsia per senso di marcia tramite realizzazione di bypass. In aggiunta la autostrada A7 Genova-Serravalle presentava, e presenta tutt'ora, lunghi tratti a una corsia per senso di marcia a causa degli interventi manutentivi su alcuni viadotti. Il 30 dicembre ha ceduto inoltre parte della volta di una galleria sempre sulla A26 con il distacco di circa 2,5 tonn. di cemento e conseguente chiusura temporanea della tratta interessata.

Le chiusure, totali o parziali, delle principali autostradali liguri di collegamento con il nord ovest del Paese hanno causato gravissime criticità sull'intera rete viaria ligure in quanto tutti i veicoli pesanti in transito negli scali di Genova, Prà, Savona e Vado sono stati costretti ad utilizzare la A7 Genova- Serravalle provocando code chilometriche e disagi per l'intera utenza con ripercussioni anche sul traffico urbano. In aggiunta a quanto sopra gli eventi calamitosi del mese di novembre, oltre a comportare il crollo del viadotto della A6 di cui sopra, hanno causato numerose frane sulle strade statali e provinciali dell'intera regione Liguria impedendone il transito veicolare per giorni.

Mentre per far fronte al crollo del ponte Morandi è stata attivata con celerità una viabilità alternativa sia per i mezzi pesanti che per il traffico urbano (via della Superba e cd. lotto

10), la parziale inagibilità delle principali autostrade ha comportato il collasso dell'intera rete infrastrutturale ligure, non sussistendo ipotesi di viabilità alternativa. Le criticità verificatesi nel corso del 2019 sulla rete viaria ligure risultano essere di gran lunga peggiori di quelle conseguenti al collo del Morandi. Nel giorno di chiusura contemporanea delle autostrade A6 e A26 il solo porto di Genova ha registrato un -30% di traffico merci.

Gli eventi descritti hanno messo in evidenza ancora una volta l'estrema fragilità infrastrutturale di un territorio che già nel corso del 2018 aveva subito pesanti ripercussioni economiche ed occupazionali solo in parte mitigate dal cd. Decreto "salva Genova" (Decreto Legge n. 109 del 28 settembre 2018).

a) Metropolitane

Metropolitana di Genova

Dopo lo stanziamento del 2018 da parte del Ministero dei Trasporti di 137,38 milioni di euro per la metropolitana di Genova (destinato in particolare a finanziare la fornitura di 11 treni a trazione autonoma e a sviluppare le nuove tratte Brin-Canepari e Brignole-Martinez), nel mese di giugno 2019 il bando di affidamento per la progettazione del prolungamento verso piazza Martinez e verso Canepari della metropolitana si è concluso con l'individuazione dei soggetti che si sono aggiudicati la progettazione. Il bando era diviso in due lotti: il primo, per la tratta Brin-Canepari, è stato vinto dal raggruppamento temporaneo d'impresе composto da Systra-Sotecni spa, Italferr spa e Seteco Ingegneria Srl, il secondo lotto (tratta Brignole-piazza Martinez) è stato invece vinto dal raggruppamento temporaneo d'impresе composto da Rina Consulting spa e Metropolitane Milanesi spa.

Comune di Genova e Gruppo FS hanno inoltre sottoscritto un protocollo di intesa per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse di Terralba. L'amministrazione comunale ha ottenuto finanziamenti per complessivi 152 milioni di euro. per gli sviluppi della Metropolitana verso Terralba e Rivarolo e per un'ulteriore flotta di 14 treni.

b) Ferrovie

Nodo ferroviario

Come noto l'opera consiste in un sostanziale riammodernamento della linea ferroviaria con il sestuplicamento dei binari tra Brignole e Principe ed il quadruplicamento tra Principe e Voltri consentendo di separare il traffico cittadino da quello dei treni a lunga percorrenza.

Dopo quasi due anni di blocco dei lavori dovuti prima alla rescissione del contratto con la il consorzio che si era aggiudicato i lavori per le gravi difficoltà finanziarie in cui versava e poi alla richiesta di concordato preventivo da parte della seconda impresa aggiudicatrice, nel mese di novembre 2019 il Ministero dei Trasporti del nuovo Governo, cd. Conte bis, ha provveduto ad accorpate il "nodo ferroviario genovese" al "terzo Valico" con l'intento di affidare entrambe le opere ad un commissario straordinario, di prossima nomina, dotato dei più ampi poteri.

Tenuto conto che il nodo ferroviario è parte accessoria ed integrante della tratta del Terzo Valico Milano-Genova, grazie al Decreto legge n. 32/2019 cd. "sblocca cantieri" il Ministero è infatti riuscito ad accorpate le due opere infrastrutturali. A breve dovrebbero ripartire i lavori sul nodo ferroviario. Al termine del 2019 è stata realizzata circa il 40% dell'opera.

Per quanto concerne i lay out ferroviari portuali, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel corso del 2018 hanno firmato la Convenzione che disciplina i rapporti di collaborazione per il potenziamento delle connessioni ferroviarie con il porto di Genova. Nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori per il raddoppio del binario di accesso al porto di Prà; il potenziamento prevede la realizzazione di due nuovi binari nell'attuale fascio merci e l'adeguamento dei quattro binari esistenti. Nel mese di dicembre sono stati ultimati i lavori ed ufficialmente inaugurato il raddoppio del fascio binari al servizio del terminal di Prà. La nuova configurazione a sei binari, della lunghezza media di 450 metri, e il doppio collegamento con il terminal consentiranno di aumentare il numero di treni giornalieri e quindi la capacità complessiva dello scalo portuale.

Per quanto concerne infine la realizzazione di un nuovo scalo merci a 8 binari nell'area del Campasso a servizio del porto commerciale, con ripristino dei collegamenti con il porto, il progetto ha subito un notevole rallentamento essendo l'area in questione direttamente interferita da parte delle strutture di sostegno al nuovo viadotto autostradale della Val Polcevera. Un pilone del nuovo ponte è stato infatti realizzato nell'area del futuro parco ferroviario.

c) Viabilità

Gronda di Ponente

Il 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 gennaio 2014) e del provvedimento finale di Intesa Stato-Regione Liguria (n. 4236 del 27 maggio

2015), si è formalmente completato l'iter approvativo con il con Decreto n. 15802 del 7 settembre 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sancisce la pubblica utilità dell'opera. L'iter del progetto della Gronda – opera interamente finanziata - si è pertanto definitivamente concluso con l'approvazione del progetto definitivo da parte del Ministero dei Trasporti, intervenuta in data 7 settembre 2017 e con l'approvazione nell'aprile del 2018 del relativo Piano di Convalida che ha definito gli aspetti finanziari dell'intervento, trasferendo sul concessionario le responsabilità economiche dell'intervento stesso.

Ad oggi ASPI resta in attesa del via libera da parte del MIT del progetto esecutivo inviato tra agosto e dicembre 2018 per avviare i cantieri. Al riguardo società Autostrade per l'Italia ad oggi ha già realizzato il 92% degli espropri sul territorio.

Come noto il progetto prevede una nuova autostrada da Vesima a Bolzaneto, quasi interamente 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.

Peraltro, sulla scorta di quanto avvenuto per il “Terzo Valico”, il Ministero dei Trasporti nel corso del 2018 ha avviato un'analisi costi-benefici dell'opera per valutarne l'opportunità della realizzazione, creando di fatto una sostanziale situazione di stallo dell'opera. Il 21 agosto 2019 il Ministero ha reso nota sul proprio sito web l'analisi costi-benefici dell'opera arrivando alla conclusione che la risultanza delle valutazioni condotte suggerisce di cogliere l'opportunità di perseguire opzioni infrastrutturali più efficienti in termini trasportistici. Purtroppo malgrado il cambio di Governo (Conte bis) l'opera vive ancora una situazione di empasse. Nell'ottobre 2019 l'aula della Camera dei Deputati ha approvato la mozione di maggioranza sulla realizzazione della Gronda di Genova con l'intento di sbloccare definitivamente l'opera e aprire i cantieri.

Nodo di San Benigno

I lavori per il rifacimento e potenziamento del Nodo di San Benigno hanno subito ulteriori rallentamenti anche a causa della parziale modifica del progetto iniziale. L'opera rappresenta una parte del complessivo progetto della Gronda di Ponente ed è di fondamentale importanza per l'intero nodo metropolitano in quanto consente di separare i flussi dei mezzi pesanti diretti allo scalo portuale genovese da quelli propriamente urbani. Sul nodo infatti convergono l'uscita Autostradale A7 di Genova

Ovest, la Sopraelevata cittadina, lungomare Canepa e la viabilità portuale smistando i diversi flussi di traffico verso le rispettive destinazioni. L'intervento in sintesi elimina la commistione di flussi aventi origini e destinazioni diverse, urbano e portuale, sull'elicoidale. Nel mese di dicembre 2016 erano terminati i lavori del primo lotto mentre la nuova rampa di accesso alla sopraelevata cittadina per i veicoli provenienti da ponente era stata aperta al traffico nel febbraio 2017. I lavori sono proseguiti a rilento nel corso del 2018 e del 2019 anche a causa di una parziale modifica voluta dall'amministrazione comunale del progetto esecutivo originario approvato nel 2013. I ritardi e i maggiori costi sono dovuti a due importanti varianti del progetto, ossia il mantenimento della rampa da via Cantore alla sopraelevata e la creazione di uno svincolo a "S", sopraelevato, che colleghi in maniera dedicata i mezzi pesanti in uscita dal casello di Genova Ovest con i varchi portuali. Le modifiche apportate al secondo lotto hanno comportato l'aumento del costo complessivo dell'opera di circa il 30% (da 21,7 a circa 29 milioni di euro) e lo slittamento di ultimazione dei lavori all'estate del 2022.

Lungomare Canepa, "Guido Rossa" (lotto 10) e "La Superba"

A seguito del crollo del ponte "Morandi" e del conseguente incremento del traffico sulla rete viaria urbana, sono stati accelerati i cantieri di tutte le arterie retroportuali al fine di creare una alternativa ai mezzi pesanti diretti allo scalo portuale genovese.

Nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori di allargamento a sei corsie (tre per ogni senso di marcia) di Lungomare Canepa, strada che si connette direttamente alla nuova strada a mare "Guido Rossa" inaugurata nel febbraio 2015. Nel mese di dicembre 2018 è stato inaugurato il nuovo viadotto (cd. "lotto 10") che consente di accedere direttamente dalla strada a mare "Guido Rossa" al casello autostradale di Genova "aeroporto" liberando dal traffico le vie dei quartieri di Sestri Ponente e Cornigliano (la nuova rampa è stata aperta inizialmente a due corsie, una a scendere ed una a salire). Nel mese di marzo 2019 è stata inaugurata la seconda rampa di accesso al casello autostradale consentendo quindi il transito su due corsie per senso di marcia.

Nell'ambito del Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto adottato con Decreto del Commissario Straordinario è previsto un intervento di completamento della nuova strada "La Superba" per raccorderla direttamente con il casello autostradale di Genova Aeroporto. Questo intervento – per il quale sono stati stanziati 18,5 mln. di euro - si pone l'obiettivo di creare un sistema di accesso al porto commerciale privilegiato e separato dal flusso di traffico cittadino.

3.10 Sistema degli interporti merci

3.10.1 Situazione al 2019

Centro Intermodale Merci di Novara (CIM)

L'Interporto di Novara, posizionato all'incrocio tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Reno Alpi, sta rafforzando la sua posizione di primario livello nel panorama degli interporti italiani soprattutto per quanto riguarda l'attività intermodale che, con riferimento ai traffici verso il nord Europa (in particolare Belgio e Olanda) con circa 250 treni a settimana, si posiziona come secondo terminal intermodale a livello nazionale. Sono insediate oltre 40 aziende che danno lavoro a più di 750 persone, tra diretti e indiretti, e offre circa 76.000 mq di magazzini per la logistica. Le aree di sviluppo s'articolano verso nuove strutture destinate alla logistica, nuove tecnologie hardware e software di ultima generazione e all'adeguamento agli standard europei dei terminal Cim Ovest e Boschetto.

Tali interventi si rendono necessari sempre più anche a causa dei nuovi traffici scaturiti dall'apertura del Gottardo, e in prospettiva dallo sblocco definitivo dei lavori per il corridoio Mediterraneo e per la conclusione del Ceneri e in particolare del terzo valico.

Il 2019 è stato un anno di transizione a seguito delle dismissioni delle partecipazioni dei soci pubblici e l'acquisizione delle quote di maggioranza della società Combiconnect Srl, controllata da Hupac Spa.

Interporto SITO di Torino

L'Interporto di Torino si sviluppa su 3 milioni di mq rappresenta un nodo logistico strategico per la distribuzione delle merci e sarà in prospettiva l'hub di riferimento per l'alta capacità del Corridoio Mediterraneo. L'interporto nel 2019 ha incrementato le aree a magazzino per la logistica e definito e attivato il piano di interventi per l'adeguamento strutturale e la messa in sicurezza, nell'area terminalistica. La società punta allo sviluppo attraverso l'ampliamento di nuove superfici e strutture sia per la logistica sia per il terminal ferroviario e investendo sulla gamma di servizi per le aziende insediate. È ripresa la progettazione a cura di RFI, per lo scalo merci di Orbassano fondamentale hub grazie al collegamento con la tratta Alta Velocità Torino Lione.

L'interporto, attraverso Sito Logistica società di gestione del terminale intermodale ha l'obiettivo di incrementare i traffici intermodali. Gestisce per il Terminale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA) anche le nuove tratte per Calais.

Polo Logistico Alessandrino

L'area meridionale del Piemonte orientale ovvero l'Alessandrino, per la sua posizione alle spalle del sistema portuale ligure dispone di una particolare vocazione logistica rispetto agli importanti flussi di merci che dà e per i porti liguri si proiettano verso la pianura. Pertanto in questo territorio si sono concentrati nel tempo numerosi insediamenti logistici tra cui l'interporto di Rivalta Scrivia, che offre anche servizi doganali e terminalistici diretti al trasporto e alla distribuzione, gestito dalla Società Katoen Natie, il Terminal Hub Europe, un terminal ferroviario container già connesso con i porti liguri, collegato con la stazione di Rivalta Scrivia posta sulla linea Novi ligure-Tortona. A poca distanza è localizzato il polo logistico di Pozzuolo Formigaro all'interno del quale sono presenti operatori logistici che offrono servizi anche di logistica altamente integrata. A sud l'interporto di Arquata Scrivia posizionato in prossimità dell'A7 connesso alla linea ferroviaria per Genova che offre in particolare servizi di stoccaggio e container. L'offerta logistica dell'alessandrino è completata da ben tre scali merci ferroviari: Alessandria smistamento, Casale Monferrato e Novi ligure. Lo sviluppo logistico di questo territorio evidenziate nella polarizzazione delle strutture descritte trova coerenza con il potenziamento previsto dal Decreto Genova.

A seguito dell'evento Morandi e del successivo Decreto si sono definite specifiche iniziative volte a sostenere e accelerare quel processo, già in atto di convergenza tra i vari insediamenti portuali e retroportuali. A fronte dell'atteso aumento dei traffici liguri e decongestionare Genova il decreto n.15 dell'11.04.2019 del Commissario straordinario per la ricostruzione - considerata la proposta della stessa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale del 10.04.2019 n. 9648/P e previo parere favorevole del MIT - ha individuato in UIRNet S.p.a. il soggetto al quale affidare le seguenti attività: progettazione esecutiva di aree ad alta automazione (Buffer), compresa la localizzazione definitiva delle stesse e compresi, altresì, i sistemi informatici e telematici necessari alla loro gestione, ai fini della ottimizzazione dei flussi logistici nel porto di Genova tramite la PLN; progettazione e realizzazione delle fasi di sviluppo del varco di Ponente del Porto di Genova; progettazione del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria Smistamento; realizzazione di due aree ad alta automazione (Buffer) dedicate al traffico camionistico di origine/destinazione portuale, localizzate nel basso Alessandrino e scelte fra le aree previste dall'art. 7 del suddetto Decreto Legge ed in particolare ricadenti nella «Zona Logistica Semplificata – Porto e Retroporto di Genova» comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure. UIRNet S.p.a. è un organismo di

diritto pubblico, Soggetto Attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), che ha dato in concessione e monitora la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale, l'Intelligent Transport System. Le suddette finalità sono portate avanti in collaborazione con la Fondazione Slala, che svolge un'attività mirata allo studio e alla promozione del sistema logistico del basso Piemonte e del nord ovest e di coordinamento tra enti territoriali ed economici.

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 ha un costo di circa 80 milioni di euro (già finanziati) e consentirà a regime di portare la capacità del terminal dalle attuali 5 coppie di treni/giorno a 22 coppie di treni/giorno; è prevista una prima fase funzionale di attivazione che consentirà di portare la capacità del terminal a 11 coppie di treni/giorno. I lavori di bonifica del terreno su cui sorgerà il nuovo terminal, iniziati nell'estate del 2018 e che si sarebbero dovuti concludere entro un anno, hanno subito dei rallentamenti e attualmente il cronoprogramma prevede la seguente tempistica: 1^ fase: conclusione della bonifica nella primavera 2020, avvio cantieri nell'autunno 2020, messa in esercizio alla fine del 2022; 2^ fase: conclusione della bonifica nell'estate 2021; avvio dei cantieri nell'autunno 2021, messa in esercizio nell'autunno 2023.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2018-2019

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITÀ			AVANZAMENTO si/no (*)	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie		
Grandi assi viari										
Autostrada Asti-Cuneo					XX	XX			NO	
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adeguamento)					XX				SI	
Pedemontana Lombarda					XX (dal 2016 fermi)		XX	XX	NO	
Pedemontana Piemontese: A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme			XX				X		NO	
Traforo di sicurezza del Frejus					XX				SI	
Trafo del Tenda					XX				SI	
Grandi assi ferroviari										
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)			XX					XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (collegamento Seregno-Bergamo)		XX						XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: raddoppio Laveno-Luino	XX							XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: raddoppio Vignale-Oleggio- Arona		XX						XX	NO	
Ferrovia alta capacità Milano-Verona: tratta Brescia-Verona			X	X					SI	
Ferrovia alta capacità Torino-Lione: nuova linea NLTL					XX				SI	
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara: Terzo Valico appenninico					XX				SI	
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")		XX (tratta Parma- Vicoforte)						XX	NO	
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)			XX(tratta Andora- Finale Ligure)					XX	NO	
Nodi viari metropolitani										
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza					XX			X	NO	
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest-Vigevano			XX (tratte A e C)			XX		XX	NO	
Strada statale del Sempione: Variante Rho-Gallarate		XX						XX	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento			XX (tratta Segrate- Piotello)		XX (accessibilità al terminal di Segrate)				SI	
Strada provinciale Paullese: potenziamento				XX (tratta A) X X (Tratta B)					NO	
SP 233 Varesina: variante nord				XX					NO	
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia	XX							XX	NO	
Corso Marche di Torino	XX					XX	XX	XX	NO	
Nodo autostradale di Genova: gronda di ponte			XX			XX			NO	
Viabilità a mare di Genova					XX				SI	
Nodi ferroviari metropolitani										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento		XX (sottratta variante di Galliate)						XX	NO	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo- Parona)	XX (tratte Parona- Mortara e urbana milanese)					XX	NO	
Ferrovia Milano-Varese/Luino/Domodossola: potenziamento tratta Rho-Gallarate e raccordo Y per Malpensa			XX			XX		XX	NO	
Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2-Gallarate			XX				X	XX	NO	
Ferrovia Milano-Seveso-Asso: potenziamento	XX (terzo binario Cormano- Varedo)	XX (nodo di Seveso)		X (terzo binario Milano- Cormano)	X (terzo binario Milano-Cormano)		X	XX	SI	
Passante ferroviario di Torino-completamento					XX				SI	
Nodo ferroviario di Genova					XX (cantieri fermi)		X		NO	
Nodo di Novara			XX		XX (connessione rete RFI/FNM completata nel 2019)			XX	SI	
Metropolitane										
Linea 1 metropolitana di Milano: prolungamento					XX				SI	
Linea 4 metropolitana di Milano					XX				SI	
Linea 5 metropolitana di Milano: prolungamento a Monza		X	X						SI	
Linea 1 metropolitana di Torino		X (tratta Collegno- Rivoli)	X (tratta Collegno- Rivoli)		XX (tratta Lingotto-Bengasi)				SI	
Linea 2 metropolitana di Torino		X	X						SI	
Linea metropolitana di Genova			XX					XX	NO	
Porti										
Porto di Genova					XX		XX		NO	
Porto di La Spezia					XX				SI	
Porto di Savona					XX				SI	
Piattaforme logistiche intermodali										
Centro intermodale di Milano Smistamento: potenziamento			X		X				SI	
Interporto di Novara (CIM): potenziamento					XX				SI	
Interporto di Torino (SITO spa): potenziamento					XX				SI	

Aggiornamento al dicembre 2019

In nero è segnato lo stato di avanzamento al 2018, in rosso al dicembre 2019.

 avanzamento
 avanzamento inferiore alle attese
 sostanziale stallo nell'avanzamento

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

ASSOLOMBARDA

Area Territorio e Ambiente

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e-mail: territorio@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338468 - Fax 010.8338460

www.confindustria.ge.it

e-mail: 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

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