



CONFINDUSTRIA ALTO ADIGE • ASSOLOMBARDA • CONFINDUSTRIA EMILIA-ROMAGNA •
CONFINDUSTRIA FRIULI-VENEZIA GIULIA • CONFINDUSTRIA GENOVA • CONFINDUSTRIA LIGURIA •
CONFINDUSTRIA LOMBARDIA • CONFINDUSTRIA PIEMONTE • CONFINDUSTRIA TRENTO •
CONFINDUSTRIA VALLE D'AOSTA • CONFINDUSTRIA VENETO • UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



RAPPORTO 2025

A che punto siamo

Gennaio 2026



INDICE

1	Highlights	pag. 3
2	Scenari	pag. 16
3	I sistemi infrastrutturali del Nord	pag. 28
	3.1 Corridoio "Mediterraneo"	pag. 28
	3.2 Corridoio "Mare del Nord-Reno-Mediterraneo"	pag. 49
	3.3 Corridoio "Baltico-Adriatico"	pag. 59
	3.4 Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo"	pag. 67
	3.5 Corridoio "Tirreno-Brennero (TI.BRE)"	pag. 77
	3.6 Sistema dei valichi alpini (extra corridoi europei)	pag. 81
	3.7 Sistema portuale	pag. 87
	3.8 Sistema aeroportuale	pag. 111
	3.9 Sistema Pedemontano	pag. 122
	3.10 Nodo metropolitano di Milano	pag. 127
	3.11 Nodo metropolitano di Torino	pag. 136
	3.12 Nodo metropolitano di Genova	pag. 142
	3.13 Nodo metropolitano di Venezia	pag. 153
	3.14 Nodo metropolitano di Bologna	pag. 155
	3.15 Sistema degli interporti merci	pag. 158
	Allegato 1 – Riferimenti e collegamenti	pag. 166

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2025, da: Andrea Agresti per Assolombarda; Vincenzo Cellario Serventi per Confindustria Genova; Davide Zannotti per Unione Industriale di Torino; Cristina Manara e Margherita Destudio per Confindustria Piemonte; Mariangela Merrone per Confindustria Lombardia; Gianluca Toschi, Lorenzo Di Lenna, Chiara Burlina, Elisabetta Lamon, Alice Giacomelli e Slavica Zec per Fondazione Nord Est; Luca Rossi per Confindustria Emilia-Romagna; Italo Candoni per Confindustria Veneto; Maria Giorgia De Fabritiis per Confindustria Valle d'Aosta.



1. HIGHLIGHTS

Rispetto al 2024, aumentano i ritardi sul cronoprogramma nell'avanzamento delle opere infrastrutturali.

Nel 2025 sono stati monitorati 84 interventi infrastrutturali di cui:

- il 43% è avanzato in linea con i cronoprogrammi (erano il 48% nel 2024);
- il 36% è avanzato ma con qualche rallentamento (erano il 35% nel 2024);
- il 21% è in grave ritardo (erano il 17% nel 2024).

In particolare, si segnala che nel corso del 2025 sono state completate alcune opere fondamentali per il sistema logistico che interessa il nordovest: il traforo stradale di sicurezza del Frejus lungo il corridoio Mediterraneo; l'autostrada Asti-Cuneo lungo la pedemontana Piemontese; la nuova canna stradale del tunnel del Tenda; il collegamento ferroviario tra il terminal 2 di Malpensa e Gallarate per quanto riguarda il sistema aeroportuale.

L'anno appena trascorso, quindi, pur confermandosi nell'insieme positivo per l'avanzamento delle opere monitorate, vede un aumento delle opere in sofferenza rispetto all'anno precedente.

Nel 2025, le migliori performance nell'avanzamento delle opere infrastrutturali riguardano i sistemi portuali e i nodi metropolitani di Venezia e Bologna, entrambi con il 100% delle opere in linea con i tempi. Buoni gli avanzamenti, con qualche rallentamento, del sistema dei centri intermodali e di quello pedemontano, nonché del nodo metropolitano di Torino.

Gli avanzamenti migliori si rilevano per i seguenti sistemi infrastrutturali:

- Sistema portuale con il 100% delle opere in linea con i tempi;
- Nodi metropolitani di Venezia e Bologna con il 100% delle opere in linea con i tempi;
- Sistema dei centri intermodali con l'83% delle opere in linea con i tempi e il 17% con qualche rallentamento;
- Nodo metropolitano di Torino con il 75% delle opere in linea con i tempi e il 25% con qualche rallentamento;
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo con il 25% delle opere in linea con i tempi e il 75% con qualche rallentamento;
- Sistema Pedemontano Lombardo e Piemontese, con il 25% delle opere in linea con i tempi e il 75% con qualche rallentamento;



- Corridoio Mediterraneo, con il 33% delle opere in linea con i tempi, il 56% con qualche rallentamento e l'11% in grave ritardo;
- Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, con il 38,5% delle opere in linea con i tempi, il 38,5% con qualche rallentamento e il 23% in grave ritardo;
- Sistema aeroportuale con il 50% delle opere in linea con i tempi, il 25% con qualche rallentamento e il 25% in grave ritardo;
- Sistema dei valichi alpini con il 67% delle opere in linea con i tempi e il 33% in grave ritardo.

Rispetto al 2024 si confermano le performance positive per i sistemi portuali, dei centri intermodali, scandinavo-mediterraneo, pedemontano e dei nodi metropolitani di Torino, Venezia e Bologna. Qualche miglioramento invece per il Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo mentre in leggero peggioramento il Corridoio Mediterraneo.

Nel 2025, la peggiore performance nell'avanzamento delle opere infrastrutturali è del Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (TI.BRE) con il 100% delle opere in grave ritardo. Tra i nodi metropolitani, è Milano, con il 44% delle opere in grave ritardo. In entrambi i casi il peggioramento è anche rispetto alla performance del 2024 per mancanza di risorse e difficoltà negli iter procedurali.

Le maggiori criticità nell'avanzamento delle opere si rilevano per i seguenti sistemi infrastrutturali:

- Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (TI.BRE) con il 100% delle opere in grave ritardo;
- Corridoio Baltico-Adriatico con il 50% delle opere in grave ritardo e il restante 50% con qualche rallentamento;
- Nodo metropolitano di Milano con il 44% delle opere in grave ritardo e il 56% con qualche rallentamento;
- Nodo metropolitano di Genova con il 37,5% delle opere in grave ritardo, il 37,5% in linea con i cronoprogrammi e il 25% con qualche rallentamento.

Rispetto al 2024 si confermano le criticità sui nodi metropolitani di Milano e Genova e sul corridoio Tirreno-Brennero.

**GRAFICO 1 – STATO DI AVANZAMENTO OPERE SUL TOTALE DEGLI INTERVENTI: CONFRONTO
2024-2025**

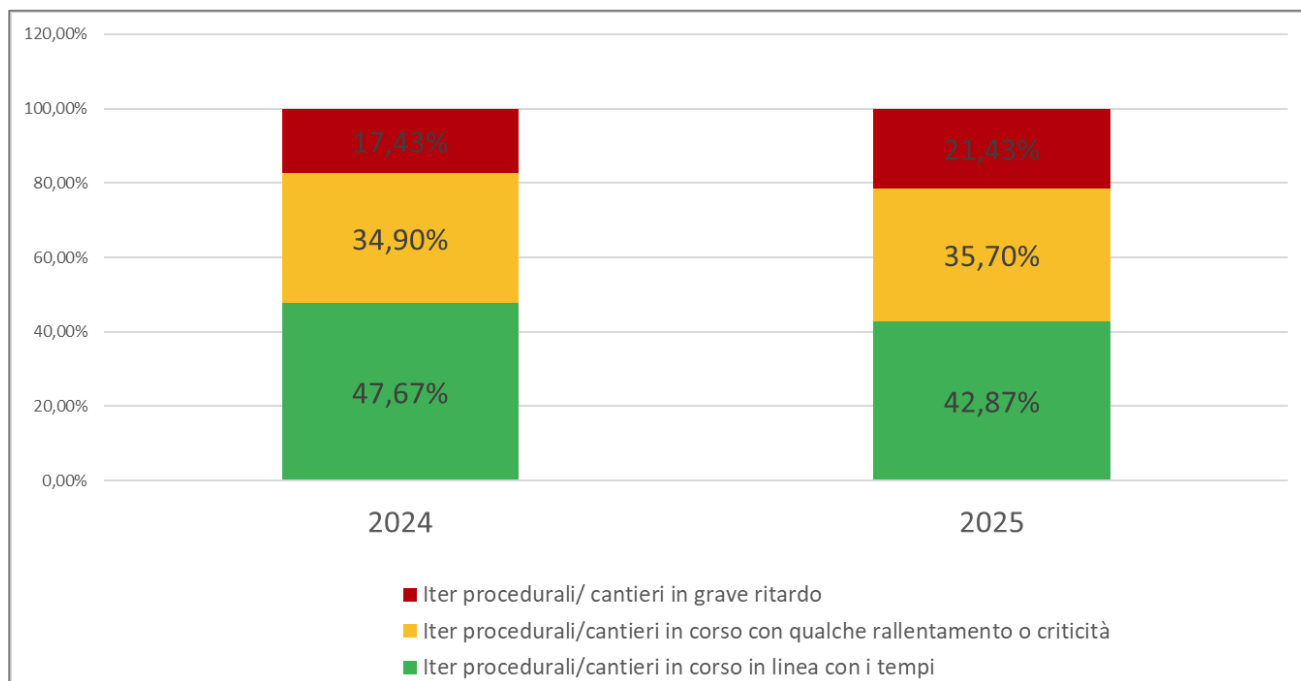


TABELLA 1 – STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

	Iter procedurali/cantieri in corso in linea con i tempi (rispetto al 2024)	Iter procedurali/cantieri in corso con qualche rallentamento o criticità (rispetto al 2024)	Iter procedurali/cantieri in grave ritardo (rispetto al 2024)
Corridoio Mediterraneo	Ferrovia Brescia-Verona AV/AC	A4 Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana	Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)
	Ferrovia Torino-Lione	Raccordo Autostradale A4-Val Trompia	
	Traforo stradale del Frejus (conclusa)	Ferrovia Verona-Padova AV/AC	
		Ferrovia Venezia-Trieste: velocizzazione	
		Ferrovia Codogno-Cremona-Mantova: raddoppio	
Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (ex Reno-Alpi)	Ferrovia Milano-Genova: velocizzazione	Terzo Valico Appenninico ferroviario	Ferrovia Milano-Genova: quadruplicamento Pavia-Voghera
	Connessioni ferroviarie al Sempione: adeguamento Domodossola-Novara	Connessioni ferroviarie al Gottardo: potenziamento Chiasso-Seregno	Connessioni ferroviarie al Gottardo: raddoppio Laveno-Luino
	Nodo ferroviario di Novara	Connessioni ferroviarie al Gottardo: raddoppio Seregno-Bergamo	Connessioni ferroviarie al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona



	Connessioni ferroviarie al Gottardo: adeguamento Luino-Gallarate	Ferrovia Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia	
	Connessioni ferroviarie al Gottardo: adeguamento Luino-Novara	Ferrovia Milano-Genova: quadruplicamento Tortona-Voghera	
Corridoio Baltico Adriatico		Linea ferroviaria Adriatica: potenziamento Bologna-Rimini	Nodo autostradale e tangenziale di Bologna
		A14: quarta corsia svincolo di Ponte Rizzoli-diramazione per Ravenna	A13 Bologna-Ferrara
Corridoio Scandinavo Mediterraneo	Ferrovia Monaco-Verona: galleria di base del Brennero	A22 Bolzano-Verona	
		Ferrovia Monaco-Verona: Fortezza-Verona	
		Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	
Corridoio Plurimodale Tirreno- Brennero (TI.BRE)			Autostrada Cispadana
			Ferrovia Pontremolese
Sistema pedemontano	Autostrada Asti-Cuneo (conclusa)	Pedemontana Lombarda	
	Pedemontana Piemontese	Collegamento stradale Lecco-Bergamo	
Sistema dei valichi alpini	Tunnel del Tenda: nuova canna Italia-Francia (conclusa)		Ferrovia Genova-Ventimiglia
	Traforo del Monte Bianco: adeguamento		
Sistema portuale	Hub portuale di Venezia		
	Hub portuale di Trieste		
	Hub portuale di Ravenna		
	Porto di Genova		
	Porto di La Spezia		
	Porto di Savona		
	Porto fluviale Mantova Valdaro		
Sistema aeroportuale	Ferrovia Malpensa T2-Gallarate (conclusa)	Strada (Malpensa)-Magenta-Vigevano	
	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	Fermata ferroviaria Aeroporto di Genova	Sistema metropolitano leggero Aeroporto di Genova
	Hub aeroportuale di Venezia: terminal Passeggeri		Variante stradale Gallarate-(Malpensa)-Vanzaghella
	Ampliamento Aeroporto di Bologna	Potenziamento Aeroporto di Brescia Montichiari	
Sistema dei centri intermodali	Interporto S.I.TO di Torino	Centro Intermodale Merci di Novara	



	Centro Intermodale Milano Smistamento	Polo logistico Alessandrino	
	Scalo merci Brescia		
	Interporto Quadrante Europa di Verona		
Nodo metropolitano di Milano		Linea 5 metropolitana di Milano	Ferrovia Milano-Mortara
		SP 415 Paullese	Linea 1 metropolitana di Milano
		SP 103 Cassanese	Metrotranvia Cologno Nord/M2-Vimercate
		Ferrovia Milano-Seveso-Asso	Linea 4 metropolitana di Milano
		Ferrovia Rho-Gallarate	
Nodo metropolitano di Torino	Linea Ferroviaria Sfm5 Fermata Orbassano	Linea 1 metropolitana di Torino	
	RFI - Tunnel ferroviario di collegamento Stazione Porta Nuova - Porta Susa		
	Linea 2 metropolitana di Torino		
Nodo metropolitano di Genova	Nodo ferroviario di Genova	Tunnel subportuale	Gronda autostradale di Ponente
	Nodo stradale di San Benigno	Tunnel Val Fontanabuona	Skymetro
	Strada La Superba		Linea metropolitana di Genova
Nodo metropolitano di Venezia	Servizio ferroviario metropolitano di Venezia		
Nodo metropolitano di Bologna	Servizio ferroviario metropolitano di Bologna		



GRAFICO 2A – STATO DI AVANZAMENTO OPERE PER SISTEMI INFRASTRUTTURALI (esclusi i Nodi metropolitani). CONFRONTO 2024-2025

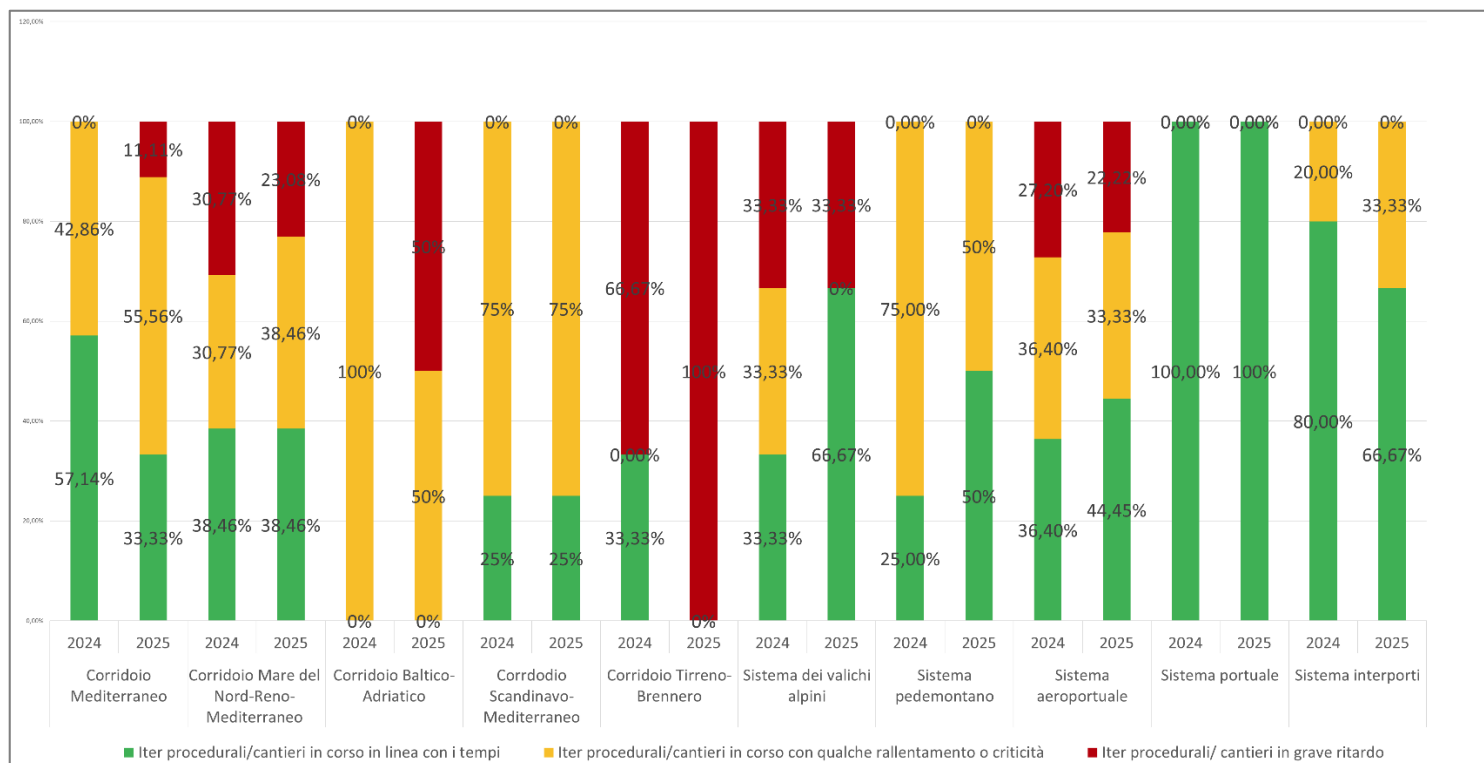
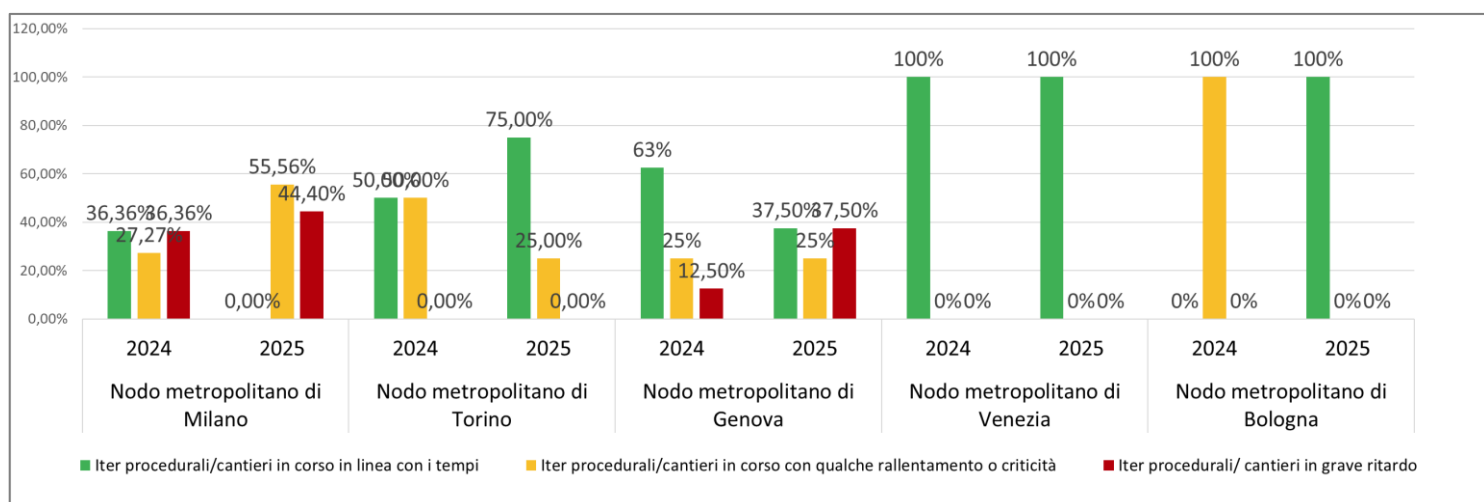


GRAFICO 2B – STATO DI AVANZAMENTO OPERE PER I NODI METROPOLITANI CONFRONTO 2024-2025





PNRR: in Lombardia, i lavori su 4 opere ferroviarie inserite nel PNRR hanno ritardi che faranno slittare la scadenza a oltre il 2026 (Milano-Pieve Emanuele; prima fase Tortona-Voghera; Piadena-Mantova; prima fase Rho-Parabiago).

Se guardiamo alle opere monitorate inserite nel PNRR, anche se nel 2025 sono tutte avanzate pur con dei rallentamenti, si rileva come per alcune di esse non sarà rispettata la scadenza del 2026 prevista dal Piano: tra queste si segnalano le tratte ferroviarie Milano-Pieve Emanuele e Tortona-Voghera (prima fase) lungo il Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, Piadena-Mantova lungo il Corridoio Mediterraneo e Rho-Parabiago (prima fase) per quanto attiene il nodo metropolitano di Milano. Si tratta di opere che hanno anche un Commissario Straordinario nominato. Anche rispetto alla totalità delle opere che hanno un Commissario Straordinario nominato non si rilevano opere in grave ritardo rispetto al 2024. Anche se la presenza di un Commissario e/o l'inserimento nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza rappresentano una spinta per lo sblocco delle opere, il permanere di nodi e vincoli procedurali o la mancanza di risorse hanno di fatto rallentato l'avanzamento di diversi progetti rispetto ai cronoprogrammi previsti.

TABELLA 2 – OPERE MONITORATE DA OTI NORD FINANZIATE DAL PNRR E/O CON COMMISSARIO STRAORDINARIO

OPERE ATTRIBUITE A COMMISSARI STRAORDINARI	PNRR	COMMISSARIO
Ferrovie		
Asse ferroviario Torino - Lione: tratta Bussoleno- Avigliana		X
Asse ferroviario Torino - Lione: tratta Avigliana- Orbassano		X
Asse ferroviario Torino - Lione: scalo di Orbassano	X	X
Brescia-Verona-Padova AV/AC	X	X
Rho-Gallarate	X	X
Milano-Pavia	X	X
Tortona-Voghera	X	X
Milano-Genova velocizzazione	X	X
Pontremolese raddoppio	X	X
Genova-Ventimiglia raddoppio	X	X
Terzo Valico Appenninico e nodo di Genova Campasso	X	X
Ferrovia Monaco-Verona: Fortezza-Verona	X	X
Codogno-Cremona-Mantova	X	X
Ferrovia Venezia-Trieste: velocizzazione	X	X



Ferrovia Monaco-Verona	X	
Piattaforme logistiche intermodali		
Alessandria Smistamento		X
Scalo Orbassano	X	X
Centro Intermodale Milano Smistamento	X	
Porti		
Diga di Genova	X	X
Programma Straordinario Porto-città		X
Hub portuale di Venezia (Terminal Montesyndial)	X	X
Hub portuale di Trieste	X	
Hub portuale di Ravenna	X	
Porto di Genova	X	
Porto di Savona	X	
Porto di La Spezia	X	
Trafori e valichi		
Nuovo Tunnel ferroviario del Colle di Tenda		X
Viabilità		
Ampliamento autostrada A4 Quarto d'Altino - Villesse-Sistiana		X
Strada (Malpensa)-Magenta-Vigevano-tangenziale ovest di Milano		X
Aeroporti		
Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	X	X
Sistema metropolitano leggero Aeroporto di Genova	X	
Strada (Malpensa)-Magenta-Vigevano-tangenziale ovest Milano: tratte A e C		X
Strada (Malpensa)-Magenta-Vigevano-tangenziale ovest Milano: tratta B		X
Nodo metropolitano di Milano		
Ferrovia Rho-Gallarate (tratta Rho-Parabiago e raccordo Y)	X	X
Ferrovia Rho-Gallarate (tratta Parabiago-Gallarate)		X
Nodo metropolitano di Torino		
Linea Ferroviaria Sfm5 Fermata Orbassano	X	
RFI - Tunnel ferroviario di collegamento Stazione Porta Nuova - Porta Susa	X	
Linea 2 metropolitana di Torino		X
Nodo metropolitano di Genova		
Tunnel subportuale		X
Linea metropolitana di Genova	X	



Il 2026 dovrebbe essere un anno significativo per il completamento di diverse opere che fanno parte dei sistemi infrastrutturali monitorati da OTI NORD, con un miglioramento di accessibilità e competitività per il territorio del Nord Italia. In particolare, l'attivazione dell'AV Brescia-Verona, il completamento del primo lotto dell'AV Verona-Padova e il completamento di due cavalcavia a Cessalto sulla A4 Quarto d'Altino – Villesse – Sistiana lungo il corridoio Mediterraneo; la conclusione di numerose opere sul sistema portuale e sui nodi metropolitani di Genova, Torino, Venezia e Bologna.

Guardando alla competitività del Nord Italia per i prossimi anni, se i cronoprogrammi attuali verranno rispettati nel 2026 si completeranno diverse infrastrutture o tratte funzionali di opere monitorate da OTI Nord che riguardano soprattutto il Corridoio Mediterraneo (tra cui l'alta velocità ferroviaria tra Brescia e Verona, il primo lotto dell'AV Verona-Padova e la realizzazione di due cavalcavia a Cessalto sull'autostrada A4 tra Quarto d'Altino, Villesse e Sistiana), il sistema portuale (per quanto riguarda i porti di Genova, Savona, La Spezia, Ravenna, Venezia, Trieste e Mantova), il sistema dei centri intermodali (SITO Torino, in parte il Quadrante Europa di Verona), il sistema aeroportuale (collegamento ferroviario aeroporto di Venezia, parcheggi nell'hub portuale di Bologna), i nodi metropolitani di Genova, Torino, Venezia e Bologna.

Entro il 2030 dovrebbero essere invece completate diverse opere inserite nei Corridoi Mediterraneo (Potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste e della tratta ferroviaria Piadena-Mantova, raccordo autostradale Val Trompia/A4), Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (Terzo Valico dei Giovi e tratta ferroviaria Milano-Pieve Emanuele sulla Milano-Genova, nodo di Novara), Baltico-Adriatico (potenziamenti sulle autostrade A14 e A13 e sulla ferrovia Bologna-Rimini), Scandinavo-Mediterraneo (bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo), nel sistema pedemontano (Pedemontana Piemontese e Lombarda), nel sistema portuale (Venezia e Trieste), nel sistema aeroportuale (aeroporti di Malpensa, Genova e Bologna), nel sistema dei centri intermodali (Alessandria, Milano Smistamento, Brescia, Verona), e dei nodi metropolitani di Milano, Torino, Genova e Venezia.

Entro il 2035 si prevedono il completamento: nel corridoio Mediterraneo del secondo lotto dell'AV Verona-Padova e i lavori dell'A4 Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana; nel Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo delle tratte ferroviarie Pieve Emanuele-Pavia e Voghera-Tortona; nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo della galleria di base del



Brennero; nel sistema aeroportuale degli aeroporti di Venezia e Brescia; nel nodo metropolitano di Milano della M5 verso Monza e M4 verso Segrate.

Oltre il 2035 sono previste tra le varie opere, la realizzazione di un nuovo casello di Bibione collegato all'autostrada A4 Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana, i potenziamenti ferroviari Chiasso-Seregno e Seregno-Bergamo di connessione al tunnel del Gottardo, i raddoppi ferroviari Laveno-Luino, Vignale-Oleggio-Arona, Codogno-Cremona-Piadena.

Vi sono inoltre alcune opere attualmente ferme, per le quali non è al momento possibile indicare una data di completamento (la nuova autostrada regionale Cispadana; il potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna) e altre opere per le quali non è ancora disponibile una data certa di conclusione (la linea Fortezza-Verona dell'asse ferroviario Monaco-Verona, il terzo lotto dell'AV Verona-Padova, il potenziamento dell'autostrada A22 Bolzano-Verona).

TABELLA 3 – LA COMPETITIVITA' DEL NORD ITALIA A 1, 5 E 10 ANNI

SISTEMI INFRASTRUTTURALI	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2035
Corridoio Mediterraneo	Linea Torino- Lione: PRG Orbassano	Ferrovia Torino-Lione: adeguamento linea storica Bussoleno - Avigliana (2027-2029 per fasi)	Ferrovia Torino- Lione: tunnel transfrontaliero (attivazione nel 2033)
	Ferrovia Brescia-Verona	Ferrovia Codogno-Cremona-Mantova: tratta Piadena-Mantova	Ferrovia Torino-Lione: realizzazione linea Avigliana - Orbassano (attivazione nel 2033)
	Ferrovia Verona-Padova: Lotto 1 VR-Bivio VI	Potenziamento Linea Venezia - Trieste	Ferrovia Verona-Padova: Lotto 2 Attraversamento Vicenza
	A4 Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana: rifacimento cavalcavia Cessalto	Raccordo autostradale A4-Val Trompia	A4 Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana: realizzazione tre corsie nel tratto San Donà – Portogruaro
Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (ex Reno-Alpi)	Connessioni ferroviarie al Gottardo: adeguamento Luino-Novara	Connessioni ferroviarie al Sempione: adeguamento Domodossola-Novara/Gallarate	Ferrovia Milano-Genova: tratta Tortona-Voghera
	Connessioni ferroviarie al Gottardo:	Ferrovia Milano-Genova: tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	Ferrovia Milano-Genova: tratta Pieve Emanuele-Pavia



	adeguamento Luino-Gallarate		
		Nodo ferroviario di Novara	
		Terzo Valico ferroviario	
		Quadruplicamento Tortona-Voghera	
Corridoio Baltico Adriatico		A14: quarta corsia svincolo di Ponte Rizzoli-diramazione per Ravenna	
		Linea ferroviaria Adriatica: potenziamento Bologna-Rimini	
		A13 Bologna-Ferrara	
Corridoio Scandinavo Mediterraneo		Bretella Autostradale Campogalliano-Sassuolo	Ferrovia Monaco-Verona: galleria di base del Brennero
Corridoio Plurimodale Tirreno- Brennero (TI.BRE)			
Sistema pedemontano		Pedemontana Lombarda: tratte B2 e C (Lentate Sul Seveso-Vimercate)	Pedemontana Lombarda: tratta D (Vimercate-Agrate/A4/A58)
		Pedemontana piemontese: tratta Masserano-Ghemme	Collegamento stradale Lecco-Bergamo
Sistema dei valichi alpini		Tunnel ferroviario del Colle di Tenda: adeguamento della canna esistente Francia-Italia	
Sistema portuale	Hub portuale di Ravenna: approfondimento canali, nuove banchine, nuove piattaforme logistiche, stazione cold ironing	Hub portuale di Venezia - Terminal Motesyndal: 2° e 3° stralcio	
	Hub portuale di Venezia - Terminal Motesyndal: 1° stralcio	Genova - nuova diga (fase A e fase B)	
	Genova - nuova viabilità bacino di Sampierdarena	Savona-Vado - nuova diga (fase 2)	



	Savona-Vado - nuovo terminal intermodale	Hub portuale di Trieste: Zona Noghere Area ex Ferriera Stazione Servola e Molo VIII	
	Savona-Vado - nuova diga (fase 1)	Mantova Valdaro	
	Spezia -- infrastruttura ferroviaria di Spezia marittima		
	La Spezia - nuovo molo crociere		
	Hub portuale di Trieste: Zona Noghere Molo VII – Ammodernamento terminal container; Cold Ironing; Banchinamento Noghere		
Sistema aeroportuale	Hub aeroportuale di Venezia: prima fase ampliamento terminal passeggeri (Lotto 2A)	Bretella stradale di Gallarate (Malpensa)	Aeroporto di Brescia Montichiari
	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	Collegamento stradale Malpensa-Magenta-Abbiategrosso-Vigevano (tratte A e C)	Hub aeroportuale di Venezia: terminal passeggeri, completamento Lotto 2A e 2B.
	Hub aeroportuale di Bologna: parcheggi	Hub aeroportuale di Bologna: nuovo terminal	
		Genova - ampliamento e ristrutturazione terminal passeggeri e collegamento con nuova fermata ferroviaria Erzelli	
Sistema dei centri intermodali	Interporto Quadrante Europa di Verona: parte ACC	Scalo RFI di Alessandria Smistamento	
		Milano Smistamento	
		Scalo merci Brescia	
		Interporto Quadrante Europa di Verona: parte PRG	
	SP Cassanese	SP Paurlese	Linea 5 metropolitana Milano-Monza



Nodo metropolitano di Milano		Linea 1 metropolitana Sesto FS-Monza Bettola	Linea 4 metropolitana Milano-Segrate
		Ferrovia Rho-Gallarate: tratta Rho-Parabiago e raccordo Y per Malpensa	
		Ferrovia Milano-Mortara: tratta Albairate- Abbiategrosso	
		Ferrovia Milano-Asso (nodo di Seveso e raddoppi Seveso-Meda e Seveso-Camnago)	
Nodo metropolitano di Torino	Linea Ferroviaria Sfm5: Orbassano - Porta Susa e Stura - Realizzazione Fermata Orbassano	Metropolitana leggera Linea 12 – Stadio della Juventus - Molinette	Metropolitana - Linea 2: tratta Rebaudengo - Porta Nuova
	Rotonda di Piazza Baldissera	Tunnel di collegamento Stazione Porta Nuova - Stazione Porta Susa	
		Metropolitana - Linea 1: tratta Collegno - Cascine Vica	
Nodo metropolitano di Genova	Nodo ferroviario di Genova	Metropolitana - tratta Brin- Canepari e tratta Brignole- Martinez	Tunnel del Val Fontanabuona
	Nuova strada "La Superba"	Tunnel subportuale	
	Metropolitana - Nuova stazione Corvetto		
Nodo metropolitano di Venezia	Upgrade tecnologico sul nodo, accessibilità ai binari della Stazione di Porto Marghera	Copertura della stazione di Porto Marghera e nuova stazione di Mestre	
Nodo metropolitano di Bologna	Servizio ferroviario metropolitano di Bologna		



2. SCENARI¹

L'economia globale si colloca nel 2025 in una fase di crescita moderata, ma caratterizzata da un contesto di marcata incertezza. Secondo le più recenti proiezioni del Fondo Monetario Internazionale, la crescita del PIL mondiale è prevista rallentare dal 3,3% nel 2024 al 3,2% nel 2025, per poi attestarsi al 3,1% nel 2026, su livelli inferiori alla media del periodo pre-pandemico (3,7%). Tale dinamica riflette un progressivo adattamento delle economie alle tensioni commerciali e ai cambiamenti delle politiche economiche.

Le traiettorie di crescita restano eterogenee tra le principali aree economiche. Negli Stati Uniti, l'espansione dell'attività è prevista rallentare al 2,0% nel 2025, per poi stabilizzarsi al 2,1% nel 2026. Il ridimensionamento delle prospettive di crescita è riconducibile principalmente all'aumento dell'incertezza sulle politiche economiche, all'inasprimento delle barriere commerciali e al rallentamento della crescita della forza lavoro e dell'occupazione.

Invece, nell'area dell'euro la crescita è attesa in lieve ripresa, con un PIL in aumento dell'1,2% nel 2025 e dell'1,1% nel 2026, ma con dinamiche differenziate tra i principali paesi. Nel 2025, l'espansione dell'attività economica è sostenuta soprattutto dalla Spagna, che continua a registrare tassi di crescita superiori alla media europea, grazie al contributo dell'immigrazione all'occupazione, alla solidità delle esportazioni di servizi e al rafforzamento della domanda interna. Le prospettive della Germania risultano in miglioramento rispetto al 2024, con il ritorno a una crescita positiva, seppur contenuta, sostenuta da un orientamento fiscale più espansivo, i cui effetti sono attesi principalmente a partire dal 2026. In Italia, la crescita è prevista moderata nel 2025, risentendo dell'elevata incertezza legata alle politiche commerciali globali, mentre un temporaneo rafforzamento è atteso nel 2026, in concomitanza con la realizzazione della maggior parte degli investimenti infrastrutturali del PNRR e con un parziale sostegno alla domanda estera derivante dall'aumento degli investimenti in Germania.

Sempre secondo il FMI, in Cina, dopo una revisione al ribasso delle stime nella prima parte del 2025, le prospettive di crescita sono state riviste al rialzo grazie a risultati economici migliori del previsto, sostenuti dall'anticipo degli scambi internazionali e da una domanda interna relativamente robusta, favorita dall'espansione fiscale, che hanno più che compensato gli effetti negativi di maggiore incertezza e dei dazi.

¹ A cura della Fondazione Nord Est

**Tab. 1 - World Economic Outlook, proiezioni (valori percentuali)**

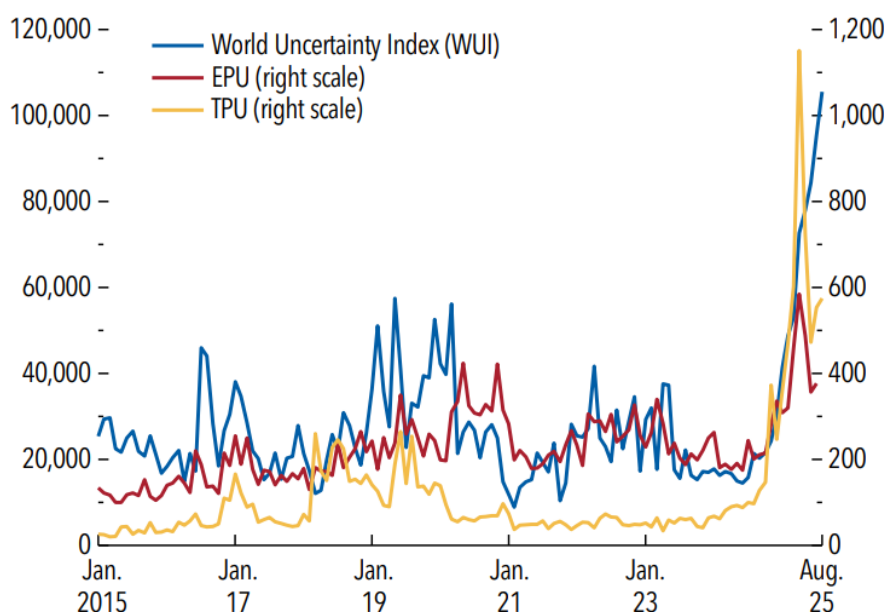
	Var. PIL	Proiezioni var. PIL	
	2024	2025	2026
Mondo	3,3	3,2	3,1
Economie avanzate	1,8	1,6	1,6
Stati Uniti	2,8	2,0	2,1
Area Euro	0,9	1,2	1,1
Germania	-0,5	0,2	0,9
Francia	1,1	0,7	0,9
Italia	0,7	0,5	0,8
Spagna	3,5	2,9	2,0
Giappone	0,1	1,1	0,6
Regno Unito	1,1	1,3	1,3
Cina	5,0	4,8	4,2

Fonte: IMF, World Economic Outlook 10/2025

Il ruolo dell'incertezza nello scenario economico internazionale

Un elemento distintivo del quadro macroeconomico attuale è rappresentato dall'elevato livello di incertezza che caratterizza l'economia globale. Il 2025 è stato segnato da un rapido riassetto delle priorità di politica economica negli Stati Uniti e da un conseguente adattamento delle strategie adottate dalle altre principali economie. Le politiche commerciali, in particolare, hanno occupato una posizione centrale nel dibattito internazionale, contribuendo a una marcata volatilità delle aspettative su crescita, investimenti e scambi. L'incertezza sulle politiche commerciali rimane elevata in assenza di accordi chiari, trasparenti e duraturi tra i principali partner economici. L'attenzione degli operatori si è progressivamente spostata non solo sul livello dei dazi, ma soprattutto sui loro effetti sui prezzi, sugli investimenti e sui consumi. A ciò si aggiungono cambiamenti rilevanti in altri ambiti di policy, quali la riduzione degli aiuti allo sviluppo e l'adozione di politiche migratorie più restrittive, che contribuiscono ad alimentare un clima di instabilità. Come evidenziato dagli indicatori di incertezza economica e commerciale (Fig. 1), nel 2025 l'attenzione dei media e dei mercati verso i rischi globali si è mantenuta su livelli elevati, con un picco in corrispondenza degli annunci tariffari nella prima parte dell'anno. L'introduzione dei dazi e l'incertezza sulla loro portata hanno inciso negativamente sulle aspettative, determinando un temporaneo peggioramento delle prospettive di crescita, seguito da un parziale rientro dell'incertezza e da una revisione al rialzo, seppur contenuta, delle stime macroeconomiche.

Fig. 1 – Indice di incertezza globale (WUI), di politica economica (EPU) e di politica commerciale (TPU)



Fonte: Ahir, Bloom, and Furceri 2022; Caldara and others 2020; Davis 2016; ed elaborazioni IMF

In un contesto internazionale più frammentato, l'elevata incertezza e fattori strutturali quali l'invecchiamento demografico e la debole produttività continuano a comprimere le prospettive di crescita di medio termine, che nel periodo 2027–2030 si attestano, secondo il Fondo Monetario Internazionale, su una media annua del 3,2%, inferiore alla media pre-pandemica.

In presenza di una crescente instabilità a livello globale, le prospettive del commercio internazionale assumono un ruolo cruciale, influenzando direttamente l'organizzazione degli scambi e la pressione sulle infrastrutture logistiche. Queste dinamiche si riflettono sull'andamento del commercio mondiale, che nel breve periodo è atteso crescere, ma su ritmi inferiori rispetto alle previsioni formulate nel 2024. Secondo il Fondo Monetario Internazionale, la crescita del commercio globale nel biennio 2025–26 si colloca su un tasso medio annuo intorno al 2,9%, sostenuta nel 2025 da comportamenti di anticipazione degli scambi legati al timore di nuovi dazi, ma destinata a rallentare nel 2026 con l'esaurirsi di tali effetti temporanei. In un contesto di elevata incertezza sulle politiche commerciali, tali dinamiche hanno contribuito a modificare temporaneamente gli equilibri tra le principali economie, ampliando nel breve periodo il disavanzo degli Stati Uniti e il surplus della Cina, prima di un successivo riassorbimento. Nel complesso, la crescente frammentazione geoeconomica, i cambiamenti nelle politiche commerciali, i movimenti dei tassi di cambio

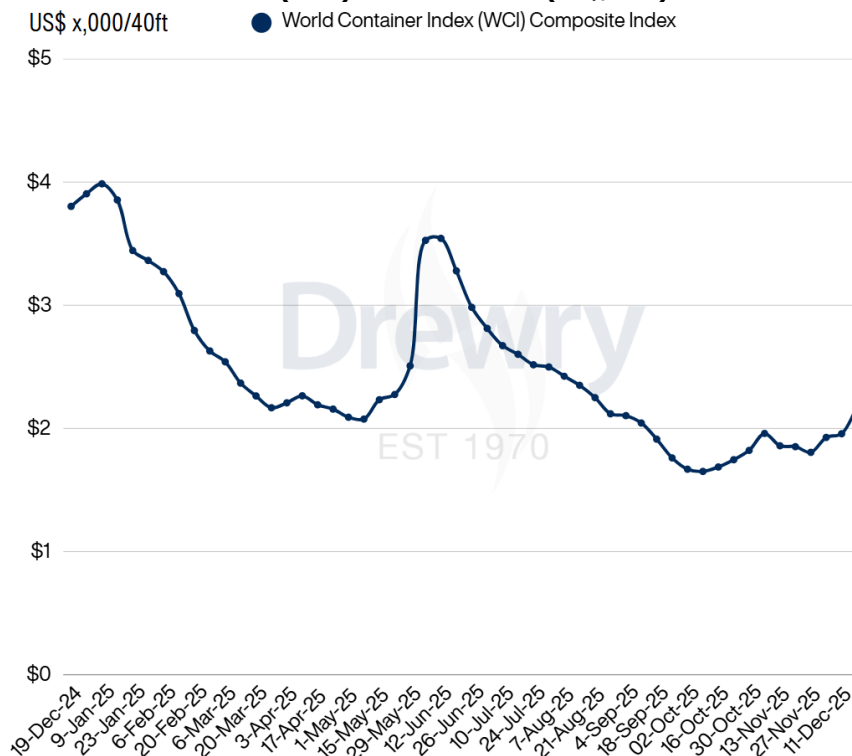


e gli aggiustamenti fiscali continuano a incidere sulla dinamica degli scambi, rendendo la crescita del commercio mondiale più fragile rispetto al passato.

In questo contesto instabile, l'export italiano mostra comunque segnali di tenuta. Nei primi nove mesi del 2025, le esportazioni sono cresciute del +3,6% su base annua, una dinamica che potrebbe essere stata sostenuta, almeno in parte, proprio da strategie di anticipo degli scambi nei primi mesi dell'anno in vista di nuove misure protezionistiche. La crescita è trainata principalmente dalle regioni del Centro (+14,3%), mentre il contributo delle altre aree è più contenuto. Nel Nord-Ovest e nel Nord-Est, entrambe in crescita dell'1,9%, emergono andamenti differenziati a livello regionale. Nel Nord-Ovest, Lombardia e Piemonte si collocano in linea con il dato della macroarea, mentre la Liguria registra un forte incremento delle esportazioni (+6,6%) e la Valle d'Aosta una flessione (-3,9%). Nel Nord-Est, le regioni mostrano una dinamica più eterogenea: Friuli-Venezia Giulia (+22,5%), sostenuta in larga parte dalla cantieristica, ed Emilia-Romagna (+0,5%) evidenziano una crescita, mentre Veneto (-0,6%) e Trentino-Alto Adige (-1,5%) segnalano un rallentamento delle esportazioni nei primi nove mesi del 2025.

Sul fronte dei costi di trasporto marittimo, nel corso del 2025 si osserva un rientro dei noli rispetto ai picchi registrati negli anni precedenti (soprattutto nel periodo pandemico), seppur con fasi di volatilità. A dicembre 2025, l'indice composito Drewry si attesta intorno ai 2.180 dollari per container da 40 piedi, in aumento nelle ultime settimane a seguito di rialzi sulle rotte Transpacifiche e Asia-Europa.

Fig. 2 - Drewry World Container Index (WCI) – 18 Dec 2025 (US\$/40ft)



Fonte: <https://www.drewry.co.uk>

PNRR e infrastrutture strategiche: stato di avanzamento generale

Per quanto concerne le infrastrutture prioritarie riconducibili al PNRR-PNC, nel 2025 il numero delle opere monitorate è pari a 57. Nel corso dell'attuazione del Piano, l'ammontare complessivo delle risorse e le fonti di finanziamento hanno subito diverse revisioni. La dotazione iniziale, pari a oltre 132 miliardi di euro e finanziata prevalentemente attraverso risorse PNRR, PNC e FSC 2021–2027 anticipate al MIT, è stata progressivamente ridimensionata. Alla data del 30 giugno 2024 il costo complessivo delle opere considerate ammontava a 82,8 miliardi di euro, mentre al 31 maggio 2025 si attesta a 71,5 miliardi, con una riduzione di circa 11,4 miliardi riconducibile principalmente al definanziamento di alcuni interventi PNC e FSC 2021–2027.

Dal punto di vista della ripartizione per sistema infrastrutturale, la quota prevalente delle risorse continua a essere destinata alla rete ferroviaria, che al 31 maggio 2025 assorbe poco più di 43 miliardi di euro. Seguono i sistemi urbani (9,7 miliardi), la rete stradale e autostradale (9,6 miliardi), i porti e interporti (6,1 miliardi) e, in misura più contenuta, gli aeroporti (0,8 miliardi).

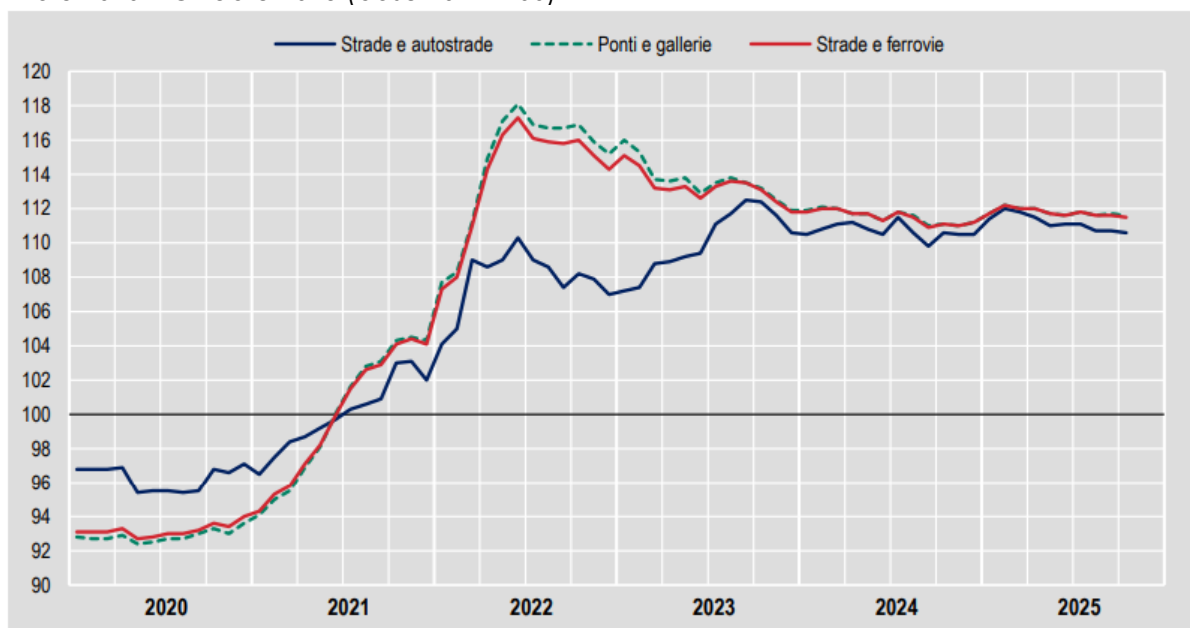


Secondo l'ultima relazione della Camera dei Deputati, basata su dati ReGiS, ANAC e sui principali atti di programmazione infrastrutturale, lo stato di avanzamento dei progetti risulta complessivamente elevato. Circa il 95% delle opere finanziate con risorse PNRR è in fase di realizzazione; tale quota sale al 99% includendo i lavori in gara, aggiudicati o prossimi all'avvio. Per quanto riguarda i progetti finanziati con risorse PNC e FSC 2021–2027, circa il 50% risulta in corso di realizzazione.

La relazione di riferimento fotografa una situazione aggiornata a metà 2025. Considerando che la scadenza finale del PNRR è fissata al 2026, è plausibile che la quota di progetti in fase di realizzazione sia nel frattempo ulteriormente aumentata. Va inoltre ricordato che una parte delle opere oggi ricomprese nel PNRR è antecedente all'avvio del Piano e che, nel corso del tempo, i progetti sono stati oggetto di aggiornamenti. In questo contesto, il biennio 2021-2022 di forte inflazione, l'aumento dei costi delle materie prime e le difficoltà nel reperimento della manodopera hanno comportato revisioni dei quadri economici e, in alcuni casi, criticità nel rispetto delle tempistiche e della sufficienza delle risorse disponibili. I dati della figura 3 confermano che, nonostante un parziale rientro rispetto ai massimi post-pandemici, i costi di costruzione restano strutturalmente più elevati rispetto al periodo pre-Covid.

Fig. 3 – Numero indice dei prezzi alla produzione delle costruzioni. Strade e ferrovie, strade e autostrade, ponti e gallerie

Gennaio 2020 – Ottobre 2025 (base 2021=100)



Fonte: Istat

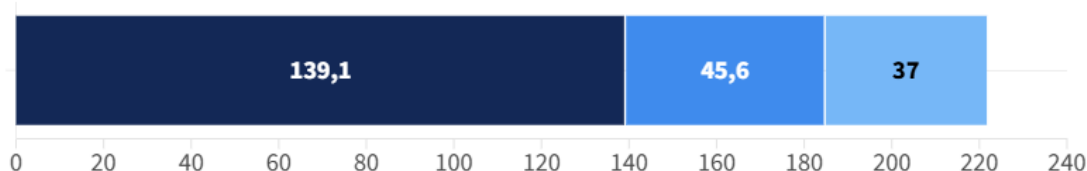
L'importanza e la fragilità dei valichi alpini per l'Italia

Nel 2023, il trasporto merci attraverso i valichi alpini ha risentito in modo significativo del contesto geopolitico internazionale, segnato dagli effetti della guerra in Ucraina, dall'insicurezza degli approvvigionamenti energetici e dall'apertura di un nuovo fronte di conflitto in Medio Oriente a partire dall'ottobre dello stesso anno. Il volume complessivo delle merci transitate attraverso l'arco alpino si è attestato a 221,6 milioni di tonnellate, registrando una contrazione del 4,3% rispetto al 2022. La flessione ha interessato in misura più marcata il trasporto ferroviario (-8,7%) rispetto a quello stradale (-2,4%). In termini economici, l'interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi dell'Unione Europea nel 2023 ammontava a circa 660 miliardi di euro, cifra che sale a 743 miliardi se si includono anche Regno Unito e Svizzera.

Dal punto di vista geografico, l'Austria si conferma il principale corridoio del traffico merci transalpino, con 139,1 milioni di tonnellate movimentate, pari a circa il 62,8% del totale. Seguono la Francia, con 45,6 milioni di tonnellate (20,6%), e la Svizzera, con 37,0 milioni di tonnellate (16,7%). Anche nel 2023, dunque, i flussi transalpini risultano fortemente concentrati lungo l'asse austriaco, che rappresenta il principale collegamento tra l'Italia e i mercati dell'Europa centro-settentrionale.

Fig. 4 – Distribuzione del tonnellaggio delle merci attraverso i valichi. Valori assoluti.

■ Austria ■ Francia ■ Svizzera



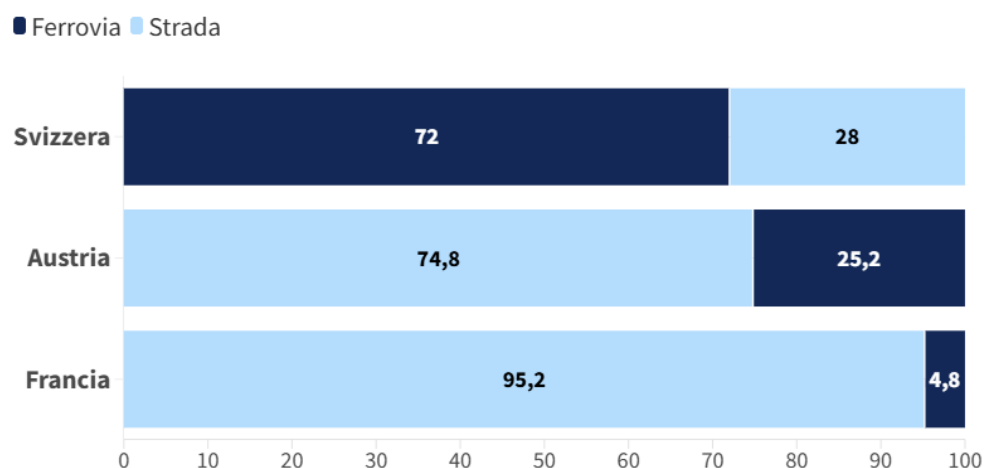
Fonte : Rapport annuel 2023, DG MOVE / OFT

Rispetto alla totalità dell'interscambio di merci dell'Italia con i principali partner europei², il trasporto attraverso i valichi alpini continua a essere fortemente sbilanciato a favore della modalità stradale. Nel 2023, la quota modale della ferrovia sull'intero arco alpino è scesa al 28,8%, in diminuzione rispetto al 30,2% dell'anno precedente, confermando un arretramento del trasporto ferroviario rispetto alla gomma. La ripartizione modale presenta tuttavia forti differenze tra i Paesi alpini. In Svizzera, la ferrovia mantiene una quota molto elevata, pari al 72,0% (72,9% nel 2022), grazie a politiche di trasferimento modale strutturali

² Francia, Germania, Spagna, Austria, Paesi Bassi, Slovenia, Belgio, Polonia, Ungheria, Gran Bretagna e Svizzera

e consolidate; in Austria, la quota ferroviaria si attesta al 25,2% (26,4% nel 2022), mentre in Francia risulta particolarmente contenuta, pari al 4,8% (6,8% nel 2022), evidenziando una persistente dipendenza dal trasporto su strada.

Fig. 5 – Ripartizione del traffico attraverso i valichi, per paese di confine. Valori percentuali.



Fonte: Rapport annuel 2023, DG MOVE / OFT

L'analisi per valico conferma una forte concentrazione dei flussi lungo pochi assi principali. Il Brennero si colloca nettamente al primo posto, convogliando circa il 23% del traffico complessivo transalpino (24% nel 2022). Seguono il Gottardo e lo Schoberpass, entrambi con una quota pari all'11,5%, mentre Ventimiglia e Wechsel mantengono quote stabili, rispettivamente intorno al 10% e al 9%. I valichi del Semmering, del Fréjus/Moncenisio e del Sempione presentano ciascuno quote comprese tra il 7,2% e il 4,3%, mentre gli altri passaggi alpini svolgono un ruolo marginale nel sistema dei traffici transalpini.

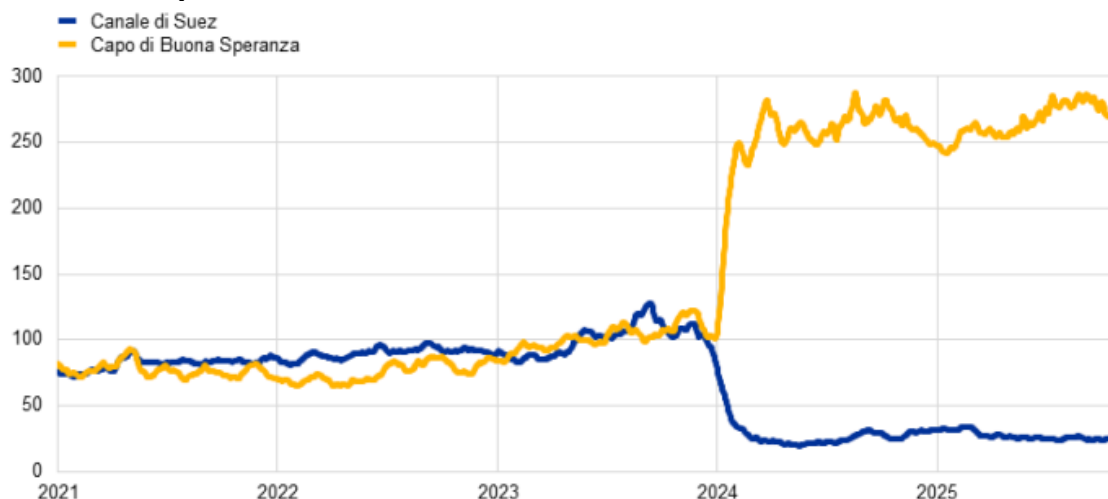
Vie marittime alla prova del futuro

Nel 2025 il commercio marittimo globale continua a operare in un contesto segnato da shock geopolitici e da un crescente ricorso a misure protezionistiche, che ne mettono alla prova l'affidabilità e la capacità di adattamento. Due dinamiche appaiono particolarmente rilevanti per comprendere le trasformazioni in atto: il perdurare della crisi nel Mar Rosso e l'inasprimento delle politiche tariffarie statunitensi.

A oltre un anno dall'avvio degli attacchi alle navi mercantili nel Mar Rosso, la situazione lungo l'asse Suez-Bab el-Mandeb rimane instabile anche nel 2025. Il Canale di Suez rappresenta da lungo tempo un collegamento strategico per il commercio tra Oriente e Occidente, convogliando oltre il 15% del commercio mondiale di merci e una quota ancora più elevata del traffico containerizzato globale. In questo contesto, le principali

compagnie di navigazione hanno continuato a evitare il transito attraverso il canale, deviando una parte rilevante dei servizi Asia-Europa lungo la rotta del Capo di Buona Speranza, divenuta prassi per la maggior parte delle portacontainer a partire dalla fine del 2023 (come mostra la figura 6). Questa deviazione prolungata, senza precedenti per durata e intensità, ha comportato un significativo allungamento dei tempi di percorrenza e un nuovo aumento dei costi di trasporto, contribuendo al rimbalzo dei noli container dopo il forte ridimensionamento osservato nel 2023. I transiti nel Canale di Suez si mantengono su livelli ampiamente inferiori rispetto al periodo pre-crisi: tra gennaio e maggio 2025, i passaggi medi giornalieri risultano in calo di circa il 18% rispetto al 2024 e di oltre il 70% rispetto al 2023. Solo una parte dei flussi è stata assorbita dalla rotta alternativa, determinando una contrazione complessiva degli scambi marittimi tra Asia ed Europa. Il bacino del Mediterraneo continua a risentire di questa riorganizzazione dei traffici, con effetti differenziati sui principali porti. Sebbene si osservino segnali di una graduale ripresa dei transiti attraverso Suez da parte di alcune compagnie, il ritorno generalizzato alla rotta del Mar Rosso appare subordinato a un miglioramento stabile delle condizioni di sicurezza e viene affrontato dagli operatori con elevata cautela.

Fig. 6 – Attività marittima ai principali colli di bottiglia (medie mobili di 30 giorni; indice: da gennaio a ottobre 2023 = 100)



Fonte: QuantCube ed elaborazioni degli esperti della BCE

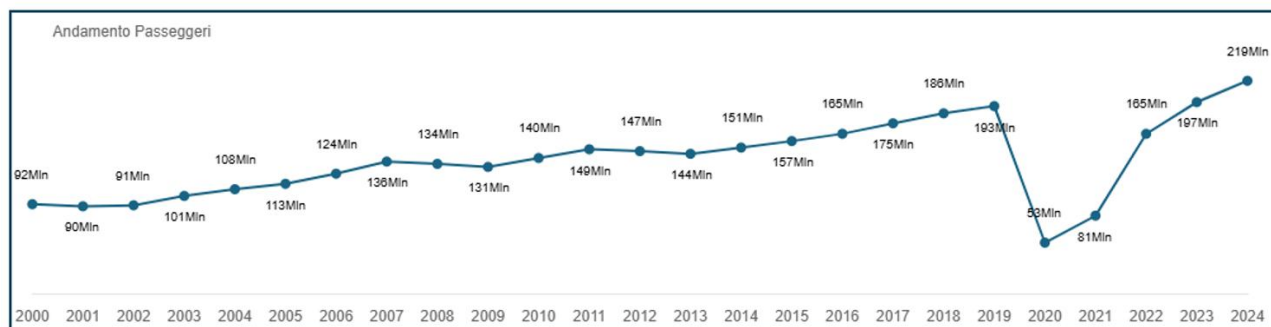
Nel 2025 il commercio marittimo è stato influenzato anche dall'inasprimento delle politiche commerciali statunitensi. A partire dal 14 ottobre 2025 è entrato in vigore un nuovo regime tariffario sugli scali portuali negli Stati Uniti per le navi riconducibili all'industria marittima

cinese. Le misure prevedono l'applicazione di tariffe differenziate in base alla proprietà, alla gestione o al luogo di costruzione delle navi, con importi destinati a crescere progressivamente nei prossimi anni e un impatto particolarmente rilevante per i grandi vettori cinesi attivi sulle rotte verso gli Stati Uniti. Secondo le stime disponibili, nel 2026 il costo complessivo delle nuove tariffe potrebbe superare i 2 miliardi di dollari, con effetti rilevanti sulla redditività dei principali operatori cinesi del trasporto container. L'impatto diretto appare invece più contenuto per le compagnie non cinesi, anche in considerazione del fatto che oltre il 70% della flotta mondiale non è di costruzione cinese e che solo una quota limitata degli scali nei porti statunitensi è effettuata da unità prodotte nei cantieri cinesi. Tuttavia, l'introduzione del nuovo regime tariffario ha già contribuito ad accrescere l'incertezza per l'intero settore, inducendo i vettori a riorganizzare l'impiego delle flotte, a riallocare le navi su mercati alternativi e, in alcuni casi, a prolungare la vita operativa di unità più datate per ridurre l'esposizione alle nuove misure. Nel breve periodo, tali strategie di adattamento stanno generando tensioni sui noli e una maggiore complessità nella gestione delle catene logistiche. Queste dinamiche si inseriscono in un contesto già segnato da shock geopolitici e climatici, contribuendo a rendere il sistema del trasporto marittimo internazionale strutturalmente più fragile e soggetto a rapide riconfigurazioni.

La crescita del trasporto aereo

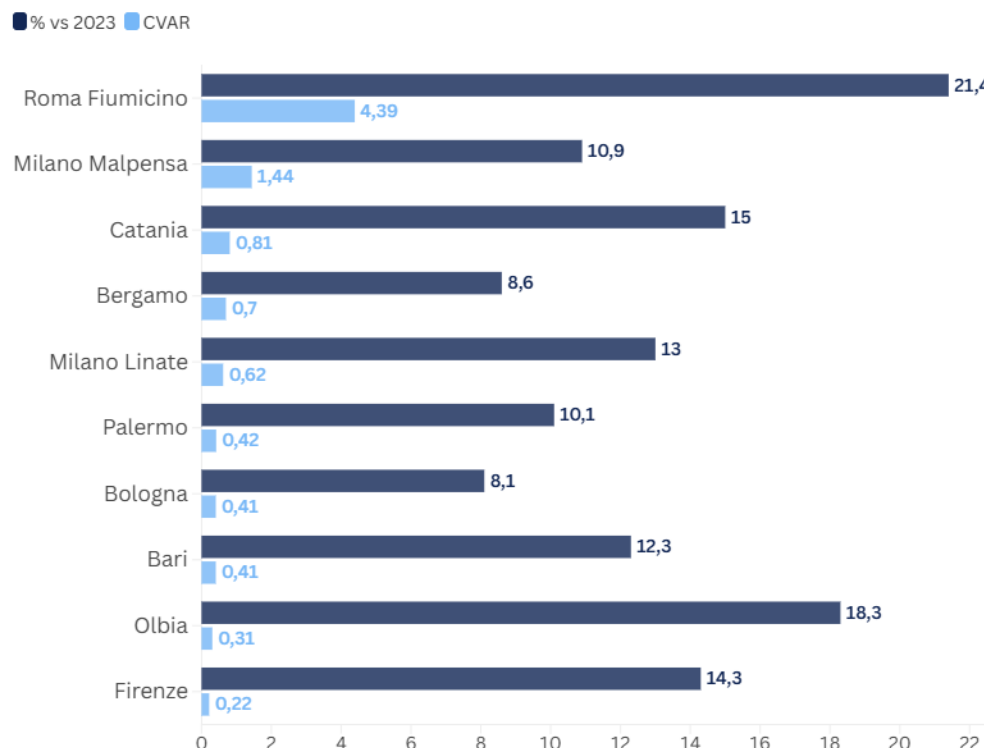
Sul fronte del trasporto passeggeri il 2024 si è chiuso, per gli aeroporti italiani, con più di 219 milioni di passeggeri, un dato superiore (+13,5%) a quello del 2019, ultimo anno pre-pandemia, e in crescita dell'11,2% rispetto al 2023. I primi 11 mesi del 2025 (gli ultimi dati disponibili al momento della chiusura del report) confermano l'andamento con 214 milioni di passeggeri, in crescita del 4,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Fig. 7 – Aeroporti italiani, trend storico andamento passeggeri 2000-2024



Fonte: Assaeroporti

Fig. 8 – Variazione passeggeri 2024-2023 per aeroporto (var. % e contributo alla variazione in p.p.)



Gli aeroporti che hanno trainato la crescita del 2024 sono quelli di Fiumicino (+21,4% di passeggeri e con un contributo alla variazione totale pari a 4,39 p.p.), Milano Malpensa (+10,9% e 1,44 p.p. di contributo alla variazione) e Catania (+15,0% di passeggeri e 0,81 p.p. di contributo alla variazione).
Fonte: ns. elaborazione su dati Assaeroporti

Fig. 9 – Numero di passeggeri Gennaio – Novembre 2025, aeroporti con almeno 1 milione di passeggeri e variazione rispetto allo stesso periodo del 2024

Aeroporto	Passeggeri	% vs 2024*
Roma Fiumicino	47.617.067	4,3
Milano Malpensa	29.002.916	9,0
Bergamo	15.662.843	-3,0
Napoli	12.423.387	3,0
Catania	11.536.930	0,2
Venezia	11.025.685	1,7
Bologna	10.356.597	3,0
Milano Linate	10.193.048	3,7
Palermo	8.620.208	3,1
Bari	7.429.053	9,6
Pisa	5.604.133	7,7
Cagliari	4.942.894	1,7
Torino	4.553.431	6,0
Olbia	4.070.976	7,5
Verona	3.760.467	8,2
Roma Ciampino	3.670.725	3,1

Tra le strutture monitorate da Assaeroporti 24 hanno superato il milione di passeggeri nel periodo gennaio-novembre 2025. In testa alla classifica lo scalo di Roma Fiumicino che mostra un ulteriore aumento di passeggeri rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+4,3%). Crescite rilevanti sono anche quelle dell'aeroporto di Pescara (+29,5%), Trieste (+26,3%) e Genova (+17,9%). Per quanto riguarda gli scali del Nord Italia, Malpensa e Bergamo si collocano rispettivamente al secondo e al terzo posto della classifica: il primo registra una crescita del 9%, mentre il secondo evidenzia una contrazione del 3,0%, risultando l'unico dato negativo tra gli aeroporti con almeno un milione di passeggeri. Venezia risulta sostanzialmente stabile (+1,7%), crescita modesta per Bologna (+3%) e Linate (+3,7%).



Firenze	3.610.355	9,5
Brindisi	3.248.615	2,1
Treviso	2.972.726	5,3
Lamezia Terme	2.854.014	13,4
Alghero	1.691.136	9,8
Trieste	1.536.731	26,3
Genova	1.472.007	17,9
Pescara	1.033.212	29,5

Fonte: ns. elaborazione su dati Assaeroporti

*2024, dato gennaio-novembre

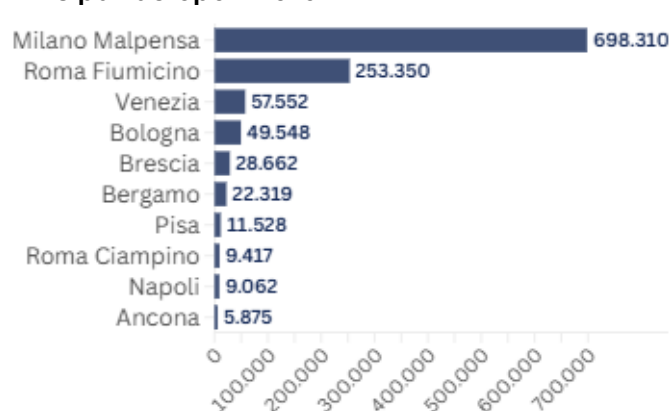
Nel corso del 2025 si è registrato un incremento dei volumi di merci e posta in arrivo e partenza movimentati dagli aeroporti italiani monitorati da Assaeroporti. Nei primi undici mesi dell'anno, il traffico complessivo ha raggiunto 1.166.941 tonnellate, in aumento dell'1,7% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando il volume si attestava a 1.147.954 tonnellate.

Fig. 10 – Quantità totale in tonnellate del traffico merci e posta in arrivo/partenza (cargo)

Variazione nel periodo 2019-2025*



Principali aeroporti 2025*



Fonte: ns. elaborazioni su dati Assaeroporti

*2025, dato relativo ai primi 11 mesi dell'anno

Nei primi undici mesi del 2025, l'aeroporto di Milano Malpensa ha gestito il 59,8% del traffico cargo nazionale, confermandosi primo hub italiano per il trasporto aereo di merci. Insieme a Roma Fiumicino, i due scali concentrano circa l'81,6% del totale movimentato. Complessivamente, i primi dieci aeroporti italiani assorbono il 98,2% del traffico, a conferma di una forte polarizzazione del settore su pochi nodi logistici chiave.



3. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORD

3.1 Corridoio “Mediterraneo”

a) Corridoio ferroviario

Torino-Lione

Descrizione progetto

La Torino-Lione è la linea ferroviaria per merci e passeggeri che rappresenta uno dei principali progetti transfrontalieri del Corridoio Europeo TEN-T Mediterraneo, che si sviluppa per 3.000 km connettendo, da Est a Ovest, 7 corridoi Ue. La linea si estende per 270 km di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia e l'elemento principale dell'opera è il tunnel di base del Moncenisio, la più lunga galleria ferroviaria mai costruita. La nuova opera consentirà di togliere dalle strade oltre 1 milione di camion all'anno e di ridurre le emissioni con 1 milione in meno di tonnellate di CO2 all'anno.

Il progetto si compone di tre parti:

- la tratta transfrontaliera che ha una lunghezza totale di 65 km e include il tunnel di base del Moncenisio di 57,5 km (la cui costruzione è in capo a Telt) e le stazioni internazionali di Susa e St-Jean de Maurienne;
- la tratta di accesso italiana da Torino a Bussoleno in capo a RFI;
- la tratta di accesso francese da Lione a Saint-Jean-de-Maurienne in capo a SNCF.

TRATTA TRANSFRONTALIERA

Nel 2025 i lavori di realizzazione della tratta transfrontaliera hanno visto un'accelerazione significativa con il passaggio ad una piena operatività dei cantieri di scavo: tra Francia e Italia tutti i cantieri del tunnel di base sono avviati, sono stati aggiudicati tutti gli appalti civili e l'opera è arrivata al 28% del completamento. Sono attivi 18 fronti di scavo complessivi con 45,3 km di gallerie già scavate (di cui 19,2 km di tunnel di base) su 160 km complessivi. Ad aprile 2025 è stata battezzata la prima delle sette frese che scaveranno i 9 km del tunnel di base tra Saint-Martin-La-Porte e La Praz, in Francia, con un avanzamento che va dai 300 ai 450 metri al mese.

Il 18 ottobre 2025 è iniziato lo scavo dell'ultimo dei quattro pozzi di ventilazione del tunnel di base utilizzando una Raise Boring Machine con un ritmo di avanzamento di circa 7,7 m/giorno.

- **Tratta transfrontaliera italiana:** sul versante italiano il cantiere principale è quello di Chiomonte, punto di accesso al tunnel di base, in cui è proseguito il completamento e la messa a regime delle infrastrutture di cantiere, indispensabili per sostenere lo scavo meccanizzato delle canne principali del tunnel. Inoltre sono terminate le demolizioni della soletta del piazzale esistente, necessarie per realizzare il prolungamento della paratia berlinese e il ribassamento del suolo necessario all'avvio dello scavo in tradizionale della tratta iniziale della galleria Maddalena 2. Nel corso dell'anno si è anche consolidata la piena funzionalità dello svincolo autostradale di cantiere sull'A32, elemento strategico per la logistica dei materiali e per la separazione dei flussi di traffico ordinario e di cantiere, riducendo così l'impatto sulla viabilità locale. Sono proseguite le attività legate alla gestione e valorizzazione dei materiali di scavo sui siti italiani di Salbertrand e Torrazza Piemonte, che sono stati progressivamente attrezzati per ricevere, trattare e riutilizzare le terre e rocce provenienti dallo scavo, in coerenza con i criteri di economia circolare e con le prescrizioni ambientali approvate a livello europeo e nazionale. Sul sito di Salbertrand (CO10) sono stati realizzati i pali di fondazione del nuovo ponte sulla Dora Riparia e stanno iniziando le elevazioni sulle due spalle. Nell'area del futuro cantiere del tunnel dell'interconnessione (CO1), nella tratta di innesto con la linea storica e la stazione ferroviaria di Bussoleno, sono stati realizzati sulle due sponde del fiume Dora i quattro piezometri previsti dal Piano di Monitoraggio Ambientale per il monitoraggio delle acque.
- **Tratta transfrontaliera francese:** a Saint-Jean-de-Maurienne (CO9) è in corso la posa delle lunghe rotaie saldate dei quattro binari principali e di precedenza, con avvio della procedura di gara per la nuova stazione internazionale. A Saint-Julien-Montdenis (CO8) si sta procedendo con il rivestimento definitivo della canna sud del tunnel francese in corso, con scavo tradizionale sulle due canne e avvio dello scavo del 10° ramo di comunicazione tra le gallerie. A Saint-Martin-la-Porte (CO7) la TBM Viviana è in fase di "apprendimento" (taratura e rodaggio) con circa 3 m/giorno di scavo; altri fronti tradizionali procedono a circa 1,2 m/giorno. A La Praz (CO6) proseguono gli scavi a specchio nelle gallerie logistiche con oltre 1.000 metri di volata raggiunti e a Villarodin-Bourget (CO5) è in corso l'attrezzaggio della caverna in vista del montaggio della prima TBM e già oltre 1 km di gallerie tra base tunnel e logistica completato. Dal punto di vista economico nel 2025 si è rafforzato il quadro istituzionale e finanziario a sostegno dell'opera: la Torino-Lione rimane una delle opere prioritarie della rete centrale TEN-T,



e la Decisione di Esecuzione (UE) 2025/1715 (30 luglio 2025) ha sottolineato che i fondi europei sono legati al rispetto del cronoprogramma, elemento che riduce il rischio di rallentamenti nell'avanzamento dei lavori. Per effetto di questo atto per la prima volta tutte le tratte del progetto – sia quelle nazionali sia quella transfrontaliera - sono ammissibili al finanziamento dell'UE e risorse europee coprirebbero fino al 55% i costi della galleria di base e fino al 50% quelli per le linee ferroviarie di accesso in entrambi i Paesi.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il prossimo passo sarà l'aggiudicazione dell'appalto degli impianti tecnologici che avverrà nel 2027 con l'obiettivo di mettere l'opera in esercizio nel 2033.

Criticità

Il dibattito pubblico resta poi molto acceso: comitati No TAV, realtà locali e parte del mondo accademico contestano l'aumento dei costi stimati, i tempi di ritorno dell'investimento e l'effettivo fabbisogno di traffico, ipotizzando benefici spostati oltre il 2035–2040; queste posizioni si contrappongono alle valutazioni positive di UE, Governi e promotori sull'importanza strategica del Corridoio. La Decisione di Esecuzione UE del 2025 introduce un calendario stringente per tutte le componenti della nuova linea, rendendo il rispetto dei tempi un elemento critico ai fini del mantenimento del cofinanziamento europeo. Sul fronte ambientale e sanitario, i dati diffusi nel 2025 dalla Regione Piemonte indicano per la Val di Susa uno stato di salute in linea con quello del resto della provincia, senza variazioni attribuibili alla presenza dei cantieri.

TRATTA NAZIONALE ITALIANA (Torino-Bussoleno)

La realizzazione della tratta italiana prevede:

- la realizzazione della nuova linea in variante Avigliana-Orbassano, inclusi gli interventi di adeguamento allo scalo di Orbassano conseguenti all'ingresso della nuova linea;
- l'adeguamento della linea storica Avigliana-Bussoleno.
- **Realizzazione della nuova linea in variante Avigliana-Orbassano**

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea in variante, lunga complessivamente 24 km fino allo scalo merci di Orbassano. Il tracciato si snoderà attraverso una galleria naturale, lunga 8 km al di sotto della Collina Morenica per



proseguire poi con una galleria artificiale di circa 4 km. La linea terminerà con un tratto allo scoperto di ingresso e attraversamento dello scalo di Orbassano per poi congiungersi alla linea esistente di accesso al nodo di Torino. La realizzazione della nuova linea consentirà:

- l'incremento complessivo di capacità passando da 10 treni/ ora/ direzione dell'attuale linea a 20 treni/ ora/ direzione sul complesso delle due linee;
- miglioramento della regolarità della circolazione attraverso la specializzazione dei traffici sulle due linee;
- Riduzione dei tempi di percorrenza per i treni a lunga percorrenza che percorreranno la nuova linea;
- Possibilità di gestire treni di lunghezza fino a 750 m nell'impianto di Torino Orbassano.

Il 1°/04/2025 è stato approvato il progetto definitivo ed entro il 2025 si completerà l'iter autorizzativo che va avanti con la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (l'iter è stato avviato al MASE il 2/12/25). L'11 febbraio 2026 si è tenuta la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo della "Tratta Avigliana – Orbassano dell'Asse ferroviario Torino-Lione". A conclusione della procedura, RFI avvierà il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori: l'aggiudicazione dovrebbe concludersi entro il primo semestre del 2026 con l'avvio dei lavori previsto entro il 2027 e la fine nel 2033, in concomitanza con l'attivazione della tratta transfrontaliera e il tunnel di base del Moncenisio. Per quanto riguarda le opere relative all'estensione dell'ACC nello scalo di Orbassano è in corso la verifica del progetto ai fini della validazione. Il costo ammonta a 3 miliardi di euro, di cui finanziati 827,43 milioni di euro.

- **Scalo di Orbassano**

Nella fase 1 sono previsti i lavori funzionali all'attivazione della nuova linea SFM5 attestata a S. Luigi di Orbassano, comprendenti altresì le prime opere di rifunionalizzazione dello scalo, coerenti con il PRG complessivo dell'impianto. Nell'ambito di tali interventi verrà realizzato un nuovo ACC in sostituzione dell'attuale ACEI sul Fascio Sud. La fase successiva prevedrà il PRG di Orbassano contestuale alla nuova tratta Avigliana-Orbassano, con rivisitazione dei fasci e adeguamento a modulo con nuovi binari a 750m (Fascio Francia). Questi interventi consentiranno:

- l'efficientamento e potenziamento dello scalo con il miglioramento delle capacità dei binari del Fascio container;



- il potenziamento dei collegamenti all'interno dello scalo, in coerenza con il PRG complessivo dell'impianto e l'assetto futuro connesso al potenziamento della Torino-Lione.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il 29/05/25 è avvenuta la consegna totale dei lavori attualmente in corso. In merito alla realizzazione dell'ACC di Orbassano a marzo 2025 sono stati consegnati i lavori, attualmente in corso e inseriti nel PNRR.

I costi totali per la fase 1 ammontano a 72,25 milioni di euro, interamente reperiti e l'attivazione avverrà nel 2026 per fasi.

- **Adeguamento della linea storica Avigliana-Bussoleno**

Per quanto riguarda la linea storica da Bussoleno ad Avigliana, il progetto prevede i seguenti interventi:

1. installazione dell'ERTMS (European Rail Traffic Management System), il sistema di segnalamento che garantirà più elevate prestazioni alla circolazione ferroviaria con contestuale realizzazione dell'ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) della tratta Bussoleno-Avigliana;
2. soppressione di due passaggi a livello nel comune di Borgone;
3. adeguamento alle specifiche di interoperabilità STI PRM - Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) per le Persone a Ridotta Mobilità (PRM) - delle fermate Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo;
4. realizzazione delle precedenze di modulo 750 m con la realizzazione di due Posti di Movimento;
5. adeguamento del sistema Energia con la realizzazione di due nuove Sottostazioni elettriche (SSE) ad Avigliana e Borgone;
6. Realizzazione di un elettrodotto interrato per il collegamento della sottostazione di La Maddalena alla SSE di RFI di Chiomonte.
7. Risanamento acustico di tutta la tratta;
8. Rinnovo Treni elettrici con adeguamento della linea di contatto.



Avanzamento 2025 e prossimi step

1. Sono in corso i lavori nell'ambito dell'attrezzaggio ERTMS, mentre per gli interventi di armamento e TE è in corso la Progettazione Esecutiva;
2. In corso l'iter autorizzativo;
3. Lavori in corso;
4. È in corso il PFTE per iter;
- 5., 6. Il 15/09/2025 è stato stipulato il contratto d'appalto. In corso la Progettazione Esecutiva;
7. In corso la progettazione avviata a giugno 2024;
8. Attività propedeutiche per l'avvio dell'adeguamento del progetto definitivo.

I costi di adeguamento ammontano a 249,7 milioni di euro per la realizzazione degli interventi 1, 2, 3, 5 e 6 di cui disponibili 129,9 milioni. L'attivazione è prevista per fasi tra il 2027 e il 2029.

TRATTA NAZIONALE FRANCESE

Sulla tratta francese, che va da Lione a Saint-Jean-de-Maurienne, nel 2025 si è entrati in una fase di progettazione e SNCF Réseau ha avviato le studi/progettazioni di "avant-projet détaillé" con un orizzonte pluriennale: è questo il passaggio che, in termini di maturità progettuale, consente di arrivare a un tracciato tecnicamente stabilizzato, a stime costi/benefici più robuste e alla successiva sequenza autorizzativa e realizzativa grazie alla Decisione di Esecuzione di luglio 2025, passaggio che riduce il rischio che la Francia arrivi "in ritardo" rispetto alla disponibilità del tunnel.

Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)

L'Autostrada Ferroviaria Alpina è un servizio infrastrutturale per il trasporto combinato strada-rotaia tra Orbassano Terminal e Aiton Terminal, nell'alta valle della Maurienne, attraverso la galleria ferroviaria del Frejus. Il collegamento ferroviario è lungo 175 km nasce nel 2001 con l'obiettivo di trovare soluzioni di trasporto più sicure, soprattutto per le merci pericolose, alternative rispetto al tunnel stradale del Frejus e sostenibili rispetto alla strada. Nel 2025 è stato aggiornato il bilancio ventennale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina: oltre 500.000 semirimorchi trasportati, con più di 2,3 miliardi di tonnellate*km di merce, e un risparmio di costi esterni (ambiente, incidentalità, congestione) stimato in circa 419 milioni



di euro, a fronte di contributi complessivi riconosciuti da Italia e Francia pari a circa 195,7 milioni di euro. Un bilancio socio-economico complessivamente positivo, con benefici esterni stimati più che doppi rispetto ai contributi versati.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il 21 aprile 2025 l'AFA ha sospeso le attività e comunicato la cessazione del servizio per mancanza di finanziamenti da parte dei Governi italiano e francese, dopo l'interruzione del traffico dovuta a problemi finanziari e alla frana del 2023 nella Maurienne.

Nel mese di giugno durante la Commissione Intergovernativa, i due Ministeri, italiano e francese, hanno raggiunto un accordo sulle modalità di finanziamento, circa 5 milioni di euro (2,5 per ciascuno Stato), con l'obiettivo di far ripartire il servizio di autostrada ferroviaria alpina entro l'autunno.

Gli stessi Ministeri hanno notificato alla CE la richiesta di autorizzazione per l'erogazione dei suddetti contributi. Autorizzazione che ad oggi non è ancora pervenuta.

A livello nazionale, numerose iniziative politiche e parlamentari del 2025 hanno richiamato la necessità di definire con chiarezza i contenuti tecnici del servizio (frequenze, capacità, standard di sagoma e interoperabilità con la futura linea AV/AC) in coerenza con il cronoprogramma per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione.

Criticità

L'iter per la riapertura si sarebbe dovuto concludere ad ottobre 2025, ma il via libera non è arrivato e ancora oggi manca un'indicazione sulla data di riapertura del servizio.

T tratta AV/AC Brescia-Verona

Descrizione progetto

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 funzionale Brescia Est - Verona (escluso nodo di Verona)" del costo a vita intera (CVI) di 2.499 milioni di euro ed ha autorizzato l'avvio della realizzazione delle opere del Primo Lotto Costruttivo. Tale CVI è stato aggiornato a 3.142 milioni di euro e risulta interamente finanziato.

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

- il primo lotto costruttivo relativo alla realizzazione delle opere civili:



- della linea AV, che si estende dal comune di Mazzano (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 che 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.

La realizzazione di tale opera comporterà principalmente:

- riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia S. Lucia;
- incremento della capacità e della regolarità della circolazione grazie alla specializzazione dei servizi, tradizionale e AV;
- miglioramento del sistema di trasporto regionale grazie alla liberazione di capacità della linea storica.

Con la delibera n.42 del 10 luglio 2017 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" in uscita Est, finalizzata a dare continuità alla Linea AV-AC Milano-Verona;
- lo studio di fattibilità per l'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda.

Avanzamento 2025 e prossimi step

I lavori del primo e del secondo lotto costruttivo sono in corso e l'attivazione è prevista per il 2026.

Inoltre, in merito alla fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda, nel mese di agosto 2024 è stato ultimato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di Prima Fase, secondo il Dlgs 36/2023 della Soluzione ad Ovest del Casello di Sirmione come indicato dal MIT di concerto con la Regione Lombardia nel mese di Ottobre 2021, con l'obiettivo di evitare significative varianti alle infrastrutture ferroviarie e viarie in fase di



realizzazione. In esito allo sviluppo progettuale, il costo presunto dell'opera ad oggi ammonta a circa 200 milioni di euro.

In merito al "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia" in uscita Est, è in corso il progetto definitivo a cura del General Contractor Cepav due.

Criticità

Occorre reperire circa 200 milioni di euro per la realizzazione della fermata ferroviaria del Basso Lago di Garda.

Linea AV/AC Verona-Padova

Descrizione progetto

La linea AV/AC Verona–Padova è parte dell'asse AV Torino–Milano–Venezia ed è inserita nel corridoio "Mediterraneo" delle reti TEN-T. Scopo dell'opera è potenziare il collegamento ad alta velocità ed alta capacità tra Milano e Venezia, con benefici in termini di capacità e mobilità sostenibile. Il progetto, suddiviso in tre Lotti Funzionali, coordinato dal Commissario di Governo Ing. Vincenzo Macello, coinvolge Rete Ferroviaria Italiana in qualità di Committente, Italferr in qualità di Alta Sorveglianza e Direzione Lavori, il General Contractor Iricav Due in qualità di progettista e soggetto realizzatore.

- 1° Lotto Funzionale (Verona–Bivio Vicenza, ~44,2 km): nuova linea AV/AC tra Verona Porta Vescovo e il comune di Altavilla Vicentina. Il tracciato è per lo più in rilevato (34 km), con 6 km di viadotti e 3 gallerie artificiali (tra cui ~2 km a San Martino B.A.). L'investimento è di circa 3,3 mld€, interamente finanziati anche con fondi PNRR. I lavori – affidati al General Contractor Iricav Due – termineranno nel 2026. L'attuale stato di avanzamento lavori è pari al 75%.
- 2° Lotto Funzionale (Attraversamento di Vicenza, ~6,2 km): nuova linea AV/AC tra Altavilla V. e Vicenza, con interventi di riassetto del PRG della stazione di Vicenza (realizzazione di stazione "elementari" per servizio viaggiatori, AV/AC - a 4 binari- e nuovo fascio merci) e realizzazione della nuova fermata "Vicenza Fiera", 2,2 km nuovi di binario merci e rifacimento di c.a. 4,8 km dell'esistente linea storica ; previsti, inoltre, interventi di ridisegno degli spazi circostanti l'area di stazione, opere di riassetto del reticolo viario e opere di mitigazione del rischio idraulico. L'investimento complessivo è di circa 2,2 mld€, interamente finanziati; i lavori – affidati al General



Contractor Iricav Due – sono in corso, con conclusione prevista nel 2032. L'attuale stato di avanzamento lavori è pari a circa il 23%.

- 3° Lotto Funzionale (Vicenza–Padova, ~26 km): nuova tratta AV/AC tra l'uscita est della stazione di Vicenza e l'ingresso nella stazione di Padova Centrale, con circa 9,8 km di rifacimento dell'esistente linea storica. È in corso la progettazione definitiva ad opera di Iricav Due. Non sono stati stanziati finanziamenti per la costruzione: al momento (DL 59/2021) sono disponibili 25 M€ per la progettazione definitiva.

Avanzamento 2025 e prossimi step

- Primo Lotto (Verona–Bivio Vicenza): nel corso del 2025 sono state realizzate diverse opere chiave: a febbraio è stato completato lo scavo della galleria artificiale di 1.8 km di San Martino Buon Albergo, a marzo è stato varato l'impalcato metallico del nuovo cavalcaferrovia IV10 presso Altavilla Vicentina (Via Paganini); ad aprile è stata attivata all'esercizio la nuova SSE di Montebello, che ha consentito la demolizione della SSE esistente fisicamente interferente con i binari della Linea AV/AC; a maggio è stata attivata la nuova località di servizio Bivio Ronchi, necessaria per consentire l'ingresso dei materiali dalla linea ferroviaria al cantiere di armamento presso Montebello Vicentino; a giugno sono state attivate le modifiche all'impianto di Verona Porta Vescovo, necessarie a rendere indipendente il cantiere AV rispetto alla circolazione ferroviaria; ad agosto, durante l'interruzione continuativa della linea ferroviaria esistente, sono stati effettuati gli interventi di riprofilatura del tracciato, di realizzazione delle nuove banchine e di sistemazione tecnologica presso la località di Montebello Vicentino, nonché la realizzazione delle nuove banchine e di un nuovo sottopasso presso la località di Lonigo; a ottobre è stato varato l'impalcato metallico ad arco sul fiume Guà (78 m di luce, peso 1.500 t) in affiancamento all'omologa travata già attivata sulla Linea Storica. Sono in corso di completamento i rilevati e le trincee di linea, oltre alle opere stradali e idrauliche di sopra e sottoattraversamento, le attività sulle sottostazioni elettriche e sulle linee primarie AT, quelle relative al monitoraggio ambientale e le attività di realizzazione dei fabbricati tecnologici. Infine, sono in fase di svolgimento le attività di realizzazione dell'armamento ferroviario e dell'attrezzaggio tecnologico della linea e dei fabbricati.



- Secondo Lotto (Attraversamento Vicenza): i lavori sono stati avviati a settembre 2023. Durante l'estate 2025 la circolazione tra Altavilla V. e la stazione di Vicenza è stata interrotta per la realizzazione di interventi infrastrutturali in stazione di Vicenza: si è proceduto con la demolizione delle pensiline (in cls) tra binario 3 e 4 (per 94,2 m) e tra binario 5 e 6 (in acciaio - per 62,4 m), la demolizione della trazione elettrica dal binario XI al binario XVIII, il posizionamento di paraurti necessari alla parzializzazione dei binari XI- XIX, la demolizione di una casa cantoniera in prossimità della linea ferroviaria esistente in zona 'Olmo' in ingresso alla città di Vicenza, interventi di taglio della vegetazione lungo la linea ferroviaria. La Stazione è stata regolarmente riaperta a fine agosto 2025 come da programma. Sono in corso le attività di sviluppo della progettazione esecutiva, di confronto con gli Enti gestori per la verifica dei sottoservizi esistenti necessaria per la redazione dei progetti di risoluzione delle interferenze e la stipula delle relative Convenzioni, le attività di rilievo topografico dei servizi interferenti, avviati i primi lavori propedeutici per la risoluzione delle interferenze, il monitoraggio ambientale ante operam e in corso d'opera, le attività espropriative, le attività di bonifica bellica con assistenza archeologica, picchettamenti, posa recinzioni, attività di disboscamento, attività propedeutiche alle modifiche del PRG di Vicenza. È stato realizzato il nuovo campo base nella zona di ingresso alla città di Vicenza. Il termine dei lavori del 2° lotto è fissato al 2032.
- Terzo Lotto (Vicenza-Padova): è attualmente in corso lo sviluppo della progettazione definitiva dell'intervento a cura del Consorzio Iricav Due.

Per il tratto di futura linea da Grisignano di Zocco a Padova, sono stati avviati e proseguono da parte del Consorzio, alla presenza di RFI, degli incontri dedicati a ciascun Comune, finalizzati ad aggiornare i singoli Enti sullo stato di avanzamento del progetto per il tratto di linea AV/AC che ricade nei rispettivi territori. Sono in corso valutazioni circa la soluzione progettuale da adottare per il tratto di linea ferroviaria che si svilupperà in uscita ad est della Stazione di Vicenza.

Fine lavori prevista:

1° lotto Verona-Bivio Vicenza: 2026

2° lotto Attraversamento Vicenza: 2032.

Per il 3° lotto, non essendo disponibile un finanziamento esecutivo, la data di fine lavori sarà definita compiutamente al completamento della redazione del progetto definitivo.



Criticità

Finanziamenti (3° lotto funzionale “Venezia-Padova”): Ad oggi il 3° lotto funzionale è finanziato per la sola fase di sviluppo della progettazione (25 M€ stanziati dal DL 59/2021); non risultano disponibili le coperture finanziarie necessarie per la costruzione dell'opera ferroviaria.

Linea Venezia-Trieste: potenziamento e velocizzazione

Descrizione progetto

La linea ferroviaria Venezia–Trieste è un collegamento strategico del Nord Est. Il progetto di potenziamento prevede un pacchetto di interventi infrastrutturali e tecnologici (soppressione di passaggi a livello, varianti di tracciato, nuovi posti di movimento, aggiornamento del segnalamento) finalizzati a innalzare la velocità di progetto fino a 200 km/h. Tra gli obiettivi principali vi sono la riduzione dei tempi di viaggio (fino a circa 10 minuti in meno per i treni lunga percorrenza, con gli interventi di prima fase, mentre fino a 30 minuti in meno a completamento), l'incremento della capacità oraria (da 7 a 10 treni/ora per senso) e il miglioramento della regolarità del servizio sia passeggeri sia merci. L'intervento, parte integrante dei corridoi europei Mediterraneo e Baltico–Adriatico, è parzialmente finanziato con fondi nazionali e del PNRR. Il Commissario straordinario di Governo nominato per l'opera è l'ing. Vincenzo Macello.

I soggetti coinvolti restano gli stessi del 2024 (attuatore RFI per conto del MIT, con la collaborazione delle Regioni Veneto e Friuli-Venezia Giulia). L'investimento complessivo è confermato in circa 1,808 miliardi di euro e risultano stanziati solo circa 260 milioni dei 1,8 miliardi previsti.

Avanzamento 2025 e prossimi step

- Variante Ronchi–Aurisina: il progetto è ancora in fase di analisi preliminare. È stato redatto uno studio sulle possibili soluzioni di tracciato, ma non risultano finora approvazioni definitive. La fase di condivisione degli input progettuali con gli enti locali rimane in corso come nel 2024, senza novità sostanziali per l'anno 2025.
- Varianti di Portogruaro, Latisana e Isonzo e 2 nuovi Posti di Movimento: la progettazione definitiva di queste varianti è completata (ad eccezione di Latisana) e gli iter autorizzativi sono in corso. Gli adeguamenti delle soluzioni progettuali per Portogruaro e Isonzo sono ora sottoposti a valutazione di impatto ambientale. Per Latisana sono



state sviluppate nuove opzioni di tracciato da discutere con gli enti locali. Secondo il cronoprogramma RFI, la conclusione dell'iter autorizzativo per queste opere era prevista entro il 2025; tuttavia, tale scadenza appare incerta alla luce delle complessità emerse.

- **Potenziamento tecnologico della tratta Mestre–Ronchi:** prosegue la fase realizzativa dell'ammodernamento tecnologico. In particolare, procede l'installazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) di Mestre. È previsto il completamento degli interventi di Fase 1, corrispondente alla tratta Portogruaro - Ronchi Sud entro giugno 2026. Il completamento di questo intervento – che consentirà la gestione centralizzata della circolazione e l'avvio del sistema ERTMS è stimato per il secondo semestre 2027. Nel 2024 erano già iniziati lavori di potenziamento infrastrutturale in vari fine settimana (con sospensioni del servizio) per consentire gli aggiornamenti tecnologici, attività che si stanno protraendo dai primi mesi del 2025 senza variazioni di obiettivi.
- **Soppressione dei passaggi a livello (PL):** i lavori di soppressione dei PL proseguono a macchia di leopardo. Nel Veneto, a luglio 2025 RFI ha avviato formalmente i cantieri per la soppressione del PL di Roncade (TV), con opere sostitutive (cavalcaferrovia, sottopasso ciclopeditone) e un investimento di €15,6 milioni. In altri territori invece l'iter autorizzativo resta complesso: i Comuni di Ceggia, San Donà di Piave, Torviscosa, Cervignano, San Stino di Livenza e San Giorgio di Nogaro hanno espresso pareri contrari ai progetti attuali. Di conseguenza RFI sta rivedendo le soluzioni progettuali (ad esempio valutando sottopassi anziché cavalcaferrovia) e non sono ancora stati completati i lavori di eliminazione dei relativi PL. Nel complesso, non risultano aggiornamenti risolutivi nel 2025 per la conclusione di questi interventi, e il completamento di tutti i lavori è rimandato ai prossimi anni.

Criticità

La criticità principale rimane la carenza di copertura finanziaria completa del progetto. A luglio 2025 nel nuovo Decreto Infrastrutture non sono state stanziare risorse aggiuntive per la velocizzazione Venezia–Trieste. La mancanza di finanziamenti certi allunga i tempi di realizzazione e rende incerta la continuità dei cantieri. Parallelamente, il consenso locale sugli interventi infrastrutturali è problematico: diversi comuni hanno rifiutato le soluzioni proposte per la soppressione dei PL, con la conseguenza che alcune procedure



autorizzative si sono chiuse senza esito positivo. Tale occorrenza è stata anche delineata nell'ambito delle varianti di Ronchi e Latisana. In sintesi, oltre alla consueta complessità tecnico-amministrativa, le nuove criticità del 2025 riguardano principalmente la carenza di fondi dedicati e le difficoltà di dialogo con gli enti locali interessati.

Raddoppio ferroviario Codogno-Cremona-Mantova

Descrizione progetto

Gli interventi del raddoppio ferroviario della linea Codogno-Mantova consentiranno a regime l'aumento della regolarità della circolazione, la riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento della capacità sull'intera linea che permetterà l'introduzione di un nuovo modello di esercizio potenziato sia per i servizi passeggeri di medio e breve raggio che per i servizi merci. Gli interventi sono divisi in due fasi funzionali.

- La prima fase funzionale prevede il raddoppio della tratta Piacenza-Mantova per una lunghezza di 34 km e un costo di circa 952 milioni finanziato anche con fondi PNRR (per 385 milioni). In particolare, gli interventi previsti riguardano:
 - un nuovo tracciato a semplice binario tra Piacenza e Bozzolo e il raddoppio tra Bozzolo e Mantova. Verrà poi completato il raddoppio tra Piacenza e Bozzolo;
 - l'adeguamento della tratta agli standard prestazionali previsti per il traffico merci, garantendo una categoria di carico assiale D4 (senza limitazioni), una codifica per il trasporto combinato P/C80 e un modulo di 750m (nelle stazioni di Marcaria e Bozzolo);
 - la realizzazione di interventi di PRG nelle stazioni di Piacenza, Marcaria, Bozzolo e Mantova, con la velocizzazione a 60 km/h dei principali itinerari di stazione e il miglioramento dell'accessibilità mediante l'adeguamento a standard dei marciapiedi (lunghezza 250m e altezza 55cm) e la realizzazione di nuovi sottopassi di stazione, ove non già presenti; la trasformazione dell'attuale stazione di Castellucchio in fermata con l'adeguamento a standard dei marciapiedi (lunghezza 250m e altezza 55cm) e la realizzazione di un nuovo sottopasso;
 - l'upgrading tecnologico degli impianti di linea e di stazione mediante la realizzazione di un nuovo sistema ACC-M/SCC-M che permetterà la gestione della circolazione del Posto Centrale di Milano G.P.;
 - la soppressione diffusa dei passaggi a livello, pubblici e privati, lungo tutta la tratta Codogno-Mantova.



Nell'ambito della prima fase è prevista anche la realizzazione delle opere sostitutive per la soppressione dei due PL (alla pk 4+258 e alla pk 5+865) in Comune di Maleo. I lavori sono stati avviati lo scorso 3 dicembre.

- La seconda fase funzionale prevede il raddoppio delle tratte Codogno - Cavatigozzi e Cremona – Piadena, della lunghezza di 50 km e un costo di 1.311 milioni di euro, totalmente da finanziare.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Per quanto riguarda la prima fase funzionale (raddoppio tratta Piadena-Mantova), i lavori sono in corso e l'attivazione è attualmente prevista nel 2027.

Per quanto riguarda invece il raddoppio della tratta Codogno-Piadena, si è concluso il Dibattito Pubblico ed è in corso la revisione del progetto di fattibilità tecnico economica per il recepimento delle osservazioni pervenute, che si prevede di completare nel prossimo mese di luglio per il successivo avvio dell'iter autorizzativo.

È stata completata la Progettazione Definitiva di alcune delle opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello (PL) nei Comuni di Pizzighettone, Grumello Cremonese e Acquanegra Cremonese. È in corso l'iter autorizzativo delle opere sostitutive del PL in Comune di Acquanegra Cremonese ormai di prossima finalizzazione. Anche per i restanti PL si procederà con l'iter autorizzativo.

Criticità

Occorre reperire le risorse mancanti per la copertura della 1^a fase Piadena-Mantova e oltre 1.300 milioni di euro per la realizzazione della tratta Codogno-Piadena.

b) Corridoio autostradale

Traforo di sicurezza del Frejus

Descrizione progetto

La realizzazione della nuova galleria autostradale del Frejus ha previsto l'esecuzione di una 2^a canna veicolare, parallela a quella esistente, collegate da una serie di connessioni sia pedonali (rifugi) sia veicolari (by-pass). Inizialmente nata come canna di sicurezza (quindi destinata al passaggio dei soli mezzi di soccorso) è stata poi aperta al traffico veicolare unidirezionale allo scopo di consentire la separazione dei flussi di traffico (senza aumentare pertanto la capacità veicolare complessiva del traforo del Frejus). Unitamente alla nuova



canna sono stati ammodernati gli impianti di sicurezza del traforo esistente (che verrà percorso in direzione Francia-Italia) e sono stati installati nuovi apparati di ventilazione e antincendio integrati al sistema di Gestione e Controllo delle emergenze, gestiti direttamente dal nuovo PCC (Posto di controllo Centralizzato).

Avanzamento 2025 e prossimi step

La realizzazione della 2° canna autostradale del Frejus "Italia-Francia" si è conclusa e l'apertura al traffico è avvenuta il 28 luglio 2025 alla presenza del vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e del ministro dei Trasporti francese, Philippe Tabarot.

Le autorità presenti alla cerimonia d'apertura hanno sottolineato il valore strategico dell'infrastruttura, nodo centrale del corridoio TEN-T Mediterraneo e motore di crescita economica e sociale dei territori interessati, sottolineando lo spirito di collaborazione transfrontaliera e l'impegno congiunto verso una mobilità sempre più sicura, efficiente e sostenibile. Il progetto di ampliamento è stato realizzato dalle due concessionarie, la francese SFTRF - Société Française du Tunnel Routier du Fréjus e l'italiana SITAF; quest'ultima è concessionaria dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia e del Traforo del Frejus e parte del Gruppo ASTM. Il tunnel, realizzato in affiancamento alla canna esistente, consente la separazione dei flussi di traffico e rappresenta ad oggi la più lunga galleria stradale europea a doppia canna che collega l'Italia (Bardonecchia) alla Francia (Modane).

A completamento dei lavori non interferenti con il traffico veicolare, stanno proseguendo utilmente le attività di competenza di SITAF concentrate sul piazzale esterno lato Italia [Lotto 3 "Completamento Opere Esterne"].

I numeri del progetto:

- 700 milioni di euro il valore del progetto
- 12,9 km: lunghezza
- 8 m: diametro interno del tunnel
- 3,50 m: larghezza della corsia di marcia
- 1 Posto di Controllo Centralizzato di ultima generazione
- 34 rifugi pedonali
- 9 bypass carrabili
- 2 centrali di ventilazione interne ad estrazione massiva
- 6 stazioni tecniche interrato



Raccordo autostradale A4-Val Trompia

Descrizione progetto

Il progetto riguarda il Tronco Ospitaletto – Sarezzo, tratto Concesio – Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio (lotto 1) ed è parte del più ampio “Raccordo Autostradale tra la A4 e la Val Trompia”, inserito nel primo programma delle opere strategiche di cui alla Legge 443/2001, volto a realizzare un collegamento tra l'Autostrada A4 e i centri urbani della Valle Trompia a nord di Brescia, attraverso la SP19. Il tracciato prevede due rami che collegano la Valle Trompia con i caselli di Brescia Ovest e Ospitaletto, creando una viabilità alternativa all'autostrada A4 e alla SS 11 Padana Superiore.

L'intervento relativo al lotto 1 prevede l'adeguamento dell'attuale strada provinciale SP19 e delle intersezioni esistenti, con l'obiettivo di:

- Migliorare i collegamenti di una delle aree industrializzate più produttive d'Italia
- Deviare il traffico pesante fuori dai centri abitati
- Migliorare la qualità della vita delle popolazioni locali

L'opera prevede inoltre la realizzazione della galleria naturale "Villa Carcina", con uno svincolo in galleria per l'abitato di Sarezzo, e la bretella di Lumezzane per collegare il tracciato con le viabilità secondarie.

Con l'aggiornamento del Piano investimenti ANAS, il costo dell'intervento è salito da 155 milioni a 400 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

A marzo 2025 il Collegio Consultivo Tecnico ha dato il via libera alla rinegoziazione dei termini contrattuali tra ANAS e SALC, per adeguare i costi / varianti. A giugno 2025 è stato varato il ponte sul fiume Mella a Concesio mentre è in corso la costruzione della galleria Lumezzane-Villa Carcina (oltre 4 km).

I prossimi step prevedono la prosecuzione della galleria naturale, il completamento delle varianti e la definizione definitiva dei tratti in galleria. L'ultimazione dell'opera è prevista nel 2029.

Criticità

Tecniche: al febbraio 2025 l'avanzamento dei lavori era solo al 15% per problematiche che includono la contaminazione dei terreni, egli spropri di aree e la mancata rimozione dei sottoservizi (come acquedotti e fognature). Inoltre il Raccordo autostradale, una volta



completato, si innesterà sulla SP19, che presenta diverse criticità quali una capacità insufficiente per supportare ulteriore traffico e la presenza lungo il tracciato di scuole, accessi e rotatorie che interferiscono con i flussi di traffico.

Politiche: il lungo contenzioso legale tra ANAS e SALC ha bloccato il cantiere per diversi anni. La nomina di un Commissario Straordinario nel 2022 ha permesso di sbloccare la situazione e accelerare le procedure, ma la gestione delle criticità finanziarie e tecniche rimane complessa.

Finanziarie: l'aumento esponenziale dei costi e la difficoltà a reperire le materie prime hanno portato il costo dell'opera a 400 milioni di euro, ben oltre la cifra contrattuale iniziale, che al momento non sono coperti per la totalità.

Ampliamento autostrada A4 Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana

Descrizione progetto

Il progetto riguarda l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A4 nel tratto compreso tra Quarto d'Altino (VE) e Villesse (GO), una delle arterie strategiche per il traffico est-ovest del Nord Italia e parte integrante del Corridoio europeo Mediterraneo. Il tracciato interessa circa 95 chilometri distribuiti tra Veneto e Friuli-Venezia Giulia e collega importanti snodi logistici e industriali, attraversando un territorio pianeggiante e altamente trafficato.

L'opera ha l'obiettivo di potenziare la capacità infrastrutturale della A4 in risposta alla crescente domanda di mobilità passeggeri e merci, migliorando al contempo la sicurezza e la fluidità della circolazione. Gli interventi prevedono anche la riqualificazione dei principali svincoli (tra cui Portogruaro e Palmanova), l'adeguamento di numerosi cavalcavia, la realizzazione di nuovi caselli e opere complementari su sottoservizi e viabilità interferente.

Il tracciato è suddiviso in quattro lotti principali. I tratti Quarto d'Altino–San Donà di Piave (lotto 1), Alvisopoli–Gonars (lotto 3) e Gonars–Villesse (lotto 4) sono stati completati e messi in esercizio negli anni passati. Il secondo lotto, da San Donà di Piave ad Alvisopoli, è in corso di realizzazione: il sub-lotto Portogruaro–Alvisopoli è stato aperto al traffico nel 2024, mentre i segmenti da San Donà a Portogruaro sono entrati nella fase esecutiva nel 2025.

Responsabile della realizzazione dell'opera è la Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A., società pubblica partecipata da Regione Friuli-Venezia Giulia (67%) e Regione Veneto (33%), titolare della concessione trentennale sull'intera tratta Venezia–Trieste e su altre direttrici regionali (A23, A28, tangenziale di Mestre, A34).



L'intervento è incluso tra le opere strategiche con gestione commissariale straordinaria, affidata al Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia. A oggi, il valore complessivo dell'opera supera i 2 miliardi di euro, con un apporto statale di 160 milioni e copertura prevalente tramite risorse della concessionaria.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Durante l'anno 2024 sono stati conseguiti importanti avanzamenti, consolidati nel 2025. In particolare, da ottobre 2024 l'autostrada A4 è percorribile su tre corsie continue dal nodo di Palmanova fino all'uscita di Portogruaro (circa 40 km). Ciò ha eliminato uno dei principali colli di bottiglia lungo la Venezia-Trieste, lasciando come unico tratto a due corsie la sezione di ~25 km tra San Donà di Piave e Portogruaro. Proprio su questo tratto veneto si è concentrata l'attenzione nel 2025: sono proseguiti i cantieri per spostare i sottoservizi e rifare i cavalcavia interferenti, con lavori notturni e temporanee chiusure mirate dell'autostrada (es. demolizione di due cavalcavia a Cessalto nel settembre e novembre 2024, seguita dall'avvio della ricostruzione). Tali interventi preparatori procedono secondo programma e, a fine 2025, risultano in corso senza particolari intoppi, con l'obiettivo di terminarli entro la metà del 2026. Un traguardo cruciale è stato raggiunto il 6 agosto 2025, quando è stato sottoscritto il contratto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di ampliamento nel tratto San Donà – Portogruaro. L'appalto, del valore di 870 milioni di euro, è stato aggiudicato al Consorzio Eteria (imprese Vianini Lavori, Itinera, I.CO.P.) e rappresenta l'intervento cardine per completare la terza corsia dell'A4 nel Veneto orientale. La firma è avvenuta a Trieste, alla presenza del Commissario delegato (nonché Presidente del FVG) Massimiliano Fedriga e di rappresentanti delle Regioni FVG e Veneto e di Autostrade Alto Adriatico. Contestualmente è stato confermato il cronoprogramma: circa un anno per redigere il progetto esecutivo e ottenere le autorizzazioni, con avvio dei cantieri entro la fine del 2026. I lavori di costruzione saranno particolarmente impegnativi (previste demolizione e ricostruzione di quasi 80 opere d'arte lungo 25 km) e si svolgeranno mantenendo l'autostrada sempre aperta al traffico, salvo brevi chiusure. A seguito degli sviluppi sopra descritti, la data di fine lavori prevista per l'intera opera è stata rivista. Nel rapporto OTI 2023 l'obiettivo di completamento era indicato al 2026 (sulla base delle stime allora fornite). Alla luce del nuovo appalto, invece, il commissario Fedriga ha dichiarato che i lavori sull'ultimo tratto richiederanno poco più di 5 anni una volta avviati. Di conseguenza, il termine del progetto è ora atteso attorno al 2031. Questo nuovo orizzonte



temporale (2030-2031) tiene conto dei tempi di progettazione esecutiva fino al 2026, dell'esecuzione delle opere principali tra 2027 e 2031 e di eventuali collaudi finali. I prossimi step nel breve periodo prevedono, quindi, la prosecuzione della progettazione esecutiva nel 2025-2026, l'avanzamento dei cantieri dei cavalcavia già in corso, e la successiva apertura dei cantieri autostradali a fine 2026 sul tronco San Donà-Portogruaro. Non sono invece ancora calendarizzati gli interventi per l'allargamento del tratto finale Palmanova-Villesse, che rimane fuori dal perimetro dell'appalto 2025 e sarà verosimilmente affrontato in un secondo momento (nessun aggiornamento specifico al riguardo nel 2025).

Criticità

Non risultano criticità di consenso locale in quanto l'opera è considerata strategica e attesa sia dalle istituzioni sia dalle comunità locali, che da anni ne sollecitano l'accelerazione per motivi di sicurezza stradale e sviluppo economico (si ricordano ad esempio gli appelli del 2022 da parte dei sindaci del Veneto Orientale e del Patriarca di Venezia per sbloccare la situazione). Le criticità principali restano legate alla complessità delle operazioni di finanziamento ed esproprio e alla complessità tecnica dell'opera.

Finanziamenti e copertura economica: la realizzazione della terza corsia A4 è finanziata in larghissima parte con risorse proprie del concessionario Autostrade Alto Adriatico (capitale pubblico regionale). Il contributo statale diretto è limitato a 160 milioni di euro su oltre 2 miliardi di costo complessivo. Questa ridotta copertura finanziaria statale rappresenta una criticità, poiché ha richiesto complesse operazioni di migrazione dei mutui e di equilibrio economico-finanziario nella transizione dalla gestione Autovie Venete alla nuova società in-house (operazione conclusa nel 2023). Tuttavia, al 2025 non si segnalano carenze di finanziamento tali da rallentare i cantieri: le risorse necessarie risultano stanziare o reperite, e il nuovo appalto è stato aggiudicato.

Interferenze e procedimenti espropriativi: la gestione dei numerosi espropri e lo spostamento dei sottoservizi interferenti (acquedotti, gasdotti, elettrodotti, ecc.) rappresentano da sempre un elemento critico. Per il solo secondo lotto veneto sono necessari 675 espropri, con centinaia di pratiche amministrative e cantieri per deviare le infrastrutture esistenti (dato invariato rispetto al 2024). Ciò comporta tempistiche lunghe e coordinamento complesso tra enti, ma nel 2025 tali attività procedono senza nuovi ostacoli di rilievo rispetto all'anno precedente.



Complessità tecnica dell'opera: la conformazione del tratto impone interventi ingegneristici di grande portata, che prolungano i tempi di realizzazione. In particolare, nell'ultimo segmento San Donà–Portogruaro è necessario innalzare il piano autostradale di circa 4 metri in alcuni punti per rispettare le norme idrauliche, oltre a demolire e ricostruire decine di opere d'arte (ponti, sottopassi, cavalcavia). Tali sfide costruttive – già emerse negli scorsi anni sul vicino tratto Alvisopoli-Portogruaro – comportano lavorazioni complesse e costose, con inevitabili rallentamenti nel cronoprogramma (criticità già evidenziata nel 2024).

Tempistiche e iter procedurale: la lunghezza dell'iter attuativo è uno dei punti critici sottolineati nel 2025. L'opera fu programmata come strategica già nel 2001 e commissariata dal 2008, ma il suo completamento è oggi stimato non prima del 2031, cioè circa 30 anni dopo l'inserimento nei piani infrastrutturali. Questo ritardo accumulato è dovuto a vari fattori: iter autorizzativi protratti, necessità di rifinanziamenti e revisioni progettuali, oltre alle già citate complicazioni tecniche. Sebbene nel 2021 il progetto sia entrato tra le opere commissariate con poteri speciali per accelerarne l'attuazione, e nonostante l'impegno delle strutture commissariali e delle regioni coinvolte, i tempi di realizzazione restano molto dilatati.



3.2 Corridoio “Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (ex Reno-Alpi)”

a) Corridoio ferroviario

Progetto Unico Terzo Valico-Nodo di Genova

Descrizione progetto

La nuova linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi rappresenta un importante tassello del corridoio TEN-T Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (ex “Reno-Alpi”) per evidenziare il suo sbocco verso il Mar Mediterraneo attraverso il porto di Genova.

L'opera è in primo luogo finalizzata a migliorare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa e, quindi, trasferire una parte significativa del traffico merci dalla strada alla rotaia, a ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei viaggiatori tra le principali città del nord-ovest (Genova, Milano e Torino) ed in generale ad aumentare la capacità della rete ferroviaria esistente per il trasporto merci e passeggeri.

L'Unione Europea ha posto l'obiettivo di trasferire dalla gomma alla rotaia il 30% del trasporto merci su distanze superiori a 300 km entro il 2030, e oltre il 50% entro il 2050.

L'intero corridoio ha un'estensione di circa 3.900 chilometri di rete ferroviaria, interessando l'area più industrializzata e popolata d'Europa, collegandola al mare del Nord con i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge e al mar Mediterraneo con il porto di Genova, risultando pertanto fondamentale per il trasporto dei passeggeri e delle merci.

Come noto con la legge n. 55/2019, cd. “sblocca cantieri”, al fine di accelerare la realizzazione del Terzo Valico e del Nodo ferroviario di Genova, i 3 progetti “Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole”, “Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi” e “Potenziamento Genova- Campasso” sono stati unificati in un Unico Progetto.

Nel vigente aggiornamento del CdP-I (2024) il costo complessivo dei 3 progetti è pari a 10.609 milioni di euro, di cui 9.957 milioni di euro finanziati (7.831 milioni di euro relativi al Progetto del Terzo Valico, 1.513 milioni di euro per il Progetto del Nodo di Genova e 612 milioni di euro per il Potenziamento di Genova Campasso).

Dall'attivazione del Terzo Valico si stima che i treni merci saranno in media 110 al giorno in uno scenario standard di sviluppo dei porti liguri. Per quanto riguarda il traffico passeggeri è stimato in 72 treni al giorno.

L'opera si sviluppa in direzione sud-nord fra Genova e Tortona per complessivi 53 km di cui 36 km in galleria, e interessa 14 comuni della Città Metropolitana di Genova e della



Provincia di Alessandria. I 16 km all'aperto si trovano principalmente all'estremità nord della linea, dalla piana di Novi Ligure a Tortona, dove seguono lo stesso tracciato della linea attuale. Per quanto riguarda le linee ferroviarie esistenti, il Terzo Valico è connesso:

- a sud con gli impianti ferroviari dell'area di Genova, con i bacini portuali di Prà e del Porto storico e con la linea per Savona;
- a nord, a Novi Ligure con le linee in direzione di Alessandria, Torino e Novara e a Tortona con le linee in direzione di Milano.

Le alte capacità prestazionali della nuova linea sono raggiunte grazie ad una pendenza limitata (pendenza max 12,5‰) e ad un raggio di curvatura di 3,5 chilometri che consentirà il transito a moduli di 750 metri. Questi elementi consentiranno l'utilizzo di un solo locomotore per trainare treni di peso fino a 1.750 tonnellate.

La velocità dei treni merci sarà di 100-120 km/ora e quella dei treni passeggeri di 200-250 km/ora, con limitazioni a 100-160 km/ora nei tratti di collegamento con la rete esistente.

A regime il Terzo Valico assicurerà la riduzione dei tempi di percorrenza tra Genova e Milano e tra Genova e Torino, con tempi di percorrenza di circa un'ora.

L'opera, articolata in sei lotti costruttivi (Delibera CIPE n. 84/2010), prevede la realizzazione di interventi relativi sia alla linea ferroviaria, sia all'adeguamento della viabilità esistente. Il progetto prevede la realizzazione di tre gallerie naturali e una artificiale in particolare le gallerie naturali sono nell'ordine a partire da Genova:

- la galleria Campasso, lunga 716 metri, nel comune di Genova;
- la galleria di Valico, lunga circa 27 km, nei comuni di Genova, Campomorone e Ceranesi in Liguria (nella provincia di Genova), e Fraconalto, Voltaggio, Gavi e Arquata Scrivia in Piemonte (nella provincia di Alessandria);
- la galleria Serravalle, lunga circa 7 chilometri, nei comuni di Serravalle Scrivia e Novi Ligure in provincia di Alessandria.

Le due gallerie più lunghe sono a doppia canna e la galleria di Valico prevede per esigenze sia costruttive, sia di sicurezza quattro punti intermedi di accesso (le cd. finestre) anche queste realizzate in galleria.

Avanzamento 2025 e prossimi step

A dicembre 2025 risultano scavati 86,5 chilometri di galleria sugli oltre 90 totali della linea del Terzo Valico. A fine 2025 è stato abbattuto il diaframma sulla tratta Castagnola-



Vallemme del Tunnel di Valico, la galleria ferroviaria che, con circa 27 km per ciascuna canna, sarà la più lunga d'Italia.

Nel corso del 2025, superate alcune criticità legate all'arresto e al conseguente smontaggio delle due TBM (cd. "talpe"), fermate a causa di fenomeni deformativi dovuti ad ammassi fortemente spingenti, i lavori di scavo sono ripresi con i sistemi tradizionali. Secondo il nuovo cronoprogramma fissato a ottobre 2025 dei sei diaframmi ancora da abbattere per completare l'opera uno è stato abbattuto nel dicembre 2025 e uno ulteriore sarà abbattuto nella primavera del 2026; gli ultimi quattro diaframmi saranno abbattuti tra la fine del 2026 e il 2027.

Per quanto concerne la presenza di gas all'interno delle gallerie, nel corso del 2025 sono stati installati dei cd. "preverter", un sistema innovativo di captazione controllata del gas naturale che ha consentito di proseguire gli scavi in sicurezza.

Al 31 dicembre 2025 tutti i fronti di scavo sono operativi e in avanzamento.

Premesso che i lavori sono iniziati nell'aprile 2012, l'ultimazione contrattuale dell'opera è prevista per il 2027.

Criticità

Nessuna.

Potenziamento Milano-Pavia-Tortona

Descrizione progetto

Il progetto di potenziamento della tratta ferroviaria Milano-Pavia-Tortona, posta sulla linea Milano-Genova, ha come obiettivo la completa separazione dei traffici suburbani e regionali da quelli interregionali, di lunga percorrenza e merci, garantendo al contempo un incremento di capacità da 10 treni/h a 20 treni/h per direzione, il miglioramento dei servizi coerenti con l'evoluzione dei traffici prevista per i prossimi anni anche grazie al Terzo Valico dei Giovi e l'istituzione di un nuovo servizio suburbano da/per Pieve Emanuele secondo quanto previsto nell'Accordo Quadro stilato tra Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana.

Il progetto complessivo è suddiviso in tre tratte principali:

- **Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia:** l'intervento, che ha una lunghezza complessiva di 28,6 km e un costo a vita intera stimato di 987 milioni di euro, è suddiviso in due fasi: la prima fase prevede il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-



Pieve Emanuele (11,6 km) per un costo a vita intera di circa 341 milioni di euro di cui 317 milioni di euro finanziati (anche grazie ai fondi PNRR); la seconda fase prevede il quadruplicamento della tratta Pieve Emanuele-Pavia (17 km) attualmente non finanziata.

- **Quadruplicamento Voghera-Tortona:** l'intervento ha una lunghezza 16 km. La tratta appartiene funzionalmente alle due direttrici Milano-Genova e Torino-Piacenza (Direttrice Mediopadana). Il quadruplicamento di tale tratta consentirà la separazione dei flussi di traffico tra i collegamenti Torino/Alessandria-Piacenza e le relazioni Milano-Genova, garantendo una riduzione delle interferenze negli impianti ed un contestuale incremento di capacità da 10 treni/h a 20 treni/h per direzione. Il costo dell'intervento è stimato in 900 milioni di euro di cui disponibili 21 milioni.
- **Quadruplicamento Pavia-Voghera:** l'intervento ha una lunghezza di 27 km e rappresenta uno dei tasselli del più ampio progetto di quadruplicamento dell'asse Milano-Genova. L'esigenza di studiare la soluzione infrastrutturale del quadruplicamento deriva dalla necessità di far fronte ad un cospicuo incremento di traffico, indotto dall'apertura del Terzo Valico di Giovi. Il quadruplicamento di tale tratta consentirà la riduzione dei tempi di percorrenza, la separazione dei flussi di traffico, garantendo una riduzione delle interferenze negli impianti, ed un contestuale incremento di capacità da 10 treni/h a 20 treni/h per direzione.

È previsto sulla stessa linea ferroviaria anche il progetto di "**Velocizzazione Milano-Genova**".

Gli obiettivi attesi sono:

- l'inserimento dell'impianto di Voghera all'interno dell'ACC-M/SCC-M della tratta in oggetto, già attivato;
- l'innalzamento della velocità in varie tratte sino a 180 km/h, con una riduzione dei tempi di percorrenza sull'itinerario Milano-Genova;
- l'adeguamento a modulo 750 m della Milano - Tortona in coerenza con quanto previsto per l'upgrade prestazionale del Corridoio Reno – Alpi.

Tali obiettivi sono raggiungibili attraverso l'introduzione di alcune rettifiche di tracciato, interventi alle opere civili e nuove occupazioni di sedime privato, nonché conseguenti interventi di modifica alle tecnologie. Il costo a vita intera dell'intervento è pari a 244 milioni di euro, finanziato per 214 milioni.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Per quanto riguarda la tratta Milano-Pavia nel 2025 sono proseguiti i lavori della prima fase Milano-Pieve Emanuele con attivazione nel 2028. Per la tratta Pieve Emanuele-Pavia (2° fase) è stato consegnato il Progetto Definitivo adeguato alle prescrizioni emesse dall'iter VIA. Sono in corso le attività necessarie per l'avvio dell'iter con Commissario Straordinario sul PD.

Per quanto riguarda la tratta Voghera-Tortona nel corso del 2025 sono state trasmesse al MASE le integrazioni volontarie alle osservazioni pervenute nell'ambito del procedimento di VIA e si è in attesa dell'emissione del provvedimento finale di chiusura dell'iter VIA considerato che, nel mese di novembre 2025, sono stati emessi i pareri positivi, con prescrizioni, della Commissione Tecnica VIA-VAS e del MIC; proseguono i lavori per il completamento delle opere prioritarie (nuovo apparato ACC di Tortona).

Per quanto riguarda la velocizzazione della linea storica Milano-Genova, nel 2025 sono stati avviati i lavori di manutenzione straordinaria e potenziamento tecnologico del ponte sul Po tra cava Manara e Bressana. Gli altri interventi di velocizzazione, comprensivi di estensione dell'ACCM, saranno realizzati contestualmente al Quadruplicamento della stessa linea.

Criticità

Per la realizzazione della tratta Pieve Emanuele-Pavia occorre reperire circa 635 milioni di euro.

Per la realizzazione della tratta Voghera-Tortona occorre reperire circa 880 milioni di euro.

Per quanto riguarda la tratta Pavia-Voghera è in corso la revisione progettuale e occorrerà reperire le risorse per la sua realizzazione.

Tratta ferroviaria Chiasso-Seregno per la connessione al Gottardo

Descrizione progetto

RFI ha individuato la direttrice 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 ha visto la realizzazione negli scorsi anni di opere di adeguamento tecnologico sulla via Monte Olimpino 2, delle sagome e dei moduli della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano (fino al terminal di Smistamento), che hanno riguardato in particolare: il potenziamento del



sistema di trazione elettrica (per un costo di 21 milioni); l'adeguamento della sagoma a P/C 80 e del modulo della linea a 750 metri (per un costo di 40 milioni); l'adeguamento tecnologico (per un costo di 94 milioni di euro) per la realizzazione dell'ACCM tratta Bivio Rosales-Chiasso via Monte Olimpino 1 (linea passeggeri). Con questi interventi, sulla base delle verifiche congiunte tra ferrovie italiane e svizzere, si è condiviso che si risponderà alle esigenze di crescita della domanda almeno fino al 2030 e si beneficerà di:

- aumento della capacità della linea (da 10 a 12 treni/h), grazie all'adozione di sistema di distanziamento a 4 minuti (entro il 2024);
- miglioramento dei livelli di puntualità e regolarità;
- omogeneità tecnologica sull'intero itinerario.

Oltre tale orizzonte, gli studi relativi al traffico merci, hanno mostrato che la capacità assegnata al traffico merci è sufficiente fino allo scenario 2035 ed al momento non sono prioritari ulteriori interventi rispetto a quanto già pianificato e realizzato.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, invece è stato definito un modello di offerta viaggiatori sui principali itinerari tra Italia e Svizzera con modifiche sia in termini di frequenza dei servizi che tempi di percorrenza. In particolare, sono previsti tempi di percorrenza tra Milano e Zurigo di circa 3 h con frequenza di 2 treni/h per direzione.

Gli interventi necessari per tale modello di offerta previsto entro il 2035 ricadono sia in Italia che in Svizzera. In particolare, in Italia è previsto il potenziamento della linea Milano – Como (Chiasso), con la realizzazione di interventi infrastrutturali tra Bivio Rosales e Seregno.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel giugno 2025 si è conclusa l'elaborazione del DocFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) a valere sui 22 milioni di euro disponibili per la progettazione, volto a verificare le soluzioni per il potenziamento selettivo della tratta Chiasso-Seregno. A luglio il DocFAP è stato inviato per valutazione al MIT, come previsto dall'attuale Contratto di Programma parte Investimenti. E' in fase di avvio la successiva fase progettuale degli interventi di prima fase che consistono nella realizzazione di un terzo binario tra Camnago Lentate e Carimate (3 km) e una nuova coppia di binari di precedenza a Seregno.

Criticità

Occorrerà individuare le risorse sia per le successive fasi progettuali che per la realizzazione degli interventi individuati.



Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Descrizione progetto

Il progetto "storico" del 2003, così come inserito in Contratto di Programma parte investimenti stipulato tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture, 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. Il costo dell'opera è stimato in 917 milioni di euro, da aggiornare sulla base degli aggiornamenti progettuali.

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 derivata una sospensione della progettazione della nuova linea.

Avanzamento 2025 e prossimi step

L'Appendice 10 al CdP-I 2022-2026 prevede l'avvio della redazione di un DOCFAP (Documento di fattibilità delle alternative progettuali) per l'individuazione di un itinerario tangenziale al nodo di Milano, che possa accogliere il traffico merci ma nello stesso tempo consentire l'istituzione di nuovi servizi passeggeri regionali. Nel corso del 2025 sono state ultimate le analisi per la definizione del Quadro Esigenziale, propedeutico alla redazione del DocFAP.

Criticità

Al momento non sono disponibili le risorse né per la redazione del Progetto di fattibilità tecnico economica né per la parte realizzativa.

Connessioni al Gottardo via Luino

Descrizione progetto

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,



nel CdP-I 2017-2021, aveva un costo di 1.270 milioni di euro e ne risultava completato lo studio di fattibilità, senza ulteriori finanziamenti disponibili. Ad oggi, l'intervento è ricompreso nell'Appendice X al CdP-I 2022-2026, come Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP); il secondo ha un costo di 535 milioni di euro (importi riferiti anno 2004). Con il completamento dell'adeguamento a modulo 750 metri delle stazioni di Gallarate e di Ternate, sono conclusi gli adeguamenti dei posti d'incrocio delle linee Luino-Laveno-Gallarate e Luino-Sesto Calende, finalizzati all'aumento della capacità e all'adeguamento del modulo a 750 metri. Inoltre, al fine di mitigare i disagi dovuti all'incremento del 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 quindici passaggi a livello. Gli interventi hanno un costo complessivo di circa 43 milioni di euro, che potrà essere soggetto a rivalutazione a valle degli aggiornamenti progettuali dei singoli interventi.

Avanzamento 2025 e prossimi step

È in corso la progettazione di una prima fase funzionale relativa alla messa a modulo 750 m della stazione di Oleggio. Proseguono i lavori per la realizzazione del nuovo apparato tecnologico di Pino Tronzano, che prevedono anche la velocizzazione degli itinerari e l'ammissione di movimenti contemporanei fra treni incrocianti. L'attivazione è prevista entro il 2026. Nel corso del 2025 sono stati avviati gli interventi di soppressione dei passaggi a livello nei Comuni di Taino, Angera e Sangiano. Sono in corso i lavori di soppressione dei passaggi a livello nei Comuni di Luino e di Ispra, è in corso la progettazione esecutiva per il passaggio a livello in Comune di Maccagno ed è in corso la progettazione per quanto riguarda la soppressione dei passaggi a livello nei Comuni di Taino Angera e Sangiano. Nel mese di luglio 2025 è stato chiuso il passaggio a livello in Comune di Laveno. Il completamento delle soppressioni è previsto per fasi successive.

Criticità

Entrambi i progetti di raddoppio ferroviario sono fermi per la mancanza di finanziamenti volti a completare le progettazioni e a realizzare gli interventi.



Connessioni al Sempione/Loetschberg

Descrizione progetto

Per soddisfare la domanda di traffico merci sull'asse nord-sud, nell'ambito del potenziamento delle connessioni alla galleria di base del Loetschberg, sono in corso i cantieri per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Domodossola-Novara, sia sull'itinerario via Borgomanero, che via Oleggio-Arona, con realizzazione di nuovi posti di incrocio finalizzati all'aumento della capacità. Inoltre, sulla base di un accordo internazionale tra Italia e Svizzera, è previsto l'adeguamento al profilo di trasporto combinato per semirimorchi ed autostrada viaggiante della linea Domodossola-Novara (via Arona)/Gallarate per un costo di circa 134,5 milioni di euro.

È previsto inoltre l'attrezzaggio con sistema ERTMS/ETCS Liv. 2 della linea Domodossola-Arona-Gallarate e della linea Arona-Oleggio-Vignale, con orizzonte di attivazione entro il 2030.

Tra Domodossola e Iselle di Trasquera sono previsti ulteriori interventi a beneficio della capacità, con interventi di natura tecnologica ed infrastrutturale.

Avanzamento 2025 e prossimi step

I lavori per la realizzazione dei nuovi posti di incrocio sono in corso, con rilasci successivi entro il 2028 sulla linea Domodossola-Novara via Borgomanero (2026 Cressa Fontaneto-P.M Baragge e 2028 Pettenasco) e oltre il 2029 sulla linea Domodossola-Arona (Premosello e Arona).

Criticità

Nessuna criticità presente.

Nodo di Novara

Descrizione progetto

Il nodo ferroviario di Novara ha un ruolo centrale nella rete di trasporto regionale e nazionale poiché situato all'incrocio tra i due corridoi europei TEN-T Mare del Nord-Reno-Mediterraneo e Mediterraneo. Gli interventi programmati, quindi, si collocano nel disegno più ampio di realizzazione e completamento della rete ferroviaria europea e sono strettamente legati allo sviluppo delle attività logistiche ed industriali dei raccordi attivi nel nodo ferroviario di Novara. L'opera più significativa è rappresentata dalla realizzazione di



una bretella a servizio dei treni merci, nonché progettazioni pregresse per le linee Novara-Mortara e Novara-Milano. La bretella parte a nord di Novara, nei pressi di Vignale, dove si stacca dalla linea Novara-Domodossola e passando sotto l'autostrada A4 e la linea ad alta velocità Torino-Milano, raggiunge direttamente lo scalo del nodo novarese denominato Novara Boschetto. Questi interventi permetteranno l'eliminazione delle interferenze a Novara Centrale con separazione dei flussi viaggiatori e merci con conseguente incremento di regolarità e l'Incremento di capacità e prestazioni per il traffico merci. Grazie alla nuova bretella i treni merci avranno un accesso diretto alle linee di riferimento a nord senza più dover impegnare la stazione di Novara, che resta principalmente a servizio dei treni passeggeri.

Al contempo, la necessità di conseguire i primi obiettivi di adeguamento infrastrutturale del nodo di Novara in tempi coerenti con gli scenari connessi all'attivazione del Terzo Valico dei Giovi, ha determinato l'individuazione di un primo pacchetto di interventi mirato all'adeguamento a modulo 750 metri di alcuni binari di Novara Boschetto, da eseguirsi sull'apparato esistente.

L'adeguamento e il potenziamento del nodo ferroviario comprendono anche importanti investimenti collaterali soprattutto dal punto di vista della viabilità. In particolare, saranno soppressi alcuni passaggi a livello tra lo scalo di Novara e la stazione di Vignale da dove si diramano le linee verso Domodossola e il Sempione. È prevista anche la realizzazione di una bretella stradale per collegare direttamente a nord del capoluogo la strada statale 229 del lago d'Orta con la 32 Ticinese attraverso un doppio sottopassaggio per superare i binari della Novara-Domodossola e della Novara-Arona.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel corso del 2025 è stata bandita la gara per la realizzazione degli interventi di adeguamento a modulo 750 m di cinque binari dello scalo di Novara Boschetto, con orizzonte di attivazione 2028.

Criticità

Nessuna.



3.3 Corridoio Baltico-Adriatico

a) Corridoio ferroviario

Potenziamento linea Adriatica fra Bologna e Rimini

Descrizione progetto

Il progetto rientra nella misura "Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave" e, in particolare, il programma di interventi, che interessa tutta la direttrice Adriatica da Bologna a Lecce, è volto ad una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento, attraverso:

- modifiche del tracciato ferroviario e delle stazioni;
- upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni che permetterà di raggiungere la velocità di 200 km/h su circa 300 km di linea;
- upgrading dei sistemi di gestione della circolazione (Apparato Centrale Multistazione ACC-M).

Relativamente alla sezione emiliano-romagnola della linea, gli interventi, in buona parte già realizzati, interessano la tratta Bologna-Rimini e consentiranno di raggiungere la velocità massima di 200 km/h, superando le attuali velocità massime consentite tra 130 e 180 km/h. Tutto ciò porterà a ridurre fino a 5 minuti i tempi di percorrenza Bologna – Rimini per i servizi lunga percorrenza. Un ulteriore progetto che interessa il corridoio adriatico è quello relativo al quadruplicamento della linea Bologna-Lecce, per il quale sono già stanziati fondi per la realizzazione della tratta Bivio San Vitale-Castelbolognese Riolo Terme. L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova coppia di binari con caratteristiche Alta Velocità/Alta Capacità, per un'estesa di circa 40 km al quale si aggiungono le bretelle di collegamento con la linea ferroviaria verso Ravenna (circa 2 km) e con la linea esistente verso Rimini (circa 6.5 km) con l'obiettivo di incrementare notevolmente la capacità della tratta. I nuovi binari, percorribili ad una velocità massima fino a 250 km/h e gestiti con tecnologia ERTMS, saranno a servizio dei treni lunga percorrenza e merci, mentre gli esistenti binari saranno dedicati prevalentemente ai traffici regionali. Il progetto prevede anche l'attivazione di una località di servizio intermedia (c.d. Posto di Movimento) non adibita al servizio viaggiatori, utilizzata per regolare la circolazione dei treni. Inoltre, una nuova interconnessione tra la linea AV/AC e la linea Castelbolognese - Ravenna faciliterà l'accesso al corridoio merci da/per il porto di Ravenna.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Le prossime attivazioni tecnologiche, che porteranno al completamento del progetto, riguarderanno:

- ACC-M tratta Castelbolognese (e) – Castel S. Pietro (e): attivazione nel 2026;
- PP-M (apparato tecnologico di stazione) di Castel S. Pietro: attivazione nel 2027;
- ACC-M tratta Bologna C.le (e) – Castel S. Pietro: attivazione pianificata oltre 2027;
- Rinnovo apparato tecnologico di Rimini: progettazione da avviare.

Con il progressivo potenziamento degli impianti tecnologici, verrà attivata anche la velocizzazione di linea. Nell'ambito del medesimo progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, è stato adeguato a modulo 750 metri l'impianto di Villa Selva ed è di prossima attivazione l'adeguamento di PM Mirandola. In data 6 marzo 2025 è avvenuta la conclusione del Dibattito Pubblico sul quadruplicamento Bologna–Castel Bolognese con la pubblicazione della Relazione conclusiva del 28 febbraio 2025 a cura del Coordinatore, ed in data 23 luglio 2025 è avvenuta la pubblicazione del documento conclusivo RFI con comunicazione al MIT e alle amministrazioni. È in corso la redazione da parte di Italferr del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica per iter autorizzativo con previsione di consegna del PFTE a metà 2026. In data 1° dicembre 2025 si è svolto il primo tavolo interistituzionale nell'ambito dello sviluppo del PFTE presso la Regione Emilia-Romagna; seguiranno a partire da gennaio 2026 nuovi incontri con i Comuni coinvolti. Con Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 213/2025, l'Amministratore delegato pro tempore di RFI Ing. Aldo Isi è stato nominato Commissario straordinario per il potenziamento della linea ferroviaria adriatica, che comprende il quadruplicamento della tratta Bologna-Castel Bolognese.

Criticità

Nel 2025 sono proseguite le criticità legate al consenso territoriale, in particolare riguardo al tracciato del nuovo quadruplicamento e ai potenziali impatti su abitazioni, aziende agricole e paesaggio. La Regione ha proseguito gli incontri con amministratori e comitati, annunciando la costituzione di un tavolo tecnico per il confronto durante la redazione del PFTE. Nel mese di ottobre 2025 il Coordinamento dei Comitati contrari all'opera ha promosso una petizione popolare chiedendo di valutare soluzioni alternative, ritenendo il progetto troppo impattante e proponendo di potenziare la linea esistente attraverso l'adozione del sistema tecnologico ERTMS/ETCS e una diversa gestione dei flussi ferroviari. Si tratta di una posizione sostenuta dai Comitati e riportata dalla stampa locale.



b) Corridoio autostradale

Autostrada A13 Bologna-Padova: terza corsia della tratta Bologna-Ferrara sud

Descrizione progetto

L'autostrada A13 Bologna-Padova è stata realizzata negli anni '60-'70 e serve i territori attraversati garantendone lo sviluppo industriale e turistico, definendo un collegamento funzionale tra il Nord Est e il nodo urbano di Bologna. Il tracciato attuale della A13 rientra nel corridoio europeo Baltico-Adriatico e si sviluppa nelle regioni Emilia-Romagna e Veneto, mentre il tratto oggetto di ampliamento alla terza corsia è interamente nella prima, attraversando le province di Bologna (25,467 km, 78,4% del totale) e Ferrara (7,010 km, 21,6%). L'intervento prevede l'ampliamento alla terza corsia di marcia (più corsia di emergenza) del tratto compreso tra il progr. Km 1+070 (dopo lo svincolo di Bologna Arcoveggio) e il progr. Km 33+547 (prima dello svincolo di Ferrara Sud), per una lunghezza complessiva di circa 32,5 km. Il progetto definitivo coinvolge sette comuni (Bologna, Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo, Galliera, Poggio Renatico e Ferrara) e comprende, oltre alla terza corsia per senso di marcia, la realizzazione di un nuovo svincolo a Castel Maggiore, l'adeguamento degli svincoli esistenti di Bologna Interporto, Altedo e Ferrara Sud, l'adeguamento dell'Area di Servizio Castel Bentivoglio, nonché adeguamenti alle opere che sottopassano, sovrappassano o sostengono la sede stradale. Per la cantierizzazione, il tracciato è stato suddiviso in cinque tratte operative (A, B, C, D, E) su cui i lavori potranno procedere con cantieri sfalsati tra carreggiata nord e sud, in modo da ottimizzare i tempi ed evitare l'assenza della corsia di emergenza su tratti estesi della stessa carreggiata. Questa suddivisione consente di eseguire più tratte contemporaneamente. In particolare, le tratte di lavorazione previste sono:

- Tratta A: dal km 1+070 (inizio intervento) al km 7+300;
- Tratta B: dal km 7+300 al km 14+108;
- Tratta C: dal km 14+108 al km 18+989;
- Tratta D: dal km 18+989 al km 27+265;
- Tratta E: dal km 27+265 al km 33+547 (fine intervento).

A seguito della positiva conclusione della procedura di VIA nel 2018 e della Conferenza dei Servizi del 10 maggio 2022, è stata acquisita la conformità urbanistica del progetto, apposto il vincolo preordinato all'esproprio e siglata l'Intesa Stato-Regione Emilia-Romagna. Completate le procedure di pubblicazione degli atti di esproprio, il Progetto Esecutivo è stato trasmesso al Ministero. Nelle more dell'approvazione ministeriale (dichiarazione di



Pubblica Utilità da parte del Concedente) sono stati avviati alcuni lavori propedeutici (cosiddetto "Lotto 0"), tra cui il risanamento provvisorio della corsia di emergenza e l'allestimento del campo base e dei campi cantiere. I soggetti attuatori del progetto sono Autostrade per l'Italia S.p.A. (concessionario) e Spea Engineering S.p.A. (progettazione).

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il progetto esecutivo dell'opera è stato approvato e Autostrade per l'Italia ha confermato un impegno di spesa di circa 800 milioni di euro, con previsione iniziale di avvio dei lavori nel 2023 e completamento nel 2026, comprensive delle opere di compensazione ambientale. Nel 2024, a garanzia della copertura temporale rispetto ai ritardi accumulati, è stata richiesta e ottenuta la proroga della validità della Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) del progetto, il cui nuovo termine è fissato al 15 dicembre 2028.

Nel 2025 si sono registrati alcuni avanzamenti procedurali ma anche ritardi significativi. Da un lato, le attività propedeutiche sono proseguite (rilievi e preparazione delle aree di cantiere già avviate con il Lotto 0); dall'altro lato, l'iter autorizzativo finale non risulta ancora concluso. In particolare, rappresentanti del mondo agricolo locale segnalano che dopo una fase di accelerazione iniziale c'è stato un rallentamento: le procedure di esproprio dei terreni non sono state ancora formalmente avviate a fine 2025, in assenza della dichiarazione di Pubblica Utilità dell'opera da parte del Ministero. Di conseguenza, l'apertura dei cantieri principali ha subito slittamenti. Le istituzioni regionali, in un incontro tenuto ad aprile 2024, hanno indicato come obiettivo l'avvio effettivo dei lavori nel 2025, con una durata prevista di 56 mesi (suddivisi in tre macro-lotti) e un investimento aggiornato di circa 1 miliardo di euro. Come confermato dal MIT, che stima una durata di circa cinque anni una volta ottenute le ultime autorizzazioni, la conclusione dei lavori slitterebbe verosimilmente dal 2026 al 2029. I prossimi step fondamentali sono dunque l'ottenimento della dichiarazione di Pubblica Utilità e l'avvio delle procedure di esproprio, a cui farà seguito l'allestimento completo dei cantieri e l'esecuzione delle opere civili per la terza corsia. Le autorità locali (Comune di Ferrara e Regione) hanno sollecitato il Governo e il concessionario a inserire l'intervento tra le priorità nazionali, auspicando una nomina commissariale o altre misure accelerative per recuperare i ritardi accumulati.



Criticità

Non emergono particolari criticità sul piano del finanziamento dell'opera poiché la copertura economica di circa 800 milioni di euro è assicurata interamente dal concessionario Autostrade per l'Italia.

Permangono invece alcune criticità procedurali e tempi di attuazione incerti. Già in fase approvativa si erano verificati ritardi dovuti a questioni normative e amministrative, che hanno posticipato l'approvazione del progetto esecutivo al 2023. Nel corso del 2025 si sono aggiunti ulteriori ritardi legati al mancato perfezionamento dell'iter autorizzativo finale: la dichiarazione di Pubblica Utilità e le conseguenti espropriazioni non risultano ancora concluse, rallentando di fatto l'avvio dei cantieri principali. Questa situazione ha comportato lo slittamento della data prevista di fine lavori oltre la scadenza originaria del 2026, creando incertezza sui tempi di realizzazione effettivi dell'opera.

Un'altra criticità riguarda il coordinamento istituzionale: le amministrazioni locali hanno dovuto più volte sollecitare l'opera come prioritaria, evidenziando la necessità di maggiore impulso da parte degli enti centrali e del concessionario per superare le lentezze burocratiche. Dal punto di vista finanziario, il costo complessivo dell'intervento risulta aumentato rispetto alle previsioni iniziali (da circa 800 milioni ad un miliardo di euro secondo stime 2024), ma tale investimento rimane a carico del concessionario Autostrade per l'Italia nell'ambito del Piano Economico Finanziario autostradale, attenuando il rischio di copertura finanziaria pubblica. Non si segnalano al 2025 particolari opposizioni territoriali o criticità ambientali aggiuntive, oltre alle prescrizioni già emerse in sede di VIA; tuttavia, il protrarsi dei tempi e l'assenza di informazioni certe creano preoccupazione tra residenti e operatori economici della zona, che chiedono garanzie sui tempi di realizzazione e sulle misure di mitigazione previste.

Autostrada A14 Bologna-Taranto: ampliamento alla quarta corsia tratto nuovo svincolo di Ponte Rizzoli-diramazione per Ravenna

Descrizione progetto

L'autostrada A14 Bologna-Taranto (Autostrada Adriatica) è il secondo asse autostradale meridiano della penisola, esteso per 743,4 km. Il progetto in esame riguarda il tratto in Emilia-Romagna tra il nuovo svincolo di Ponte Rizzoli (nel Bolognese) e la diramazione per Ravenna, per una lunghezza di circa 27 km. Esso prevede l'ampliamento simmetrico alla quarta corsia: la corsia di sorpasso esistente verrà allargata fino a 3,75 m e, su entrambe le



carreggiate, sarà aggiunta una corsia ordinaria extra di 3,75 m. L'intervento è finalizzato a incrementare la capacità e la fluidità del traffico sia pesante sia leggero, risultando fondamentale per la piena funzionalità del futuro "Passante" autostradale di Bologna. Per ottimizzare i tempi di costruzione, i lavori sono stati suddivisi in quattro sotto-tratte, con cantieri sfalsati tra carreggiata nord e sud, così da procedere in parallelo su più fronti.

Il soggetto attuatore è Autostrade per l'Italia. Il costo complessivo dell'opera aggiornato al 31 agosto 2024 è pari a circa 392,560 milioni di euro, con copertura finanziaria interamente disponibile (non risultano aggiornamenti di costo nel 2025 rispetto a tale valore. Tra le opere complementari previste figurano nuovi svincoli autostradali in zona Toscanella di Dozza e Castel Bolognese/Solarolo, destinati a migliorare l'accessibilità locale.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 si registrano i primi avanzamenti significativi dopo la lunga fase preparatoria. Avviati nel corso del 2024 i cantieri propedeutici (bonifiche belliche, indagini archeologiche, spostamento sottoservizi, allestimento del campo base), i lavori principali di ampliamento sono finalmente iniziati. Nel 2025 sono quindi partite le opere in carreggiata: ad esempio, a gennaio si è resa necessaria la chiusura notturna del tratto Imola–Castel San Pietro per consentire le attività di ampliamento a quattro corsie. Analoghe chiusure e deviazioni temporanee si sono ripetute durante l'anno su varie tratte locali, segnalando l'effettivo avvio dei lavori autostradali. Secondo le previsioni, il completamento dell'opera richiederà circa 4 anni dall'avvio dei lavori principali. La fine dei lavori è attesa indicativamente entro il 2028, fatte salve eventuali ulteriori dilatazioni dei tempi. A scopo prudenziale, la validità della Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) è già stata prorogata fino al 22 maggio 2030.

Nei prossimi step, il cronoprogramma prevede la prosecuzione e intensificazione dei lavori lungo tutte le quattro sotto-tratte. In particolare, dovranno essere realizzate:

- l'allargamento delle carreggiate autostradali esistenti mediante l'inserimento di due nuove corsie di marcia (una per senso di marcia), portando a quattro le corsie per direzione;
- interventi sulle pavimentazioni e barriere di sicurezza, con il completo rifacimento dell'asfalto e la sostituzione/adeguamento dei guard-rail;
- adeguamento di svincoli, aree di servizio e opere d'arte, inclusa la modifica degli innesti alle uscite di Castel San Pietro Terme, Imola e alla Diramazione per Ravenna,



l'ammodernamento dell'area di servizio "Sillaro" e l'adeguamento strutturale di ponti e viadotti lungo il percorso.

Oltre a queste lavorazioni principali, proseguirà la costruzione dei nuovi caselli previsti (Ponte Rizzoli, Toscanella/Dozza e Castel Bolognese/Solarolo) e delle opere di compensazione ambientale. Autostrade per l'Italia ha infatti programmato, a tutela del territorio, la piantumazione di oltre 30 ettari di nuove aree verdi e l'installazione di ~15 km di barriere fonoassorbenti di ultima generazione (circa 67.000 m²) per mitigare rumore e impatto ambientale.

Criticità

Non risultano nel 2025 nuove criticità sostanziali rispetto a quelle già evidenziate nel 2024. La realizzazione dell'opera ha subito in passato notevoli ritardi a causa di un iter approvativo lungo e complesso e della necessità emersa in fase di progettazione esecutiva di apportare modifiche tecniche aggiuntive. Anche le attività preliminari di cantiere (espropri, cantierizzazione delle aree, spostamento di servizi interferenti) si sono protratte più a lungo del previsto, rallentando l'avvio effettivo dei lavori principali.

Dal punto di vista finanziario non si segnalano criticità: le risorse economiche restano confermate e interamente disponibili per coprire il costo dell'intervento (circa 392,6 milioni di euro). Permangono invece le sfide operative legate alla gestione del traffico durante i lavori. Nel 2025 in particolare l'utenza autostradale ha dovuto affrontare disagi e rallentamenti dovuti alla presenza di numerosi cantieri lungo l'A14, con carreggiate ristrette e deviazioni. I media locali hanno sottolineato come i lavori di quarta corsia procedano a rilento e come la sovrapposizione di cantieri su più tratte dell'Adriatica stia aggravando le congestioni. Tali problemi di coordinamento, pur non impedendo l'avanzamento dell'opera secondo il cronoprogramma rivisto, rappresentano un elemento di attenzione per limitare l'impatto sui territori interessati.

Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna

Descrizione progetto

Il nodo di Bologna è uno dei sistemi infrastrutturali più importanti della rete regionale e nazionale, dove si incrociano i principali assi autostradali A1, A13 e A14 e la mobilità provinciale e regionale. Il progetto interessa il tratto urbano dell'A14 e la Tangenziale di Bologna per la maggior parte nel Comune di Bologna e per un breve tratto nel Comune di



San Lazzaro di Savena. Il potenziamento in sede prevede, nella configurazione approvata, l'allargamento dell'A14 e della Tangenziale con una terza corsia e corsia di emergenza, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e ridurre congestione e accodamenti. L'opera è concepita come "green infrastructure", ed è stata sviluppata con il territorio, le comunità locali e gli stakeholders mediante una comunicazione basata su trasparenza e condivisione delle scelte. Nel 2025 MIT e Autostrade per l'Italia hanno avviato la valutazione di una "modifica tecnica" al progetto già approvato, che potrebbe limitare l'ampliamento alla sola Tangenziale o prevedere un mix di interventi sul nodo, scartando ipotesi alternative come tunnel o passaggi a sud. Al 2024 il costo preventivato dell'opera era pari a 1,602 miliardi di euro, a carico di Autostrade per l'Italia. Nel 2025 è emerso pubblicamente che i costi del progetto completo risultano cresciuti.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 i lavori principali del Passante risultano sostanzialmente fermi, con l'opera in stallo nonostante alcune attività propedeutiche svolte negli anni precedenti (espropri, opere preliminari). Regione Emilia-Romagna e Comune di Bologna hanno ribadito pubblicamente che "i lavori del Passante di Bologna non si possono fermare" e che l'infrastruttura resta prioritaria per il nodo bolognese e per i collegamenti nord-sud. Il 23 giugno 2025 si è svolto un incontro MIT-Autostrade per l'Italia, in cui il Ministero ha indicato l'obiettivo di trovare una soluzione più rapida e di minor impatto ambientale, economico e sociale, suscitando la richiesta di maggiore coinvolgimento da parte di Regione e Comune. Nel corso del 2025 non risultano nuove date ufficiali di fine lavori.

Criticità

La principale criticità rimane il ritardo nella realizzazione dell'opera: nel 2025 le istituzioni regionali riconoscono che "i lavori del Passante al momento sono fermi", pur ribadendone la priorità strategica. Nel 2025 emerge con forza il nodo della copertura finanziaria, poiché i costi del progetto originario risultano significativamente aumentati rispetto alle stime iniziali. Si registra inoltre una criticità procedurale e di governance, legata alle tensioni tra MIT e enti locali.



3.4 Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

a) Corridoio ferroviario

Asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di base del Brennero

Descrizione progetto

Lungo il corridoio del Brennero transita circa il 40% di tutte le merci che attraversano le Alpi, con benefici per l'economia e l'occupazione, ma anche effetti ambientali e sociali. La Galleria di base del Brennero da Fortezza a Innsbruck ha una lunghezza di 55 km, in prossimità di Innsbruck sarà collegata all'esistente circonvallazione, anch'essa oggetto di un intervento da parte di BBT SE (Brenner Basistunnel SE), raggiungendo complessivamente una lunghezza di 64 km. L'opera si inserisce lungo l'asse ferroviario Monaco-Verona e rappresenta un tratto fondamentale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. L'opera sarà realizzata a doppia canna, attrezzata ERTMS L2 con una velocità di progetto per i treni viaggiatori fino a 250 km/h. Inoltre, consentirà di ridurre le limitazioni attuali al traffico merci legati alla pendenza della linea esistente che limita il valore della massa rimorchiata. Infine, permetterà di ridurre i tempi di percorrenza tra Innsbruck e Fortezza fino a 25 minuti. L'opera è inserita nel Contratto di Programma 2022-2026 tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), ed è cofinanziata dall'Unione Europea attraverso il programma "Connecting Europe Facility" (CEF). La Galleria di base del Brennero vede come soggetti promotori: il Governo italiano (finanziatore al 50% tramite TFB S.p.A., controllata da RFI S.p.A. all'88,99%), Provincia Autonoma di Bolzano (6,38%), Provincia Autonoma di Trento (4,24%) e Provincia di Verona (0,39%); il Governo austriaco (finanziatore al restante 50% tramite ÖBB-Infrastruktur AG); l'Unione Europea (co-finanziatore fino al 40% dei lavori e al 50% dei cunicoli esplorativi tramite CEF). I costi complessivi dell'opera, aggiornati al 31/05/2025, ammontano a 10.535,680 milioni di euro (invariati rispetto alla stima 2024), di cui 7.811,374 milioni disponibili con un fabbisogno residuo pari a 2.724,306 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 risultano attivi i cantieri principali del lotto "Mules 2-3" sul versante italiano e dei lotti "Gola del Sill-Pfons" e "Pfons-Brennero" sul versante austriaco, mentre gli altri lotti costruttivi sono stati completati. La realizzazione dell'opera è suddivisa nei seguenti lotti:



- Lotto H33 Tulfes-Pfons (Austria): tutti i lavori di questo lotto sono conclusi dalla fine di settembre 2021.
- Lotto H21 "Gola del Sill" (Austria): comprende una tratta di circa 600 m e numerose opere (interventi idraulici, ponti, gallerie preliminari, viabilità di cantiere). I lavori, iniziati ad agosto 2020 e conclusi a dicembre 2024, hanno creato il collegamento tra l'estremità nord della Galleria di Base del Brennero e la stazione centrale di Innsbruck. Una volta completato il lotto, si è provveduto alla riqualificazione ambientale dell'area. I costi di costruzione per questo tratto sono stimati in 59,5 milioni di euro.
- Lotto H41 "Gola del Sill – Pfons" (Austria): la cantierizzazione di questo lotto è partita a metà gennaio 2022 e i lavori di scavo sono iniziati a luglio 2022. Entro l'estate 2028 è prevista la realizzazione di circa 22,5 km di gallerie principali e 38 cunicoli trasversali di collegamento (lunghezza complessiva circa 2,3 km). Per accelerare il progresso complessivo del progetto, sono stati aggiunti 3 km di gallerie principali nell'area di confine tra il lotto H41 e il lotto H53 "Pfons-Brennero". Nel corso del 2025 le due TBM di questo lotto ("Lilia" e "Ida") hanno completato lo scavo delle due gallerie di linea (rispettivamente in ottobre e agosto 2025), avanzando per circa 8 km ciascuna. I lavori proseguono con le opere di rivestimento e completamento, confermando l'ultimazione del lotto entro il 2028.
- Lotto H52 "Hochstegen" (Austria): tutti i lavori di questo lotto sono conclusi da dicembre 2023.
- Lotto H53 "Pfons-Brennero" (Austria): prevede la realizzazione di circa 25,2 km di gallerie principali. Il 4 aprile 2023 è stata disposta l'aggiudicazione di questo lotto a un raggruppamento temporaneo d'impresa; con questo affidamento è stato assegnato l'ultimo lotto di costruzione della Galleria di Base del Brennero, per un importo contrattuale di 959 milioni di euro e una durata lavori stimata in 70,5 mesi. I lavori di costruzione sono iniziati a maggio 2023 e il 18 settembre 2024 le due TBM Wilma e Olga hanno iniziato lo scavo in direzione nord. A settembre 2025 è stato completato, con abbattimento del diaframma al confine, lo scavo in tradizionale del cunicolo esplorativo in direzione sud (verso l'Italia). È stato quindi realizzato il primo collegamento sotterraneo transfrontaliero tra Italia e Austria. Procede poi l'avanzamento dei lavori della galleria principale est in direzione nord con TBM "Olga" e della galleria principale ovest, sempre in direzione nord, con TBM "Wilma".



- Lotto H61 "Mules 2-3" (Italia): è stato avviato a settembre 2016 ed è il lotto più esteso della Galleria di Base del Brennero. Al termine dei lavori, saranno stati scavati 39,95 km di gallerie di linea e 14,8 km di cunicolo esplorativo. Il lotto comprende inoltre lo scavo della fermata di emergenza di Trens ed i relativi cunicoli di collegamento e di ventilazione con le gallerie principali. Nel mese di maggio 2025 è stata ultimata la posa dei rivestimenti definitivi della fermata di emergenza. La TBM "Flavia" ha concluso, lo scorso 2 maggio 2025, lo scavo della galleria di linea ovest e ha raggiunto il Brennero. Con questo risultato l'intero scavo delle gallerie principali risulta concluso. Risultano attualmente in corso le attività di smontaggio della TBM, e le successive attività per il rivestimento definitivo delle gallerie principali. Inoltre, risulta in corso lo scavo ed il rivestimento definitivo dei by-pass trasversali fra le due gallerie. Risulta infine in corso la realizzazione dei rivestimenti definitivi nella tratta di cunicolo esplorativo scavata in tradizionale.
- Lotto H71 "Sottoattraversamento del fiume Isarco" (Italia): tutti i lavori di questo lotto sono conclusi da dicembre 2023.

La conclusione di tutti i lavori è prevista entro il 2032, con un avanzamento che procede secondo il cronoprogramma stabilito grazie a turni di lavoro h24.

Criticità

Non sono emerse nuove criticità significative nel 2025. Permane la mancata copertura finanziaria completa per l'opera. Tale carenza di copertura, tuttavia, non ha sinora impedito l'avanzamento dei lavori secondo i cronoprogrammi aggiornati. Anche sul fronte procedurale e del consenso locale non si segnalano criticità.

Asse ferroviario Monaco-Verona, Potenziamento linee di accesso al Brennero (Linea Fortezza-Verona)

Descrizione progetto

Il potenziamento della tratta ferroviaria Verona-Fortezza (circa 180 km) fa parte dell'ammodernamento dell'asse Monaco-Verona e costituirà l'accesso sud alla nuova Galleria di Base del Brennero (BBT). L'intervento integrale prevede il quadruplicamento dell'attuale linea ferroviaria mediante tratti in variante, riducendo la pendenza massima al 12,5‰ (rispetto al 23‰ attuale). Una volta ultimati, gli interventi aumenteranno la capacità complessiva del corridoio (parte del TEN-T Scandinavia-Mediterraneo). Gli obiettivi



fondamentali sono l'incremento della capacità di trasporto e dei livelli prestazionali della linea (stimata in +60/90 treni merci al giorno), il miglioramento della regolarità e puntualità del servizio ferroviario e la completa separazione dei flussi merci da quelli passeggeri TPL. Infatti, con la realizzazione di tutti gli interventi, sarà possibile istradare i servizi lunga percorrenza su alcuni lotti per ridurre notevolmente i tempi di viaggio, mantenendo il servizio nelle località principali. L'obiettivo, dal punto di vista della lunga percorrenza, è di ridurre il tempo di viaggio sulla tratta Innsbruck-Bolzano di circa 50'. Inoltre, dal punto di vista merci, la drastica riduzione della pendenza massima al 12,5 ‰ sulla linea Fortezza-Verona, consentirà treni più lunghi e carichi mediamente maggiori (+20% per convoglio), favorendo l'efficienza del trasporto merci.

L'opera è realizzata da Rete Ferroviaria Italiana sotto la direzione del Commissario Straordinario ing. Paola Firmi. Al momento, l'investimento relativo ai soli lotti in costruzione (lotti 1 e 3A) ammonta a circa 2,9 miliardi di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Gli interventi sono articolati in sette lotti, di cui quattro prioritari e tre di completamento (previsti in fasi successive e non ancora inclusi nel quadro programmatico di RFI). In particolare, le tratte prioritarie di competenza di RFI sono:

- **Lotto 1 - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena:** consiste nella realizzazione del nuovo tratto di linea a doppio binario tra Fortezza e Ponte Gardena e le relative interconnessioni con la linea esistente a Ponte Gardena nord. Esso rappresenta la continuità funzionale della nuova Galleria di Base del Brennero in quanto l'attuale linea ferroviaria, in quella tratta, presenta basse velocità di esercizio (80÷90 km/h in rango A) e, soprattutto, elevate pendenze (fino al 23 ‰). La nuova soluzione riduce al 12,5‰ la pendenza massima della linea. Il tracciato si sviluppa per circa 25 km, e prevede la realizzazione di tre finestre costruttive (Forch, Funes e Chiusa) due gallerie di linea (Scaleres e Gardena) collegate da una tratta, in viadotto, sul fiume Isarco. Il 20 giugno 2025 è stata avviata la fresa TBM "Kathrin" dalla finestra di Funes. Kathrin scaverà il ramo principale della finestra costruttiva di Funes, per poi completare l'intero scavo di una canna della galleria Gardena e di un tunnel di interconnessione, per uno sviluppo totale di circa 9 km. Successivamente, la talpa verrà smontata e trasportata nel camerone di Funes, appositamente realizzato. Nuovamente montata, la TBM scaverà la seconda canna della galleria Gardena e un secondo tunnel di interconnessione, per uno



sviluppo totale di circa 8 km. Il 15 settembre 2025 la TBM "Barbara" ha completato lo scavo della finestra costruttiva di Forch (1,3 km). Altre due TBM verranno assemblate presso Forch per eseguire lo scavo delle due canne della galleria Scaleres da Forch in direzione sud. Il costo relativo a questo lotto è pari a circa 1,5 miliardi di euro, interamente finanziati. Le opere "Parte A" (imbocchi gallerie) sono state ultimate nel 2024 mentre le opere di "Parte B" sono in corso di realizzazione. Sono stati avviati i lavori in tutte le aree interessate dal progetto e la fine dei lavori è confermata per il 2029.

- **Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano:** L'intervento consiste nella realizzazione di uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci e di un Posto Movimento per i treni merci a servizio del corridoio presso l'ex Località di Servizio di Bronzolo Scalo. Il tracciato si sviluppa tra le località di Prato Isarco ed ex Scalo di Bronzolo, interamente in galleria (Val d'Ega) per una estesa di circa 10 km, con ulteriori 4 km circa di interconnessioni. Nel mese di novembre 2025 è avvenuta la consegna del PFTE a cui seguirà l'avvio del Dibattito Pubblico. Il costo è di circa 1,6 miliardi di euro e non è finanziato.
- **Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto:** L'intervento consiste nella realizzazione di uno shunt delle aree urbane di Trento e Rovereto per il transito dei treni merci e di un Posto Movimento per i treni merci a servizio del corridoio presso la località Marco. Tale lotto è stato suddiviso in due, Il lotto 3A – Circonvallazione di Trento ed il lotto 3B – Circonvallazione di Rovereto.

Il Lotto 3A (Circonvallazione di Trento), è in fase realizzativa e allo stato attuale sono in corso di esecuzione le opere relative agli imbocchi. Per quanto riguarda l'imbocco sud (Mattarello), è prevista l'ultimazione dei lavori entro la prima metà del 2026, per effetto di uno slittamento dei tempi dovuto alla presenza di molti trovanti (ossia massi di grandi dimensioni) che hanno rallentato la costruzione dei diaframmi. Per quanto riguarda invece il settore nord di Trento è emersa la presenza di anomalie ambientali che hanno portato alla necessità di svolgere degli approfondimenti in merito alle modalità di realizzazione delle opere inizialmente previste in progetto, portando ad una protrazione del termine della progettazione esecutiva e di conseguenza dei lavori. Per quanto riguarda le rimanenti opere, da realizzarsi una volta terminate le opere di imbocco, è in corso di ultimazione lo sviluppo della relativa progettazione esecutiva. Il finanziamento è pari a circa 1,27 Mld di euro.



Per quanto riguarda il Lotto 3B (Circonvallazione di Rovereto) nel corso del 2025 Rete Ferroviaria Italiana ha presentato ai referenti locali il DOCFAP, sul quale si prevede l'avvio del dibattito pubblico nel 2026. Il costo stimato è almeno di 2,445 miliardi di euro e allo stato attuale non risulta esserci la copertura finanziaria.

- Lotto 4 - Accesso al nodo di Verona: il nuovo tracciato ferroviario, atto a razionalizzare i flussi di traffico da nord in ingresso al nodo di Verona con specializzazione delle linee per i flussi merci al servizio del terminale Quadrate Europa e per i flussi viaggiatori diretti al nodo si svilupperà parte in affiancamento alla linea esistente e parte in variante di tracciato per un esteso totale di circa 9,5 km. Il 5 giugno 2025 è stato avviato il Dibattito Pubblico nell'ambito del quale, tra il 18 ed il 26 giugno si sono svolti incontri con gli stakeholder interessati dal progetto e con i funzionari tecnici dei comuni di Verona, Pescantina e San Pietro in Cariano. Il Dibattito Pubblico si è concluso il 3 ottobre 2025, nel termine di centoventi giorni dalla pubblicazione della Relazione di Progetto, con la redazione da parte del Responsabile del Dibattito Pubblico della Relazione Conclusiva, contenente una sintetica descrizione delle proposte e delle osservazioni pervenute. In data 02 dicembre 2025 è stato adottato il Documento Conclusivo del Dibattito Pubblico a cura di RFI. Il valore dell'opera è di circa 1,2 Mld€, ma non dispone di una copertura finanziaria totale.
- Per i lotti di completamento (5: Bronzolo–Trento nord; 6: Rovereto–Pescantina; 7: Ponte Gardena–Prato Isarco) RFI ha in programmazione l'avvio del DocFAP dei tre lotti nel 2026.

Criticità

- Copertura finanziaria insufficiente: l'intera opera di quadruplicamento resta gravata da finanziamenti incompleti. Non tutti i lotti prioritari dispongono ancora di risorse certe e la maggior parte degli interventi attende stanziamenti aggiuntivi.
- Criticità tecniche e ambientali: il Lotto 3A presenta criticità legate a ritardi di 2-3 mesi dovuti alla necessità di contenere le lavorazioni notturne per motivi acustici e alla presenza di trovanti che hanno rallentato i lavori. Nel settore nord sono emerse contaminazioni del suolo nell'area ex Carbochimica, che hanno comportato il sequestro parziale del cantiere e un'indagine della Procura di Trento, con sospensione delle attività fino alla definizione degli interventi di bonifica.



- Aspetti amministrativi e di consenso: il progetto coinvolge numerosi enti territoriali e comunità locali; il percorso di dibattito pubblico (concluso o di imminente avvio per vari lotti) riflette la necessità di raccogliere osservazioni e ottenere consenso sulle soluzioni progettuali. Le criticità procedurali (es. iter autorizzativi, possibili impatti ambientali e sociali) costituiscono una sfida ulteriore alla realizzazione dei lavori entro i tempi previsti.

b) Corridoio autostradale

Potenziamento Autostrada A22 Bolzano sud-interconnessione autostrada A1 Verona Nord

Descrizione progetto

L'Autostrada del Brennero A22 è uno dei principali assi della viabilità italiana garantendo un collegamento tra la penisola e l'area mitteleuropea e articolandosi lungo il Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo. Lungo i suoi 314 km di tracciato congiunge il Brennero a Modena e si interseca con altre importanti infrastrutture (Autostrade A1 e A4) attraversando il territorio di quattro Regioni: Alto Adige, Trentino, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna. Il potenziamento dell'opera è volto a fronteggiare il congestionamento da traffico civile e commerciale della tratta attraverso i seguenti interventi principali. Il primo riguarda l'ampliamento con l'introduzione di una terza corsia tra Verona e l'intersezione A1. Il progetto si articola in tre segmenti distinti: il primo, a sud (km 312+200 – 313+700), riguarda la riconfigurazione dell'interconnessione A22-A1, propedeutica alla bretella Campogalliano-Sassuolo. Il secondo lotto copre la tratta veronese, dalla stazione di Verona Nord (km 223+100) fino al confine regionale lombardo (km 246+185). Il terzo lotto, infine, interessa la porzione centrale (km 246+185 – 312+200) che attraversa i territori di Mantova, Reggio Emilia e Modena., Il secondo intervento riguarda l'introduzione di una terza corsia "dinamica" nel tratto Bolzano nord-Verona a questo si aggiunge un vasto piano di opere accessorie che include il rifacimento di sovrappassi, barriere antirumore, stazioni autostradali, aree di servizio e infrastrutture per la mobilità sostenibile (idrogeno, elettrico). Gli obiettivi principali includono la trasformazione dell'arteria in un "green corridor" europeo con focus sulla transizione ecologica, la mobilità intermodale e la digitalizzazione. Nello specifico, l'allargamento a tre corsie (fisiche o dinamiche) mira a migliorare la capacità e la fluidità del traffico, riducendo i tempi di percorrenza e aumentando la sicurezza stradale. La società Autostrada del Brennero S.p.A. è l'attuale gestore; la compagine societaria è composta per l'84,7% da soci pubblici e per il 14,3% da soci privati. Con la pubblicazione



del bando di gara per la nuova concessione avvenuta a cavallo tra fine 2024 e inizio 2025, il piano di investimenti complessivo è stato aggiornato a circa 9,2 miliardi di euro per l'intera durata della concessione (50 anni).

Avanzamento 2025 e prossimi step

L'anno 2025 segna una svolta decisiva per l'assetto giuridico e operativo dell'infrastruttura. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha pubblicato il bando per l'affidamento della concessione autostradale della A22 per la durata di 50 anni. Il prossimo step fondamentale è la conclusione dell'iter di gara e l'assegnazione della concessione (prevista nel corso del 2025/2026), condizione necessaria per l'avvio formale dei grandi cantieri delle terze corsie. Dal 1° gennaio 2025 sono iniziati gli interventi urgenti sul ponte di Lueg (versante austriaco A13), con la riduzione della carreggiata a una sola corsia per senso di marcia per motivi di sicurezza. La costruzione del nuovo ponte Lueg (affiancato a quello esistente) è prevista iniziare dalla fine di marzo 2025, mentre le limitazioni al traffico attuale proseguiranno creando una fase transitoria complessa.

I lavori per la terza corsia dinamica e l'ampliamento Verona-Modena sono programmati per partire a seguito della nuova assegnazione della concessione. Per quanto riguarda la corsia dinamica, sulla carreggiata sud della tratta Trento-Rovereto sud (già oggetto di test) gli interventi sono conclusi. Lungo il tratto tra Egna e Verona sono state realizzate le principali modifiche geometriche per la sicurezza, quali l'allargamento della corsia di emergenza a 3,50 m (eccetto punti singolari come la galleria Piedicastello), l'adeguamento delle barriere e la creazione di nuove piazzole e varchi.

Criticità

Procedurale: Sebbene la pubblicazione del bando nel 2025 abbia sbloccato la situazione di stallo, la complessità della gara europea e i tempi tecnici per l'aggiudicazione rimangono il principale fattore che influenza il cronoprogramma dei lavori di potenziamento.

La criticità maggiore emersa nel 2025 riguarda i lavori al Ponte di Lueg in territorio austriaco. La riduzione a una corsia ha già causato significativi disagi e code, con forte preoccupazione per l'impatto sui flussi commerciali e turistici durante tutto l'anno.



Bretella Autostradale Campogalliano-Sassuolo

Descrizione progetto

L'intervento consiste nella realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 ("autostrada del Brennero") e la A1 ("autostrada del Sole"), nei pressi di Campogalliano, e si collega a Sud alla S.S. 467 "Pedemontana" nei pressi dell'abitato di Sassuolo. Il progetto definitivo approvato dal CdA di Anas Spa a dicembre 2005 prevede due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera. Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 20 Km, così suddivisi:

- Asse principale per una lunghezza di 15,5 km;
- Asse di collegamento con la tangenziale di Modena per una lunghezza di km 3,5;
- Asse di collegamento con la tangenziale di Rubiera per una lunghezza di km 1,4.

Sono inoltre previsti 8 svincoli, di cui 6 sull'asse principale e 2 sull'asse di collegamento con la tangenziale di Modena.

Le finalità che sottendono alla realizzazione del nuovo collegamento sono quelle di rendere disponibile un nuovo asse viario a servizio del distretto Ceramico di Sassuolo, in grado di collegare direttamente i centri produttivi (sia gli stabilimenti della ceramica che le imprese dell'indotto) alla rete autostradale nazionale e creare le condizioni per decongestionare gli assi stradali esistenti, sui quali incide il traffico di autoveicoli pesanti.

Il soggetto titolare del progetto è MIMS - Direzione Generale di vigilanza sulle Concessionarie Autostradali e il costo, monitorato ad Agosto 2024, è pari a 422 milioni di euro. Tali risorse risultano essere interamente disponibili.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel novembre 2025 si è registrato un decisivo avanzamento: la fase esecutiva dei lavori è ufficialmente partita. In un incontro tenuto il 10 novembre 2025 a Modena con i vertici di AutoCS, i Presidenti delle Province di Modena e Reggio Emilia e i sindaci dei comuni coinvolti, è stato confermato l'avvio operativo dell'opera. AutoCS ha illustrato lo stato di avanzamento: le procedure di esproprio sono in fase avanzata (circa l'85% delle aree sul lato modenese risultano già acquisite) e saranno concluse entro la fine del 2025.

Nel frattempo, è stato approvato un nuovo Piano Economico Finanziario (PEF) dell'opera, interamente finanziato dalla società concessionaria senza necessità di contributi statali né



di proroghe della concessione esistente. Parallelamente, dal 1° novembre 2025 sono partiti i lavori preparatori lungo il tracciato.

Per quanto riguarda le opere connesse, è stato necessario un adeguamento tecnico al progetto della tangenziale di Rubiera (lotto 1) per modificare l'attraversamento di un binario ferroviario merci: il MIT ha autorizzato tale variante senza richiedere una nuova istruttoria, non essendo coinvolte ulteriori aree o soggetti da espropriare.

La durata dei lavori vera e propria non è stata ufficialmente ricalendarizzata, ma in sede di approvazione del progetto esecutivo (2019) era stata indicata una durata di 1.281 giorni consecutivi per l'esecuzione dei lavori - pari a circa 3,5 anni, ma alla luce dei ritardi accumulati si può presumere un termine di fine lavori attorno al 2029. I prossimi step annunciati comprendono il completamento degli espropri residui sul lato reggiano entro i primi mesi del 2026 e l'apertura dei cantieri principali per la costruzione delle opere civili nello stesso 2026.

Criticità

Nel 2025 permangono criticità di natura procedurale e giuridica legate al quadro concessorio. In particolare, la realizzazione della Bretella Campogalliano-Sassuolo resta connessa alla procedura di rinnovo della concessione dell'autostrada A22 del Brennero, attualmente sospesa in attesa di una pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione europea sulla legittimità della gara. Tale situazione determina incertezze sul contesto giuridico complessivo dell'intervento, pur in presenza dell'avvio delle attività preliminari nel 2025.

È inoltre segnalato che il nuovo Piano Economico Finanziario, pur presentato dalla società concessionaria come integralmente autofinanziato, risulta nel 2025 ancora in fase di completamento dell'iter approvativo formale presso le autorità competenti, elemento che costituisce un fattore di attenzione sul piano delle garanzie procedurali.



3.5 Asse plurimodale Tirreno-Brennero TI.BRE

a) Ferrovie

Pontremolese

Descrizione progetto

Nell'ambito degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale è stato ricompreso il completamento del raddoppio ferroviario della Pontremolese, opera ricompresa nell'ambito delle opere strategiche. L'opera è considerata strategica per connettere la dorsale tirrenica con la linea Bologna-Milano e per favorire traffico merci e passeggeri. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16.04.2021 è stato nominato Commissario Straordinario per la realizzazione dell'opera l'ing. Mariano Cocchetti, il quale si avvale di Rete Ferroviaria Italiana alla quale resta confermato il ruolo di stazione unica appaltante e committente. Come noto, 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, ha vissuto una situazione di stallo dal 2014, anno in cui è stato attivato il raddoppio della tratta Solignano/Osteriazza (località presso Fornovo di Taro). Attualmente è previsto il raddoppio fra Parma e Vicofertile (1° lotto) che si sviluppa, in uscita da Parma, in variante di tracciato per i primi 5 km circa e per i restanti 3 km in affiancamento alla linea storica, fino all'ingresso a Vicofertile. La tratta è finanziata per circa 360 milioni di euro a valere sull'aggiornamento 2024 del CdP-I. Il costo del progetto, per tener conto degli incrementi tariffari derivanti dal cd. caro materiali, ammonta a circa 516,5 mln di euro (stima aggiornata a tariffe RFI ed 2025). Al fine di garantire la completa copertura finanziaria, RFI ha richiesto tra l'altro al MIT l'attivazione della clausola di flessibilità (art. 1 comma 6 del CdP I). A seguito dell'Ordinanza n. 4 del 16.10.2024 il Commissario straordinario ha provveduto all'approvazione del progetto definitivo in considerazione di quanto previsto al comma 1-quater dell'art. 44 del DL 77/2021 che consente l'approvazione degli interventi ferroviari in gestione commissariale anche nel caso in cui la disponibilità dei finanziamenti sia limitata. Per il successivo avvio dell'attività negoziale si resta pertanto in attesa della completa copertura finanziaria. La durata complessiva per lo sviluppo della progettazione esecutiva, per la realizzazione dei lavori e per le attività di certificazione propedeutiche all'attivazione finale è stimata in circa 5 anni, a partire dalla consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva.



La seconda fase prevede il raddoppio dell'attuale linea a semplice binario Vicofertile–Fornovo e Berceto–Chiesaccia:

- Tratta Vicofertile-Collecchio-Fornovo di Taro: raddoppio dell'attuale linea a semplice binario principalmente in affiancamento e in parte in variante di tracciato. Nel febbraio 2024 RFI, a fronte della conferma del finanziamento di circa 25 milioni, ha avviato la progettazione definitiva di tale tratta.
- Tratta Berceto–Pontremoli-Chiesaccia: realizzazione della Galleria di Valico in variante tra Berceto e Pontremoli e realizzazione di una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli e Chiesaccia parte in affiancamento e parte in variante di tracciato.

Avanzamento 2025 e prossimi step

In considerazione della disponibilità finanziaria di circa 31 mln di euro nel CdP-I 2022-2026 agg. 2024, RFI, in coerenza con la Delibera CIPE n. 19 del 8 maggio 2009, nella quale venivano ritenuti prioritariamente funzionali i sub-lotti Parma-Vicofertile e Collecchio-Osteriazza, in quanto connessi rispettivamente ad interventi già realizzati, ha avviato, in data 12 febbraio 2024, le attività di progettazione definitiva della tratta Vicofertile-Fornovo di Taro (loc. Osteriazza). La conclusione dello sviluppo della progettazione definitiva è prevista nell'agosto 2026.

Poiché al momento risulta non avviata alcuna progettualità in merito alla tratta Berceto – Pontremoli – Chiesaccia, il giorno 20.01.2025, RFI ha provveduto ad avviare un DOCFAP, denominato “*Interventi leggeri sulla linea “Pontremolese”*”, in modo da individuare una serie di interventi che possano trovare attuazione in un orizzonte di breve/medio periodo avente come obiettivo, oltre all'incremento di capacità e miglioramento della regolarità dei servizi, un miglioramento del collegamento ferroviario a supporto del traffico merci, legato ai porti della Spezia e Livorno.

Criticità

La criticità riguarda la mancata copertura finanziaria per completare gli interventi.



b) Corridoio stradale

Nuova Autostrada regionale Cispadana

Descrizione progetto

La Nuova Autostrada Regionale Cispadana è un'infrastruttura a pedaggio prevista in Emilia-Romagna, con un tracciato di circa 67 km che collegherà l'autostrada A22 (casello di Reggiolo-Rolo) all'A13 (barriera di Ferrara Sud) attraversando 13 comuni nelle province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Il progetto prevede una carreggiata a doppia corsia per senso di marcia (più corsia d'emergenza) e include 4 autostazioni e 2 aree di servizio lungo il percorso. Pensata per alleggerire e razionalizzare la viabilità locale e fungere da connessione trasversale tra i grandi assi nord-sud (come A1/A14 e A22/A13). L'opera sarà realizzata in project financing: la concessione è affidata alla società di progetto Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (ARC), partecipata in maggioranza da Autobrennero S.p.A. L'investimento complessivo, inizialmente previsto intorno a 1,3 miliardi di euro, è stato aggiornato a circa 2 miliardi di euro a seguito del forte incremento dei costi dei materiali, delle lavorazioni e delle opere compensative.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 il progetto ha registrato un ulteriore stallo legato alla gara per il rinnovo della concessione dell'A22. Un decreto del MIT del 26 giugno ha sospeso la procedura fino al 30 novembre 2025, in attesa di un pronunciamento della Corte di Giustizia UE sulla legittimità del diritto di prelazione previsto per Autobrennero. A fine novembre, tuttavia, il Ministero ha deciso di riattivare la gara senza attendere la Corte: il 28 novembre è stato pubblicato un nuovo decreto che ha riaperto i termini di partecipazione fino al 3 dicembre 2025. La Cispadana resta strettamente legata all'esito della concessione, poiché Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. è controllata da Autobrennero. Secondo dichiarazioni raccolte a dicembre, se Autobrennero verrà confermata concessionaria, l'opera potrebbe essere cantierabile rapidamente grazie alla disponibilità di un progetto esecutivo già pronto; in caso contrario, con l'ingresso di un nuovo soggetto, l'intero iter tecnico e amministrativo dovrebbe ripartire da zero, con un conseguente allungamento dei tempi. Nel frattempo, la Regione Emilia-Romagna ha proseguito le attività di confronto con i territori interessati, ma la convocazione della Conferenza dei Servizi resta subordinata alla definizione del nuovo assetto concessorio. La durata stimata dei lavori è di circa 44 mesi.



Criticità

Nel 2025 si sono ulteriormente evidenziate diverse criticità del progetto. Anzitutto l'iter risulta bloccato: è stato confermato, in risposta ad interrogazioni locali, che la Cispadana è attualmente in stallo e priva di tempistiche concrete di realizzazione, a causa della dipendenza dall'esito della concessione A22. A oltre dieci anni dall'avvio dell'iter, non è stato ancora definito un Piano Economico-Finanziario aggiornato e sostenibile dell'opera. Permangono infine opposizioni territoriali che hanno ribadito nel 2025 la richiesta di abbandonare il progetto autostradale, ritenuto non più realizzabile né coerente con gli obiettivi di mobilità sostenibile.

3.6 Sistema dei valichi alpini (extra corridoi europei)

a) Ferrovie

Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure (Andora-Finale Ligure)

Descrizione progetto

Il progetto complessivo prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Genova- Ventimiglia. Il progetto della nuova tratta ha un'estensione di 32 km (di cui 25 km in galleria) completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Il costo a vita intera dell'opera è pari a 2.576 mln € (importo aggiornato rispetto ai 2.416 mln € riportati sull' aggiornamento 2024 del Contratto di Programma e condiviso con gli enti nell'ambito dell'iter autorizzativo) di cui 51 mln di euro, afferenti alla fase di progettazione, sono attualmente finanziati. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto e Pietra Ligure. Saranno soppressi n. 14 passaggi a livello. Verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S. Spirito, Loano, Pietra Ligure e Borgio Verezzi e sarà effettuato il restyling della stazione di Finale Ligure.

L'intervento si pone gli obiettivi di:

- aumentare la capacità sulla tratta oggetto di raddoppio (passando dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia);
- ridurre i tempi di percorrenza della tratta (velocità massima consentita 200 km/h);
- incrementare gli standard prestazionali;
- incrementare i livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte esposte a erosione marina e a rischi idrogeologici, adeguamento standard idraulici delle opere d'arte, attrezzaggio di sicurezza delle gallerie).

In data 06 agosto 2024, con nota RFI, è stata presentata l'istanza presso il MASE per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni della delibera CIPE n. 91/2005 per le porzioni di opera inalterate rispetto al progetto preliminare assentito con la suddetta delibera, ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.. L'istanza è stata dichiarata procedibile dal medesimo Ministero in data 23 settembre 2024 con nota prot. 171663.

In data 06 agosto 2024, con nota RFI, è stata presentata al MASE l'istanza per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per le parti variate del progetto rispetto alla sopramenzionata Delibera CIPE. L'istanza è stata dichiarata procedibile dal medesimo Ministero in data 30 settembre 2024 con nota prot. 176373.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Rispetto alla documentazione trasmessa da RFI nel 2024 al MASE rispetto alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni CIPE e per la VIA, sono state apportate modifiche progettuali riconducibili ad aggiornamenti ed approfondimenti. Pertanto, in data 20 giugno 2025, RFI ha fornito al MASE volontariamente la documentazione integrativa rispetto a quella già trasmessa rispettivamente nell'ambito della Procedura di valutazione di impatto ambientale per le parti di opere variate rispetto al progetto preliminare e nell'ambito della procedura di verifica di ottemperanza per le parti di opera invariate rispetto al progetto preliminare. In data 08 agosto 2025 a seguito di specifica richiesta del Commissario Straordinario, è stata convocata la Conferenza di Servizi la cui seduta si è tenuta il giorno 8 settembre 2025 alla presenza dei Sindaci dei Comuni interessati, il Viceministro ai trasporti ed il Commissario Straordinario.

Criticità

Al momento non si rilevano criticità.

b) Strade

Nuovo Tunnel del Colle di Tenda

Descrizione progetto

Il progetto sul Tenda consiste nella realizzazione di una nuova canna stradale monodirezionale in direzione Italia-Francia per la separazione dei flussi di marcia, nell'adeguamento del tunnel esistente in direzione Francia-Italia e nella realizzazione di 13 by-pass che dovranno collegare le due canne.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il 27 giugno 2025 è stato inaugurato il nuovo tunnel che ha permesso di ripristinare il collegamento interrotto dalla tempesta Alex del 2020. La cerimonia si è tenuta alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, del Ministro dei Trasporti francese Philippe Tabarot, del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, dei Presidenti della Regioni Piemonte e Liguria Alberto Cirio e Marco Bucci e del prefetto di Cuneo Mario Savastano. Hanno partecipato anche i membri delle delegazioni italiana e francese della Conferenza intergovernativa, i rappresentanti delle Forze dell'Ordine e degli enti locali, i sindaci del territorio e referenti di Anas. La nuova



galleria è lunga 3,2 km con carreggiata larga complessivamente 6,5 mt che ospita una corsia di marcia di 3,5 metri, una corsia di emergenza di 2,7 metri e una banchina di 0,3 metri. È dotata degli impianti più moderni in termini di dotazioni di sicurezza con specifiche installazioni per la rilevazione degli incendi e sensori per la rilevazione dei gas e del particolato nell'aria. Devono concludersi i lavori di allargamento di due tornanti in valle Roya sul versante viabilistico francese, attesi per l'estate 2026, e sono da concludere i lavori di adeguamento e ammodernamento del vecchio tunnel che garantirebbe la circolazione a senso unico per in ciascuna galleria. Si prevede che il progetto totale, con il collegamento a doppia canna, sarà completato entro fine 2028.

Il costo per l'intero progetto di ammodernamento del tunnel del Tenda è di circa 255 milioni di euro (interamente finanziati), inclusi i lavori post-alluvione, la costruzione della nuova canna e l'ampliamento di quella esistente. L'investimento complessivo originale era più basso (circa 140 milioni), ma i costi sono lievitati a causa di diverse problematiche e l'importo finale è calcolato in circa 330 milioni considerando il rifacimento completo del traforo storico. I costi sono per il 58% a carico dell'Italia e per il 42% a carico della Francia. A giugno 2025, il Cipess ha approvato un finanziamento di 37 milioni di euro per il progetto esecutivo della Strada Statale 20 e il nuovo tunnel.

Criticità

Il ripristino del transito ha rappresentato una spinta decisiva al rilancio economico e turistico del Piemonte e della Liguria e, più in generale, del Nord Ovest.

Tuttavia la circolazione è a senso unico alternato, a fasce orario (non 24h), il transito è limitato ai mezzi <3,5t e il traffico gestito da un semaforo che ha generato lunghe attese.

Trafoforo autostradale del Monte Bianco

Descrizione progetto

La galleria del traforo, che ha quasi 60 anni, deve essere sottoposta a pesanti lavori di ristrutturazione. L'ente di gestione Sitmb (Società Italiana del traforo Monte Bianco), ha predisposto un piano per il rifacimento della volta e del manto stradale che comporta una spesa di 500 milioni ma soprattutto la chiusura del traforo per 4 mesi all'anno per 18 anni.

La necessità di realizzare la seconda canna è stata più volte sollevata anche in relazione alla chiusura programmata per lavori di manutenzione per 3-4 mesi l'anno per 18 anni. Anche i dati forniti dal Centro studi di Confindustria ne hanno dato conferma: il costo in



termini di valore aggiunto di una nuova chiusura del traforo del Monte Bianco della durata di un anno potrebbe essere di circa il -2,2% del valore aggiunto regionale. Se la chiusura fosse di tre mesi (il periodo previsto nel 2023, ndr), l'impatto economico sarebbe di -0,54%. Ricordando che questo effetto negativo sul Pil annuo regionale verrebbe subito dalla Valle d'Aosta per 18 anni consecutivi, l'impatto cumulato in questo periodo sarebbe di -9,8%.

Avanzamento 2025 e prossimi step

L'intervento realizzato nel 2025 rappresenta per le due società concessionarie del traforo (SITMB per la parte italiana e ATMB per quella francese) un investimento complessivo di 21 milioni di euro. Le due porzioni di galleria interessate dai lavori, situate a monte e a valle di una delle due zone trattate nel 2024, erano già state oggetto di attività propedeutiche durante le notti di chiusura della primavera del 2025: smontaggio delle lastre di rivestimento delle pareti e della loro sottostruttura, smontaggio lampade e installazione dell'illuminazione di cantiere. A partire dal 1° settembre, si sono susseguite molteplici fasi, le une dopo le altre, o il parallelo in funzione dell'avanzamento del cantiere:

- smontaggio degli impianti ancorati alla volta e ai piedritti (acceleratori per il controllo della corrente d'aria longitudinale, telecamere, rilevazione automatica di evento, cavo termometrico, pannelli a messaggio variabile, segnaletica verticale, ecc.);
- installazione di un "confinamento dinamico" per operare in modalità di protezione dal rischio di eventuale presenza di amianto;
- fresatura di precisione della struttura a livello della chiave di volta; in funzione della natura e consistenza del materiale da demolire, la demolizione è stata realizzata impiegando frese specifiche (laddove il calcestruzzo era sufficiente) o mediante un martellone demolitore idraulico (in presenza di roccia e di bulloni di ancoraggio). In ogni caso, lo spessore demolito ha dovuto essere tale da creare lo spazio per applicare alla volta i trattamenti successivi e alloggiarvi gli elementi prefabbricati, senza modificare la sagoma del tunnel;
- trattamento delle venute d'acqua e consolidamento della volta mediante proiezione di cemento;
- impermeabilizzazione completa su piedritti e volta, mediante posa di tre strati di guaina; questo rivestimento era inesistente all'epoca della costruzione del traforo negli anni '60;
- realizzazione del piedritto del nuovo rivestimento gettato in opera su 2,5 m di altezza per un totale di 510 metri lineari;



- posa, regolazione e bullonatura dei 220 elementi di conci prefabbricati in cemento armato;
- iniezione di micro-malta nella parte posteriore della volta e sigillatura;
- ricostruzione, mediante armatura e getto in opera (sono stati impiegati 120 tonnellate di acciaio e 800 m³ di cemento), delle zone in corrispondenza dei luoghi sicuri, delle piazzole di emergenza, delle bocche di estrazione dei fumi e delle nicchie SOS;
- reinstallazione degli impianti di sicurezza, cui farà seguito una fase di test prima della riapertura al traffico.

Questo periodo di chiusura è stato messo a frutto anche per realizzare altre attività:

- rimozione di 8.000 m² di elementi coprenti, al fine di indagare le porzioni della struttura del Traforo protette da lamiera. Tale attività, avviata nel 2023, rientra nel quadro complessivo dei controlli ispettivi periodici e degli approfondimenti conoscitivi delle strutture del traforo attualmente in corso con la collaborazione del Politecnico di Torino, dell'Università di Bergamo e del CETU di Lione;
- rimozione del rivestimento laterale in lastre di Glasal sugli ultimi 3 km di galleria, per una lunghezza complessiva di 6.000 metri lineari. Tale attività, come quella precedente, rientra nel quadro complessivo dei controlli ispettivi periodici; trattandosi di un'operazione da realizzare con cadenza quadriennale, è in corso di valutazione una soluzione alternativa di rivestimento;
- messa in sicurezza di oltre 40 bocchette di immissione di aria fresca, con l'obiettivo di ripristinare la loro integrità strutturale e mantener le loro capacità aerodinamiche e di resistenza al fuoco;
- completamento della posa di una nuova illuminazione a LED sugli 11.600 metri di galleria;
- sostituzione dell'intero sistema di illuminazione all'interno dei canali di evacuazione e di ventilazione, per un totale di 2.600 apparecchi installati;
- sostituzione dei sistemi di climatizzazione delle cabine di trasformazione: in occasione della loro sostituzione, il TMB-GEIE ha creato una rete di acqua refrigerata che percorrerà gli 11,6 km del canale 4. Questa rete consentirà di convogliare parte dell'acqua proveniente dalla principale venuta situata tra il G25 e il G26. Infatti, quest'acqua, che sgorga a meno di 9°C, è una sorgente naturale ed ecologica di raffreddamento;



- modifica degli algoritmi di calcolo della ventilazione del LOGOS, il sistema di supervisione e gestione informatica di tutti gli impianti di sicurezza;
- numerose altre attività di manutenzione sugli impianti di sicurezza quali la posa di fibre ottiche, l'aggiornamento delle reti informatiche, l'aggiunta di nuovi sensori di ventilazione, la sostituzione dei gruppi di continuità, avvio del progetto di sostituzione degli apparati nelle 116 postazioni di chiamata di emergenza del traforo.

All'esterno dell'opera sono stati svolti i seguenti lavori:

- risanamento del rivestimento in calcestruzzo del canale AF1, mediante idrodemolizione e ricostruzione di 5 cm di calcestruzzo (pareti e soffitto del canale), sulla porzione che dalla centrale di ventilazione arriva all'inizio del tunnel, per circa 60 metri lineari;
- rifacimento di impermeabilizzazioni e di asfalti sui due piazzali antistanti gli imbocchi del traforo;
- risanamento del muro di coronamento in pietra all'imbocco italiano, a completamento dell'intervento realizzato nel 2023 e 2024 sull'arco scenografico;
- sistemazione delle aree dei vecchi portali termografici;
- prosecuzione del consolidamento del muro di sostegno della strada di accesso Sud.

E' prevista la chiusura del tunnel per 3-4 mesi l'anno per i prossimi 18 anni. Per il futuro risanamento della volta, saranno realizzate due fasi-test di lavori sperimentali, che consentiranno di individuare la migliore metodologia operativa per il prosieguo.

Criticità

Con la chiusura del tunnel del Monte Bianco buona parte del traffico verso Francia e Svizzera si trasferirà su strade e autostrade del Piemonte in particolare sul Tunnel del Frejus che dovrebbe raddoppiare la sua portata dal 2023. Il Tunnel del Frejus e il Tunnel del Monte Bianco assorbono circa il 12,2% del traffico pesante che attraversa le Alpi ogni anno, che oggi è ripartito più o meno a metà tra le 2 infrastrutture. La programmazione di una seconda canna ovvierebbe a questi problemi. Realizzare una seconda canna avrebbe un costo di circa 1,2 miliardi di euro «interamente a carico dei privati» ha più volte ricordato il presidente di Confindustria Valle d'Aosta Francesco Turcato: «Questa disponibilità è stata ribadita ancora di recente dalla società che gestisce il traforo». Contro il raddoppio si è espresso di recente in Francia il sindaco di Chamonix. Tra le critiche che vengono mosse, al di qua e al di là del confine, all'ipotesi di raddoppio del tunnel ci sono soprattutto quella dell'aumento del traffico e del conseguente maggiore inquinamento.



3.7 Sistema portuale

Porto di Genova

Nel corso del 2025 è terminata la fase commissariale dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale (porti di Genova e Savona) con la nomina a fine luglio del Presidente Matteo Paroli, già commissario. Nel corso del 2025 sono proseguiti i cantieri relativi alle opere ricomprese nel "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 di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro" adottato ai sensi dell'art. 9 bis del decreto 109/2018, dal Commissario straordinario Marco Bucci con proprio Decreto n. 2/2019 su proposta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. 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. Il Programma - aggiornato da ultimo con Decreto del Commissario Straordinario n. 5/2022 per far fronte ai maggiori costi - si concentra su diverse aree con l'obiettivo finale di migliorare la capacità e l'efficienza del porto di Genova, rendendolo più competitivo e integrato con la città e con il sistema dei trasporti intermodali. Sono previsti infatti interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità lato mare e lato terra (ultimo miglio) e un nuovo collegamento intermodale dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" con il centro città. Il valore del Programma Straordinario è stato aggiornato nel 2022 a 3,032 miliardi di euro (nel 2019 il valore complessivo degli interventi previsti nel Programma ammontava a 1,061 miliardi di euro). Tuttavia nel corso del 2025, anche a causa del cd. "caro materiali" (già riconosciuti dal Ministero), l'importo complessivo del Programma Straordinario si assesta a 3,575 miliardi di euro.

A fine 2025 l'attuazione del Programma ha raggiunto circa il 70%.

Il 30 ottobre 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2026-2028 e il bilancio previsionale 2026 che prevede opere e lavori per 128,4 milioni di euro, importo che si aggiunge agli investimenti straordinari e ordinari in corso di realizzazione pari a 1,3 miliardi di euro.

Sintesi dei principali interventi previsti nel Programma Straordinario e stato di avanzamento:



- la nuova diga del porto di Genova, considerata la più importante opera marittima mai costruita, si è resa necessaria per permettere al porto di Genova di rimanere competitivo e quindi di ricevere navi di grandi dimensioni. L'opera garantirà una migliore accessibilità allo scalo. Obiettivo primario è quello di consentire i transiti e le manovre delle navi di ultima generazione nella massima sicurezza e migliorare la protezione dei bacini portuali dalle mareggiate. Nella sua configurazione finale la diga avrà uno sviluppo longitudinale di circa 6,2 km. consentendo l'ingresso nel porto alle navi di lunghezza fino a 400 mt.. Il valore economico della fase A è stato aggiornato a 929 mln. di euro (inclusi i 35 mln. necessari per la cd. variante). Nell'estate 2025 è stata approvata la variante ossia la nuova configurazione che consente, tra l'altro, costruzione in parallelo delle fasi A e B e non in sequenza come inizialmente previsto. La variante agevolerà inoltre l'ingresso delle grandi navi incrementando il cerchio di evoluzione di ponente. L'imboccatura di ponente sarà allargata da 138 mt. a 235 mt.. A dicembre 2025 è stato completato l'87% della posa dei materiali di fondazione e calato in acqua il quattordicesimo cassone della nuova diga. In totale sono stati posizionati 14 cassoni cellulari, di cui uno di dimensioni maggiori, mentre sta proseguendo la costruzione degli ulteriori cassoni necessari per completare l'opera. Sempre nel mese di dicembre è arrivata la chiatta con l'impianto di betonaggio per realizzare la sovrastruttura che allineerà i cassoni per tutta la lunghezza della diga. Al contempo sono proseguiti i dragaggi nel canale di Sampierdarena e nell'avamporto e completate le bonifiche belliche subacquee. La fine lavori della fase A della nuova diga è fissata a dicembre 2027, mentre dell'intera opera (fase B) è slittata anche a causa di contenziosi contro l'aggiudicazione del project management.
- Interventi stradali prioritari - nuovo ponte cd. "del Papa": opera necessaria per separare i flussi del traffico portuale da quello urbano e quindi collegare direttamente il bacino portuale di Sampierdarena con i caselli autostradali. Il ponte è composto da una struttura unica di 98 metri ad arco con 2 vie sovrapposte. A settembre 2023 è stata aperta al traffico la carreggiata a raso mentre nel maggio 2025 il Ponte del Papa è stato ufficialmente aperto al traffico anche se rimangono alcune opere accessorie in completamento nel contesto della viabilità portuale.
- Prolungamento e ammodernamento della sopraelevata portuale: l'opera consiste nella riconfigurazione della attuale viabilità interna al porto di Genova al fine di ottimizzare il sistema di accesso ai terminal portuali rendendo più fluido il traffico



pesante e riducendo i tempi di attesa ai gate. L'intervento ha superato l'80% di realizzazione: ad agosto 2025 l'ammodernamento del tratto esistente è stato completato mentre il prolungamento sarà terminato entro il primo semestre 2026.

- Nuovo viadotto di collegamento del nodo di San Benigno con Calata Bettolo: nel corso del 2025 l'intervento, che si colloca nell'ambito del cd. ultimo miglio stradale, ha subito una riprogettazione a causa delle interferenze con il tunnel subportuale e dal rinvenimento di un molo antico. La fine lavori è fissata nel primo semestre 2026.
- Sestri Ponente - messa in sicurezza idraulica dell'area portuale e razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale: il progetto prevede la messa in sicurezza dei rivi esistenti, la realizzazione di un tombamento con la conseguente espansione a mare delle aree da destinare alla navalmeccanica e la costruzione di un nuovo bacino di carenaggio (400 mt. x 60 mt.) in grado di consentire la costruzione di navi oltre le 110.000 tonn.. Il progetto prevede anche la realizzazione di un piazzale operativo attrezzato con moderne gru mobili di elevata capacità (portata sino a 200 tonn.). Nel 2025 è terminata la fase di fissione dei pali per la nuova banchina (269 pali). L'importo complessivo dell'intervento ammonta a 619,3 milioni di euro. Nel corso del 2025 sono proseguiti i lavori superando il 23% dell'intero intervento. È previsto che la conclusione della fase 2 (riempimento a mare e interventi associati) siano conclusi entro il 2028.
- Riassetto dell'accessibilità al bacino portuale di Prà: il progetto prevede la realizzazione di un nuovo cavalcavia stradale al fine di consentire l'abbattimento dell'attuale cavalcavia per fare posto al nuovo fascio a 6 binari da 750 mt. (lunghezza prevista dagli standard europei) al servizio del terminal portuale. Il viadotto è stato ultimato e aperto al traffico nel luglio 2025. Il valore complessivo dell'opera ammonta a 38,5 mln. di euro di cui 14,2 a carico di Autostrade per l'Italia.
- Infrastrutturazione del nuovo terminal a Calata Bettolo: l'intervento prevede opere strutturali per le gru, le pavimentazioni, cavidotti e nuovi sistemi di drenaggio oltre ai sottoservizi. L'appalto è stato suddiviso in 2 lotti al fine di accelerare i lavori che hanno un valore complessivo di 26,3 ml. di euro. A fine 2025 è stato ultimato lotto 1. Fine lavori lotto 2 prevista nel 2026.
- Nuovo accosto di calata Olii Minerali: nel corso del 2025 sono state ultimate due fasi dell'intervento, avviato ad agosto 2022, ossia spostamento banchina est e del taglio dello spigolo testata Canzio. A causa Nel corso del 2025 è emersa l'esigenza di una variante che ha determinato la sospensione dei lavori in attesa di una perizia di variante



da approvare in una successiva Conferenza dei Servizi. Per tale motivo i tempi di ultimazione restano incerti ed il costo complessivo dell'opera, alla luce delle criticità emerse, sarà di circa 19,8 mln. di euro (comprensivi del "caro materiali").

- Ammodernamento e prolungamento del nuovo parco ferroviario Rugna: il parco ferroviario a 9 binari sarà al servizio dei terminal ubicati alle calate Bettolo-Sanità e sarà in grado di gestire 20 coppie treni/giorno. L'intervento - per un importo aggiornato al 2024 di circa 15,7 mln. di euro comprensivo del cd. "caro materiali" - si inserisce nell'ambito del cd. ultimo miglio ferroviario e contribuisce ad efficientare l'intermodalità ed a ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci. Il parco è caratterizzato da una piastra traslatrice nella parte terminale che consente di spostare le locomotive da un binario all'altro, eliminando la necessità di impegnare più binari per gli scambi di manovra con migliore capacità operativa e risparmio di tempo. I lavori, avviati nel dicembre 2021, sono terminati a giugno 2024.
- Adeguamento del Parco "Fuori Muro" nel bacino di Sampierdarena: l'intervento - che si inserisce nel cd. ultimo miglio ferroviario - consiste nella realizzazione di 7 binari da 750 mt. per la movimentazione di treni completi a standard europeo e di un apparato centrale computerizzato in grado di gestire, oltre al parco, i collegamenti con le linee afferenti e le località limitrofe. I nuovi binari saranno tutti elettrificati e dotati di impianti di segnalamento per l'arrivo/partenza di treni e la gestione delle manovre (sia interne che da/per i raccordi). Il parco sarà dotato di nuove torri faro che garantiranno livelli di illuminazione in linea con le vigenti normative. Tra i vari interventi è prevista anche la realizzazione di fabbricati per il personale delle imprese ferroviarie e di manovra. Il costo a vita intera del progetto è stimato in circa 88,8 mln. di euro (di cui 3 mln. di euro di progettazione a carico di AdSP ed i restanti 85,8 mln. di euro di realizzazione a carico di RFI). Nel novembre del 2024 sono state consegnate le prestazioni per l'avvio della progettazione esecutiva. In data 20 agosto 2025 è stata indetta la conferenza di servizi decisoria per l'approvazione della nuova configurazione degli edifici destinati a fabbricato ACC e locale spogliatoi necessari per rendere compatibili gli interventi ferroviari con i cantieri limitrofi. In data 4 marzo 2025 è stata stipulata la Convenzione n. R5743-A2024 per la realizzazione dell'appalto di cabina.
- Intervento di adeguamento del collegamento fra Parco Rugna/Bettolo ex bivio Santa. Limbania: l'intervento si inserisce nel cd. ultimo miglio ferroviario ed ha un valore complessivo di 23,86 milioni di euro, e consiste nel ripristino del collegamento a doppio



binario. La tratta, attrezzata con impianti di Trazione Elettrica e Segnalamento, si estende tra la radice del parco Bettolo-Rugna e l'ex bivio Santa Limbania attraverso la galleria Molo Nuovo. I lavori sono stati avviati nel dicembre 2022.

- Realizzazione del nuovo Parco ferroviario a servizio del nuovo terminal Ronco-Canepa e raddoppio della bretella ferroviaria Ronco-Sommergibile: l'intervento ha l'obiettivo di massimizzare il nuovo compendio Ronco-Canepa e potenziare il lay-out ferroviario. Il progetto prevede un fascio di 5 binari con lunghezza massima di 480 mt., parallelo alla banchina e potenziando la bretella di collegamento con la linea "Sommergibile" in uscita/entrata al porto. Premesso che il quadro economico ha raggiunto il valore di circa 20 mln. di euro, è prevista la messa a gara dell'intervento nel 2026.
- Nuova Torre Piloti: nel corso del 2025 si sono conclusi i lavori principali (torre e edificio servizi) mentre entro il primo semestre 2026 è prevista la conclusione degli interventi inerenti le banchine. Ad opera ultimata, l'intervento avrà un costo complessivo di circa 24 mln. di euro (comprensivo del caro materiali).
- Riqualificazione dell'edificio Hennebique: l'intervento consiste nel recupero e riqualificazione dell'ex silos granaio ubicato nel porto storico. Il complesso sarà riconvertito in un nuovo terminal crociere e in un'area turistico-ricreativa e reatail. L'intervento, del valore complessivo ammonta 133,3 mln. di euro di cui 10 a carico di ADSP, è stato avviato nel novembre 2023. A dicembre 2024 sono iniziate le demolizioni delle parti non vincolate (in particolare il "corpo basso novecentesco") e ad agosto 2025 ultimate le operazioni di bonifica ambientale. A inizio 2026 saranno avviate i lavori di ricostruzione e riqualificazione. Secondo il cronoprogramma l'intervento di rigenerazione urbana dovrebbe essere completato entro fine 2027.
- Interventi nel comparto delle riparazioni navali: l'intervento prevede una sostanziale riqualificazione dell'area delle riparazioni navali e importanti lavori di manutenzione delle infrastrutture. L'intervento è articolato in 4 lotti:
 - lotto 1. - manutenzione bacino di carenaggio n. 4: è ancora in corso la fase di progettazione del PFTE per l'appalto integrato (15 mln. euro);
 - lotto 2. impalcato tra i bacini nn. 4 e 5: è previsto un ampliamento degli spazi a terra tramite la realizzazione di un impalcato su pali trivellati (11,9 mln. euro). L'intervento si rende necessario per garantire nuovi spazi utili all'organizzazione logistica delle aree operative. A fine 2025 è stata avviata la gara per l'appalto integrato con previsione di avviare i lavori a inizio 2026 per una durata stimata di un anno;



- lotto 3. manutenzione straordinaria bacino n. 5: intervento necessario per ammodernare il bacino (importo ancora non quantificato). A fine 2025 è ancora in corso la fase di PFTE per l'appalto integrato (durata stimata dei lavori 1 anno circa);
- lotto 4 sovrastruttura cassone molo ex superbacino: i lavori consistono nella realizzazione della sovrastruttura del cassone ricollocato i testata molo ex superbacino (1,5 mln euro). Nel 2025 si è conclusa la progettazione esecutiva. Durata stimata dei lavori 6 mesi.

Oltre al Programma Straordinario di cui sopra Autorità di Sistema Portuale sta contestualmente portando avanti le opere di cui Piano Operativo Triennale delle Opere di recente aggiornato e approvato per il triennio 2026-2028 (approvato il 30 ottobre 2025) per i porti di Genova-Prà e Savona-Vado che contiene ulteriori interventi che hanno un iter procedurale e tempistiche di approvazione ordinari. Il programma "ordinario" per gli anni 2025-2026 prevede interventi per 70,4 milioni di euro per lo scalo di Genova.

Per quanto riguarda il procedimento di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale dei porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova-Prà e Savona-Vado), si registra una sostanziale situazione di stallo dovuta anche alla fase di commissariamento dello scalo. Premesso che nel 2022 era stato approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema Portuale e quindi avviato un confronto con le Associazioni categoria, tra cui Confindustria Genova, nella primavera del 2023 Autorità di Sistema, tramite gara pubblica, si è avvalsa di un servizio di consulenza esterno a supporto della redazione del PRP e della procedura Valutazione Ambientale Strategica. A fine 2025 si è ancora in attesa della presentazione degli Schemi di PRP e successiva approvazione da parte del Comitato di Gestione.

Porto di Savona-Vado

Premesso che il porto di Savona è amministrato dalla Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, nel 2025 sono proseguiti gli interventi, già avviati o programmati, di potenziamento infrastrutturale degli scali di Savona e Vado.

Il 30 ottobre 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2026-2028 e il bilancio previsionale 2026; il programma delle opere per le annualità 2025-2026 prevede interventi per 43,9 mln. di euro che si aggiungono ovviamente a quelli stanziati negli anni precedenti e i cui lavori sono in corso.



Porto di Vado

- Realizzazione nuova diga a Vado. Al pari dell'intervento in corso nello scalo genovese, gli obiettivi sono quelli di migliorare l'accessibilità marittima e di garantire maggiore sicurezza. La prima fase prevede lo sviluppo per circa 450 metri dell'opera foranea tramite il riutilizzo dei cassoni rimossi dalla vecchia infrastruttura, con l'aggiunta di ulteriori 4 cassoni nuovi. Ad intervento ultimato la larghezza in corrispondenza dell'imboccatura sarà aumentata di circa 150 metri migliorando l'accessibilità alla terminal multipurpose e ai vicini terminal traghetti/ro-ro. I lavori sono stati avviati nel 2021 e nel corso del 2025 hanno raggiunto una fase avanzata. Nell'estate 2025 è terminata la posa dei nuovi 4 cassoni e il riposizionamento di 7 cassoni su 13 della vecchia diga che viene, del valore di circa 87 mln. di euro, dovrebbe concludersi a inizio 2026.
- Messa in sicurezza del torrente Segno. L'intervento di mitigazione ambientale - del valore complessivo di circa 18 mln. di euro - consiste nella demolizione delle opere interferenti con il normale deflusso del torrente, la realizzazione di nuovi argini e la riprofilatura del letto fluviale. Secondo cronoprogramma la gara per l'affidamento dei lavori è stata esperita nel maggio 2024 ed i lavori sono stati avviati nel 2025.
- Terminal intermodale. Nel 2025 sono proseguiti i lavori per l'ampliamento del terminal ferroviario intermodale del porto di Vado Ligure. L'intervento ha l'obiettivo di imprimere un'accelerazione decisiva allo sviluppo dell'intermodalità, finalizzata a sostenere la crescita del traffico merci su ferro. Il costo complessivo dell'intervento più ampio è indicato in circa €23,5 milioni e la fine lavori è prevista nel 2026. Alcune fasi sono già attive: lo sbancamento lato monte è stato ultimato; a inizio 2025 è previsto lo spostamento della viabilità e lo sbancamento lato valle. Ultimato lo sbancamento lato monte, a inizio 2025 è stata spostata la viabilità per poi avviare lo sbancamento a valle.
- Nuovo casello autostradale a Vado. La realizzazione di un nuovo casello autostradale a Vado, in zona Bossarino, sull'autostrada A10, a monte del centro abitato di Vado Ligure, servirà a migliorare la connessione tra l'autostrada e una serie di infrastrutture quali le aree industriali, l'Aurelia bis e il nuovo terminal portuale, liberando la viabilità ordinaria dai mezzi pesanti. A gennaio 2025 il Ministero competente ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, nella VIA (valutazione impatto ambientale). L'opera da realizzare a cura di Autostrada dei Fiori è interamente finanziata per 72,7 milioni di euro. Nel 2025 la società concessionaria autostradale ha presentato il progetto di fattibilità tecnico-economica al fine di avviare quanto prima la Conferenza di Servizi.

- Adeguamento e potenziamento impianto ferroviario di Vado Ligure Zona Industriale. Il progetto, a cura di RFI, prevede l'esecuzione del nuovo PRG di stazione funzionale a sostenere i futuri volumi di traffico generati dal collegamento con il Porto di Vado e la piattaforma Maersk. I lavori prevedono l'installazione di un nuovo apparato centrale computerizzato che, oltre a gestire i nuovi binari, si interfacerà con la limitrofa località di Savona Parco Doria. Dei sei nuovi binari, tutti elettrificati e dotati di impianti di segnalamento, uno sarà dotato di modulo 750 m ed uno sarà attrezzato per la gestione delle merci pericolose. All'interno del perimetro sono compresi la soppressione del passaggio a livello di via Sabazia, sostituendolo con un nuovo sottopasso ciclopeditone e una rampa di collegamento fra via Tecnomasio e via Ferraris, e l'adeguamento stradale di via Leopardi. Nel settembre 2025 è stato installato il Ponte Verona che ha permesso di attuare e completare i lavori di spinta del monolite che costituirà il nuovo sottopasso ciclopeditone, propedeutico alla soppressione del passaggio a livello di Via Sabazia. Nel giugno del 2025 è stata sottoscritta la Convenzione n R3011-A2025 tra RFI e MER MEC inerente gli interventi di relativi all'appalto di Cabina della Fase 2. L'intervento nel complesso consentirà di gestire i futuri flussi provenienti dagli sviluppi logistici previsti nel Porto di Vado Ligure con un'infrastruttura adeguata sia in termini di capacità che di prestazioni, permettendo inoltre l'impiego di treni completi a standard 750 metri direttamente da/per gli impianti di origine/destino.
- Lavori di ripristino di Pontile Bricchetto e terminal traghetti. Nel corso del 2025 sono proseguiti i lavori di ripristino del pontile dedicato al traffico dei traghetti con interventi di consolidamento, parziale demolizione-ricostruzione e di rifacimento delle pavimentazioni. L'intervento, avviato nel 2023, ha un valore di circa 6,6 milioni di euro.

Porto di Savona

- Cold ironing. A ottobre 2023 sono stati avviati i lavori per la realizzazione dell'impianto di cold ironing del terminal crociere di Savona, che ha lo scopo di alimentare da terra due accosti per navi da crociera. I lavori sono in corso con previsione di ultimazione nel primo trimestre 2026 e collaudo entro giugno 2026.
- Savona "Marittima". In data 8 ottobre 2024 è stato stipulato il Protocollo d'Intesa per la disciplina dei rapporti relativi all'upgrade del sistema ferroviario a supporto del porto di Savona. La 1° fase, che è stata completata alla fine dell'anno 2025, è costituita dalla



redazione del DOCFAP per lo sviluppo dei seguenti interventi: adeguamento del collegamento fra la stazione di Savona Parco Doria e l'impianto ferroviario di Savona Marittima, realizzazione di una nuova stazione in corrispondenza dell'attuale parco di Savona Marittima e la realizzazione di una passerella di collegamento tra il marciapiede ferroviario e il Terminal Crociere, comprensiva di scale mobili e ascensori. In data 30 ottobre 2025 si è tenuta la riunione di lancio per affidare alla Soc. Italferr le prestazioni di progettazione di fattibilità tecnico-economica degli interventi sopra riportati.

Porto della Spezia

Anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - che come noto accorpa i porti di La Spezia e Marina di Carrara - ha terminato nel 2025 la fase commissariale con la nomina a fine ottobre 2025 del nuovo Presidente Bruno Pisano, già Commissario. Nel corso del 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha proseguito a portare avanti gli interventi già programmati in precedenza e a inizio novembre 2025 il Comitato di Gestione ha approvato il Piano Operativo Triennale 2026-2028 nonché il bilancio di previsione 2026 (che prevede un avanzo di circa 13 mln. di euro). L'Autorità di Sistema ha in programma di avviare importanti investimenti infrastrutturali a partire dal 2026 per un importo di circa 127 milioni di euro, di cui 52 a carico dei privati. Tra gli interventi più significativi vi sono il dragaggio del terzo bacino nel porto della Spezia, la realizzazione del ponte mobile in località Pagliari oltre a quelli già in corso quali l'elettrificazione del porto e il nuovo molo crociere. Sintesi delle principali opere/attività svolte nel 2025:

- Fascia di rispetto a Fossamastra. Ad aprile 2024 Autorità di Sistema Portuale ha affidato la progettazione tecnica di fattibilità economica del valore di quasi 133 mila euro per gli interventi relativi alla realizzazione della fascia di rispetto a Fossamastra. Il progetto dovrà prevedere un'ampia area verde attrezzata che farà da "cuscinetto" tra l'abitato e il porto e lo spostamento della viabilità di Viale San Bartolomeo verso mare. Ad autunno 2025 i lavori di fatto non sono ancora partiti in quanto per procedere occorre preventivamente delocalizzare diversi operatori delle marine di Fossamastra e i mitilicoltori (probabilmente in aree ex Enel). Nell'ambito dei lavori del nuovo waterfront, a marzo 2025 sono conclusi i lavori di abbattimento dell'impalcato del ponte Pagliari (crollato a maggio 2021). A fine ottobre 2025 ADSP ha affidato lo studio per la progettazione del nuovo ponte Pagliari con l'obiettivo di avviare i lavori nell'estate 2026 e concluderli entro il 2027.



- **Infrastruttura ferroviaria.** A inizio 2024 è stato approvato il progetto per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nel porto di La Spezia e nel mese di febbraio avviati i lavori. Il progetto denominato nasce dall'esigenza di potenziare le infrastrutture ferroviarie all'interno del porto della Spezia, in particolare con la realizzazione di una nuova stazione merci ferroviaria. Uno degli obiettivi è che, entro il completamento, il porto di La Spezia sia in grado di movimentare circa il 50% dei container transitanti via treno. Il progetto è inserito nel contesto della rete europea TEN-T per trasporto civile e militare (dual use). Oltre ai 39 milioni di finanziamenti ministeriali su fondo CIPE, ADSP ha ottenuto un ulteriore finanziamento pari a 9 mln. di euro grazie al progetto "swiftrail". Secondo cronoprogramma aggiornato l'ultimazione dei lavori è prevista a fine 2026.
- **Elettrificazione della banchine.** A novembre 2025 è stato emanato il Decreto di ADSP per l'affidamento del primo dei due lotti di lavori di realizzazione della nuova rete di distribuzione dell'energia elettrica in alta tensione nel porto. L'investimento complessivo è pari a 41 milioni di euro, di cui 13,2 mln. euro finanziati con il bando "green ports". I lavori prevedono la costruzione, in località Stagnoni, di una stazione elettrica per la connessione alla rete nazionale, la posa in sotterraneo di cavi elettrici per la distribuzione dell'energia in alta tensione all'interno del porto mercantile e la realizzazione di tre stazioni di trasformazione per la successiva alimentazione delle utenze finali (cold ironing e aree operative). Il termine contrattuale per ultimare tutte le opere è di 455 giorni consecutivi dalla consegna dei lavori.
- **Nuovo molo Crociere.** Per quanto concerne la realizzazione del nuovo molo per le crociere, i lavori per il nuovo a La Spezia sono iniziati nel marzo 2024 e, secondo il nuovo cronoprogramma aggiornato nel 2025, dovrebbero terminare a fine 2026. L'investimento complessivo è di 57 milioni di euro circa (di cui 30 milioni dal Fondo Complementare del PNRR ed il restante 27 mln. di euro a carico di AdSP). L'obiettivo è realizzare una nuova banchina per le navi da crociera di ultima generazione, con due accosti lunghi rispettivamente 393 mt. e 339 mt. al fine di permettere l'ormeggio contemporaneo di due grandi navi. Il molo è parte integrante del progetto di riqualificazione del waterfront di La Spezia: oltre alla banchina, sono previsti un piazzale multifunzionale, una stazione crocieristica (terminal passeggeri) e operazioni di urbanizzazione della Calata Paita. Ad ottobre 2025 è stato ultimato il primo cassone del nuovo molo. In attesa del completamento del nuovo molo, le navi possono già operare in sicurezza al Molo Garibaldi. A inizio novembre 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del



Mar Ligure Orientale ha aggiudicato i lavori per la bonifica e la manutenzione straordinaria dei fondali del primo bacino, nello specchio acqueo antistante Molo Italia e Molo Garibaldi. L'intervento, del valore complessivo di 16,21 milioni di euro, rappresenta una delle opere più significative del programma triennale dei lavori pubblici 2025-2027 dell'ente. Un'opera necessaria a garantire la sicurezza consentendo alle grandi navi da crociera di manovrare e ormeggiare al Garibaldi anche durante i lavori di realizzazione del nuovo molo crociere su Calata Paita.

Hub Portuale di Venezia

Descrizione del progetto

Il Terminal container di Montesyndial rientra tra i principali progetti pianificati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS) per potenziare il porto di Venezia. L'intervento riguarda la riconversione di un'ampia area industriale dismessa (circa 90 ettari in zona Porto Marghera) con la realizzazione di un nuovo terminal container onshore dotato di circa 1.600 metri di banchina continua e fondali di -12,0 m, capace di accogliere navi portacontainer fino alla classe Panamax e di movimentare fino a 1 milione di TEU/anno. Il terminal disporrà di collegamenti stradali e ferroviari dedicati, integrandosi con i corridoi TEN-T e liberando altre banchine lagunari per usi diversi. Il progetto comprende inoltre la bonifica ambientale del sito (aree ex Montefibre e Syndial) e l'arretramento di 35 m della sponda sud del Canale Industriale Ovest (che verrà portato a 190 m di larghezza) con contestuale dragaggio del canale fino a -12 m. Il nuovo terminal è concepito per incrementare l'efficienza e la capacità del porto di Venezia nella gestione dei container, riducendo i costi logistici e aumentando la produttività. In particolare, la sua entrata in esercizio consentirà di:

- migliorare la competitività e l'efficienza della movimentazione container, grazie a piazzali più ampi e a fondali adeguati, con riduzione dei costi di trasporto door-to-door a vantaggio del tessuto produttivo del Nord Est.
- incentivare il trasporto intermodale spostando traffico da gomma a ferro, con benefici ambientali (minori emissioni e maggiore sicurezza stradale) in un'area, come la pianura padana, oggi fortemente esposta all'inquinamento atmosferico.
- ottimizzare l'uso delle aree portuali esistenti, liberando banchine attualmente dedicate ai container per altre tipologie di traffico (rinfuse, colli eccezionali), grazie al trasferimento dei volumi sul nuovo terminal.



Il soggetto attuatore è l'AdSPMAS, il cui Presidente è stato nominato Commissario straordinario per la realizzazione dell'opera. L'investimento complessivo è stato aggiornato a 428 milioni di euro, a seguito della revisione progettuale e dei rincari delle materie prime, ed è attualmente finanziato solo in parte (circa 293 milioni disponibili) attraverso fondi statali (leggi di bilancio 2021-23, Fondo opere indifferibili), risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR (Fondo Complementare) e stanziamenti propri dell'AdSPMAS. Il fabbisogno residuo in attesa di copertura è di circa 134 milioni.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nei primi giorni di luglio 2024 è stato inaugurato l'avvio dei lavori del primo stralcio del terminal Montesyndial, i cui lavori sono stati attribuiti tramite gara nel 2023, e il cantiere è proseguito a ritmo sostenuto nel 2025. Al febbraio 2025 risultava confermato che i lavori al primo stralcio di Montesyndial sono già iniziati, in linea con il cronoprogramma commissariale. Durante l'anno si sono eseguite le opere di demolizione e preparazione dell'area e sono state attivate alcune lavorazioni opzionali previste dal contratto, come lo smaltimento delle terre da scavo in discarica autorizzata, per far fronte alle necessità emerse in corso d'opera. Nel novembre 2025 è stata segnalata la presenza sul campo dei primi operatori privati: ad esempio la società SDC (Servizio Doganale Containers) ha preso in affitto un nuovo magazzino di 2.000 m² nell'area ex Montesyndial, dichiarando di voler "dare sostanza alla fiducia nel progetto di riqualificazione" del porto e di farsi trovare pronta alle opportunità che il terminal porterà. Questo segnale conferma il clima di attesa positiva e l'interesse concreto degli operatori logistici verso la nuova infrastruttura.

Il primo stralcio del terminal (banchina di 1.400–1.600 m, allargamento canale e prime opere retro-banchina) è in costruzione con ultimazione prevista entro il 2026. In base al cronoprogramma aggiornato, il completamento di questa fase consentirà l'avvio operativo iniziale del terminal entro fine 2026. Parallelamente, è in corso la progettazione esecutiva del secondo stralcio, che comprenderà una nuova piattaforma intermodale retro-portuale per instradare le merci su ferrovia e strada. Tuttavia, per poter avviare questa fase risulta necessario un ulteriore stanziamento di risorse governative. Il Presidente-AdSP Di Blasio ha sollecitato nel 2025 il finanziamento statale del secondo stralcio, ribadendo che servono fondi per la componente ferroviaria e per un nuovo collegamento viario "che bypassi il nodo di Mestre, connettendo le aree portuali direttamente alle infrastrutture ferroviarie e autostradali nazionali". Una volta ottenuta la copertura finanziaria, si prevede



quindi: l'approvazione definitiva e l'appalto del secondo stralcio (piattaforma intermodale) e, a seguire, la realizzazione del terzo stralcio, che completerà i piazzali di stoccaggio, la viabilità interna e gli impianti di servizio del terminal.

Criticità

La copertura economica dell'intero progetto non è ancora completa. In particolare, a fronte di un costo aggiornato di circa 428 milioni, nel 2025 risultano disponibili finanziamenti per 293 milioni circa, includendo 35,15 milioni dal Fondo Complementare PNRR, 92 milioni da leggi di bilancio, circa 97,7 milioni dal Fondo Opere Indifferibili e altri fondi AdSPMAS, mentre restano da reperire circa 134–135 milioni. Questa carenza riguarda principalmente l'avvio degli stralci successivi (piattaforma intermodale e collegamenti) e non ha finora impedito il rispetto dei tempi per i lavori del primo stralcio, in corso secondo cronoprogramma grazie ai fondi già allocati.

Dal punto di vista procedurale e tecnico-ambientale, il progetto ha scontato elevata complessità tecnico-amministrativa, legata soprattutto alle operazioni di escavo e bonifica in area lagunare. Le attività di dragaggio del canale (fino a –12 m) e di messa in sicurezza dei terreni inquinati rappresentano sfide critiche ma già integrate nel piano esecutivo: nel 2023 è stata ottenuta la conferma della validità del parere VIA ministeriale (5 maggio 2023) e nel 2024 l'AdSPMAS ha predisposto apposite lavorazioni contrattuali per lo smaltimento dei materiali di scavo in discariche autorizzate. Sul fronte normativo, il governo ha riconosciuto la necessità di snellire le procedure: "stiamo aggiornando il decreto sui dragaggi, rendendolo più rapido e sicuro, e finalizzando il decreto su terre e rocce da scavo, semplificando prelievi, depositi e riutilizzo" ha dichiarato il Ministero dell'Ambiente nel 2025. Tali interventi regolativi dovrebbero accelerare le operazioni di escavo, bonifica e reimpiego dei sedimenti, mitigando i rischi di ritardi procedurali.

Hub Portuale di Ravenna

Descrizione progetto

Il Porto di Ravenna è il principale dell'Emilia-Romagna e si caratterizza come leader in Italia per quanto riguarda gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero. L'obiettivo dei lavori è lo sviluppo del porto in relazione alla necessità di adeguarsi alla crescita, in corso ed attesa, del traffico dei vettori marittimi. Lo scopo è anche quello di garantire un più elevato livello di sicurezza della navigazione.



Grazie a questo progetto il Porto di Ravenna potrà disporre di nuove aree per l'insediamento di attività produttive e logistiche, che arricchiranno, con nuovi servizi, la catena del valore prodotto dal porto. Tali aree, per una superficie complessiva di 200 ettari, saranno direttamente collegate alle banchine, ai nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale, rappresentando così un unicum nel panorama della portualità nazionale.

In particolare, il progetto si suddivide in 2 interventi:

- Intervento I Fase: 1° e 2° stralcio;
- Intervento II Fase: 3° e 4° stralcio.

La prima fase è caratterizzata dai seguenti interventi:

- Approfondimento dei fondali a -13,50 m del canale marino e dell'avamposto e approfondimento del Canale Candiano a -12,50 m fino alla Darsena San Vitale, con il dragaggio di oltre 4.700.000 m² di materiale;
- Realizzazione di una nuova banchina, della lunghezza di oltre 1.000 m, destinata a terminal container sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli, che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria;
- Adeguamento strutturale alla normativa antisismica ed ai nuovi fondali di oltre 2.500 m di banchine esistenti;
- Approfondimento dei fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per uno sviluppo lineare di oltre 4.000 m;
- Realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate ed attrezzate in area portuale per circa 200 ettari utilizzando parte del materiale di risulta dei dragaggi opportunamente trattato.

La seconda fase prevede:

- l'impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo;
- l'approfondimento dei fondali sino al livello di 14,5 metri per le grandi navi e le navi container;
- l'ammodernamento delle banchine.

La seconda fase del progetto ha ottenuto un finanziamento tramite PNRR di 130 milioni. Complessivamente, l'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna ha colto l'opportunità rappresentata dalla possibilità di attingere ai finanziamenti del Pnrr e del Pnc candidando molti progetti legati al futuro sviluppo infrastrutturale, logistico ed energetico dello scalo: nello specifico per l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona e la realizzazione di



una stazione di cold ironing per il terminal crociere e progetto "Zero immissioni" si tratta di 184.000.000 euro.

Il soggetto titolare dell'opera è l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centro-Settentrionale. Il costo previsto per il progetto al 31 Agosto 2024 è pari a 503,340 milioni di euro e l'ammontare di tali risorse risulta essere interamente disponibile. In particolare, il progetto per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto nel 2017 un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e ai 286,340 milioni di euro derivanti da altri fondi pubblici e interventi complementari.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 si registrano avanzamenti significativi del progetto Hub Portuale di Ravenna. La prima fase dei lavori risulta sostanzialmente conclusa e operativa; nel corso del 2025 il progetto è quindi entrato nella seconda fase esecutiva, con l'avvio delle attività finalizzate all'approfondimento progressivo dei fondali fino a -14,5 metri e alla realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio. Il cantiere dell'impianto è in corso e rappresenta un passaggio centrale per la gestione sostenibile dei sedimenti escavati, consentendone il recupero e il riutilizzo all'interno del sistema portuale.

Il cronoprogramma del progetto nel 2025 resta allineato all'orizzonte del 2026, in coerenza con le scadenze previste dal PNRR. È confermato l'obiettivo di completare gli escavi e rendere operativo l'impianto di trattamento entro la metà del 2026; nel corso del 2025 non risultano comunicazioni ufficiali di slittamenti delle tempistiche previste. Le autorità competenti hanno ribadito il carattere stringente del calendario dei lavori, data la complessità tecnica degli interventi e il vincolo temporale dei finanziamenti.

Parallelamente all'avanzamento dei cantieri principali, nel 2025 sono stati avviati e programmati interventi complementari a supporto della piena funzionalità dell'Hub portuale. Sul lato mare, sono stati innalzati i limiti di pescaggio consentiti alle navi in ingresso, grazie ai progressi nei dragaggi e nei consolidamenti delle banchine, migliorando già nel breve periodo la competitività dello scalo. Sul lato terra, proseguono le iniziative per il potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali retroportuali, anche in sinergia con la Zona Logistica Semplificata regionale. Nel 2025 era attesa la partenza dei lavori per il nuovo ponte ferroviario Teodorico, infrastruttura strategica per l'accesso al porto, insieme



all'attuazione delle previsioni urbanistiche per il rafforzamento dello scalo merci di Sinistra Candiano e al miglioramento della viabilità stradale di adduzione.

Nel corso del 2025 avanzano inoltre i lavori per il nuovo Terminal Crociere di Porto Corsini, avviati a fine 2024. La costruzione della stazione marittima entra nella fase operativa, con l'obiettivo confermato di completare l'opera entro la primavera 2026.

Criticità

Nel 2025 la principale criticità tecnico-operativa riguarda il rispetto dei tempi della seconda fase, caratterizzata da interventi complessi di escavo finale e attivazione dell'impianto di trattamento dei fanghi, da completare entro il 2026 in coerenza con le scadenze PNRR. Il cronoprogramma risulta confermato ma privo di margini di slittamento.

Sul piano tecnico, nel corso del 2025 sono stati affrontati gli adeguamenti necessari su alcune banchine esistenti, che avevano inizialmente limitato il pieno utilizzo dei nuovi fondali. A seguito di collaudi e interventi correttivi, i limiti di pescaggio sono stati in parte ripristinati, indicando una progressiva risoluzione delle criticità tecniche emerse a fine prima fase.

Hub Portuale di Trieste

Descrizione progetto

Il progetto Hub portuale di Trieste prevede la realizzazione di una nuova piattaforma logistica portuale nell'area compresa tra lo "scalo legnami" e le aree ex Italsider (Servola), come primo nucleo dello sviluppo del porto verso Sud-Est. L'intervento punta a riqualificare aree industriali dismesse e rettificare la linea di costa attraverso la costruzione di un nuovo terminal container (denominato Molo VIII) su terrapieno artificiale. Ciò permetterà di recuperare all'uso portuale circa 250.000 m² di aree a terra (ex impianti industriali riconvertiti) e di crearne altri 140.000 m² da colmare sul mare, con banchine sostenute da pali e piastre. Questa soluzione tecnica consente tempi certi di esecuzione e l'utilizzo dello spazio sottostante per il confinamento di materiali di risulta dei dragaggi portuali. In parallelo, è previsto l'ampliamento infrastrutturale del Molo VII, per potenziare la capacità di ormeggio di navi container e lo spazio di stoccaggio sul terminal esistente.

L'iniziativa si inserisce in un piano più ampio di riconversione dell'area industriale di Servola, da tempo dismessa. Oltre alla piattaforma logistica e al nuovo Molo VIII, il progetto comprende il risanamento ambientale del sito, la creazione di una nuova stazione



ferroviaria a Servola e collegamenti stradali dedicati. L'obiettivo generale è aumentare la capacità portuale di Trieste e creare un moderno polo logistico integrato, contribuendo alla competitività dello scalo e al recupero di un'area degradata. I benefici attesi includono nuovi traffici containerizzati, riduzione dell'impatto ambientale grazie a tecnologie sostenibili, e stimolo all'occupazione locale.

Il progetto è promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP MAO) in collaborazione con partner pubblici e privati. Nel 2025 è stato definito un partenariato pubblico-privato (PPP) che coinvolge l'AdSP MAO, HHLA PLT Italy S.r.l. (società terminalista del gruppo tedesco HHLA già attiva a Trieste), Logistica Giuliana S.r.l. e Icop S.p.A. (impresa di costruzioni). Anche il Gruppo Arvedi è parte del disegno complessivo: l'azienda ha ceduto l'area ex Ferriera di sua proprietà in cambio di un terreno limitrofo, dove realizzerà due nuove linee di zincatura e verniciatura, garantendo così la reindustrializzazione senza esuberi. Tra gli enti pubblici coinvolti figurano i Ministeri competenti (MIT, MEF, Ambiente, Sviluppo Economico), la Regione Friuli-Venezia Giulia, il Comune di Trieste, l'Agenzia del Demanio e l'ANPAL, che hanno sottoscritto l'Accordo di Programma per Servola.

L'operazione ha assunto dimensioni maggiori rispetto alle previsioni iniziali. Il costo complessivo della Fase 1 del Molo VIII (piattaforma logistica e prima parte del terminal) è stimato in circa 315,85 milioni di euro, di cui 206,85 milioni a carico pubblico (finanziamento statale MIT-MEF) e 109 milioni a carico dei partner privati. Tali risorse includono fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza Complementare (PNC) destinati al porto di Trieste (ad esempio 180 milioni per le opere di preparazione dell'area Servola ex Ferriera e investimenti diretti dei soggetti privati per le strutture terminalistiche. In passato il progetto figurava nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 con un costo indicativo di 132,43 mln€ interamente finanziato dallo Stato, ma la rimodulazione in ottica PPP e l'inclusione di interventi aggiuntivi (es. nuovi collegamenti ferroviari, elettrificazione banchine) hanno incrementato il fabbisogno finanziario totale.

Il nuovo terminal Molo VIII nella sua prima fase occuperà una superficie di circa 17 ettari (15 ha a terra e 2 ha di nuovo molo) e avrà una capacità iniziale di movimentazione stimata in 450.000 TEU/anno, grazie a infrastrutture e tecnologie portuali di ultima generazione. A regime, completando le fasi successive di espansione, il polo logistico potrà raggiungere una capacità fino a 1,6 milioni di TEU/anno, diventando il terminal container più innovativo dell'Adriatico. La riorganizzazione complessiva dell'area di Servola e la realizzazione delle



opere collegate (terminal, bonifiche, infrastrutture ferroviarie/stradali) è un processo a lungo termine: già nel 2024 si stimava una durata di almeno dieci anni. Alla fine del 2025 il cronoprogramma definitivo è in via di definizione alla luce degli adeguamenti progettuali, ma la volontà istituzionale è di procedere speditamente per rendere operativo il terminal entro la fine del decennio.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Area ex Ferriera di Servola e futuro Molo VIII: Nel 2025 si sono registrati sviluppi significativi nella riconversione dell'area Servola. Ad aprile 2025 l'AdSP ha annullato la maxi-gara da 170 milioni di euro (bandita a fine 2024) per le opere a terra di Servola, a causa dei tempi ristretti imposti dai fondi PNC. La gara – relativa alla progettazione esecutiva e ai lavori di infrastrutturazione dell'area ex Ferriera, destinata a collegare il futuro Molo VIII alla rete terrestre – è stata annullata in autotutela per evitare complicazioni contrattuali legate alla scadenza PNRR di fine 2026. Come spiegato dal Commissario straordinario Vittorio Torbianelli (AdSP), l'ente ha deciso di “spacchettare” l'intervento in 9 lotti, utilizzando per quanti più lotti possibile i fondi disponibili e rinviando i restanti a finanziamenti futuri. Tale scelta, concordata col MIT, mira a minimizzare i rischi di definanziamento in corso d'opera e contenziosi, mantenendo invariata la volontà di realizzare l'opera. In parallelo, proseguono le attività di messa in sicurezza permanente dell'area ex Ferriera: entro novembre 2025 è stato completato lo smantellamento del “nasone”, il grande cumulo di circa 100.000 m³ di rifiuti industriali che dominava la zona. I detriti opportunamente trattati sono stati riutilizzati come materiale di base per la futura piattaforma logistica del Molo VIII. Questo risultato – presentato il 21 novembre 2025 dalla Regione FVG e dalla società Logistica Giuliana – viene portato ad esempio di collaborazione pubblico-privato in tempi record, segnando una svolta nella riqualificazione del sito industriale. L'area bonificata, estesa circa 56 ettari, è ora pronta per le successive opere civili. Sempre nel 2025 si è svolto il Dibattito Pubblico previsto per legge sulle opere del Molo VIII: dal 23 giugno 2025 per 120 giorni sono stati organizzati incontri e raccolte osservazioni sul progetto, il primo caso di dibattito pubblico in Friuli-Venezia Giulia. Il progetto, illustrato dall'AdSP e dai partner privati in conferenza stampa alla Torre del Lloyd, prevede un investimento aggiornato di 315,8 milioni (206,8 mln pubblici MIT-MEF e 109 mln privati) e la realizzazione della Fase 1 del terminal container su 17 ettari. Durante il dibattito è stato confermato che il nuovo terminal adotterà infrastrutture d'avanguardia e che il governo ha ribadito il sostegno finanziario



all'opera strategica. Concluse le consultazioni pubbliche (settembre 2025) e in attesa delle ultime autorizzazioni ministeriali, i prossimi step per l'Hub portuale di Trieste saranno la pubblicazione dei nuovi bandi di gara suddivisi in lotti – come annunciato dall'AdSP – e l'avvio dei lavori infrastrutturali già finanziati. La tempistica finale per il completamento del Molo VIII è in fase di aggiornamento: l'obiettivo, indicato anche dal Commissario Gurrieri in giugno, è di cambiare il volto dello scalo entro pochi anni, con effetti positivi su traffici e occupazione.

Ammodernamento del terminal Molo VII: Proseguono nel 2025 i lavori di adeguamento infrastrutturale e funzionale del terminal container esistente (Molo VII). Avviato nel 2024 con un investimento di circa 100,5 milioni di euro (finanziato dal Fondo PNC), il cantiere ha introdotto soluzioni per risanare le strutture portanti subacquee del molo (tramite robot per il ripristino del calcestruzzo sommerso) e per rinnovare le superfici operative in banchina. Nel corso del 2025 si è completata la progettazione esecutiva e sono state effettuate le prime lavorazioni, inclusa la ripavimentazione a settori concordata con il concessionario Trieste Marine Terminal per garantire la continuità delle operazioni. Secondo il raggruppamento di imprese esecutrici (Icop, Vianini, RCM), le opere principali sono partite nell'estate 2025 e procedono in linea con il cronoprogramma PNRR. La conclusione dei lavori è prevista entro il 30 giugno 2026, termine fissato per usufruire dei fondi. Tra i benefici attesi vi è l'aumento dell'efficienza del terminal, grazie a un nuovo impianto elettrico, migliore gestione delle acque meteoriche e una capacità di ormeggio ampliata (il Molo VII era già stato prolungato di +100 m negli anni scorsi). Non risultano aggiornamenti sostanziali nel 2025 sulle caratteristiche progettuali rispetto a quanto riportato nel 2024; l'intervento è in corso e verrà completato entro la scadenza prevista, rafforzando l'operatività del porto senza interrompere le attività correnti.

Zona Noghère e terminal Adria Port (progetto ungherese): Continua lo sviluppo del nuovo terminal logistico nell'area di Valle delle Noghère (Comune di Muggia), frutto dell'investimento del governo ungherese (Adria Port). In quest'area, adiacente all'ex raffineria Aquila, è prevista la realizzazione di un terminal multipurpose rivolto soprattutto a traffici Ro-Ro e project cargo (rotabili e carichi speciali) con una superficie di 320.000 m² e banchine per complessivi 700 metri di accosto (fondali -13 m). L'Autorità Portuale di Trieste, con finanziamento PNC (~45 milioni €), ha incarico di costruire la banchina di attracco parziale del nuovo terminal Noghère (circa 250 m iniziali) e di eseguire i dragaggi del canale di accesso. I lavori preparatori del sito sono iniziati tra fine 2024 e inizio 2025: nel dicembre



2024 il cantiere è stato impostato con l'arrivo dei materiali e l'allestimento delle aree, alla presenza dei vertici Adria Port e del Commissario Torbianelli. La costruzione della banchina è formalmente partita il 2 settembre 2024 e proseguita per tutto il 2025; inizialmente l'ultimazione della banchina era prevista entro dicembre 2025, ma alcune fasi (es. dragaggi) si protrarranno nel 2026. Il nuovo amministratore delegato di Aquila Srl (società locale controllata da Adria Port Zrt), Jens Peder Nielsen, ha dichiarato a maggio 2025 che "l'Authority sta costruendo la banchina e facendo i dragaggi", con completamento atteso nel 2026. Nel frattempo, Adria Port ha ottenuto le necessarie autorizzazioni ambientali dal Ministero dell'Ambiente entro l'estate 2025, sbloccando definitivamente il progetto. L'obiettivo è rendere il terminal parzialmente operativo nel 2028, inizialmente con traffici multi-purpose privilegiando rotabili e merci eccezionali piuttosto che container. Entro quella data dovranno essere completate anche le opere a carico ungherese (piazzali, magazzini, collegamenti ferroviari verso la stazione di Aquilinia, ecc.). Secondo le stime del progetto approvato dall'AdSP, il terminal Noghère a regime potrà generare un traffico aggiuntivo pari a 300.000 TEU equivalenti/anno (considerando i rotabili convertiti in TEU) con circa 2.500 treni/anno di movimentazione ferroviaria, rafforzando l'intermodalità dello scalo giuliano.

Elettificazione delle banchine (cold ironing) e Smart Grid di porto: Trieste sta accelerando sulla riduzione delle emissioni portuali tramite l'elettificazione delle banchine e il potenziamento della rete elettrica. Nel 2025 sono in avanzata fase di realizzazione i progetti Green Ports finanziati dal PNRR per il cold ironing, che prevedono impianti di alimentazione elettrica a terra per navi da crociera, traghetti e portacontainer. In particolare, sono interessati: il Molo Bersaglieri (Stazione Marittima, ormeggio crociere), il Molo VII (terminal container) e l'area Molo V – Riva Traiana (terminal traghetti Ro-Ro). I lavori, affidati nel 2023 a un raggruppamento guidato da Nidec ASI, hanno visto l'installazione di sistemi shore-to-ship capaci di fornire potenze fino a 11 kV / 3,5 MVA sul Molo V e 6,6 kV / 7,5 MVA lungo tutto il Molo VII. La messa in opera degli impianti è prevista entro il 2024 per Molo V e VII, mentre per il Molo Bersaglieri (altro appalto da ~10 milioni € PNC) si puntava a completare almeno il 50% dei lavori entro fine 2024. Nel corso del 2025 questi interventi di cold ironing sono giunti prossimi al completamento fisico, ma l'entrata in funzione effettiva dipende dal potenziamento della rete elettrica urbana: a tale scopo è in corso il progetto Smart Grid coordinato da AcegasApsAmga (Gruppo Hera), del valore di 28 milioni € cofinanziato dal PNRR. Come riportato da Il Piccolo (25 ottobre 2025), questa infrastruttura digitale permetterà a Trieste di raddoppiare la potenza elettrica disponibile entro giugno 2026,



passando a circa 350 MW per far fronte alla domanda delle grandi navi ormeggiate e dell'espansione logistica. Il progetto Smart Grid 1 (Trieste) sarà completato a metà 2026, con circa 18 milioni di fondi PNRR investiti nel potenziamento e digitalizzazione delle cabine elettriche di connessione porto-città. In parallelo, l'AdSP MAO ha stanziato 60 milioni di euro per l'insieme degli interventi di elettrificazione portuale, rendendo Trieste uno degli scali più sostenibili del Mediterraneo. Dal 2026, quindi, le navi da crociera ormeggiate potranno spegnere i generatori di bordo e collegarsi direttamente alla rete terrestre, abbattendo emissioni di CO₂, NO_x, polveri e rumore in città. Al 2025, non risultano variazioni negative: i cantieri di cold ironing procedono (nessun ritardo segnalato rispetto alle scadenze PNRR) e l'attivazione degli impianti avverrà non appena completata la nuova rete elettrica portuale entro i tempi programmati. Inoltre, sono in corso anche altri progetti green: l'installazione di impianti fotovoltaici sugli edifici portuali di Trieste e Monfalcone (2,12 mln € e 0,72 mln € finanziati PNRR) è in fase di progettazione definitiva, così come diversi interventi di efficientamento energetico del patrimonio AdSP (riqualificazione energetica di edifici storici, nuovi sistemi di illuminazione LED, infrastrutture di ricarica per mezzi elettrici). Su queste ultime componenti non si registrano aggiornamenti sostanziali nel 2025 rispetto al 2024: le gare sono in corso di aggiudicazione o progettazione e i lavori verranno eseguiti entro la scadenza del Piano (2026).

Criticità

Nonostante i progressi compiuti, il progetto presenta alcune criticità legate principalmente ai tempi autorizzativi e agli aspetti ambientali. L'intervento sulla Ferriera di Servola, il più ambizioso e oneroso, ha subito rallentamenti a causa della complessità delle pratiche autorizzative e della necessità di coordinare molti enti coinvolti (Ministeri, enti locali, ARPA, ecc.). Questo iter, pur accelerato dalle procedure speciali PNRR, ha richiesto integrazioni e revisioni progettuali, facendo slittare di alcuni mesi l'approvazione definitiva. Inoltre, anche il partenariato pubblico-privato per la costruzione del primo lotto del Molo VIII ha dovuto attendere tali autorizzazioni, risultando vincolato all'avanzamento del progetto Servola. Il Governo nazionale ha comunque mostrato attenzione al problema, predisponendo una deroga ai tempi di conclusione per le opere finanziate dal Fondo Complementare, scongiurando così il rischio di perdita dei fondi in caso di sforamento dei termini.

Un secondo aspetto critico riguarda le questioni ambientali e territoriali. Le aree interessate dal progetto presentano pesanti eredità di inquinamento industriale, con terreni e falde da



bonificare dopo decenni di attività siderurgiche e chimiche. Gli interventi di risanamento ambientale sono stati pianificati ma richiederanno un'attenta gestione tecnica e amministrativa. Inoltre, il progetto coinvolge partner privati e accordi complessi: la permuta di aree con il gruppo Arvedi e la sinergia con l'investimento ungherese Adria Port richiedono un preciso coordinamento tra opere pubbliche e iniziative private. Infine, la prolungata vacanza della governance portuale ha rappresentato un'ulteriore difficoltà nel mantenere lo slancio decisionale. In sintesi, pur a fronte di queste criticità, il progetto dell'Hub portuale di Trieste rimane strategico per il rilancio logistico-industriale del territorio e le istituzioni stanno adottando misure per mitigare ritardi e rischi, assicurando le risorse e il supporto necessari al completamento delle opere.

Porto fluviale di Mantova Valdaro

Descrizione progetto

Il Porto di Mantova Valdaro si trova lungo l'idrovia Mantova-Adriatico formata dal canale Fissero – Tartaro – Canalbianco - Po di Levante e rappresenta il terminal del Canale del Sistema Idroviario Padano Veneto «Mantova-Adriatico» di classe V lungo 137 km che arriva fino al mare. Il distretto, in cui si colloca l'area portuale di Valdaro, rappresenta il più importante centro intermodale della Lombardia Orientale, conta più di 60 aziende coinvolte nelle attività logistiche, con più di 900 lavoratori direttamente impiegati nel settore dei trasporti, più di 1200 operatori indirettamente coinvolti nel settore e ulteriori imprese di servizi (ospitalità, fornitura di carburante, manutenzione) per un volume di merci movimentato di circa 16 milioni di tonnellate/anno. All'interno di questo contesto, il potenziamento dell'accessibilità del porto di Mantova-Valdaro è strategico per il comparto industriale e logistico per poter usufruire di una plurimodalità di trasporto nei flussi in ingresso e in uscita a beneficio delle imprese per trarre efficienza di processi e costi più competitivi, in concomitanza all'imminente attuazione della ZLS (zona logistica semplificata) in arrivo su questo stesso territorio. Nello specifico le opere riguardano:

- a) Riqualificazione e adeguamento funzionale degli impianti elettrici e di illuminazione del raccordo ferroviario Frassine/Valdaro: il lavoro prevede la realizzazione di un impianto di illuminazione lungo il raccordo Ferroviario Frassine/Valdaro nelle tratte di binario di corsa in ombra al fine di garantire la movimentazione dei carri e quindi consentire l'esercizio del raccordo anche nelle ore notturne. Costi pari a 780.000,00€.



- b) Completamento Porto Valdaro con prolungamento di binari esistenti: il lavoro prevede il prolungamento del binario lato terzo lotto del porto fino a una lunghezza di m. 750 e realizzazione di una buca per lo scarico dei cereali e conferimento nel magazzino con nastro trasportatore. L'infrastruttura consentirà il dimezzamento dei tempi di lavorazione dei carri ferroviari. Potenza dell'impianto in grado di sollevare cereali fino 200 Ton/h di potenza. Costi pari a 800.000,00€.
- c) Adeguamento tecnico-funzionale per la messa a norma sismica del magazzino lesionato nel porto di Valdaro: sono stati eseguiti lavori di adeguamento antisismico al magazzino in porto. Il magazzino è stato dotato di ufficio con servizi igienici, oltre alla realizzazione di un tratto di binario in parte all'interno e in parte all'esterno del magazzino per le manutenzioni dei carri ferroviari. Costi pari a 300.000,00€.
- d) Porto di Mantova-Valdaro, opere di completamento relative a binari, piazzali e banchine verticali: sono stati eseguiti lavori di demolizione e costruzione scatolare scarico acque del comparto Valdaro, Urbanizzazione primaria con anello antincendio sul 3 lotto e nuovo rametto ferroviario di m 450. Consolidamenti di porzioni a scarsa portanza terreni, sistemazione varco 1. Costi pari a 2.599.272,00€.
- e) Studio di impatto e incidenza ambientale e predisposizione piano di monitoraggio ambientale degli interventi lotto 3; lotto 4 e piattaforma retroportuale di trasporto intermodale ferrovia-gomma. Costi previsti pari a 46.000,00€.

Avanzamento 2025 e prossimi step

- a) Riqualificazione e adeguamento funzionale degli impianti elettrici e di illuminazione del raccordo ferroviario Frassine/Valdaro: lavori finanziati con il Piano Marshall della Regione Lombardia. Nel 2025 sono entrati in esercizio gli impianti.
- b) Completamento Porto Valdaro con prolungamento di binari esistenti: lavori finanziati con il Piano Marshall della Regione Lombardia. Nel 2025 è entrato in esercizio il nuovo binario.
- c) Adeguamento tecnico-funzionale per la messa a norma sismica del magazzino lesionato nel porto di Valdaro: lavori finanziati con il Piano Marshall della Regione Lombardia. Nel 2025 il magazzino è stato dato in concessione.
- d) Porto di Mantova-Valdaro, opere di completamento relative a binari, piazzali e banchine verticali: lavori ultimati nel 2023 e finanziati da Regione Lombardia con residui Legge Statale 380/1990. I lavori sono stati collaudati.



e) Studio di impatto e incidenza ambientale (VIA e VINCA), e predisposizione piano di monitoraggio ambientale degli interventi lotto 3, lotto 4 e piattaforma retroportuale di trasporto intermodale ferrovia-gomma: nel 2025 è stato completato lo studio. Il finanziamento è con Fondi Connectic Europe Facility UE.

I prossimi step riguardano la definizione piano di investimento per finanziare la realizzazione delle opere legate agli interventi del lotto 3, lotto 4 e della piattaforma retroportuale di trasporto intermodale ferrovia-gomma. Opere che, in funzione degli importi, verranno finanziate con richieste a Regione Lombardia.

Criticità

Non si segnalano criticità.



3.8 Sistema aeroportuale

Aeroporto di Milano Malpensa

Collegamento ferroviario Terminal 2 Malpensa - linee per il Sempione e il Gottardo

Descrizione progetto

Il progetto consiste in un collegamento a doppio binario di 5,7 km tra il terminal 2 di Malpensa e l'esistente linea del Sempione attraverso due allacciamenti, verso Gallarate (direzione Milano) e verso Domodossola (direzione Sempione). Il tempo previsto di percorrenza tra il T2 e Gallarate sarà di 7 minuti. L'intervento rappresenta il completamento dell'accessibilità ferroviaria da Nord a Malpensa, e fa parte, in ambito UE, del cosiddetto "Global Project" Malpensa T1 – Malpensa T2 – linea Sempione, del quale è attivo il collegamento ferroviario tra i terminal T1 e T2. La realizzazione di questa opera permetterà dunque di potenziare gli itinerari verso l'area di Milano. L'aeroporto diventerà così un nodo di interscambio con servizi ferroviari di breve e medio raggio, ad alta velocità e transfrontalieri. L'investimento per la parte realizzativa è di 257.553.700 euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il cantiere del nuovo collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'aeroporto di Milano Malpensa e la linea ferroviaria del Sempione si è concluso nel dicembre 2025. A fine gennaio 2026 è prevista l'attivazione del servizio ferroviario.

Criticità

Per cogliere appieno le potenzialità della nuova tratta, occorre attivare l'accesso in direzione Domodossola (pronto a partire dal 2028) e realizzare il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate.

Strada Magenta-Abbiategrasso-Vigevano-Tangenziale Ovest di Milano

Descrizione progetto

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 originario si divideva in tre



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).

Il progetto definitivo del 1° Stralcio funzionale, da Magenta e Vigevano, è costituito dalla Tratta A "Magenta – Albairate" - comprensiva della "Variante di Pontenuovo" - e dalla Tratta C "Albairate – Ozzero". Il tracciato della Tratta A è lungo circa 10 Km, quello della Tratta C misura circa 7 Km, mentre la Variante di Pontenuovo ha uno sviluppo di circa 900 m. Il progetto prevede l'adozione di una sezione ad unica carreggiata di categoria C1 "extraurbana secondaria" del D.M. 05/11/2001, ad unica carreggiata della larghezza complessiva di 10,50 m - costituita da due corsie (una per senso di marcia) da 3,75 m e banchine laterali da 1,50 m. Il costo complessivo del primo stralcio funzionale è di 328.710.863 euro.

La tratta B tra Albairate e la tangenziale ovest di Milano, della lunghezza di 12 km, prevede la riqualificazione della attuale SP 114. Il costo stimato è di 200 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel novembre 2025 è stato firmato il contratto tra ANAS e il raggruppamento Salc-Pro Tech per la realizzazione della tratta C tra Ozzero, Abbiategrasso e Albairate per un importo lavori pari a 169,5 milioni di euro. Sono state ultimate le attività preparatorie del cantiere e sono in via di conclusione anche le verifiche di bonifica bellica, passaggio necessario per l'avvio effettivo delle opere. Parallelamente è stato convocato un tavolo tecnico in Regione con tutti gli enti coinvolti per coordinare gli interventi. L'apertura dei cantieri è prevista per il mese di gennaio 2026, con una durata stimata di circa tre anni. Il termine dei lavori è fissato per aprile 2028.

Per la tratta A da Albairate a Magenta, dal valore di 167 milioni di euro, dopo la copertura finanziaria integrale entro fine 2025, si attende l'indizione della gara a gennaio 2026 con affidamento dei lavori entro la fine del 2026.

Criticità

La tratta B (Albairate-tangenziale ovest di Milano) non è inserita nel contratto di programma 2021-2025 stipulato tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e pertanto la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica è sospesa in attesa del reperimento delle risorse economiche pari a circa 200 milioni di euro.

Variante SS341 (Bretella di Gallarate e Vanzaghello-Samarate)

Descrizione progetto

L'intervento rientra fra gli interventi facenti parte della cosiddetta "Accessibilità Malpensa", inserita nell'elenco delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo, approvata con Delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001.

L'intervento ha la funzione di svolgere il ruolo di connessione ulteriore tra l'aeroporto di Malpensa e lo svincolo Autostrada A8/Pedemontana Lombarda A36, al fine di meglio indirizzare i flussi di traffico, riducendo sensibilmente i tempi di percorrenza e consentendo un sensibile miglioramento della sicurezza della circolazione stradale.

Il progetto del nuovo itinerario della S.S. 341 per il tratto compreso tra l'Autostrada A8 "dei Laghi" e la S.S. n.527 nel Comune di Vanzaghello, si articola per circa 8,3 km ed è costituito da due stralci funzionali: il 1° è rappresentato dalla "Bretella di Gallarate", invece il 2° stralcio è individuato come "Vanzaghello-Samarate" o "variante di Samarate".

Lo stralcio relativo alla bretella di Gallarate, lungo 2,3 km, è prioritario e indispensabile per garantire la continuità trasportistica dei flussi veicolari provenienti dalla Pedemontana Lombarda e diretti a Malpensa e viceversa e si sviluppa dallo svincolo con l'esistente S.S. 336 fino allo svincolo esistente tra l'A8 e la A36. Lungo il tracciato principale sono previsti 3 svincoli a livelli sfalsati. La sezione stradale è composta da due carreggiate, ciascuna con due corsie per senso di marcia. La realizzazione di questo stralcio funzionale ha un costo di 161 milioni di euro.

Per quanto riguarda invece la variante di Samarate, della lunghezza di circa 6 km a doppia carreggiata, si sviluppa a partire dalla rotatoria esistente della S.S. 336 con la S.S. 341 e prosegue verso Nord-Est fino allo svincolo S.S. 336 Nord della bretella di Gallarate. Il costo è stimato in circa 200 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

I lavori per la realizzazione della bretella di Gallarate, iniziati a fine 2023, sono in grave ritardo: al momento sono stati abbattuti gli alberi ed è stata realizzata la base del tracciato, ma ancora non si vede praticamente nulla dei tre svincoli, due viadotti, una galleria artificiale, un cavalcavia e una sottovia disegnati. Per quanto riguarda la variante di Samarate, si attende l'approvazione finale del progetto.



Criticità

I lavori della bretella di Gallarate sono in grave ritardo per la crisi dell'impresa esecutrice dei lavori.

Devono essere reperiti i finanziamenti per la realizzazione della variante di Samarate, pari a circa 200 milioni di euro.

Aeroporto di Genova “Cristoforo Colombo”

Descrizione progetto

I primi 9 mesi del 2025 hanno visto confermare la crescita del traffico aereo italiano, confermando i dati positivi già registrati nel 2024. Nel periodo gennaio – settembre, la crescita rispetto all'anno precedente è stata pari al 4,7% circa, trainata soprattutto dall'incremento del traffico internazionale. I dati pre-pandemia sono ormai stati superati abbondantemente, prevedendo per la fine dell'anno un totale pari a circa 240 milioni di passeggeri trasportati, rispetto ai circa 190 registrati nel 2019. In questo contesto, sino al mese di ottobre 2025, l'Aeroporto di Genova ha fatto registrare una ripresa superiore alla media nazionale (+18% circa), confermando le tendenze già evidenziate nell'annualità precedente (stagionalizzazione ed incremento percentuale traffico low cost). I dati previsionali per il 2025 per Genova vedono una crescita del traffico pari a circa il 13% rispetto al 2024, superando il dato registrato nel 2019, con prospettive di crescita anche per il 2026.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel mese di marzo del 2025 si è inaugurato e messo in esercizio l'ampliamento del terminal passeggeri, caratterizzato da standard qualitativi, tecnologie e spazi in linea con i più grandi scali nazionali. A seguire, si sono immediatamente avviati i lavori di ristrutturazione e riqualifica del terminal esistente, attraverso specifiche partizioni di cantiere. I lavori di riqualifica continueranno, per fasi, anche per tutto l'anno 2026, sino a mettere a disposizione un terminal completamente ammodernato e funzionale.

Relativamente ad altri progetti aeroportuali, da segnalare il prossimo completamento del nuovo deposito carburante avio, realizzato dalla Società AirBP (rifornitore) ed il progressivo avanzamento dei lavori di realizzazione della nuova fermata ferroviaria Genova Aeroporto/Erzelli (lavori commissionati da RFI). Nel corso dell'anno si sono pressoché



completati i lavori di realizzazione del nuovo Radar di Avvicinamento da parte di ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo).

Con particolare riferimento al tema dell'intermodalità, nel corso del 2025 è proseguito lo sviluppo della progettazione del sistema di collegamento fisso Fermata Ferroviaria / Terminal Passeggeri, costituito da un sistema di tappeti mobili collocati in un percorso sopraelevato (c.d. "Moving Walkway"); investimento di circa 29 mln euro finanziato dal MIT tramite un apposito intervento nel contratto di programma di RFI. Al completamento della citata progettazione, l'Amministrazione Comunale affiderà nel corso del 2026 i relativi lavori di realizzazione. L'intervento si inserisce in un più ampio progetto di integrazione regionale tra le stazioni marittime di Genova e Savona, la rete ferroviaria e l'aeroporto, costituendo un vero e proprio polo intermodale regionale a servizio del traffico crocieristico.

Criticità

Nessuna.

Aeroporto di Venezia

Aerostazione

Descrizione progetto

Al fine di soddisfare la crescente domanda di traffico sono previsti due nuovi interventi di ampliamento laterale al terminal esistente, sia a nord (area Schengen) che a sud (area extra-Schengen) per un totale di circa 100.000 mq. Nello specifico vengono confermati i seguenti interventi: l'ampliamento del terminal (lotti 2A e 2B); la realizzazione di 2 nuovi edifici per l'attività dei corrieri aerei (courier); la realizzazione di 1 nuovo hotel, di 1 parcheggio multipiano (B1), 1 parcheggio a raso e 2 parcheggi temporanei (P8 e P9). Sono inoltre previste una serie di attrezzature e impianti di servizio, tra cui una cabina di trasformazione, un nuovo polo ecologico e interventi di mitigazione ambientale come terrapieni e cintura alberata. Il progetto rientra nel Masterplan 2023-2037, che recepisce e conferma gli interventi di ampliamento già approvati ma procrastinati a causa della pandemia, con l'obiettivo di incrementare la capacità e migliorare i servizi offerti ai viaggiatori. Il Masterplan mira a sostenere una crescita del traffico passeggeri prevista fino a circa 20 milioni entro il 2037, con un focus particolare sulla sostenibilità ambientale e la



decarbonizzazione delle infrastrutture. L'investimento complessivo previsto dal Masterplan è di circa 2 miliardi di euro. Il progetto è organizzato in due lotti principali:

- Lotto 2A (353,9 milioni di euro): dedicato ai passeggeri area Schengen, prevede un molo imbarchi collegato all'aerostazione.
- Lotto 2B (367,7 milioni di euro): dedicato all'area extra-Schengen.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel corso del 2025, i lavori di ampliamento del terminal passeggeri (Lotto 2A) sono entrati nel vivo e risultano in fase avanzata di esecuzione.

Per quanto riguarda il Lotto 2A (Area Schengen) sono state posizionate le strutture metalliche di copertura e lo scheletro dell'ampliamento, rendendo visibile la sagoma del nuovo edificio che ospiterà i nuovi pontili di imbarco. A settembre 2025 erano in corso i lavori strutturali con l'uso di sistemi prefabbricati per accelerare la realizzazione. È proseguita l'attività amministrativa per le fasi successive; a fine 2025 risultano procedure di gara attive per la verifica della progettazione esecutiva della "Fase 2" del Lotto 2A. In linea con il Piano d'azione, sono stati programmati interventi di riqualifica acustica, come quelli sulla scuola materna "G. Franchin", e prosegue il monitoraggio dei dati acustici come da Carta dei Servizi 2025. La conclusione dei lavori per la prima fase dell'ampliamento del terminal è prevista indicativamente per maggio 2026.

Gli step successivi (Lotto 2B e completamento Lotto 2A) mantengono l'orizzonte temporale scaglionato fino al 2032-2034, subordinato all'avanzamento delle approvazioni e della domanda di traffico.

Criticità

- **Procedurale/Ambientale:** nel giugno 2025, associazioni ambientaliste (tra cui LIPU) e coordinamenti regionali hanno presentato osservazioni critiche nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Masterplan 2037, evidenziando preoccupazioni per l'impatto sull'ecosistema della laguna e sul consumo di suolo.
- **Tecnico:** non si segnalano criticità tecniche bloccanti; i lavori procedono utilizzando tecnologie prefabbricate per mitigare le difficoltà logistiche di operare in un sedime aeroportuale attivo.
- **Finanziamenti:** non risultano criticità finanziarie.



Collegamento ferroviario

Descrizione progetto

Il progetto ha l'obiettivo di collegare l'Aeroporto Marco Polo di Venezia alla rete ferroviaria esistente Venezia-Trieste, migliorando l'intermodalità dei trasporti in linea con le direttive europee sul trasferimento modale verso il ferro. L'intervento prevede la realizzazione di circa 8 km di nuova linea ferroviaria dall'innesto sulla Venezia-Trieste fino a Tessera, con la costruzione della nuova stazione ferroviaria interrata "Venezia Aeroporto" presso lo scalo aeroportuale. Il tracciato si sviluppa in parte in superficie (principalmente lungo l'autostrada A57, per circa 4km) e in parte in galleria nell'ultimo tratto in prossimità dell'aeroporto. Il nuovo collegamento potrà essere utilizzato, a regime, sia da treni a lunga percorrenza (anche servizi Alta Velocità) sia da treni regionali. La soluzione sviluppata consentirà di avere una linea passante nella stazione dell'aeroporto che permetterà di:

- ridurre i tempi di stazionamento nel terminal;
- assicurare un'elevata capacità di trasporto;
- istituire nuove relazioni Alta Velocità e Trasporto Pubblico Locale da/per Venezia Aeroporto;
- costituire collegamenti aerei messi in relazione diretta con la rete ferroviaria, coerentemente con le direttive europee finalizzate al collegamento su ferro degli aeroporti core.

La sua realizzazione è stata suddivisa in due fasi funzionali:

1. PRIMA FASE: attivazione della bretella che si dirama dalla linea Venezia Mestre - Trieste lato Mestre per terminare sulla stazione a servizio aeroportuale provvisoriamente configurata di testa.
2. SECONDA FASE: previsto il collegamento lato Trieste, e la realizzazione del 'cappio' per rendere passante la stazione aeroportuale.

La progettazione definitiva dell'opera è stata approvata nel 2021 e l'appalto aggiudicato a fine 2022; i lavori di costruzione sono iniziati a dicembre 2023 e sono tuttora in corso. L'investimento complessivo è pari a circa 644 milioni di euro, finanziato in gran parte con risorse pubbliche (inclusi fondi PNRR) e con un contributo di 50 milioni di euro da parte di SAVE, la società di gestione dell'aeroporto.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 il cantiere è entrato nel vivo e i lavori procedono a pieno regime: ad ottobre risultavano attivi 12 fronti di lavoro simultaneamente per la realizzazione dell'opera. Alla fine del 2025 è stato confermato un cronoprogramma aggiornato che prevede la nuova stazione completata entro l'estate 2026 e l'attivazione dei primi collegamenti ferroviari entro dicembre 2026. Entro il 2027 sarà realizzato anche il tratto ad anello che consentirà ai convogli di invertire il senso di marcia senza dover cambiare binario, trasformando così l'attuale stazione terminale in una stazione passante – la prima in Italia all'interno di un aeroporto.

Criticità

Ritardi iniziali: l'avvio dei lavori ha subito ritardi a causa di ricorsi legali sul bando di gara e di alcuni ritrovamenti archeologici nell'area del cantiere, fattori che hanno posticipato la tabella di marcia iniziale.

Tempistiche serrate PNRR: gran parte dei fondi proviene dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che impone il completamento dell'opera entro il 2026.

Fermata “Bosco dello Sport” non finanziata: non rientra nel finanziamento attuale la realizzazione della prevista stazione intermedia per il nascente complesso sportivo “Bosco dello Sport” (zona stadio). L'opera complementare, dal costo stimato di circa 20 milioni di euro, al momento non ha copertura finanziaria, circostanza ritenuta critica dagli enti locali che ne sollecitano il finanziamento per evitare di lasciare incompleto il sistema di collegamenti.

Aeroporto di Bologna

Descrizione progetto

L'Aeroporto “G. Marconi” di Bologna (BLQ) è il principale scalo dell'Emilia-Romagna e dopo la flessione dovuta alla pandemia il traffico è tornato a crescere fino a segnare un nuovo record di 10,7 milioni di passeggeri nel 2024, superando il dato del 2019, con l'obiettivo di raggiungere 11 milioni nel 2025. Per adeguare l'infrastruttura a questa crescita, è stato pianificato un potenziamento e ampliamento dell'aerostazione: il progetto prevede l'ammodernamento dell'attuale terminal e la costruzione di un nuovo terminal/pier con finger (passerelle d'imbarco) che aggiungerà circa 30mila metri quadrati di superfici aeroportuali. L'intervento punta a rendere l'aeroporto più grande, confortevole ed



efficiente, in linea con le esigenze del territorio e gli standard internazionali, aumentando la capacità passeggeri, riducendo le congestioni e migliorando la qualità dei servizi, quali un maggior numero di spazi d'attesa, controlli di sicurezza più rapidi o l'introduzione di finger per l'imbarco diretto. È inoltre parte della strategia di sostenibilità dello scalo, che prevede altri interventi green con la forestazione di 40 ettari per compensare gli impatti ambientali e raggiungere la neutralità carbonica al 2030. Anche per questo le istituzioni locali considerano il Marconi un'infrastruttura decisiva per la regione, da potenziare per sostenere lo sviluppo economico e turistico. L'opera è infatti promossa e realizzata da Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., società di gestione partecipata da enti pubblici locali e soci privati. L'investimento complessivo previsto per gli interventi di ampliamento del terminal è di circa 150 milioni di euro ma rientra nell'ambito di un Piano di Investimenti più ampio, dotato di 216 mln € per il periodo 2023-2027. Tale finanziamento avviene sia con risorse proprie che con debito privato: la società, finanziariamente solida e poco indebitata, affronterà gli investimenti mediante prestiti bancari (anche BEI) e reinvestendo gli utili, senza fare ricorso a fondi pubblici aggiuntivi. Gli enti pubblici azionisti sostengono il piano, destinando al territorio gli eventuali dividendi futuri. Le opere rientrano nel Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato da ENAC e aggiornato nel 2023, con il coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) per le relative autorizzazioni.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Durante il 2025 il progetto ha registrato significativi avanzamenti. In aprile 2025 si sono conclusi i lavori di ampliamento e riqualifica dell'area Security: sono state installate 8 nuove macchine radiogene "Standard 3" e ampliati i varchi di controllo, consentendo ai passeggeri di lasciare liquidi (fino a 2 litri) e dispositivi elettronici nel bagaglio a mano durante i controlli (il Marconi è tra i primi scali italiani ad adottare questa tecnologia). Entro fine estate 2025 è terminato anche l'ampliamento della sala imbarchi Schengen al primo piano del terminal, con un incremento dell'82% degli spazi operativi e del 94% dei posti a sedere rispetto alla configurazione preesistente. Nel settembre 2025 sono stati inaugurati i nuovi spazi agli Arrivi Extra-Schengen, dopo il completamento di circa 400 metri quadrati aggiuntivi al primo piano (area d'attesa) e la riconfigurazione del piano terra con 8 nuovi box passaporti e 8 gate automatici (ABC). Questa area è predisposta per il nuovo sistema digitale europeo EES (Entry/Exit System) in vigore dal 2025, con chioschi per la registrazione biometrica dei viaggiatori extra-UE. Sul fronte delle infrastrutture landside, a luglio 2025 è



stato aperto al pubblico il nuovo parcheggio multipiano P6 "Smart": offre circa 1.000 posti auto su più piani, migliorando la carenza di sosta auto vicino al terminal. Infine, procede secondo programma il progetto di forestazione: entro fine 2025 si è completata la piantumazione di una "fascia boscata" di 40 ettari lungo il perimetro nord dell'aeroporto, un nuovo bosco peri-urbano che a maturità assorbirà CO₂ e fungerà da barriera verde, migliorando anche l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura.

Non risultano modifiche sostanziali alle tempistiche di consegna finale rispetto al 2024, salvo il completamento di alcune fasi intermedie. La conclusione delle opere entrostanti il 2025, come la sala imbarchi Schengen, i sistemi di security, il primo lotto parcheggio è avvenuta come previsto. Per il 2026 sono attesi il completamento e messa in esercizio del secondo lotto del parcheggio multipiano (ulteriori 1.100 posti auto circa) e l'attivazione, in collaborazione con il Comune, della ZTC (Zona a Traffico Controllato) in area aeroportuale, con l'installazione di telecamere per monitorare e sanzionare la sosta irregolare e migliorare la viabilità interna prevista entro il 2026. Il passo successivo più rilevante sarà l'avvio dei lavori del nuovo terminal/passenger pier, attualmente in fase di progettazione definitiva: l'inizio cantiere è programmato per il 2027, una volta concluso l'iter autorizzativo in corso. Secondo le dichiarazioni dei vertici societari, la nuova espansione del terminal (con finger) dovrebbe entrare in funzione entro il 2028 se non vi saranno intoppi, aggiungendo circa 30mila metri quadrati di infrastrutture e portando per la prima volta i finger-jet bridges al Marconi. La fine lavori complessiva dell'intero programma di ampliamento aeroportuale è stimata attorno al 2030, leggermente anticipata rispetto alla precedente previsione di ultimazione al 2032. In sintesi, al 2025 il progetto risulta in linea con il cronoprogramma aggiornato, con le opere propedeutiche completate o in via di completamento, e con la fase principale di costruzione del nuovo terminal prevista a partire dal 2027.

Criticità

Non si segnalano particolari ostacoli alla realizzazione del progetto.

Aeroporto di Brescia Montichiari

Descrizione progetto

L'aeroporto è parte del Sistema Aeroportuale del Garda, insieme all'aeroporto di Verona-Villafranca "Valerio Catullo", ed è riconosciuto da ENAC come scalo strategico a livello nazionale, con vocazione prioritaria cargo. Il Piano di Sviluppo 2030 dell'aeroporto è



finalizzato a potenziare e ampliare la capacità operativa e infrastrutturale dello scalo con un investimento complessivo stimato di circa 100 milioni di euro. Il Masterplan 2030, approvato da ENAC a maggio 2025, prevede la realizzazione di opere strategiche che includono ampliamento delle piste, infrastrutture per cargo, nuove aree di sosta per aerei e ottimizzazione della viabilità aeroportuale, in particolare:

- Realizzazione di nuovi magazzini cargo: il primo edificio da 4.500 m² (lavori avviati luglio 2025, operatività inizio 2026); un secondo da circa 10.000 m² previsto entro il 2027; ulteriori sviluppi fino a 50.000 m² complessivi.
- Ammodernamento delle piste e delle vie di rullaggio.
- Efficientamento operativo e nuovi piazzali per aeromobili cargo.
- Potenziamento degli impianti di monitoraggio ambientale (rumore e qualità dell'aria).

L'investimento complessivo previsto per il piano di sviluppo è di 100 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

I lavori sono in corso e al 2025 sono stati già realizzati investimenti per oltre 20 milioni di euro, inclusi lavori di riqualifica della pista. Nel luglio 2025 è stato avviato il cantiere del nuovo magazzino da 4.500 mq ed un altro cantiere è in corso per la realizzazione di una nuova struttura di 10.000 mq. L'orizzonte per il completamento del piano di sviluppo è il 2032.

Criticità

Il progetto ha suscitato malcontento tra le comunità locali, che hanno sollevato preoccupazioni riguardo all'impatto ambientale e alla destinazione dell'aeroporto. Queste proteste hanno portato anche a scioperi e presidi.

Parallelamente, il territorio bresciano — attraverso ABEM (Associazione Bresciana per lo sviluppo dell'Aeroporto di Montichiari) e con il contributo di attori come Confindustria Brescia — rivendica un ruolo nella governance e gestione dello scalo, esercitando pressione su ENAC e sulla concessionaria (Gruppo Save) per assicurare che l'aeroporto resti strategico per l'economia locale e non marginalizzato rispetto a Verona.



3.9 Sistema Pedemontano

Pedemontana Piemontese

Descrizione progetto

La Pedemontana Piemontese costituisce una delle principali infrastrutture di collegamento del nord-ovest, integrando il territorio biellese con i sistemi autostradali dell'A4 Torino-Milano (località Santhià) e dell'A26 Genova Voltri-Gravellona Toce (località Ghemme). Il progetto, di circa 40,5 km, è suddiviso in tre lotti funzionali:

- A4-Biella (Lotto 1): Collegamento tra l'autostrada A4 e Biella.
- Biella-Masserano: Adeguamento del tratto esistente della SR 142 per migliorare la capacità e la sicurezza stradale.
- Masserano-Ghemme (Pedemontina): Realizzazione di un nuovo tratto stradale prioritario, interamente finanziato, che rappresenta il principale focus attuale del progetto.

Il tracciato rientra nella programmazione europea per il potenziamento dei collegamenti attraverso il Sempione e il Gottardo, rafforzando la rete infrastrutturale italiana in connessione con la Pedemontana Lombarda. La Pedemontina (Masserano-Ghemme) è lunga 13,7 km e include infrastrutture moderne e sostenibili per supportare i flussi di traffico commerciale e industriale dell'area. Il costo della tratta è di 384,5 milioni di euro interamente reperiti. Gli obiettivi del progetto sono:

- Integrazione logistica: Facilitare il collegamento tra le principali arterie autostradali del Piemonte e i distretti industriali del biellese, novarese e vercellese.
- Sicurezza stradale: Ridurre incidenti e congestioni attraverso l'ammodernamento e la creazione di nuovi tratti stradali, migliorando i collegamenti locali e regionali.
- Sviluppo economico: favorire la competitività di tre distretti industriali strategici (rubinetteria, moda e alimentare) e incrementare le opportunità di investimento nel nord-ovest.
- Sostenibilità ambientale: Implementare mitigazioni ambientali e monitoraggi costanti per ridurre l'impatto su ecosistemi sensibili, come la ZSC Baraggia di Rovasenda.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il 16 luglio 2025 si è tenuta una riunione tecnica presso il Palazzo Unico Regionale di Torino relativa allo stato di avanzamento della tratta Masserano-Ghemme. Al centro dell'incontro



gli espropri ancora da completare, l'approvazione del progetto esecutivo e il piano di reperimento materiali litici. Il 16 settembre 2025 è stato sottoscritto un Protocollo di Legalità tra ANAS e le Prefetture (tra cui Vercelli) per il progetto della Pedemontana.

Criticità

Si segnalano ritardi sul cronoprogramma: l'avvio dei lavori sulla Masserano-Ghemme, programmato nel 2025, è ora slittato al 2026. A dicembre 2025 nella zona a sud di Gattinara vi sono mezzi in movimento, tecnici all'opera e il campo base che ha preso forma accanto alla provinciale 594, tutti passaggi decisivi prima dell'apertura dei lavori veri e propri, attesa per la primavera 2026.

Pedemontana Lombarda

Descrizione progetto

L'opera non è solo un'autostrada ma un sistema viabilistico, composto da 67 km di autostrada (dall'A8 a Cassano Magnago fino alla A4 all'altezza di Osio di Sotto), da 20 km di tangenziali (Como e Varese) e 70 km di viabilità locale. Le opere connesse interesseranno il territorio in senso verticale, esattamente come l'autostrada lo attraverserà orizzontalmente, migliorando i collegamenti alla nuova infrastruttura e contribuendo a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati con grande danno per ambiente e sicurezza. Dei 67 km di autostrada, poco meno di 20, da Meda a Vimercate, sono a tre corsie per senso di marcia, mentre i restanti tratti (da Busto Arsizio fino a Meda, e da Vimercate alla A4, oltre alle tangenziali di Como e Varese), sono a due corsie per senso di marcia. La viabilità connessa è invece ad una corsia per senso di marcia. 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);
 - o Tratta B1 da Lomazzo a Lentate sul Seveso (7 km);
 - o Tratta B2 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno (9 km);
 - o Tratta C da Cesano Maderno a Vimercate (19 km);
 - o Tratta D da Vimercate alla A4/Tangenziale Est Esterna di Milano (9 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), il primo lotto della tangenziale di Varese (5 km) e della tangenziale di Como (3 km).

A seguito della procedura di gara, il 31 agosto 2021 Autostrada Pedemontana Lombarda ha sottoscritto un finanziamento di euro 1.741.000.000 che costituisce la provvista finanziaria necessaria alla costruzione delle Tratte B2 e C dell'opera.

Avanzamento 2025 e prossimi step

I lavori sono in corso sulle tratte B2 e C con un avanzamento del 20% ma le richieste pervenute dal territorio, riguardanti la realizzazione di opere non previste e l'anticipazione di alcune opere previste nel Progetto Esecutivo, al fine di migliorare l'impatto delle fasi realizzative sul traffico delle viabilità esistenti, sono state accolte da Autostrada Pedemontana Lombarda che ha ordinato al Contraente Generale le necessarie modifiche. Tali modifiche hanno comportato una traslazione dei tempi previsti per l'ultimazione che avverrà a novembre 2028. Per quanto riguarda la tratta D, dopo l'approvazione della VIA, il progetto definitivo è stato approvato e pubblicato in Gazzetta Ufficiale nel mese di dicembre. I lavori dovranno iniziare entro 12 mesi dall'apertura al traffico delle Tratte B2 e C, vale a dire entro novembre 2029 e l'apertura al traffico è prevista entro il 2031.

Criticità

Le criticità riguardano da un lato le richieste dei Comuni coinvolti dalla tratta B2 di prevedere forti sconti sui pedaggi che riguardano la tratta in sovrapposizione alla Milano-Meda; dall'altro lato alcuni Comuni del vimercatese hanno presentato ricorso al TAR contro il progetto della tratta D breve, ritenendo più utile il potenziamento dell'attuale tratta di Tangenziale Est e la realizzazione dello svincolo di interconnessione con la A4 ad Agrate Brianza. Infine, un aspetto non trascurabile riguarda la gestione degli impatti sulla mobilità esistente derivante dalle attività di cantiere.

Collegamento stradale Lecco-Bergamo

Descrizione del progetto

Il tracciato si sviluppa da nord a sud nei territori dei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte e ha un'estensione di circa 4,6 km, dei quali 3,4 km in galleria. Il progetto



complessivo dell'opera, suddiviso in due lotti funzionali denominati "San Gerolamo" e "Lavello", prevede la realizzazione di: tre tratti di strada a cielo aperto; due gallerie, denominate "San Gerolamo" (lunga circa 2,4 km e che costituisce la variante di Vercurago) e "Lavello" (di circa 1 km e che costituisce parte della variante di Calolziocorte), con i relativi impianti di ventilazione e di illuminazione e le opere connesse; una breve galleria di sicurezza che connette l'asta principale alla superficie, nel Comune di Vercurago; quattro rotatorie. Il progetto definitivo del lotto funzionale «San Gerolamo», da Chiuso di Lecco a via dei Sassi in Calolziocorte, riguarda un tratto di 2,7 km circa, di cui 2,4 km in galleria (sotto i centri abitati di Vercurago e Calolziocorte e sotto la falda del lago), galleria che sarà realizzata ad unico fornice e con carreggiata a doppio senso di marcia. Il costo delle opere è di 253,3 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel gennaio 2025 firma della Convenzione di Subentro tra Provincia di Lecco, Commissario Straordinario e SIMICO (società infrastrutture Milano-Cortina 2026) che assume la responsabilità di progettazione, iter autorizzativo e realizzazione. A seguire sono stati avviati l'aggiornamento del progetto e del PFTE, presentati poi in Regione Lombardia. L'iter di approvazione progettuale è in corso e i prossimi step prevedono: l'approvazione definitiva del PFTE; l'elaborazione del progetto definitivo ed esecutivo; la conferenza di Servizi decisoria; la pubblicazione della gara d'appalto integrata. L'apertura dei cantieri è prevista entro il 2026 e la conclusione tra il 2031 e il 2033.

Criticità

Tecniche: la galleria di 2,4 km comporta sfide tecniche (scavo sotto centri abitati, ventilazione, sicurezza, falda lacustre).

Politiche/sociali: ci sono comitati cittadini che contestano il tracciato; nelle audizioni regionali sono emerse perplessità da parte di partiti e comitati locali.

Finanziarie: la copertura non è completa (sono disponibili 160 milioni di euro a fronte di un costo di oltre 250 milioni di euro) e c'è il rischio di un ulteriore aumento dei costi.

Amministrative: nonostante la procedura semplificata legata alle Olimpiadi, resta la necessità del superamento di diversi passaggi tecnici.



Autostrada Asti-Cuneo

Descrizione progetto

L'autostrada A33 Asti-Cuneo ha una lunghezza complessiva di 90 km e si divide in due tronchi, interconnessi tra loro da un tratto della A6 Torino-Savona:

- il 1° tronco di 32 km è compreso tra lo svincolo di Massimini (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e Cuneo ed è stato concluso;
- il 2° tronco di 58 km è compreso tra lo svincolo di Marene (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e lo svincolo di Asti est (sull'autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia).

A dicembre 2025 si è concluso anche l'ultimo lotto 2.6A Verduno-Cherasco, lungo circa 5 km, che ha previsto la realizzazione di:

- un maxiviadotto di circa 400 metri, composto da 8 campate, che scavalca la SP7;
- soluzioni di inserimento paesaggistico e cromie dedicate per limitare l'impatto visivo dell'opera sul contesto collinare;
- un ecodotto per consentire l'attraversamento della fauna;
- un bat bridge destinato alla tutela della colonia di pipistrelli della Zona Speciale di Conservazione di Santa Vittoria d'Alba.

Il costo complessivo della tratta Cherasco- Alba è stato di 348 milioni di euro cui si è aggiunto uno stanziamento aggiuntivo di circa 32 milioni di euro per le opere complementari: tra queste l'interconnessione A33-SS661 nel comune di Cherasco, la variante della SP7 in località Molino di Verduno e il nuovo ponte sul Tanaro. Una ricognizione sullo stato dei lavori effettuata a marzo 2025 conferma che la società Asti-Cuneo finanzia le opere compensative per circa 43,15 milioni di euro richieste dal territorio, che si aggiungono al quadro di investimenti già definiti negli atti aggiuntivi e nelle deliberazioni CIPE/CIPESS.

Il costo totale dell'intera infrastruttura (90km) ammonta a 1,457 miliardi di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

L'opera è stata inaugurata il 29 dicembre 2025 ed è completamente aperta al traffico dal 31 dicembre 2025, anticipando di oltre un anno il termine contrattuale (marzo 2027); mentre le opere complementari saranno ultimate entro aprile 2026.

Infine, nel corso dell'anno si è proceduto al coordinamento tra l'avvio del sistema Free Flow, il completamento del lotto 2.6A e l'adeguamento della tangenziale di Alba, per la quale restano da definire gli ultimi adempimenti autorizzativi e il pacchetto di opere complementari.



3.10 Nodo metropolitano di Milano

a) Metropolitane

Prolungamento della linea M1 da Sesto FS a Monza Bettola

Descrizione progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km da Sesto San Giovanni FS a Monza Bettola, che comprende anche la fermata intermedia di Restellone. A Monza Bettola è prevista anche la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto.

Il costo complessivo dell'intervento è di oltre 200 milioni di euro, di cui 54 milioni per completare le opere mancanti. A questi costi si devono aggiungere quelli relativi alla stazione di Monza Bettola e al parcheggio di interscambio che saranno a carico di Immobiliare Europea, il soggetto che realizzerà l'intervento urbanistico nell'area ex Auchan di Cinisello Balsamo.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 non sono stati fatti passi in avanti. Ricordiamo che i lavori sono fermi dal 2023 con un avanzamento del 60% a causa della rescissione del contratto da parte dell'impresa esecutrice per la mancata copertura di extracosti stimati in 38 milioni di euro, parzialmente coperti nel 2024 per 18 milioni di euro con il DL Coesione. Sempre alla fine del 2024 il Comune di Milano aveva indetto una nuova gara d'appalto per il completamento della tratta prevedendo 4 anni di lavori. Nel frattempo, l'operatore immobiliare che deve valorizzare l'ex centro commerciale Auchan sta realizzando le opere di sua competenza, che riguardano il rustico della stazione Bettola e il parcheggio di interscambio.

Criticità

Affinché il Comune di Milano e società MM possano esercitare l'opzione di riavvio dei cantieri a valle dell'aggiudicazione della gara d'appalto è necessario uno stanziamento statale aggiuntivo di 20 milioni di euro da stanziare con delibera CIPESS.



Prolungamento linea M4 da Linate a Segrate

Descrizione progetto

Il progetto prevede il prolungamento della linea metropolitana 4 di Milano dall'aeroporto di Linate a Segrate, dove è prevista la realizzazione dell'hub trasportistico Porta est con la nuova stazione ferroviaria dove fermeranno anche i treni AV/AC. Il prolungamento ha una lunghezza di 3,2 km e prevede due fermate: Segrate San Felice e Segrate FS. Il costo dell'intervento è stimato in circa 640 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nell'estate 2025 in base ad un accordo interistituzionale tra Governo, Regione Lombardia e Comune di Milano, 406 milioni di fondi disponibili per il prolungamento di M4 a Segrate sono stati riallocati per la realizzazione del prolungamento della M5 a Monza, progetto con un maggiore avanzamento, con l'accordo di reperire le risorse in un secondo momento. A fine 2025 c'è stata la Conferenza dei Servizi decisoria sul progetto di fattibilità tecnico economica ed è stato aggiornato il quadro economico e finanziario dell'opera, da cui risulta la necessità di reperire dallo Stato 619 milioni di euro.

Criticità

Necessità di reperire 619 milioni di euro per realizzare l'opera.

Prolungamento della linea M5 da Milano Bignami a Monza

Descrizione progetto

Il prolungamento della M5, 13 km e 11 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. Sono previste corse ogni 3 minuti nelle ore di punta e ogni 5 minuti nelle ore di morbida. Si stima che il prolungamento della M5 da Milano a Monza possa attrarre circa 210.000 passeggeri al giorno, con conseguente diminuzione del traffico in transito sulla rete stradale (la stima è di 30.000 vetture in meno al giorno). Il costo dell'opera attualmente è previsto in circa 1.885 milioni di euro, di cui finanziati 1.296 milioni (931 milioni di euro dal Governo e 365 milioni di euro da Regione Lombardia e Comuni di Milano, Monza, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni).



Avanzamento 2025 e prossimi step

Il 2025 è stato dedicato al reperimento dei 589 milioni di euro di extracosti che erano emersi l'anno precedente. In particolare, il Governo si è impegnato a stanziare 100 milioni di euro, il Comune di Milano ha trasferito per il prolungamento della M5 a Monza risorse già impegnate per il prolungamento della M4 a Segrate (406 milioni) e il nuovo deposito treni linea M1 (74 milioni) per complessivi 480 milioni, mentre Regione Lombardia ha impegnato ulteriori 10 milioni di euro. A tal fine Regione Lombardia il 10 novembre scorso ha approvato la delibera di Giunta con cui si ridefinisce lo schema di convenzione che regola il finanziamento dell'opera e successivamente lo stesso ha fatto il Comune di Milano. Il Ministero delle Infrastrutture sta lavorando per finalizzare le procedure e i decreti attuativi. Il cronoprogramma dell'opera prevede l'aggiudicazione del bando di gara entro il 31 dicembre 2026, l'avvio dei cantieri nel settembre 2027 e l'apertura all'esercizio il 31 dicembre 2033.

Criticità

Si è in attesa della pubblicazione del decreto attuativo da parte del Ministero delle Infrastrutture che regola il finanziamento dell'opera e necessario per l'indizione del bando di gara. Al fine di aggiudicare la gara entro fine dicembre 2026 è necessario che la pubblicazione del bando avvenga entro marzo-aprile.

Metrotranvia Cologno Nord/M2 - Vimercate

Descrizione progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una metrotranvia leggera di superficie e in sede protetta che collega il capolinea della M2 di Cologno Nord a Vimercate, attraverso i Comuni di Cologno Monzese, Brugherio, Carugate, Agrate Brianza, Concorezzo e Vimercate, per una lunghezza di 12 km e un costo stimato di circa 600 milioni di euro, totalmente da reperire.

Avanzamento 2025 e prossimi step

MM ha avviato l'analisi delle due alternative progettuali concordate con i Comuni coinvolti, ultimata a fine del 2025. Nel 2026 si potrà partire con il primo stralcio del progetto di fattibilità tecnico economica dell'alternativa che risulterà più idonea e che richiederà circa un anno di tempo per la sua ultimazione.



Criticità

Per completare il progetto di fattibilità tecnico economica occorrerà reperire ulteriori 16-18 milioni di euro rispetto ai 2,5 milioni stanziati per realizzare il primo stralcio progettuale.

b) Ferrovie

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

Descrizione progetto

Il progetto prevede la realizzazione di un tratto di quadruplicamento, in affiancamento ai due binari 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, in particolare portando la capacità ferroviaria della linea (tratta Rho – Parabiago) da 10 treni/h a 24 treni/h. 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). La realizzazione di tale progetto permetterà, inoltre, di attivare i nuovi servizi suburbani previsti in Accordo Quadro tra RFI e Regione Lombardia ed un incremento di regolarità tramite la separazione dei flussi di traffico.

Il costo complessivo dell'intervento è stimato in circa 1 miliardo di euro, di cui 632 milioni di euro già finanziati a copertura degli interventi di prima fase (quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago e raccordo Y). A valle dell'adeguamento della progettazione inerente la messa a PRG della stazione di Rho e della revisione progettuale per gli interventi di seconda fase (che oggi prevede il triplicamento Parabiago-Gallarate) sarà possibile avere un quadro economico complessivo dell'investimento.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel corso del 2025 sono proseguiti i cantieri della prima fase funzionale relativa al quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago e al raccordo Y per Malpensa. L'attivazione è prevista per fasi a partire dal 2027. Il completamento del quadruplicamento tra Rho e Parabiago è previsto entro il 2029. L'avvio dei lavori del PRG di Rho potrà avvenire solo a



valle dell'ultimazione del quadruplicamento della tratta per ragioni di compatibilità delle opere.

Criticità

Per la tratta Parabiago-Gallarate (2^a fase) sono in corso le attività propedeutiche per la revisione progettuale che dovrà tener conto delle esigenze di sviluppo dei servizi, mutate rispetto a quelle originarie. A seguire dovranno essere reperite la copertura finanziaria necessaria alla realizzazione.

In data 6/12/2024 è pervenuta la sentenza del TAR Lombardia che ha accolto il ricorso promosso dal Comitato Civico Rho-Parabiago rispetto alla quale sono in corso le valutazioni del caso. Il Consiglio di Stato, con sentenza n. 427/2025 del 19/05/2025 ha accolto l'appello di RFI e respinto il ricorso del Comitato Civico.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Descrizione progetto

Il potenziamento della linea Milano-Mortara, della lunghezza di 45 km, prevede il raddoppio dell'intera linea, consentendo l'incremento della capacità ferroviaria e garantendo l'incremento sia qualitativo che quantitativo dei servizi regionali/suburbani nel bacino di riferimento. Grazie al raddoppio verranno attrezzate tutte le stazioni con sottopasso e marciapiedi a standard attuale con incremento dell'accessibilità per i viaggiatori e sarà possibile ottenere la riqualificazione urbana di diverse aree. Inoltre, vi sarà la totale eliminazione dei passaggi a livello sulla direttrice, consentendo un incremento della regolarità della linea.

L'intervento ha un costo complessivo pari a circa 2.113 Mln € e prevede un'attivazione per fasi. Tra gli interventi della 1^a fase è prevista la realizzazione del raddoppio della tratta Albairate-Abbiategrosso, per una lunghezza di 5 km e un costo di 304 milioni di euro ad oggi non finanziati (in corso di aggiornamento per recepire le prescrizioni nel frattempo intervenute dal Provveditorato per le Opere Pubbliche), oltre alle opere di mitigazione acustica (progettazione e realizzazione) tra le fermate di Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo e la realizzazione della nuova stazione di Milano Porta Romana.

La 2^a fase prevede invece il raddoppio della tratta Abbiategrosso-Mortara ed è articolato nei seguenti interventi: 1) Raddoppio tratta Abbiategrosso-Vigevano-Parona e 2) Raddoppio tratta Parona-Mortara.



Avanzamento 2025 e prossimi step

L'iter autorizzativo per l'approvazione del progetto definitivo della tratta Albairate-Abbiategrasso, nel 2025, non ha fatto passi in avanti per la mancata copertura delle risorse finanziarie volte a realizzare l'opera.

A seguito di condivisione con il Comune di Milano dei tipologici delle opere di mitigazione acustica nella tratta compresa tra Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo, nel luglio scorso è stato completato il progetto di fattibilità tecnica economica attualmente all'esame del Comune stesso. Reperiti i necessari finanziamento sarà possibile attivare l'iter autorizzativo.

Nel corrente mese di dicembre sono stati ultimati i lavori di adeguamento della fermata di Porta Romana che pertanto sarà fruibile nella nuova configurazione per le Olimpiadi Invernali 2026.

Criticità

È necessario reperire l'intero finanziamento pari a circa 300 milioni di euro per realizzare la tratta tra Albairate/Vermezzo e Abbiategrasso da inserire nel Contratto di Programma con RFI. A quel punto RFI potrà avviare l'iter autorizzativo per l'approvazione del progetto e partire poi con le procedure di gara. Al momento l'avvio dei lavori è previsto nel 2029.

Anche la seconda fase del progetto, che prevede il raddoppio delle tratte Abbiategrasso-Vigevano-Parona e Parona-Mortara richiede il reperimento delle risorse sia per l'aggiornamento della progettazione che per la sua realizzazione.

Potenziamento ferrovia Milano-Seveso-Asso

Descrizione progetto

Il progetto è finalizzato ad aumentare la capacità dell'infrastruttura, per ridurre la congestione ed incrementare i servizi ferroviari, in risposta alle esigenze di mobilità in continua crescita del territorio a nord di Milano. Dopo l'attivazione del terzo binario tra Milano e Cormano, il progetto prevede il potenziamento del nodo di Seveso, i cui lavori prevedono: il rifacimento degli impianti ferroviari e delle banchine della stazione di Seveso, il raddoppio dei binari tra Seveso e Camnago/Lentate (650 metri) e tra Seveso e Meda (1.800 metri). Questo intervento serve a migliorare la circolazione ferroviaria a Seveso, che sarà potenziata e resa più veloce e sicura. La stazione potrà ricevere simultaneamente i



treni in arrivo da Meda e da Camnago, aumentando la velocità di ingresso in stazione. Il costo complessivo è di 69 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 sono proseguiti i lavori. La loro conclusione è prevista in due fasi funzionali: il raddoppio verso Camnago si concluderà ad agosto 2027; il raddoppio verso Meda si concluderà ad agosto 2028.

Criticità

Rispetto ai lavori in corso, si segnalano criticità tecniche rispetto alle interferenze con il potenziamento stradale della Milano-Meda connessa alla Pedemontana Lombarda e con la linea ferroviaria Chiasso-Milano.

c) Viabilità

Potenziamento SP415 Paullese

Descrizione progetto

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 mancanti è stata suddivisa per lotti funzionali:

1. stralcio SP 39 -Zelo Buon Persico di 5,4 km a sua volta suddiviso in due tratte: la tratta A tra la SP 39 e la Tangenziale Est Esterna di Milano dal costo di 41 milioni di euro, e la tratta B tra la Tangenziale Est Esterna e Zelo Buon Persico;
2. stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, della lunghezza di 6 km;
3. il nuovo ponte sul fiume Adda tra Zelo Buon Persico e Spino d'Adda, dal costo di 38 milioni di euro;
4. l'eliminazione delle interferenze semaforiche a San Donato Milanese.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Per quanto riguarda la tratta A tra la SP 39 e la Tangenziale Est Esterna i lavori sono in corso ma procedono a rilento e se ne prevede l'apertura solo nel 2026. Per quanto riguarda la tratta B tra la tangenziale est esterna e Zelo Buon Persico, CAL nell'aprile 2025 ha bandito la gara per la progettazione esecutiva degli interventi, affidata in autunno con previsione



di ultimazione nel 2026. Dopo di che si potrà avere una stima dei costi e, una volta reperiti i finanziamenti, potrà essere indetta la gara per la realizzazione dell'intervento, con l'obiettivo di aprire l'opera all'esercizio nel 2028. Per quanto riguarda il secondo stralcio tra Zelo Buon Persico e Spino d'Adda, CAL nel 2025 ha affidato l'aggiornamento del progetto definitivo che, una volta completato, dovrà essere approvato dal CIPESS e reperite le risorse per la sua realizzazione. L'obiettivo è di aprire l'opera all'esercizio entro il 2030. Per quanto riguarda il nuovo ponte sul fiume Adda, a novembre 2025 il CIPESS ha approvato il progetto definitivo e la Regione Lombardia ha stanziato i 31 milioni di euro mancanti; la Provincia di Cremona potrà così procedere con l'indizione della gara d'appalto integrato per la progettazione esecutiva (tempi previsti 3 mesi) e la realizzazione dell'opera (tempi previsti 39 mesi).

Criticità

I lavori della tratta A tra la SP 39 e la Tangenziale Est Esterna relativo al primo stralcio, che avrebbero dovuto concludersi per la fine del 2022, procedono a rilento e la loro ultimazione continua ad essere rimandata di anno con anno.

Per quanto riguarda la tratta B tra la tangenziale est esterna e Zelo Buon Persico del primo stralcio, così come il secondo stralcio tra Zelo Buon Persico e Spino d'Adda, occorre reperire i finanziamenti per realizzare gli interventi.

Infine, le attività di progettazione dell'eliminazione delle interferenze semaforiche a San Donato Milanese sono sospese per la mancanza di finanziamento.

Potenziamento SP 103 Cassanese

Descrizione progetto

Gli interventi 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.
- 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 tratta (Cassanese bis) e 17 milioni a carico di Regione Lombardia e Comune di Segrate per le attività di occupazione temporanea e di esproprio.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Per quanto riguarda il potenziamento dell'accesso al terminal di Segrate, il cantiere è stato completato nell'autunno 2021, manca solo una tratta che deve realizzare l'operatore Westfield nell'ambito delle opere di urbanizzazione del suo sviluppo immobiliare. Per quanto riguarda il raddoppio della Cassanese tra Segrate e Pioltello, i lavori nel 2025 sono proseguiti con un avanzamento dell'85%. L'apertura completa della tratta dovrebbe avvenire nell'estate del 2026.

Criticità

Per l'apertura della tratta tra lo svincolo della tangenziale est e il centro intermodale di Segrate manca la realizzazione di una tratta che rientra tra le opere di urbanizzazione dello sviluppo immobiliare di Westfield, di cui ad oggi non si prevedono i tempi di avvio.



3.11 Nodo metropolitano di Torino

a) Metropolitane

Linea 1

Descrizione progetto

La nuova tratta costituisce il prolungamento ovest della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino. Il tracciato attraversa in galleria il territorio dei comuni di Collegno e Rivoli, per una lunghezza complessiva di 3,4 km. Partendo dalla diramazione del deposito metro di Collegno, in prossimità dell'attuale capolinea Fermi, il tracciato si sviluppa in galleria lungo via De Amicis fino all'incrocio con corso Pastrengo; sottopassa la ferrovia Torino/Modane e, dopo aver percorso via Risorgimento, procede al di sotto di corso Francia, fino alla frazione Cascine Vica nel comune di Rivoli, terminando in corrispondenza dell'intersezione con la tangenziale ovest. Lungo questo percorso sono in fase di realizzazione quattro nuove stazioni: Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica. La fermata Certosa costituirà inoltre il nodo di interscambio con la stazione ferroviaria di Collegno, mentre a Cascine Vica sarà realizzato un parcheggio di interscambio con le auto private. Il progetto definitivo dell'opera è stato ottimizzato per mitigare l'impatto dei cantieri e per migliorare l'accessibilità dell'infrastruttura una volta ultimata, tenendo anche conto delle indicazioni formulate dalle amministrazioni locali.

Le principali migliorie apportate riguardano:

- la realizzazione su due livelli, anziché uno, delle stazioni Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica (tipologia stazione Marconi);
- l'installazione di un ascensore per ogni ingresso, al posto della scala mobile di sola risalita, per favorire l'accessibilità ai diversi tipi di utenza e per utilizzare le stazioni anche come sottoattraversamenti sicuri di corso Francia;
- l'approfondimento di circa 4-5 metri del piano di rotolamento dei treni;
- l'estensione dei tratti di galleria scavati a foro cieco per ridurre al minimo l'impatto delle lavorazioni in termini di viabilità, emissioni di polveri e rumori, volumi di scavo e salvaguardia del verde.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Sono state completate le lavorazioni di scavo delle due gallerie, portando uno stato avanzamento che vede l'86% del primo lotto concluso, il 75% del secondo e il 62% del lotto



officina-deposito. Entro il mese di marzo 2026, in base alla decisione finale del Tribunale di Roma inerente alla richiesta di concordato preventivo per evitare il fallimento dell'impresa ICI, Italiana Costruzioni Infrastrutture, si dovrà decidere la modalità di appalto per far proseguire i lavori.

Criticità

I lavori rischiano una brusca frenata a causa della crisi finanziaria di ICI, Italiana Costruzioni Infrastrutture, l'azienda appaltatrice che coordina i cantieri.

Se ICI riuscirà a evitare il fallimento, la fine dei lavori, è prevista non prima della fine del 2027, inizio 2028 diversamente gli scenari risolutivi sono molteplici ma complessi, che rischierebbero di rallentare sensibilmente l'avanzamento dell'opera e di conseguenza porterebbero ad un inevitabile ritardo del suo completamento.

Altra criticità, è l'assenza della copertura finanziaria per acquistare 12 treni che permettano di garantire la corretta frequenza dei convogli sulla nuova tratta della Linea 1.

Linea 2

Descrizione progetto

La linea 2 con la sua configurazione a "Y", collegherà 32 stazioni attraverso un percorso complessivo di 27 km, suddiviso in tre tratte principali: una centrale di 16 km che prevede 23 stazioni, partendo da quella di Rebaudengo a quella di Anselmetti; un prolungamento sud, che da quest'ultima stazione conduce fino ad Orbassano collegando 5 stazioni attraverso un percorso di 6 km; un prolungamento nord della stessa lunghezza che con 4 fermate permette di raggiungere Pescarito/S. Mauro. L'infrastruttura contribuirà a rafforzare i collegamenti tra i principali poli della città, tra cui lo stabilimento FCA di Mirafiori, i poli universitari del Campus Einaudi e del Politecnico di Torino, il centro della città e l'ospedale Giovanni Bosco. La linea 2 si integrerà al servizio di trasporto pubblico esistente grazie a tre punti di interscambio, nella Stazione Zappata e nella stazione Rebaudengo si collegherà al Sistema Ferroviario Metropolitano mentre nella Stazione Porta Nuova, polo intermodale d'eccellenza, intercetterà la linea 1 della metropolitana. Sono inoltre previsti quattro parcheggi di interscambio con mezzi pubblici e privati che contribuiranno a migliorare l'intermodalità del sistema di trasporto presso le stazioni di Orbassano, Anselmetti, San Mauro e Rebaudengo. Per quel che concerne l'interscambio bici-metro, esso sarà perseguito localizzando in prossimità delle fermate, parcheggi bici e stazioni di bike-sharing



e prevedendo anche aree riparate e sicure per la sosta lunga nelle principali fermate della linea, in modo da favorire l'utilizzo della bici da parte dei pendolari e/o dai residenti più lontani dal tracciato della metro.

Piano finanziario dell'opera:

- Il progetto preliminare della linea 2 è stato finanziato con il Decreto Sblocca Italia che prevedeva 90 mln da destinare per la realizzazione del prolungamento Ovest della linea 1 e 10 mln per la progettazione preliminare della linea 2;
- 828 milioni di euro di finanziamento governativo per la progettazione definitiva della tratta "Rebaudengo - Politecnico" e la realizzazione della tratta funzionale "Rebaudengo - Novara" comprensiva del materiale rotabile;
- il 20 Aprile 2022, con Decreto interministeriale MIMS/MEF n.97, sono stati stanziati ulteriori 1.000 Mln di euro.

Risorse totali attualmente disponibili: 1.828 Mln

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nei primi mesi del 2026 verrà aggiudicato la gara da 500 milioni di euro per la progettazione, la realizzazione delle opere di sistema e la fornitura dei treni della tratta Rebaudengo-Politecnico. Lo scorso agosto, Infra.To ha inoltre lanciato il concorso internazionale di idee per dare un aspetto alle fermate della metropolitana, unificando l'estetica di tutte le componenti della stessa (come panchine, pensiline, ascensori, scale mobili etc.) così da avere un aspetto uniforme su tutta la città. Entro marzo 2026, verrà scelto il vincitore tra i 5 finalisti selezionati.

Il tracciato attualmente finanziato dovrebbe essere completato entro il 2032.

Criticità

Al momento non si registrano criticità

Metropolitana leggera Linea 12 – Stadio della Juventus – Molinette

Descrizione progetto

La Linea 12 del tram avrà un percorso che partirà dallo Stadio della Juventus, e arriverà fino a Piazza Carducci, passando per il centro della città. Il percorso sarà realizzato utilizzando il vecchio tracciato ferroviario tra via Stradella e via Saint Bon. Quindi, il 52% del tracciato si svilupperà in galleria, utilizzando per la maggior parte di quelle già esistenti.



Questo permetterà di realizzare un'infrastruttura veloce ed efficiente, che si integrerà con le linee della metro 1 e 2. Questo nuovo tram attraverserà la città da nord-ovest a sud-est. Per la realizzazione della nuova Linea, a Torino sono stati assegnati 221,7 milioni di euro con il decreto del Mit e del Mef per il trasporto rapido di massa.

Avanzamento 2025 e prossimi step

E in corso la redazione da parte di Infra.To di una proposta di variante, che, se validata potrebbe portare ad avere un progetto di fattibilità entro luglio 2026 con ipotetico inizio dei cantieri nel prossimo ottobre 2027 e inaugurare la nuova linea entro il 2030.

Criticità

A seguito dell'aumento dei costi previsti per la realizzazione del nuovo tracciato, Infra.To sta valutando alcune modifiche, con l'obiettivo poter utilizzare le risorse a disposizione per dare un'infrastruttura fondamentale a tutti i territori che includono Aurora, Borgo Vittoria, Madonna di Campagna, Lucento e Vallette.

La proposta di variante di Infra.To prevederebbe l'eliminazione delle nuove opere sotterranee, che farebbero lievitare pesantemente i costi di realizzazione. In questo modo, il collegamento diretto da piazza Manno fino a via Cesalpino si otterrebbe seguendo un tracciato in superficie, che andrebbe poi a percorrere un grosso anello nell'area di largo Grosseto.

Secondo la variante, la stazione di Madonna di Campagna, ora inutilizzata e in stato di abbandono, potrebbe essere riqualificata con l'utilizzo di ulteriori risparmi (8,6 milioni), derivanti dalla rinuncia alle opere interrato. In quel caso, la stazione diventerebbe un nodo intermodale con la linea ferroviaria Torino-Ceres e con l'aeroporto di Caselle.

b) Ferrovie

Collegamento diretto stazione di Torino Porta Nuova con la stazione di Torino Porta Susa

Descrizione progetto

Rete Ferroviaria Italiana investirà 116 milioni per unire in modo più diretto i due scali, Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa eliminando le interferenze fra treni regionali e lunga percorrenza. I lavori consisteranno nel prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 metri e l'ingresso in stazione di Torino Porta Nuova in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, cioè l'area che si trova in via Romagnosi,



piccola strada parallela che corre tra corso Turati e i binari del treno, a poca distanza dalla sede di GTT e la vecchia sede dell'Inps.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Aggiudicato l'appalto per la progettazione esecutiva ed esecuzione in appalto dei lavori. È in corso la progettazione esecutiva e la relativa verifica.

La previsione della conclusione dei lavori è il 2028.

Criticità

Nessuna criticità presente.

Nuovo capolinea SFM5 - S. Luigi Orbassano – Torino Porta Susa – Torino Stura

Descrizione progetto

Rete Ferroviaria Italiana, società capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, ha approvato il progetto esecutivo e dato il via ai lavori per la realizzazione della nuova stazione capolinea della futura linea ferroviaria SFM5 S. Luigi di Orbassano-Torino Stura.

Il progetto ha un investimento complessivo di 40 milioni di euro. La nuova fermata ferroviaria San Luigi di Orbassano, funzionale anche al vicino ospedale, sarà capolinea della linea 5 del Servizio Ferroviario Metropolitano, il cui percorso si svilupperà all'interno dell'impianto di Torino Orbassano, dove si attesteranno i treni metropolitani, per poi inserirsi nel nodo di Torino, passando per Torino Porta Susa e con attestamento a Torino Stura. La futura fermata, con nuovo fabbricato viaggiatori, sarà dotata di banchina a isola con sottopasso pedonale per consentire l'attraversamento dei binari, nuovi marciapiedi, accessibilità con scale e ascensori, parcheggio di interscambio con circa 400 posti auto, kiss and ride, postazioni per taxi e postazioni di ricarica elettrica. I lavori prevedono, inoltre, l'adeguamento del sottovia stradale di collegamento con la Strada Provinciale 174.

Avanzamento 2025 e prossimi step

In corso la fase realizzativa. L'attivazione è prevista per fasi nel 2026.

Criticità

Negli incontri con gli Enti Locali è emersa la necessità di sviluppare una variante progettuale al sottopasso per rispondere alle necessità di mobilità dei Comuni interessati.



c) Viabilità

Rotonda di Piazza Baldissera

Descrizione progetto

Piazza Baldissera muterà il suo aspetto, da rotatoria a incrocio controllato da sei semafori per gestire in maniera ottimale i flussi di traffico (attualmente di oltre 5mila auto all'ora).

Attorno, negli spazi tra le diverse strade convergenti nell'intersezione, saranno realizzate una serie di piazze pedonali con pavimentazione permeabile e illuminate, con aree verdi, panchine, aree di sosta per le bici e, eventualmente, con piccoli chioschi. La nuova soluzione, secondo un accurato studio sul traffico che accompagna il progetto mira a ridurre i tempi di attraversamento dello snodo. La gestione dell'intersezione sarà affidata integralmente a un impianto semaforico a gestione dinamica che consentirà di controllare l'andamento dei flussi di traffico veicolari, pedonali e ciclabili, oltre che quelli della linea 10 del tram. Ogni carreggiata, sarà dotata di una corsia diretta per consentire di effettuare la manovra di svolta a monte dell'intersezione senza dover impegnare l'incrocio. Inoltre, agevolando l'intermodalità con il servizio ferroviario metropolitano e garantendo la sicurezza degli attraversamenti ciclo e pedonali del nodo e la loro interconnessione con la rete pedonale e ciclabile della città, verrà incentivato l'utilizzo del trasporto pubblico e resa più sicura la mobilità dolce. Saranno realizzati percorsi tattili con connessione alle fermate del trasporto pubblico e i nuovi dispositivi semaforici saranno dotati degli ausili acustici funzionali anche per le persone ipovedenti. La spesa complessiva dell'intero intervento è di 7 milioni e 500mila euro finanziata per 4 milioni e 500mila euro con fondi della Città e per 3 milioni di euro con le risorse assegnate dal PN Metro Plus.

Avanzamento 2025 e prossimi step

I lavori, iniziati a marzo 2025 dovrebbero essere completati entro maggio 2026 come previsto dal cronoprogramma.

Criticità

Nessuna criticità presente.



3.12 Nodo metropolitano di Genova

a) Metropolitana

Metropolitana di Genova

Descrizione progetto

Al fine di aumentare l'offerta di trasporto pubblico locale si è reso necessario il prolungamento della linea metropolitana cittadina con l'obiettivo di incentivarne l'uso a discapito dei veicoli privati. Il progetto prevede il prolungamento sia a nord in val Polcevera che a levante con due nuove tratte, ossia Brin-Canepari (Val Polcevera) e Brignole-Martinez (San Fruttuoso). I due nuovi tratti della linea, unitamente all'incremento e al rinnovo della flotta, consentiranno di quasi raddoppiare il numero dei passeggeri movimentati oggi. Il finanziamento complessivo del progetto per le due tratte (Brignole-Martinez, Brin-Canepari e nuovi veicoli) è stato stimato in circa € 152,38 milioni (fondi ministeriali).

La tratta Brignole-Martinez consiste nel prolungamento della metropolitana cittadina per circa 750 metri circa dalla stazione di Brignole alla nuova stazione Martinez. Il tracciato è fuori terra (in superficie o sopra viadotto): un tratto iniziale che passa sopra il rilevato ferroviario della stazione di Brignole, superando via Archimede con un nuovo impalcato, poi corso Sardegna utilizzando un impalcato ferroviario esistente.

Il prolungamento della tratta Brin-Canepari in Valpolcevera è pari di 750 metri di cui circa 550 m tra Brin e Canepari e circa 200 m di tronchino/manovra. La nuova stazione Canepari sarà collocata presso il piazzale Bruno Palli tra Certosa e Rivarolo. L'opera include anche infrastrutture di collegamento, opere su sedime ferroviario, eventualmente viadotto/struttura sopraelevata per raccordarsi alla stazione Brin. La consegna delle aree al Comune di Genova da parte del Gruppo FS/RFI è avvenuta nel dicembre 2020.

Al fine di aumentare l'utilizzo della metro è in corso di realizzazione la nuova stazione di "Corvetto" in centro città - finanziata nell'ambito dei fondi del PNRR – Piano nazionale di ripresa e resilienza per un importo pari a 56,3 milioni di euro. Grazie a questa nuova stazione è stato stimato un incremento dei passeggeri pari a 1,4 milioni/anno.

I lavori sono stati avviati a ottobre 2023 e, secondo il cronoprogramma dell'amministrazione comunale, dovrebbero terminare entro giugno 2026.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Fatta eccezione per i lavori relativi alla nuova stazione “Corvetto” – i cui lavori sono stati avviati nel 2023 e la cui fine è prevista a giugno 2026, nel corso del 2025 si registra purtroppo un sostanziale rallentamento nella prosecuzione dei lavori delle due tratte citate. La tratta Brin-Canepari ha di fatto raggiunto il 50% di esecuzione mentre la tratta Brignole-Martinez appena il 10%. La prosecuzione a rilento dei cantieri ha portato l'amministrazione comunale, nel mese di agosto, a rescindere il contratto con l'impresa aggiudicataria. A fine dicembre 2025 è stato affidato l'appalto ad un nuovo consorzio di imprese.

Criticità

A seguito della rescissione del contratto e della vertenza in corso tra l'amministrazione comunale e l'impresa aggiudicataria, la fine lavori è slittata per entrambe le tratte. Fermo restando che l'obiettivo del Comune di Genova è riavviare i cantieri ad inizio 2026, il nuovo cronoprogramma aggiornato prevede il completamento della tratta Brin-Canepari entro giugno 2027 ed il completamento della tratta Brignole-Martinez entro dicembre 2028, oltre all'ottimizzazione del layout di cantiere della tratta Brin-Canepari per ridurre gli impatti sulla viabilità e il quartiere.

Skymetro in Val Bisagno

Descrizione progetto

L'opera è concepita come un prolungamento sopraelevato della metropolitana di Genova dalla stazione di Brignole lungo la Val Bisagno fino a Molassana, con una lunghezza stimata di circa 6,7 km. con l'obiettivo di prolungarla in futuro fino a Prato. Il nuovo sistema trasportistico “leggero” ad alta capacità si snoda attraverso la valle con 7 stazioni: l'intera tratta, in entrambe le direzioni, si può percorrere in 11 minuti. La nuova metropolitana di superficie ha una capacità di trasporto pari a 60.000 persone/giorno per oltre 20 milioni/anno.

L'opera è interamente finanziata dal Ministero dei Trasporti per un importo di 398 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Premesso che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole al progetto nel maggio 2025, la nuova amministrazione comunale, insediatasi a giugno, ha



ritenuto opportuno non procedere con l'esecuzione dell'opera – sebbene già interamente finanziata – in quanto troppo impattante sul territorio, riservandosi di valutare un progetto alternativo per la Val Bisagno da sottoporre quanto prima al Ministero delle Infrastrutture.

Criticità

La scelta di accantonare definitivamente il progetto Skymetro implica inevitabilmente un rallentamento nella realizzazione del sistema trasportistico in Val Bisagno. A fine ottobre la Direzione Mobilità del Comune di Genova ha affidato al Politecnico di Milano uno studio sul sistema della mobilità della vallata.

b) Ferrovie

Nodo ferroviario di Genova

Descrizione progetto

Il progetto del Nodo di Genova è suddiviso in tre fasi funzionali: 1) il "Sestuplicamento" Principe – Brignole; 2) il "Quadruplicamento" Voltri – Sampierdarena; 3) il collegamento Bivio Fegino – Campasso – Porto Storico. Con DPCM del 20 dicembre 2019 è stato nominato, ai sensi dell'art. 1, comma 12-octies del DL 32/2009 convertito nella L. 55/2019, il Commissario Straordinario Dott. Calogero Mauceri.

Obiettivo dell'intero progetto è quello di eliminare le commistioni di traffici differenti al fine di ridurre interferenze e congestionamenti. La finalità è pertanto quella di creare delle "corsie preferenziali" per ogni tipologia di utenza e quindi migliorare la capacità e la regolarità dei servizi di trasporto, l'efficienza operativa, la flessibilità e, non meno importante, la sostenibilità ambientale. In sintesi, l'obiettivo dell'intervento è quello di separare i flussi di traffico a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani/regionali con il conseguente incremento della capacità ferroviaria dell'intera rete.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il 6 ottobre 2025 è stato inaugurato il "Quadruplicamento" Voltri – Sampierdarena ossia la realizzazione di 2 nuovi binari dedicati ai treni a lunga percorrenza (merci e viaggiatori), ottenuti con il completamento della Bretella di Pra'. L'intervento – che ha uno sviluppo complessivo di circa 8,5 km - ha comportato un aumento di capacità del trasporto regionale/metropolitano sulla linea costiera. Attraverso la nuova galleria Polcevera è inoltre assicurato il collegamento tra la bretella di Pra' e Fegino-Terzo Valico da una parte, e quindi



al bivio Polcevera e alla linea costiera dall'altra. Grazie a questo intervento i treni merci con origine/destinazione al Porto di Pra' avranno connessione diretta con il Terzo Valico. A pieno regime la tratta Voltri-Brignole avrà una capacità di 10/12 treni/h con una frequenza minima di 5-6 minuti. Grazie al "quadruplicamento", pertanto, dal 6 ottobre scorso i treni passeggeri a lunga percorrenza e i treni merci provenienti o diretti a ponente non percorrono più la linea costiera tra Voltri e Principe, ma utilizzano la bretella Voltri-Borzoli-Fegino per poi attestarsi su Principe scendendo dalla Val Polcevera. Un tragitto di poco più lungo ma con standard prestazionali molto più elevati. I treni merci con origine/destinazione al Porto di Pra' avranno inoltre una connessione diretta con il Terzo Valico, in via di ultimazione, sgravando la linea costiera. Nell'ambito del Nodo di Genova è prevista inoltre la realizzazione della nuova stazione di Voltri, della nuova fermata di Genova Pra'-Palmaro e il potenziamento dello scalo Prà-Voltri a 7 binari di lunghezza 750 m per gli arrivi e partenze da/per il Terzo Valico dei Giovi. Il "Sestuplicamento" tra le stazioni di Piazza Principe e Brignole prevede la realizzazione di 2 nuovi binari di collegamento tra le suddette stazioni dedicati esclusivamente al traffico regionale/metropolitano, ottenuti mediante il prolungamento delle esistenti gallerie Colombo e S. Tomaso. I 2 nuovi binari consentiranno di aumentare l'attuale capacità infrastrutturale ed eliminare le attuali interferenze presenti nel collegamento esistente. Premesso che nel 2024 è stato attivato il nuovo apparato centrale computerizzato della Stazione di Genova Brignole e completate tutte le opere civili di entrambe le gallerie, nel corso del 2025 sono stati avviati i lavori per attrezzarle con l'obiettivo di renderle operative entro il 2026. Ulteriori interventi riguardano la radice est del PRG di Genova Brignole che consentiranno di richiudere i binari del sestuplicamento sulla linea verso il levante. A lavori ultimati Brignole avrà due nuovi binari dedicati esclusivamente al traffico passeggeri ed una banchina sarà in comune con la metropolitana facendo diventare la stazione FS un vero polo di interscambio dotata anche di parcheggio multipiano. Il "Potenziamento B. Fegino – Campasso – Porto Storico", è il ripristino di una linea merci esistente adeguata ai nuovi standard prestazionali. L'intervento prevede anche il potenziamento dello scalo ferroviario di Campasso, a servizio del Porto Storico ed integrato con il suo sviluppo conseguente alla realizzazione della nuova diga foranea, con la realizzazione di 8 binari di lunghezza 750 m per l'arrivo/partenza dei treni dal porto verso le linee del nord tra cui la futura linea del Terzo Valico dei Giovi e con Voltri. Nel corso del 2025 i lavori sono proseguiti secondo cronoprogramma; l'obiettivo è attivare 2 binari di collegamento Fegino-Campasso-Porto e i primi 4 binari del parco del Campasso entro



dicembre 2026. Lo stato di avanzamento complessivo dell'opera alla data del 30 giugno 2025 è di circa il 21,2%.

Nel vigente aggiornamento del CdP-I (2024) il costo complessivo dei 3 progetti è pari a 10.609 milioni di euro, di cui 9.957 milioni di euro finanziati (7.831 milioni di euro relativi al Progetto del Terzo Valico, 1.513 milioni di euro per il Progetto del Nodo di Genova e 612 milioni di euro per il Potenziamento di Genova Campasso). L'intervento è inserito tra gli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR.

Criticità

Nessuna criticità presente.

c) Viabilità

Gronda autostradale di Ponente

Descrizione progetto

La Gronda autostradale di Ponente è un'opera attesa da anni che si pone l'importante obiettivo di separare i flussi di traffico intorno al capoluogo ligure, evitando la commistione tra il traffico di attraversamento con quello prettamente metropolitano. In L'opera si compone di tre interventi essenziali: 1) la realizzazione di una nuova bretella da Vesima a Bolzaneto quasi interamente in galleria; 2) il rifacimento della carreggiata nord della A7 fra Genova Ovest e Bolzaneto; 3) il potenziamento della A12 da Genova-Bolzaneto fino alla barriera di Genova Est.

Parte integrante del progetto è anche il nuovo "nodo di San Benigno" che connette la viabilità urbana con il casello di Genova-ovest, opera che ha avuto un iter autorizzativo autonomo e che è di fatto ultimata (vd. infra).

La separazione dei flussi di traffico e quindi la migliore fruibilità del nodo autostradale consentirà di raggiungere anche gli obiettivi di una maggiore sicurezza ed una riduzione dell'impatto ambientale, soprattutto intorno al tessuto urbano, sono altre prerogative dell'opera (le polveri sottili saranno abbattute sino al 54% del totale).

L'opera si snoda attraverso 72 km di nuovi tracciati autostradali quasi interamente in sotterraneo e prevede 25 gallerie, per un totale di circa 50 chilometri, circa il 81% dell'intero tracciato. Le opere all'aperto comprendono la realizzazione di 37 tra ponti e viadotti (16 nuovi e 21 esistenti dei quali è previsto l'ammodernamento e ampliamento). Non meno importanti saranno le positive ricadute sul territorio durante la fase realizzativa della Gronda



(si stima che saranno impiegati mediamente 7 mila addetti per una decina di anni). La copertura finanziaria ad oggi è parziale ed ammonta a 3,4 miliardi di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel corso del 2025 i lavori relativi al lotto "0" sono proseguiti e di fatto conclusi in attesa del via libera definitivo da parte del Ministero delle Infrastrutture. In particolare sono state ultimate alcune attività propedeutiche (campo base e allestimento cantieri agli imbocchi delle gallerie da realizzare). Nel corso del 2024 si erano già conclusi lo scavo della prima galleria facente parte del lotto "0": galleria Campursone, lunga 105 mt., nei pressi del casello di Genova est e le "spalle" del nuovo viadotto "Genova", lungo 700 mt. e alto 60 mt., che attraverserà la Val Polcevera da ponente a levante e servirà per collegare la bretella che sale da Vesima alla A7 e A12. Con delibera del Consiglio Comunale del 18 novembre 2025 è stato formalmente recepito nel Piano Urbanistico Comunale il progetto del tunnel subportuale.

Criticità

Le criticità sono legate alla copertura dei costi dell'intera opera. Il progetto è infatti sempre in attesa del via libera definitivo da parte del Ministero. Ad oggi la copertura finanziaria è pari a 3,4 miliardi di euro ma, a causa del caro materiali, secondo le ultime stime, il costo totale dell'opera oscillerebbe tra i 7 e gli 8 mld.. Il recupero dei maggiori costi per la realizzazione dell'opera è oggetto di discussione tra il Ministero e ASPI nell'ambito del rinnovo del piano economico finanziario.

Nodo di San Benigno

Descrizione

Il nodo stradale di San Benigno - parte del complessivo progetto della "Gronda di ponente" - è un'opera 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, prevede il collegamento diretto delle aree portuali con il casello autostradale di Genova-ovest,



eliminando di fatto la commistione di flussi aventi origini e destinazioni diverse sull'elicoidale, e consiste in circa 100 mt. di viadotti abbattuti e 400 mt. di nuovi viadotti realizzati.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel corso del 2025 l'intervento principale del nodo si è di fatto concluso; resta da completare l'allacciamento del nuovo nodo con il tunnel subportuale in via di realizzazione. L'intervento mira ad eliminare la commistione di flussi di veicoli aventi origini e destinazioni diverse, urbano e portuale (mezzi pesanti), sull'elicoidale. L'intero nodo ha un costo pari a 50 milioni di euro. Tuttavia, a fine 2025 sono stati avviati i lavori di riqualificazione della parte del nodo già esistente con conseguenti riduzioni di corsie e modifiche alla viabilità. Tale intervento dovrebbe concludersi entro la primavera 2026.

Criticità

Le maggiori criticità sono dovute al contesto urbano in cui sono ubicati i cantieri con la conseguente difficile gestione degli stessi, peraltro, in concomitanza con altri importanti lavori nelle vicinanze (tunnel subportuale).

Strada “La Superba”

Descrizione

Progettata con l'obiettivo di separare i flussi di traffico dei veicoli diretti al porto commerciale dal traffico urbano, la strada cd. la “Superba” consiste in una viabilità dedicata ai mezzi pesanti diretti in uscita/entrata dal bacino portuale di Sampierdarena che potranno utilizzare il nuovo Varco di ponente e da qui immettersi direttamente sull'autostrada A10 per il tramite del casello di Genova-Aeroporto, sgravando dal traffico portuale la “guido Rossa”. Questi interventi rientrano nell'ambito del potenziamento del cd. “ultimo miglio” stradale del bacino di Sampierdarena. L'opera si inserisce nell'ambito del progetto 3121 del “Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità” adottato con Decreto del Commissario Straordinario, opera per la quale è previsto uno stanziamento pari a 18,5 mln. di euro. Il costo dell'intero progetto 3121 concernente gli interventi stradali prioritari in ambito portuale (che comprende una serie di opere stradali) ammonta a 170,8 milioni di euro incluso il caro materiali intervenuto negli anni.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel maggio 2025 è stata aperta al traffico la strada la "Superba" in quota collegando direttamente il casello di Genova-Aeroporto con il bacino portuale di Sampierdarena. Il nuovo viadotto in quota (del costo di circa 8,9 milioni di euro) si inserisce nelle cd. opere di "ultimo miglio" stradale rientranti nel Programma straordinario (vd. sistema portuale ligure). La nuova strada sarà quindi collegata, attraverso il cd. Ponte del Papa, alla sopraelevata portuale in via di completamento (lavori hanno raggiunto il 90%).

Criticità

Nessuna criticità rilevata

Tunnel subportuale

Descrizione

Il Tunnel subportuale rientra tra le cd. "opere compensative" da realizzare a carico di ASPI a seguito del crollo del "Morandi" previste dall'Accordo del 14 ottobre 2021 tra Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Autostrade per l'Italia. L'Accordo del 2021 prevede una serie di interventi infrastrutturali per un importo complessivo di 1.108 mln. di euro, dei quali 700 milioni di euro da destinare alla realizzazione del tunnel sub portuale nella città di Genova.

Il tunnel consiste in un collegamento viario sotterraneo che attraversa il bacino portuale di Genova, collegando la zona di San Benigno (a Ponente) con quella di La Foce (a Levante). L'obiettivo è migliorare i collegamenti tra il ponente e il levante cittadini, separando il traffico urbano da quello di attraversamento con benefici per la scorrevolezza della viabilità. Beneficio non secondario sarà anche la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico nel centro cittadino.

L'opera include anche la sistemazione delle aree in superficie: recupero urbano, nuovi spazi verdi, riqualificazione del fronte portuale e della viabilità attigua.

Il tracciato complessivo è di circa 4,2 km, di cui circa 3,4 km in galleria sotto il bacino portuale. Saranno realizzate due gallerie principali separate, una per ciascuna direzione di marcia, ciascuna con due corsie più corsia di emergenza (corsia "dinamica"), con diametro di scavo esterno circa 16 mt. La profondità massima in alcuni tratti arriva a -45 mt. sotto il livello del mare. E' previsto inoltre uno svincolo di uscita/entrata, a circa metà percorso, tra la zona Madre di Dio e molo Giano.



Al fine di accelerare la realizzazione del tunnel, considerata anche la complessità, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del novembre 2023 è stato nominato commissario straordinario Marco Bucci con funzioni di coordinamento e monitoraggio dell'opera. Lo scavo sarà effettuato a mezzo talpa TBM. Secondo le stime di ASPI il volume dei materiali da scavo da ricollocare ammonta a quasi 2,4 milioni di metri cubi di smarino.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Premesso che a gennaio 2024 è stato emesso il PAUR, Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, confermando la compatibilità ambientale dell'opera unico regionale dando il via libera definitivo all'avvio dei cantieri, il 4 marzo 2024 si è tenuta la cerimonia celebrativa dell'inizio dei lavori del Tunnel, prima opera sottomarina in Europa.

Nel corso del 2025 sono proseguiti i cantieri propedeutici alle attività di scavo vero e proprio (lotto "0") nella zona di imboccatura di ponente del tunnel. In particolare nel corso del 2025 è terminata la realizzazione della nuova galleria ferroviaria (in sostituzione della Romairone che sarà interferita dal tunnel) al servizio del porto storico. Sono inoltre proseguiti i lavori per intercettare il rio San Bartolomeo che scorre in sotterranea in prossimità di Varco Etiopia.

Nel mese di novembre sono stati avviati i cantieri nell'area di levante ove uscirà il tunnel (zona Foce) che prevedono la riqualificazione dei Giardini Coco ed il riassetto di viale Brigate Partigiane ove è prevista l'uscita del tunnel.

Secondo cronoprogramma aggiornato a fine 2025 le attività di scavo saranno avviate a fine 2027 con la talpa Tbm che inizierà a scavare da ponente (area San Benigno) a levante (viale Brigate Partigiane). L'arrivo della talpa alla Foce è previsto a fine 2028. Quindi smontata e riposizionata (metà 2029) sarà iniziato lo scavo della seconda canna per terminarlo a metà 2030. Secondo cronoprogramma aggiornato l'opera dovrebbe essere ultimata entro il 2030.

Criticità

A seguito delle criticità emerse e del caro materiali il costo dell'opera ha superato lo stanziamento inizialmente previsto nell'Accordo 2021: a fine 2025 si parla di un costo di circa 1,1 miliardi di euro. Al riguardo è in corso un confronto tra il Ministero delle Infrastrutture, Comune di Genova e Autostrade per l'Italia per individuare le risorse mancanti per completare l'opera.



Sussistono ordinarie problematiche dovute al contesto urbano in cui sono situati i cantieri ed alla concomitanza con altri cantieri in aree limitrofe. La complessità dell'opera rende problematica la gestione dei flussi di traffico in prossimità dei cantieri sia a levante che a ponente. L'area portuale a ponente e la zona della Foce ove sbuca il tunnel sono peraltro aree sensibili dal punto di vista urbano e paesaggistico. Per quanto concerne l'uscita intermedia del tunnel in zona Madre di Dio a fine 2025 non è stato ancora stato approvato il progetto definitivo e, di conseguenza, non si conoscono le esatte interferenze che detta uscita provocherà sul comparto delle riparazioni navali sebbene una dozzina di aziende siano già state classificate come interferite totalmente dal provvedimento PAUR di gennaio 2024.

Tunnel della Val Fontanabuona

Descrizione

Sempre nell'ambito dell'Accordo del 14 ottobre 2021 inerente le cd. "opere compensative" conseguenti al crollo al ponte Morandi, Autostrade per l'Italia si è impegnata a realizzare il collegamento autostradale, tramite un tunnel, tra la Val Fontanabuona e l'autostrada A12 all'altezza del casello di Rapallo.

Fortemente voluto dal territorio e atteso da anni, il tunnel ha l'obiettivo di creare un collegamento veloce e senza interferenze tra la Val Fontanabuona e la costa del Tigullio, tramite la Autostrada A12. Nel dettaglio il progetto prevede un nuovo svincolo sull'A12, nei pressi di Rapallo con 4 rampe di immissione/uscita in entrambe le direzioni (Genova e Livorno), la rampa principale costituita dalla galleria "Caravaggio" (lunghezza 2,1 km.) e dopo breve tratto all'aperto la galleria Fontanabuona (2,6 km.) all'uscita della quale è previsto il asello per l'esazione del pedaggio autostradale. Le due gallerie (Caravaggio e Fontanabuona) avranno una canna unica con una corsia per senso di marcia. Sebbene l'infrastruttura insista nella riviera di levante, può essere inquadrata nell'ambito del "nodo metropolitano di Genova", in quanto rappresenta un'arteria fondamentale per collegare l'entroterra con il capoluogo ligure riducendo notevolmente i tempi di percorrenza. Oggi infatti gran parte del traffico veicolare diretto in val Fontanabuona transita attraverso la Val Bisagno. Migliorando l'accessibilità della valle verso la riviera, con conseguente riduzione dei tempi di viaggio di persone e merci, il tunnel consentirà un maggior sviluppo del territorio, favorendo nuovi insediamenti produttivi, migliorando la logistica e incentivando il turismo nella valle.



L'Accordo sulle opere compensative di ottobre 2021 prevede uno stanziamento pari a 230 milioni di euro.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Il 10 gennaio 2025 la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nazionale ha avuto esito «positivo con prescrizioni» per il tunnel della Val Fontanabuona; tra le prescrizioni alcune legate alla sicurezza. Nell'autunno 2025 ASPI ha presentato una variante progettuale che prevede alcune modifiche pensate per allineare l'infrastruttura alle normative vigenti in materia di sicurezza delle gallerie e per aderire alle indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. In sintesi la variante prevede la realizzazione di un cunicolo di sicurezza che corre parallelo alla galleria principale. La galleria "di sicurezza" sarà connessa alla galleria principale tramite sedici by-pass per garantire l'evacuazione rapida in caso di emergenza. L'inserimento di questa misura di sicurezza ha permesso, contestualmente, di ridurre l'ampiezza della sezione della galleria principale da 16 metri a 13.50 metri. Sempre in tema di sicurezza sono state previste alcune piazzole di sicurezza lungo il tracciato. Come richiesto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stata inoltre prevista da ASPI la modifica della classificazione funzionale del tunnel da Tipo D (Strade urbane di scorrimento) a Tipo C1 (Strada extraurbana secondaria) che consente limiti di velocità più elevati (max 90 km/h.). Per completare l'iter autorizzativo occorre la convocazione della Conferenza dei Servizi alla quale interverranno tutte le amministrazioni coinvolte ed è funzionale all'adozione del provvedimento conclusivo del procedimento autorizzativo. Nell'attesa ASPI ha attivato le procedure di esproprio nei quattro comuni interessati (Rapallo, Moconesi, Tribogna, Cicagna). A metà dicembre 2025 il Ministero delle Infrastrutture ha richiesto a Regione Liguria l'attivazione di un procedimento di accertamento di conformità urbanistica. L'obiettivo è aprire i cantieri entro il primo semestre 2026. Dall'apertura dei cantieri – slittati al 2026 – sono necessari sei anni per la realizzazione dell'intera opera (ultimazione 2032).

Criticità

Sussistono ancora alcune resistenze di una parte minoritaria del territorio contraria all'opera (comitati locali). Anche con riferimento a questa opera prevista dall'Accordo del 2021 sulle cd. "opere compensative" vi è il concreto rischio di un aumento dei costi e della conseguente necessità di reperimento delle risorse mancanti.



3.13 Nodo metropolitano di Venezia

Servizio Ferroviario Metropolitano

Descrizione progetto

Nel contesto del Servizio Ferroviario Metropolitano di Venezia è previsto un potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee e degli impianti ferroviari del nodo del capoluogo veneto. In particolare, gli interventi previsti nella prima fase hanno incluso:

- il rinnovo tecnologico degli apparati di controllo nella stazione di Venezia S. Lucia;
- interventi di adeguamento del piano regolatore ferroviario nelle stazioni di Venezia S. Lucia e Mestre;
- l'installazione di un nuovo sistema di distanziamento ad alta densità tra Venezia Mestre e Venezia S. Lucia.

Tutti questi interventi di prima fase risultavano conclusi entro il 2023, migliorando l'efficienza e la capacità del nodo ferroviario.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel corso del 2025 il progetto ha registrato significativi avanzamenti. A gennaio 2025 è stata attivata la nuova fermata Venezia Mestre Gazzera sulla linea Mestre–Treviso, mentre nell'estate 2025 è entrata in esercizio anche la fermata gemella Venezia Mestre Olimpia sulla linea Venezia–Trieste. L'investimento complessivo per le fermate è di oltre 9 milioni di euro, con un contributo della Regione del Veneto di quasi 5 milioni di euro.

Proseguono gli interventi presso la stazione di Porto Marghera, dove la piena accessibilità ai binari dovrebbe essere garantita entro l'anno 2026. La realizzazione della copertura, invece, richiederà tempistiche più estese.

A giugno RFI ha aggiudicato all'impresa Quadrio Gaetano Costruzioni S.p.A. la gara (dal valore di circa 98 milioni di euro) per la progettazione esecutiva e la realizzazione del potenziamento della stazione di Venezia Mestre, che prevede la trasformazione della stazione in un nuovo hub intermodale costituito da un'opera di scavalco sopra il fascio binari, larga 31 metri e lunga 100 metri, che fungerà da collegamento ciclopedonale tra Mestre e Marghera e da connessione interna alla stazione.

I cantieri principali per la nuova stazione di Mestre prenderanno avvio dopo le Olimpiadi invernali del 2026 e dureranno circa cinque anni.



Proseguono, inoltre, le attività di upgrade tecnologico sul nodo (sistemi di segnalamento avanzati, nuove sottostazioni elettriche e adeguamenti degli apparati di comando centralizzato). Nel 2026, si effettueranno una serie di implementazioni tecnologiche che consentiranno di disporre a pieno delle potenzialità del nuovo apparato tecnologico e che permetteranno una gestione più flessibile in caso di anomalie.

Non si segnalano variazioni nel quadro finanziario.

Criticità

Nessuna criticità segnalata.



3.14 Nodo metropolitano di Bologna

Servizio Ferroviario Metropolitano

Descrizione progetto

Il progetto per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano è volto a ultimare il SFM del capoluogo emiliano, garantendo la realizzazione di un sistema di fermate interne del Comune di Bologna e la loro interconnessione plurimodale con il tessuto urbano. Il progetto nasce per soddisfare, in ambito urbano e metropolitano, una maggiore domanda di mobilità pubblica nell'ottica di una visione eco-sostenibile e intermodale del trasporto passeggeri. Comprende una serie di interventi, suddivisi in due lotti funzionali, così composti:

Lotto 1:

- interventi di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (realizzazione delle fermate Prati di Caprara e Zanardi, completamento delle fermate Borgo Panigale Scala e San Vitale - Rimesse e adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera, opere per il miglioramento dell'accessibilità alle medesime, progetto riconoscibilità stazioni SFM)
- filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (opere civili, impianti e acquisto materiale rotabile filoviario)

Lotto 2:

- interramento della tratta urbana della linea Ferroviaria SFM2 Bologna – Portomaggiore.

Gli interventi relativi alla filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano sono stati oggetto di una project review ai fini della compatibilizzazione dei medesimi con le previsioni del “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile” (PUMS) approvato nel 2019, e in particolare con la realizzazione di una rete di linee tranviarie, quale struttura principale del trasporto pubblico, assieme al Servizio ferroviario metropolitano. Il progetto prevede la realizzazione di nuovi tratti di linee filoviarizzate a potenziamento della rete già esistente, la realizzazione dei relativi impianti, nonché l'acquisto di nuovi filobus o bus elettrici a servizio di tali linee. Oltre ai nuovi tratti di filovia sopra descritti gli interventi della project review prevedono:

- la realizzazione di 6 punti di ricarica per mezzi elettrici da posizionare ai capolinea delle linee 11 e 20 tratto ovest e di 2 punti di ricarica presso i depositi dei mezzi;
- la fornitura di nuovi mezzi ad alimentazione elettrica: 70 filobus IMC (In Motion Charging) e 19 bus elettrici.



Gli interventi fanno capo a tre diverse stazioni appaltanti:

- TPER S.p.A. per gli interventi relativi alla filoviarizzazione e a parte delle opere di accessibilità alle fermate SFM (Lotto 1);
- RFI S.p.A. per le opere di completamento del SFM e di accessibilità alla fermata SFM Borgo Panigale Scala (Lotto 1);
- FER s.r.l per l'intervento di interramento della linea ferroviaria Bologna – Portomaggiore (Lotto 2) e per il progetto di riconoscibilità delle fermate SFM (Lotto 1).

Il soggetto titolare dell'opera è il Comune di Bologna per un limite di spesa fissato dal CIPE in 255,324 milioni di euro come riportato da ultimo nella Delibera Cipe 65/2020 e nel successivo Accordo di Programma del 2021 tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Comune di Casalecchio di Reno, Città Metropolitana di Bologna, Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl e TPER Spa.

Tali risorse risultano essere interamente disponibili. In particolare, nel 2012 il progetto ha ottenuto il riconoscimento di un significativo cofinanziamento dello Stato derivante dalla ridestinazione dei fondi precedentemente destinati alla Metrotranvia.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 il progetto del Nodo metropolitano di Bologna – Servizio Ferroviario Metropolitano ha proseguito secondo le due linee di intervento previste.

Lotto 1 – Completamento del SFM e filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano.

Nel luglio 2025, il Comune di Bologna ha trasmesso a RFI le determinazioni del MIT/DIPE sulla proposta di fasizzazione degli interventi, in relazione alle risorse finanziarie disponibili, nonché del trasferimento a RFI del ruolo di soggetto aggiudicatore per gli interventi ferroviari da finanziarsi mediante CdP MIT-RFI.

Il MIT, a seguito del parere del DIPE, ha rappresentato al Comune la necessità di sottoscrivere un accordo MIT-Comune ed eventualmente i soggetti attuatori e di acquisire:

- analisi benefici – costi che ne valuti la funzionalità;
- relazione tecnico economica con quadro economico e cronoprogramma degli interventi

Sono in corso le interlocuzioni con il Comune per il riscontro al MIT.

Lotto 2 – Interramento della tratta urbana della linea SFM2 Bologna–Portomaggiore.

Proseguono i lavori di interramento della linea nel tratto urbano, avviati nel dicembre 2022, come da cronoprogramma comunicato da FER e riportato nel portale OTI. L'intervento è



finalizzato all'eliminazione dei passaggi a livello e al miglioramento della sicurezza e della fluidità del traffico urbano. Secondo quanto riportato dal TGR Emilia-Romagna (maggio 2025), i lavori di interrimento procedono secondo il programma, con un avanzamento pari al 40 % e conclusione prevista nel 2026; l'intervento prevede inoltre la realizzazione di una nuova fermata in via Libia a servizio del Policlinico Sant'Orsola e la riqualificazione superficiale con aree verdi e piste ciclabili.

Al termine dei lavori di interrimento è previsto il completamento delle opere accessorie e di finitura nell'area urbana, nonché l'avvio delle fasi esecutive del lotto relativo alla filoviarizzazione.

Criticità

Permangono alcune criticità legate alla complessità di un intervento multifase in ambito urbano densamente popolato, che richiede un attento coordinamento con altre opere di mobilità previste in città, come la nuova rete tranviaria del PUMS. Tale interazione ha comportato una pianificazione accurata delle fasi di cantiere per evitare sovrapposizioni e minimizzare l'impatto sulla circolazione. Secondo il TGR Emilia-Romagna (maggio 2025), i lavori di interrimento procedono secondo il programma con un avanzamento pari al 40 % e conclusione prevista entro il 2026, in linea con l'aggiornamento del cronoprogramma comunicato da FER e dal Comune di Bologna.



3.15 Sistema degli interporti merci

Centro Intermodale Merci di Novara (CIM)

Descrizione progetto

L'interporto di Novara (Centro Intermodale Merci di Novara, CIM Spa) è un nodo logistico di fondamentale importanza per le relazioni commerciali tra il Nord Ovest italiano, il Mediterraneo e l'Europa Centro Orientale, in quanto posizionato all'incrocio tra i due Corridoi europei TEN-T Mediterraneo e Mare del Nord- Reno- Mediterraneo (ex Reno-Alpi). I lavori di rivisitazione della viabilità dell'Interporto, di realizzazione di OCR stradali e ferroviari nonché il potenziamento dei binari di accesso allo scalo che lo collegano, tramite Novara Boschetto, alla stazione di Novara sono stati quantificati in 6 milioni di euro.

Ma tutto l'areale merci di Novara è destinato a un'importante evoluzione. Rfi si è impegnata a investire 80 milioni di euro (a prezzi attuali però potrebbe sfiorare i 100).

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025, l'Interporto di Novara C.I.M. S.p.A. ha proseguito il suo programma di potenziamento infrastrutturale. In particolare, sono stati completati interventi di ampliamento del terminal intermodale e implementate soluzioni di automazione dei processi operativi attraverso l'adozione di tecnologie avanzate. Nel 2026, è previsto il proseguimento degli interventi di ampliamento del terminal intermodale, con particolare attenzione all'implementazione di tecnologie innovative per l'automazione dei processi operativi. Queste soluzioni mirano a migliorare l'efficienza e la capacità del terminal, rendendolo più competitivo nel panorama logistico nazionale e internazionale. Parallelamente, si prevede l'avvio dei lavori per la costruzione del nuovo parcheggio "safe & security" per 350 mezzi pesanti, una volta completato l'iter autorizzativo. Questa infrastruttura contribuirà a migliorare la gestione del traffico pesante e a potenziare i servizi offerti dall'Interporto. Nel luglio 2025 l'interporto è entrato a far parte della Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova, insieme a 12 comuni piemontesi e all'interporto di S.I.TO di Orbassano, con l'approvazione del Comitato di indirizzo della ZLS. Questo passaggio garantirà iter autorizzativi semplificati e sportelli unici dedicati agli investitori.



Criticità

Le principali criticità riguardano la necessità di reperire i finanziamenti necessari per completare gli interventi previsti. Inoltre, l'iter autorizzativo per la realizzazione del nuovo parcheggio potrebbe incontrare rallentamenti, influenzando i tempi di realizzazione dell'opera. Si segnala inoltre che il servizio di autostrada viaggiante (RoLa) tra Novara e Friburgo in Brisgovia è terminato definitivamente l'11/12 dicembre 2025. Gestito da RAlpin SA, il collegamento è stato chiuso in anticipo rispetto al 2028 a causa della scarsa sostenibilità economica, provocata da restrizioni infrastrutturali in Germania e cantieri.

Interporto SITO di Torino

Descrizione progetto

L'interporto S.I.TO si trova nella conurbazione più prossima alla città di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. La struttura fornisce servizi di eccellenza per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics perché ben collegata sia via ferrovia che via tangenziale alla città ed è connessa alla Linea ferroviaria per Milano, Savona, Genova, Alessandria e per la Francia, attraverso lo Scalo ferroviario RFI di Orbassano. I progetti di sviluppo del polo logistico si collocano nel disegno complessivo di sistema ferroviario europeo TEN-T poiché l'interporto è parte integrante del progetto di collegamento AV/AC Torino-Lione. Il pacchetto di lavori, orientati sia all'ammodernamento delle aree interne sia al potenziamento del raccordo con lo scalo RFI, è stato avviato a marzo 2022 ed è finanziato dal MIT e da S.I.TO. Nello specifico i lavori riguardano l'allungamento dei binari per poter accogliere treni più lunghi (da 550 e 750 mt) e più pesanti e la realizzazione di 10.000 metri quadrati di nuovi piazzali.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Proseguono le attività per l'ampliamento a 100.000 mq del terminal intermodale, mentre l'adeguamento della lunghezza di alcuni binari di trasbordo allo standard europeo è stato completato, così come l'arretramento di tutta la radice dei binari operativi. Si sono conclusi nel 2025 i lavori per il potenziamento tecnologico di ingresso al raccordo con portali intelligenti, sia sul lato strada che su quello ferrovia e i nuovi piazzali per container ISO marittimi e aree di stoccaggio per reefer container plug-in, per rispondere alla diversificazione merceologica delle merci. Il valore degli investimenti ammonta a 3 milioni di euro.



Polo Logistico Alessandrino

Descrizione progetto

L'areale del Basso Piemonte riveste un ruolo nevralgico negli scambi commerciali da e verso i porti liguri e il Nord Europa, lungo l'asse Genova – Rotterdam, e possiede una vocazione naturale come retroporto della Liguria. Per queste ragioni in questo territorio si sono concentrati nel tempo numerosi insediamenti logistici: l'interporto di Rivalta Scrivia gestito dalla Società Katoen Natie, il Terminal intermodale Rail Hub Europe, l'interporto di Arquata Scrivia, le aree logistiche di Pozzolo Formigaro e Spinetta Marengo in cui si sono insediati e si insedieranno operatori logistici importanti che necessiteranno di nuova manodopera a beneficio dell'occupazione. L'offerta logistica è completata da tre scali merci, quello di Casale Monferrato, Novi Ligure e Alessandria Smistamento. Con riferimento a quest'ultimo - di proprietà di RFI, Mercitalia Logistics e Trenitalia – al Commissario Straordinario di Governo Calogero Mauceri (già Commissario per il nodo ferroviario di Genova e Terzo Valico e la tratta italiana della linea AC/AV Torino-Lione) è affidato il progetto di sviluppo e rilancio, in un'ottica di maggiore connessione dell'area con i porti liguri. Lo scalo di Alessandria Smistamento sarà reso più efficiente e rifunzionalizzato quale hub intermodale e retroportuale, con prerogative di “esclusività” sui rilanci ferro-ferro dei traffici internazionali, configurandosi come uno snodo fondamentale lungo il corridoio TEN-T, ampliando così la Catchment Area dei Porti di Genova e Savona oltralpe.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel maggio 2025 RFI ha annunciato di aver aggiudicato la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione della Fase 1, affidata al raggruppamento guidato da CLF, che prevede i seguenti interventi:

- modifica della configurazione delle radici del tracciato ferroviario e attrezzaggio del solo fascio alto del terminal (7binari). Due binari saranno demoliti per l'attrezzaggio di due binari per merci pericolose;
- realizzazione di un nuovo ACC per la gestione di questa parte di impianto;
- realizzazione del nuovo impianto di riscaldamento elettrico dei deviatori (RED);
- realizzazione dei Fabbricati Tecnologici.

Il costo per questa prima fase di interventi ammonta a 92 milioni di euro, già reperiti, su un totale complessivo di spesa di 372 milioni di euro e l'attivazione è prevista nel 2029.



A giugno 2025 è stato presentato il nuovo Masterplan: l'area logistica si estende su circa 300.000 m² con 4 binari da 750 m, gru a portale da 45 m, corsie per TIR e container e svincolo diretto sull'autostrada A26. Il progetto è articolato in quattro poli funzionali: merci, persone, natura ed energia.

A ottobre 2025, viene rinnovato il Protocollo sulla Logistica del Nord-Ovest tra Piemonte, Lombardia e Liguria, che conferma il ruolo strategico di Alessandria Smistamento nel sistema logistico interregionale.

Criticità

Si segnalano lievi ritardi nell'avanzamento dei lavori: l'avvio della fase realizzativa era inizialmente previsto nel 2025, ma nel corso dell'anno sono stati aggiudicati i lavori della prima fase funzionale e a ottobre sono state consegnate le prestazioni con avvio della Progettazione Esecutiva. È in corso il Piano di Fattibilità Tecnico- Economica (PFTE) per l'iter relativo al nuovo svincolo autostradale verso il terminal merci e ai restanti interventi.

Milano Smistamento

Descrizione progetto

L'obiettivo è potenziare un'area di circa 400.000 mq posta nell'attuale sedime del terminal di Milano Smistamento. L'intervento ha un costo di circa 150 milioni di euro e consentirà a regime di portare la capacità del terminal dalle attuali 5 coppie di treni/giorno a 22 coppie di treni/giorno. L'intervento prevede: 1) la sistemazione dell'accessibilità ferroviaria (opere civili e armamento, impianti di segnalamento e tecnologie), per un costo di 50 milioni di euro, a cura di RFI; 2) la completa rivisitazione del terminal intermodale, per un costo di 100 milioni di euro, a cura del terminalista TERALP (società partecipata dalla svizzera Hupac e da FS Logistix).

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 sono proseguiti i lavori di sistemazione dell'accessibilità ferroviaria e quelli relativi alla realizzazione del terminal intermodale. La previsione è di attivare nel 2026 le opere tecnologiche e infrastrutturali di competenza RFI, propedeutiche all'attivazione del nuovo terminal all'esercizio commerciale prevista nel 2027.



Criticità

Per quanto riguarda gli interventi relativi alla realizzazione del terminal intermodale, al momento sono disponibili 67 milioni di euro messi a disposizione del governo svizzero, sui 100 complessivi necessari.

Scalo merci ferroviario “La Piccola Velocità” Brescia

Descrizione progetto

Lo scalo “La Piccola Velocità”, situato nella zona sud-ovest di Brescia, è un'area ferroviaria di circa 234.579 mq ed è di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane (FS), gestita da FS Logisticx (società capofila del gruppo per il trasporto merci e la logistica). Il progetto fa parte della strategia del Polo Logistica di FS e delle politiche europee per il trasferimento modale gomma-ferro, con l'obiettivo di intercettare i flussi merci generati dalla Nuova Ferrovia Transalpina (NTFA) e dai tunnel ferroviari del Gottardo, Monte Ceneri e Lötschberg. Lo scalo diventerà un inland terminal intermodale di riferimento per l'Italia settentrionale e per i collegamenti con i principali mercati europei.

L'obiettivo del progetto è di creare un nuovo terminal intermodale ferro-gomma su 100.434 mq, tra i più avanzati d'Europa, con:

- Capacità a regime di 198.000 UTI/anno (contro i 65.000 attuali)
- 11-12 coppie di treni/giorno
- Movimentazione giornaliera prevista: 500–550 mezzi
- Dotazioni tecniche previste: 5 corsie di stoccaggio, 5 binari da 750 m per trasbordo, 3 binari di supporto, 3 gru a portale, parcheggi per semirimorchi, uffici operativi e officina di manutenzione.
- Aree complementari (120.000 mq, 80.000 utilizzabili) destinate ad attività logistiche, artigianali, produttive, commerciali, direzionali e residenziali.

Viabilità di accesso: iniziale riqualifica della viabilità esistente, poi realizzazione di una nuova bretella dedicata per collegare il terminal alle principali arterie viarie e alleggerire il traffico su via Dalmazia.

Il costo degli interventi è stimato in 60 milioni di euro per il terminal, a cui si aggiungono oltre 10 milioni di euro per le opere accessorie sulla viabilità.

- Il finanziamento degli interventi è a carico del Governo svizzero per il 50% a carico e di TerAlp ((FS Logistix + Hupac) per il rimanente 50%.



Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel settembre 2025 RFI ha indetto la gara di 30 milioni di euro, integrati da opere accessorie per oltre 10 milioni, per potenziare capacità e l'accessibilità dello scalo.

Si attende l'approvazione del Piano Attuativo comunale e la firma della Convenzione Urbanistica con il rilascio del permesso di costruire. L'avvio dei lavori è previsto nel 2026 e la loro conclusione nel 2029.

Criticità

Tecniche e ambientali: il vincolo storico-artistico sull'edificio dello scalo ha comportato sospensioni e richieste della Soprintendenza per la tutela del patrimonio, con conseguenti rallentamenti nel rilascio del permesso di costruire. Necessarie bonifiche ambientali e interventi complessi per adeguamento infrastrutturale e viabilità in un contesto urbano delicato.

Politiche: i rallentamenti sono dovuti principalmente all'iter urbanistico, in particolare alla variante per la bretella stradale che è ancora da approvare separatamente. È necessario un allineamento tra Comune, FS, Regione e operatori privati. Il ruolo di Confindustria Brescia è determinante per mantenere la pressione politica.

Finanziarie: la copertura finanziaria non è completamente garantita, in quanto dipende da fondi esteri e dai futuri volumi di traffico. Inoltre, potrebbero esserci costi extra per opere accessorie e compensazioni ambientali.

Interporto di Verona

Descrizione del progetto

L'Interporto Quadrante Europa è un'infrastruttura posta nel Comune di Verona all'incrocio delle autostrade del Brennero (A22) e della Serenissima (A4), nonché all'intersezione delle corrispondenti linee ferroviarie, Brennero-Modena e Milano-Venezia. L'interporto è il punto d'incontro ideale per il trasporto merci sia stradale, che ferroviario, che aereo, essendo anche collegato all'aeroporto di Verona-Villafranca. Da qui passano quindi consistenti traffici merci provenienti o diretti al Nord Europa (Germania in primis), attraverso il Brennero, e i traffici sulla direttrice mediterranea che collega Spagna e Francia ai paesi dell'Est Europa. 105 Dato il posizionamento strategico, quello di Verona è il primo interporto a livello nazionale, e occupa il quinto posto per movimentazione TEU se raffrontato con i principali porti italiani (dietro solo a Genova, La Spezia, Trieste e Livorno). Questi volumi sono destinati



ad aumentare con il completamento e l'entrata in esercizio della Galleria di Base del Brennero – ad oggi prevista per il 2032 – nonché con lo sviluppo dell'alta velocità ed alta capacità verso est. La nuova infrastruttura collegherà Fortezza a Innsbruck passando sotto il passo del Brennero. L'opera è funzionale all'obiettivo comunitario di spostare il 30% di merce dalla gomma sul ferro entro il 2030 e del 50% entro il 2050, contribuendo così ad incrementare il volume di traffico attraverso il Quadrante Europa.

Il principale intervento per il potenziamento di Quadrante Europa consiste nella realizzazione del nuovo Terminal, condotto insieme da Consorzio ZAI ed RFI, ciascuno per le proprie competenze specifiche e per gli ambiti territoriali di riferimento. Il progetto prevede un importante disegno complessivo, che integra la realizzazione del Quarto Modulo ad una serie di opere complementari, e consiste quindi in una serie di interventi ferroviari e terminalistici, quali:

- Nuovo terminal con binari di lunghezza pari a 750 metri in grado di accogliere (senza spezzare il treno) i convogli merci diretti/provenienti dal Centro Nord Europa. La progettazione prevede la possibilità di estendere in maniera modulare in futuro la lunghezza dei binari fino a 1.000 metri in previsione di possibili miglioramenti tecnologici che potranno permettere la circolazione di treni di tale lunghezza; il nuovo terminal potrà essere dedicato alla movimentazione di treni container provenienti dai porti tirrenici ed adriatici incentivando la funzione gateway di Verona e le relazioni porti/interporto. Nel terminal potranno essere anche previste funzioni accessorie come la manutenzione dei container che potranno portare ulteriore occupazione nell'area del Quadrante Europa.
- Realizzazione di un nuovo fascio arrivi/partenze, connesso sia in direzione Nord che in direzione Sud, di 6 binari di lunghezza 1.000 metri, già predisposto per accogliere i treni di tale lunghezza che si prevede potranno circolare nei prossimi anni.
- Efficientamento della viabilità di accesso all'Interporto Quadrante Europa dalla rete autostradale e dalle tangenziali, che permetteranno di evitare gli attuali ingorghi sulla rete tangenziale soprattutto nelle ore di punta e che potranno fungere anche da percorsi alternativi in caso di blocchi stradali della viabilità della parte Sud della città.

Il potenziamento della stazione ferroviaria del Quadrante Europa prevede due step: al 2025 la parte relativa all'ACC (Apparato Centrale computerizzato) e successivamente al 2026 la parte del PRG (Piano regolatore regionale) quando saranno attivati i nuovi binari e sarà entrata in funzione la Galleria di Base del Brennero. Un investimento significativo, cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del progetto "Veneto Intermodal",



presentato da un consorzio guidato da Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa, con i partner Rete Ferroviaria Italiana, Regione Veneto e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale.

Avanzamento 2025 e prossimi step

Nel 2025 sono proseguiti gli interventi propedeutici al potenziamento dell'Interporto Quadrante Europa. A fine 2024 sono stati avviati i lavori sul Terzo Modulo esistente, con l'installazione di una quarta gru a portale finalizzata a incrementare l'efficienza delle operazioni di carico e scarico. Successivamente è prevista la realizzazione di due nuovi binari da 600 metri nell'area di stoccaggio del terminal esistente, in continuità con il piano definito nel 2024. Contestualmente, nel 2025 si è conclusa la progettazione esecutiva del nuovo terminal ferroviario da 750 metri (Quarto Modulo), sviluppata in collaborazione con RFI e Italferr nell'ambito del progetto europeo Veneto Intermodal. Nel corso del 2025 il Consorzio ZAI ha confermato l'avvio della realizzazione del nuovo terminal in partnership con RFI. La prima fase prevede l'attivazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) della stazione Quadrante Europa entro il 2025, seguita dall'avvio dei principali lavori infrastrutturali. La conclusione complessiva degli interventi resta stimata nel 2026, senza variazioni rispetto alle previsioni 2024. I prossimi step riguardano pertanto la messa in esercizio del nuovo ACC e l'apertura del cantiere del Quarto Modulo, con lavori destinati a entrare nel vivo tra il 2025 e il 2026.

Criticità

Nessuna criticità



ALLEGATO 1 - RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORD

www.otinord.it

info@otinord.it