



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2011

gennaio 2012

INDICE

1	Presentazione	pag. 4
2	Executive summary	pag. 5
3	Lo scenario generale	pag. 6
4	Il quadro del Nordovest	pag. 11
5	I sistemi infrastrutturali del Nordovest	pag. 13
	5.1 Corridoio 5 "Transpadano" ora Corridoio 3 "Mediterraneo"	pag. 13
	5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 13
	5.1.2 Criticità	pag. 22
	5.1.3 Attese per il 2012	pag. 23
	5.2 Corridoio 24 "Dei due Mari" ora Corridoio 6 "Genova-Rotterdam"	pag. 24
	5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 24
	5.2.2 Criticità	pag. 26
	5.2.3 Attese per il 2012	pag. 26
	5.3 Sistema portuale ligure	pag. 27
	5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 27
	5.3.2 Criticità	pag. 30
	5.3.3 Attese per il 2012	pag. 31
	5.4 Sistema Pedemontano	pag. 32
	5.4.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 35
	5.4.2 Criticità	pag. 35
	5.4.3 Attese per il 2012	pag. 35
	5.5 Nodo metropolitano di Milano	pag. 36
	5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 36
	5.5.2 Criticità	pag. 44
	5.5.3 Attese per il 2012	pag. 45
	5.6 Nodo metropolitano di Torino	pag. 47
	5.6.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 47
	5.6.2 Criticità	pag. 51

5.6.3	Attese per il 2012	pag. 52
5.7	Nodo metropolitano di Genova	pag. 53
5.7.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 53
5.7.2	Criticità	pag. 55
5.7.3	Attese per il 2012	pag. 55
5.8	Accessibilità a Malpensa	pag. 56
5.8.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 56
5.8.2	Criticità	pag. 60
5.8.3	Attese per il 2012	pag. 60
5.9	Accessibilità a Expo 2015	pag. 62
5.9.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 62
5.9.2	Criticità	pag. 67
5.9.3	Attese per il 2012	pag. 68
6	Altre infrastrutture strategiche	pag. 69
7	Il quadro del Nordest	pag. 70
7.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag. 70
7.2	Stato di avanzamento degli interventi	pag. 70
7.3	Criticità	pag. 75
7.4	Attese per il 2012	pag. 75
	Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2010-2011	pag. 76
	Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 77

1. PRESENTAZIONE

Nell'anno appena trascorso l'Osservatorio Territoriale delle Infrastrutture - OTI NordOvest ha compiuto il decimo anno della sua attività.

Per celebrare questo significativo risultato, in settembre è stato organizzato un convegno nel quale è stato presentato il documento "Le Infrastrutture per il Nord Ovest 2001-2011 dove eravamo, dove siamo".

Il documento ha voluto mettere in evidenza la situazione al momento dell'inizio delle attività di OTI e quella venutasi a creare dopo un decennio di attività in cui il tema delle infrastrutture è tornato prepotentemente a rappresentare una priorità di sviluppo per il governo del territorio ad ogni scala.

L'analisi ha interessato 9 sistemi infrastrutturali e 42 opere: nel 2001, 21 interventi erano in fase di sola programmazione ed altri 11 disponevano solamente della progettazione preliminare; nel 2011 degli interventi del primo gruppo ne rimane in quella situazione uno solo, mentre nel decennio sono stati aperti i cantieri di 27 infrastrutture, 6 delle quali sono già entrate in esercizio.

Le analisi relative agli avanzamenti dei lavori ed agli impegni finanziari costituiscono, ovviamente, l'ossatura del Rapporto di quest'anno che mantiene la struttura articolata per sistemi infrastrutturali, inquadrati nell'assetto complessivo del Nord Ovest ma con la più ampia visione dello scenario nazionale e europeo.

Le tre associazioni imprenditoriali intendono, pertanto, continuare a rappresentare alle istituzioni e ad ogni interlocutore coinvolto il punto di vista delle imprese, le loro aspettative e le loro proposte per agevolare lo scioglimento dei nodi che ostacolano lo sviluppo della situazione infrastrutturale del nord ovest.

Gli obiettivi di OTI vengono così proiettati verso un prossimo decennio di operatività e la sfida sarà quella di contribuire a rendere il nord ovest una piattaforma logistica di primaria importanza nello scenario europeo ed internazionale, fondata sui tre nodi metropolitani e sulle relazioni di complementarietà che li legano.

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2011, da: Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Antonino Scordo e Francesca Merlo per Unione Industriale di Torino e Cristina Manara per Confindustria Piemonte; Guido Conforti e Vincenzo Cellario per Confindustria Genova. La redazione del capitolo 7 è a cura di Carlo Bergamasco della Fondazione Nord Est, che ha contribuito anche alla redazione del paragrafo 5.1.

2. EXECUTIVE SUMMARY

Il 2011 deve essere ricordato come l'anno di svolta per la realizzazione di un'opera essenziale ai fini di connettere il Nordovest e l'intero Paese alla rete fondamentale delle infrastrutture europee. L'apertura del cantiere per la galleria della Maddalena segna il momento decisivo per la costruzione della nuova linea Torino-Lione e quindi per il completamento del corridoio "Mediterraneo", recentemente confermato tra i dieci principali progetti dell'Unione Europea. Nello stesso contesto vanno collocati gli avvii dei lavori sulla tratta AV/AC Treviglio-Brescia e, a breve, sul Terzo Valico dei Giovi.

Mentre proseguono le attività sui cantieri già aperti, si registrano invece significative criticità negli interventi che riguardano i nodi metropolitani di Milano, Torino e Genova, lasciando ancora irrisolti i problemi di congestione legati alla mobilità di persone e merci. La situazione appare particolarmente preoccupante considerando l'avvicinarsi del 2015 e, quindi, dell'importante evento internazionale dell'Expo a Milano.

Oltre alle difficoltà di carattere tecnico-progettuale, connesse alla realizzazione di opere che impattano su territori fortemente urbanizzati, il maggiore ostacolo continua ad essere rappresentato dalla carenza di adeguate risorse, derivanti dai vincoli della finanza pubblica e dalle oggettive difficoltà nel ricorso a forme di finanziamento privato. E' infatti fondamentale garantire la necessaria continuità dei flussi di cassa per il proseguimento dei cantieri già avviati e per l'apertura di quelli previsti a completamento dei diversi sistemi infrastrutturali.

Il nuovo Governo è chiamato a dare attuazione ai programmi di sviluppo del Paese che non possono prescindere dal potenziamento della rete infrastrutturale e dal miglioramento dei servizi legati alla logistica e alla mobilità di persone e merci. Il decreto "Salva Italia" e i recenti provvedimenti del CIPE vanno nella direzione auspicata e necessitano di una attuazione nei tempi più brevi, in sinergia con le misure predisposte in ambito europeo per il sostegno degli investimenti (es. "Project bond Initiative").

Anche nell'attuale fase di crisi economica, un contesto di regole certe e di tempi di attuazione predefiniti possono garantire l'attrazione dei capitali necessari a coprire il fabbisogno finanziario di un programma di così grande portata.

3. LO SCENARIO GENERALE

In ambito europeo il 2011 ha visto due principali iniziative che hanno caratterizzato la politica europea delle infrastrutture e dei trasporti.

La prima concerne l'approvazione il 28 marzo da parte della Commissione europea del **Libro Bianco** riguardante la "**Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile**", con il quale vengono proposti gli obiettivi per ridurre del 60% entro il 2050 le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, al fine di contribuire a mantenere il riscaldamento globale al di sotto di 2° C rispetto ai livelli che si avrebbero senza alcun intervento. Questi obiettivi riguardano: la messa a punto e l'utilizzo di carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili; l'ottimizzazione dell'efficacia delle catene logistiche multimodali e l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico; il miglioramento dell'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi di informazione e incentivi di mercato. Questi obiettivi, che possiamo definire "macro", a loro volta vengono declinati in obiettivi specifici che riguardano, tra gli altri: il dimezzamento entro il 2030 nei trasporti urbani dell'uso di autovetture alimentate con carburanti tradizionali e il conseguimento nelle principali città, sempre al 2030, di un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂; il trasferimento entro il 2030 del 30% del trasporto merci su strada verso altre modalità per distanze superiori a 300 km; il completamento entro il 2050 della rete ferroviaria europea ad alta velocità; il collegamento entro il 2050 di tutti i principali aeroporti alla rete ferroviaria; il completamento entro il 2020 dello spazio aereo unico europeo; la definizione entro il 2020 di un quadro europeo per l'informazione, gestione e pagamento nei trasporti intermodali; l'avvicinamento entro il 2050 alle "zero vittime" nel trasporto su strada; la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga".

Per tradurre in pratica questi obiettivi la Commissione europea propone 40 iniziative, che a loro volta si articolano in più misure di attuazione. L'obiettivo per il prossimo decennio, comunque, è quello di dar vita ad uno spazio unico europeo dei trasporti, eliminando gli ostacoli residui tra modi e sistemi nazionali e facilitando il processo di integrazione e l'emergere di nuovi operatori attraverso una vigilante applicazione delle norme sulla concorrenza.

La seconda importante azione di livello comunitario è stata la presentazione il 19 ottobre, sempre da parte della Commissione europea, di un **piano di investimenti pari a 50 miliardi**

di euro destinato a migliorare le reti europee di trasporto, energetiche e digitali. L'iniziativa, denominata "**meccanismo per collegare l'Europa**", finanzierà progetti che completano i collegamenti mancanti delle reti TEN-T. Oltre a ciò, il finanziamento delle reti energetiche renderà più integrato il mercato interno dell'energia, riducendo la dipendenza energetica dell'UE e rafforzando la sicurezza degli approvvigionamenti. Per facilitare il finanziamento del meccanismo, la Commissione ha anche adottato le condizioni dell'iniziativa Project Bond (prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti infrastrutturali) definite nel quadro di Europa 2020. Questa iniziativa, la cui fase pilota parte nel 2012, diventerà uno degli strumenti di condivisione dei rischi al quale il meccanismo potrà attingere per attrarre finanziamenti privati per i progetti. Infatti, grazie al "meccanismo per collegare l'Europa", sarà più facile reperire finanziamenti privati, mentre gli strumenti finanziari innovativi, come le garanzie e i project bond, potranno ottenere maggiori risultati attraverso l'apporto di fondi dell'UE.

In particolare per quanto riguarda il settore dei trasporti, il "meccanismo per collegare l'Europa" prevede un investimento di 31,7 miliardi di euro per ammodernare le infrastrutture di trasporto europee, costruire i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature. **La Commissione ha pertanto proposto di definire quei corridoi utili a coprire i più importanti progetti transfrontalieri**, prevedendo che, entro il 2020, saranno necessari 500 miliardi di euro per realizzare la rete europea, di cui 250 miliardi saranno destinati a eliminare le strozzature e a completare i collegamenti mancanti nella rete principale. La realizzazione della rete centrale sarà facilitata mediante l'adozione di un approccio per corridoi che comprendono tutti i modi di trasporto: strade, ferrovie, linee aeree, vie navigabili interne e trasporto marittimo, nonché le piattaforme intermodali. Dieci corridoi saranno alla base dello sviluppo coordinato dell'infrastruttura nell'ambito della rete centrale. Tali corridoi interesseranno non meno di tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere, unendo gli Stati membri interessati e i soggetti attivi pertinenti, come ad esempio i gestori dell'infrastruttura e gli utenti. "Piattaforme di corridoio" saranno presiedute da coordinatori europei che riuniranno tutte le parti interessate, costituendo uno strumento essenziale per garantire il coordinamento, la cooperazione e la trasparenza. **I corridoi che costituiscono il "core network" delle reti TEN-T** comprendono, per quanto riguarda i collegamenti da realizzare per l'Italia, i Corridoi **n. 1** Baltico-Adriatico (per la tratta ferroviaria Udine-Venezia-Ravenna e i porti di Trieste, Venezia e Ravenna); **n. 3** Mediterraneo (per le tratte ferroviarie Lione-Torino, Milano-Venezia-Trieste-Divaça e per la via d'acqua Milano-Mantova-Venezia-Trieste); **n. 5** Helsinki-Valletta (per le tratte ferroviarie Brennero-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e per il

porto di Palermo); **n. 6** Genova-Rotterdam (per la tratta ferroviaria Genova-Milano/Novara-confine svizzero).

A tal fine il bilancio dell'UE è uno strumento fondamentale per sostenere il programma di crescita e conseguire gli obiettivi di Europa 2020. Per questo motivo l'iniziativa sui prestiti obbligazionari per il finanziamento dei progetti (**Project Bond Initiative**) ha il duplice obiettivo di rilanciare il mercato delle obbligazioni e di aiutare i promotori dei singoli progetti infrastrutturali ad attrarre finanziamenti obbligazionari privati di lunga durata. Tale iniziativa consentirà di ridurre il rischio per gli investitori che cercano opportunità di investimento a lungo termine, favorendo il rilancio del mercato obbligazionario (attualmente poco utilizzato per investimenti infrastrutturali a causa della crisi finanziaria) come fonte significativa di finanziamento del settore infrastrutturale. La Commissione propone di varare una fase pilota nel periodo 2012-2013 che utilizzerà linee di bilancio fino a un totale di 230 milioni di euro. Analogamente al meccanismo di finanziamento con condivisione dei rischi e delle garanzie di prestito per i progetti di trasporto delle TEN-T, il bilancio dell'UE sarà utilizzato per fornire contributi in conto capitale alla BEI per coprire una parte dei rischi assunti dalla banca nel finanziamento dei progetti ammissibili. L'effetto combinato di finanziamenti provenienti dal bilancio dell'UE associati a quelli della banca dovrebbe liberare investimenti per un valore di 4,6 miliardi di euro. Nella fase pilota, che sarà gestita dalla BEI, si prevede di concentrarsi su 5-10 progetti tra quelli che si trovano in una fase relativamente avanzata del processo di gara e di finanziamento oppure che richiedono un rifinanziamento successivo alla fase di costruzione in uno o più dei tre settori interessati (trasporti, energia e banda larga).

Sempre in ambito europeo, ma che ha visto il nostro Paese come parte attiva direttamente in causa, si segnala il forte pressing del Commissario europeo ai trasporti nei confronti di Italia e Francia per compiere tutti i passi necessari ad avviare i cantieri della Torino-Lione, pena la perdita del finanziamento europeo. Ciò ha consentito nel mese di giugno l'avvio delle fasi di precantierizzazione del tunnel esplorativo della Maddalena e nel mese di dicembre la sottoscrizione dell'accordo italo-francese sul nuovo tracciato, sul nuovo piano finanziario e sulla costituzione di una società mista tra i due Paesi per la progettazione e la realizzazione dell'opera.

Quanto appena scritto sopra ci permette di introdurre l'evoluzione del quadro italiano nel corso del 2011. Complici la sfavorevole congiuntura economica e la contestuale crisi di Governo, si può affermare come gran parte dell'anno appena trascorso sia stata

caratterizzata da una relativa *impasse* rispetto a temi posti con forza dal mondo imprenditoriale quali la semplificazione procedurale e risorse aggiuntive per rilanciare gli investimenti infrastrutturali. A titolo esemplificativo si evidenzia l'appello lanciato a giugno da Cesare Trevisani, vicepresidente di Confindustria, che ha ribadito come normative troppo complesse, tempi autorizzatori troppo lunghi e scarsa qualificazione degli attori pubblici e privati rallentano ulteriormente gli investimenti in infrastrutture nel nostro Paese, compreso il project financing. In particolare, la contestata norma sul tetto dell'1% annuo all'ammortamento fiscale dei beni in concessione, che nella versione finale contenuta nella legge di stabilizzazione finanziaria dell'agosto scorso incide solo sul cosiddetto fondo di ripristino grazie alla levata di scudi da parte di Confindustria e delle associazioni dei costruttori e dei concessionari, rappresenta pur sempre un disincentivo al project financing. Anche l'istituzione dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, prevista dalla stessa legge, che sottrae ad ANAS i compiti di programmazione della rete stradale e di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali, non scioglie il nodo della regolazione nei trasporti poiché anziché proporre un'autorità terza, indipendente e forte, pone la nuova struttura in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Certo, rispetto al tema della semplificazione procedurale, già il precedente Governo aveva introdotto, seppur timidamente, alcuni utili provvedimenti attraverso il Decreto Sviluppo e la Legge di Stabilità del maggio e del novembre scorsi (si citano l'anticipo al progetto preliminare della Conferenza dei Servizi delle opere di Legge Obiettivo, la defiscalizzazione per nuove infrastrutture autostradali, la cessione di partecipazioni ANAS, la classificazione come siti di interesse nazionale le aree dei cantieri della Torino-Lione), ma è con il cosiddetto decreto "Salva Italia" , approvato e convertito in legge a dicembre, che si sono gettate le basi per una riforma del settore delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, alcune disposizioni normative meritano di essere ricordate: la liberalizzazione e la maggiore regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture (con attribuzione di poteri di controllo e regolazione a una delle authority esistenti); la definizione dei criteri per la selezione delle priorità infrastrutturali contenute nel programma delle infrastrutture strategiche; la semplificazione degli iter procedurali di approvazione dei progetti (con l'approvazione unica sul progetto preliminare, la semplificazione dell'aggiornamento delle convenzioni autostradali, i tempi stretti per le decisioni del CIPE); l'attrazione dei capitali privati (con la maggiore durata delle concessioni, l'estensione degli incentivi fiscali al project financing, l'anticipazione della gestione ad opere connesse già esistenti nelle concessioni di nuove opere, meno vincoli per la cessione di immobili al concessionario privato).

Anche sul fronte delle risorse per rilanciare gli investimenti infrastrutturali, già Mario Draghi nelle sue ultime considerazioni finali all'Assemblea di Bankitalia del maggio scorso, aveva ribadito il ritardo infrastrutturale dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei, con una spesa programmata per il 2012 dell'1,6% del PIL (rispetto al 2,5% nel 2009), contro una media europea del 2,2%. D'altra parte lo stesso rifinanziamento del fondo infrastrutture per 4,9 miliardi di euro inserito dalla legge sulla stabilizzazione finanziaria dello scorso agosto utilizza risorse derivanti dai tagli al FAS per complessivi 9,5 miliardi. Il CIPE dello scorso 6 dicembre, pur non disponendo nuove risorse, ha proceduto allo stanziamento di 3,381 miliardi a valere sul fondo infrastrutture per finanziare i secondi lotti della Treviglio-Brescia e del Terzo Valico, la nona *tranche* del Mose, la manutenzione della rete RFI, i sistemi di trasporto rapido di massa; inoltre ha riassegnato fondi tolti dalle precedenti manovre a RFI e ANAS per 1,161 miliardi.

Per quanto riguarda l'importante settore dei servizi di trasporto, la manovra "Salva Italia" ha destinato al trasporto pubblico locale 1,2 miliardi di euro, tuttavia inferiori rispetto ai 2,055 miliardi del 2010 e insufficienti rispetto alle necessità del settore. E' per questo motivo che il 21 dicembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni ha sottoscritto un accordo che prevede una nuova erogazione di 400 milioni di euro da parte dello Stato da assumere nel corso del 2012 e un ulteriore efficientamento e razionalizzazione del settore da parte delle Regioni.

4. IL QUADRO DEL NORDOVEST

Fermo restando il proseguimento dei lavori per le opere in corso, il 2011 è stato caratterizzato da significativi passi in avanti nel sistema dei corridoi di collegamento del nordovest con la nuova rete centrale delle infrastrutture europee. Al contrario permangono maggiori criticità, rallentamenti e emparse decisionali relativamente ai nodi metropolitani di Milano, Torino e Genova; ciò è particolarmente preoccupante considerato l'avvicinarsi dell'evento di primaria importanza internazionale di Expo 2015.

Nello specifico, nel corso del 2011 si sono **conclusi i lavori** e si è aperta all'esercizio la seconda tratta della linea di metropolitana 1 di Torino tra Porta Nuova e Lingotto. L'inaugurazione è avvenuta in concomitanza con le celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia.

Con diverse situazioni nel rispetto dei singoli crono programmi, **proseguono i lavori** sulle autostrade Torino-Milano, sulla nuova direttissima Brescia-Milano (Brebemi), sulla Pedemontana Lombarda nonché su alcune opere avviate del nodo stradale milanese (Paulese, Cassanese e Villa di Monza) e genovese (viabilità a mare). Sulla rete ferroviaria continuano i cantieri sulla Pontremolese, per il raddoppio della linea costiera del Ponente Ligure, del nodo di Genova, del Passante di Torino, dell'Arcisate-Stabio e della Gronda Nord di Milano (tratta Seregno-Saronno). Così pure proseguono le opere sulle linee metropolitane già avviate a Milano, Torino e Genova. In ambito portuale sono in corso i lavori di riempimento alla calata Bettolo del porto di Genova, di realizzazione del nuovo terminal multipurpose di Vado Ligure e per la realizzazione del Terzo bacino del porto della Spezia.

Nel 2011 sono stati **aperti alcuni significativi cantieri**, in particolare quelli relativi alla galleria esplorativa della Maddalena sulla Torino-Lione e per il prolungamento della linea AV/AC nella tratta Treviglio-Brescia; al momento della chiusura del rapporto sono stati risolti tutti i nodi propedeutici alla prossima apertura dei cantieri sul Terzo Valico sulla linea Genova-Milano/Novara.

Inoltre sono partiti i lavori della strada Rivoltana del nodo milanese e per il riempimento nel bacino portuale di Genova-Sampierdarena tra i moli Ronco e Canepa; in quest'ultimo caso la potenzialità commerciale dei terminal interessati sarà ulteriormente accresciuta

dall'ulteriore riempimento previsto tra i moli Canepa e Libia deciso nel 2011. Sono **prossimi all'avvio** i cantieri sulle ferrovie Rho-Gallarate (di accessibilità a Malpensa) e Castano-Turbigo (nell'ambito della Gronda Nord milanese) e sul nodo viario di San Benigno per l'accesso al porto di Genova.

Rispetto alle **progettazioni**, sono in corso di completamento quelle esecutive della Tangenziale Est Esterna di Milano, quelle definitive concernenti la tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione e la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova, quelle preliminari della Pedemontana Piemontese e del collegamento tra i terminal 1 e 2 di Malpensa.

Perdura, invece, la **fase di stallo** per numerosi progetti ferroviari: la tratta AV/AC Brescia-Verona, le connessioni al tunnel del Gottardo, il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, la linea Milano-Mortara, la linea 2 della metropolitana torinese e le linee 2,3 (prolungamenti) e 4 (nuova) di quella milanese. Altrettanto si riscontra sulla rete stradale e autostradale, in particolare per la Tangenziale Nord di Milano, la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, la Variante alla strada statale del Sempione, la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, Corso Marche, nonché il raddoppio del traforo stradale del Tenda.

5. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST ¹

5.1 Corridoio 5 “Transpadano” ora Corridoio 3 “Mediterraneo”

Come spiegato nel capitolo 3, la Commissione Europea ha rinominato il Corridoio 5 Transpadano in **Corridoio 3 Mediterraneo**: Algeciras–Madrid–Sevilla–Valencia–Tarragona–Barcelona–Perpignan–Lyon–**Torino–Milano–Venezia–Trieste**–Ljubljana–Budapest–confine ucraino.

5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Corridoio ferroviario

Torino-Lione

Il 2011 è stato un anno di svolta per la tratta Torino Lione in Italia. Le azioni fondamentali sono state:

1. l'avvio del cantiere del cunicolo esplorativo della Maddalena di Chiomonte, in valle di Susa
2. l'approvazione del Progetto preliminare da parte dei poteri pubblici italiani
3. l'accordo Italia e Francia sulla Torino-Lione e la definizione della nuova società italo-francese che avrà la direzione strategica e operativa della Tav
4. la conferma della società CMC, capofila di un raggruppamento di imprese, che ha il compito di realizzare lo scavo del cunicolo esplorativo della Maddalena a Chiomonte.

1. Sono iniziati il 27 giugno 2011 i lavori per l'allestimento del cantiere della Maddalena a Chiomonte, in Val di Susa. È stata rispettata così la scadenza del 30 giugno, imposta dalla Ue, e al presidio degli oppositori dei treni ad alta velocità si è sostituito quello di Carabinieri e Polizia. Si tratta naturalmente di un momento assai importante e che attendevamo da anni, non solo per la linea Torino- Lione in sé, ma per l'intero Progetto Prioritario Europeo n.6 (reteTen-T). È la quarta opera di ricognizione dopo le tre “discenderie” francesi già terminate di Villarodin-Bourget/ Modane, Saint-Martin- La-Porte

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

e La Praz, previste nel progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. La galleria avrà una lunghezza complessiva di 7,54 chilometri e un diametro di circa 6 metri, l'imbocco è collocato al fondo della Valle Clarea, in zona Maddalena di Chiomonte. La galleria di Chiomonte, tecnicamente definita cunicolo esplorativo, ha tre principali finalità: conoscere meglio la struttura geologica del Massiccio d'Ambin fin da subito, in attesa dell'avvio dei lavori del tunnel di base; testare la tecnologia che sarà utilizzata nella realizzazione dell'opera principale; in corso d'opera, come via d'accesso ai lavori del tunnel di base, mentre dopo la messa in servizio servirà per la ventilazione, per la manutenzione e per il transito dei mezzi di soccorso se necessario. I lavori consistono in un primo momento dalla recinzione della zona interessata poi con gli scavi per la realizzazione del tunnel geognostico di circa 7 km, propedeutico alla Torino-Lione. Il cantiere si trova a nord del viadotto autostradale sulla A32 tra il torrente Clarea, la strada dell'Avanà e la strada delle Gallie. È proprio dall'autostrada che sarà costruito un accesso provvisorio al cantiere, così da consentire il passaggio dei mezzi di lavoro che non si riverseranno sulla viabilità locale e per limitare i disagi sulla mobilità ordinaria in valle. E il materiale prodotto dallo scavo? Rimarrà sul posto: in parte utilizzato come calcestruzzo nella costruzione della galleria stessa e il restante trasferito, con nastri trasportatori coperti, in un sito che verrà utilizzato per la risagomatura e la rinaturalizzazione di un'area a suo tempo utilizzata come discarica per la realizzazione dell'autostrada.

2. La validazione del progetto preliminare da parte dei poteri pubblici italiani è intervenuta il 3 agosto 2011. Questo progetto include la definizione del nuovo tracciato in Piemonte/Valle di Susa. Il Progetto preliminare è stato elaborato in relazione con la principale struttura di concertazione, l'Osservatorio tecnico, presieduto dal Commissario del Governo, Mario Virano. Gli enti locali in Valle di Susa sono stati pienamente coinvolti in questa nuova fase.

3. La Commissione intergovernativa svoltasi il 20 dicembre 2011 a Roma ha approvato il progetto di un nuovo accordo per la realizzazione della tratta transfrontaliera del collegamento Torino-Lione, tra Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, accordo che fissa in particolare la ripartizione del finanziamento per questa parte del progetto, in complemento dei finanziamenti europei. Dopo la firma dai governi, questo accordo, che modifica quello di Torino di 2001, sarà sottoposto ai parlamenti dei due paesi per la ratifica.

Francia e Italia hanno così confermato il 20 dicembre il loro finanziamento per la sezione transfrontaliera stimato in 8,2 miliardi di euro (in una prima fase il nuovo tunnel

internazionale di 57 km, le nuove stazioni di St Jean-de-Maurienne e Susa e il collegamento con la linea storica in Italia, fino a Bussoleno). L'Italia assumerà il 57,9% dei finanziamenti e la Francia il 42,1% in aggiunta al contributo della UE, che potrebbe rappresentare fino al 40% dell'investimento.

Nell'ambito del prossimo accordo intergovernativo sulla Torino-Lione, la Francia e l'Italia prevedono l'istituzione di una società italo-francese, il promotore pubblico che, sotto la responsabilità degli Stati, avrà la missione di realizzare la sezione transfrontaliera. La sede legale della nuova società di gestione sarà in Francia, a Chambéry; quella operativa a Torino. Il presidente sarà francese; l'amministratore delegato e il direttore finanziario e amministrativo saranno italiani. Nel cda ci sarà un rappresentante della Commissione europea.

4. La conferma della società CMC, capofila di un raggruppamento di imprese, che ha il compito di realizzare lo scavo del cunicolo esplorativo della Maddalena a Chiomonte. La firma dell'atto integrativo al contratto firmato da LTF con la CMC nel 2005 contrattualizza la variante localizzativa dell'imbocco del cunicolo da Venaus, dove era previsto inizialmente, alla Maddalena. L'importo complessivo del lavoro sarà di 93 milioni di euro.

Inoltre la Regione Piemonte ha approvato la nuova legge regionale n° 4 del 2011 sui cantieri "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo - Territorio" ispirata al modello francese della Demarche grand chantier, che favorisce le imprese del territorio nell'accesso ai piccoli appalti, utilizza manodopera locale, consente la vendita dei materiali di scavo con ricavi per il territorio, introduce misure di fiscalità agevolata e "sfrutta" le strutture turistiche per l'accoglienza delle maestranze. La prima applicazione della legge sono i subappalti del cunicolo di Chiomonte.

Proprio ad inizio di quest'anno 2012 si è avviata ufficialmente la fase la progettazione definitiva e la valutazione d'impatto ambientale (la conclusione di tale processo è atteso per la fine del 2012). Entro la fine del 2013, è previsto l'inizio del tunnel di base, mentre la loro conclusione è attesa per il 2023. In merito alla fase di cantiere dell'intera infrastruttura, i lavori interesseranno i diversi segmenti del tracciato secondo il seguente cronoprogramma:

2012: nodo di Torino (completamento) e linea Valence-Montmélian (potenziamento);

2013: tunnel di base (avvio cantieri);

2020: corso Marche e Gronda Nord (Orbassano – innesto sulla linea AV/AC Torino-Milano);

2023: parte Nazionale (Orbassano–Piana delle Chiuse);

parte Comune (Piana delle Chiuse-Saint-Jean de Maurienne);

1ª fase RFF: linea Lione–Chambéry; 1ª canna del tunnel di Chartreuse; autostrada ferroviaria in bassa Maurienne (potenziamento).

Situazione finanziaria della tratta:

Gli stati italiano e francese sono i principali finanziatori, nel quadro dell'accordo del 29 gennaio 2001, e l'Unione europea. Il costo del tunnel è di circa 8,2 miliardi di Euro. Attraverso la definizione del trattato italo- francese l'ipotesi più accreditata è che si arrivi ad una ripartizione 42% Francia - 58% Italia, che, al netto del contributo dell'Unione Europea, significherebbe una spesa di 4750 milioni per l'Italia e 3450 milioni per la Francia. Importante la proposta della Commissione EU di aumentare il cofinanziamento dei progetti transfrontalieri per i collegamenti ferroviari, tra i quali la Torino-Lione, fino al 40% (fino ad oggi il massimo era il 30%).

Il progetto:

La tratta da Torino a Lione prevede una linea di circa 256 km, che attraversa i territori francese e italiano, con un tracciato che si sviluppa alternando tratti in galleria a segmenti all'aperto. Il progetto si articola nelle sezioni seguenti:

- Parte francese, da Lione a Saint-Jean-de-Maurienne (di lunghezza pari a 130 km);
- Parte comune italo-francese, da Saint-Jean-de-Maurienne a Chiusa San Michele di lunghezza totale di circa 80 km. L'opera principale è costituito da un «tunnel di base», così chiamato perché sarà scavato alla base della montagna, che ha una lunghezza di circa 57 km. Il tunnel di base sarà scavato ad una profondità media di 1500 m ed una massima di 2500 m , con una pendenza massima di 12‰.
- Parte italiana, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese (di lunghezza pari a 45,7 km).

Relativamente alla parte italiana, il progetto distingue tra le seguenti due sezioni:

1) tratta internazionale in territorio italiano (di lunghezza pari a 35,4 km e costo complessivo pari a 4,3 miliardi di euro – IVA esclusa), articolata negli interventi di:

- tunnel di base,
- piana di Susa,
- tunnel Orsiera,
- piana delle Chiuse,

2) tratta nazionale (di lunghezza pari a 45,7 km e costo complessivo pari a 4,4 miliardi di euro) così articolata:

- galleria tra S.Ambrogio ed Orbassano,
- area di Orbassano,
- galleria da Bivio Pronda, Cso Marche fino a Settimo,
- innesto di Settimo.

Milano-Verona

Il tracciato della linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 142 km, attraverso il territorio di 31 Comuni in Lombardia e 4 in Veneto. Sono previste interconnessioni con la linea esistente a Treviglio e a Brescia. La realizzazione dell'opera prevede, dopo l'inaugurazione del 2 luglio 2007 del Quadruplicamento della linea ferroviaria tra le stazioni di Pioltello e di Treviglio, la realizzazione della tratta AV/AC da Treviglio a Verona. Il 18 novembre 2010 il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo, registrato alla Corte dei Conti il 14 aprile 2011 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 26 aprile 2011, per un importo pari a 1.130,95 milioni di euro. Nell'aprile 2011 è stato firmato l'atto integrativo con il General Contractor per la realizzazione della tratta Treviglio-Brescia e, da giugno 2011, sono state avviate le attività di progettazione esecutiva e le attività propedeutiche (espropri, interferenze) per l'apertura dei cantieri. Il 6 dicembre 2011 il CIPE ha assegnato 919,05 milioni di euro per la realizzazione del secondo lotto costruttivo della tratta Treviglio-Brescia.

Verona-Padova-Venezia

La linea AV/AC Verona-Venezia, lunga complessivamente circa 100 km, è già in attività dal marzo 2007 sui 25 km tra Padova e Mestre/Venezia (in tale tratto, la nuova linea è stata realizzata in parallelo alla linea storica). Da Verona a Padova, la nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV si svilupperà per 76,5 km e 5 km di interconnessioni con le reti esistenti, attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova, in affiancamento alla linea storica per circa 36 km. Il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova" limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova è approvato dal CIPE con Delibera n.94 nel Marzo 2006, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il valore stimato per le opere della prima fase è pari a 3.333 milioni di euro (su un totale complessivo, per entrambe le fasi, stimato in 4.483 milioni).

L'elaborazione del progetto definitivo è affidata ad RFI; risultano tuttavia sospese, allo stato attuale, le attività inerenti lo sviluppo progettuale e realizzativo dell'opera. Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 del luglio 2009 il costo stimato per la realizzazione della linea AV/AC Verona-Padova è pari a 5.130 milioni di euro, cui corrispondono disponibilità "da altre fonti statali" pari a 162 milioni, un fabbisogno residuo di 4.968 milioni e un stato dell'arte "da avviare al 2013". Relativamente al nodo di Verona, invece, si stima un costo pari a 670 milioni di euro e si riferisce la disponibilità di 16 milioni di

euro da Legge Obiettivo, con risultante fabbisogno residuo di ammontare pari a 654 milioni e stato dell'arte "da avviare al 2013". L'aggiornamento 2009 del CdP tra RFI-MIT include l'intervento "Linea Verona-Padova" tra le opere in corso per un valore (risorse al 2009) di 161 milioni di euro. Inoltre, l'opera "Linea Verona-Padova" è riportata nel documento "Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale (sviluppo infrastrutturale rete alta capacità)" che riferisce un valore di costo a vita intera pari a 4.969 milioni di euro (relativamente al quale si prevede un fabbisogno, nel 2011, pari a 120 milioni e, oltre tale anno, di 4.849 milioni); nel medesimo documento, per quanto concerne il nodo di Verona si riferisce il costo per la realizzazione in 652 milioni di euro (con corrispondente fabbisogno pianificato attestarsi integralmente a partire dal 2012).

Venezia-Trieste

Il tracciato complessivo, avente estensione di 186 km, da Venezia Mestre a Trieste Centrale, interessa le province di Venezia, Gorizia, Udine e Trieste. In particolare, la tratta Venezia/Mestre-Ronchi si divide in tre sub-tratte: Mestre-Meolo, Meolo-Portogruaro, Portogruaro-Ronchi dei Legionari; da Ronchi a Trieste. La progettazione preliminare del tratto dal fiume Tagliamento a Ronchi dei Legionari è stata finanziata in attuazione dell'accordo quadro del dicembre 2003 tra RFI e Regione Friuli-Venezia Giulia. È stato finanziato da RFI il tratto da Portogruaro al fiume Tagliamento per dar modo di sviluppare la progettazione preliminare del tratto Portogruaro-Palmanova-Ronchi.

Per il segmento Venezia Mestre-Ronchi è in corso l'elaborazione la fase di progettazione preliminare. Per quanto riguarda la tratta Ronchi-Trieste, la progettazione preliminare è da rifare. A giugno di quest'anno il Governo ha nominato l'arch. Bortolo Mainardi Commissario straordinario per la tratta AV/AC Venezia-Trieste

Secondo quanto riferito dall'Allegato infrastrutture alla DFP (settembre 2010), il costo della tratta Venezia Trieste AV/AC – Tratta Venezia-Ronchi Sud ammonta a 4.200 milioni di euro; rispetto a tale importo, risultano disponibili 13 milioni di euro e un corrispondente fabbisogno pari a 4.187 milioni; relativamente alla tratta Venezia-Trieste AV/AC – Tratta Ronchi Sud-Trieste sud si riferisce un costo per 1.929 milioni di euro, rispetto al quale risultano disponibili 42 milioni di euro per un corrispondente fabbisogno pari a 1.887 milioni.

Trieste-Lubiana

A gennaio si è riunita la Commissione intergovernativa italo-slovena che formula due ipotesi per la tratta italiana della "variante alta" tra Trieste e Divaccia (la prima di 22 chilometri, di cui 7 in galleria e la seconda di 12,3 chilometri di cui 11 in galleria); per la

porzione slovena di tracciato vengono formulate tre ipotesi. La Commissione Europea, per elargire i propri contributi (50% del costo della progettazione) chiede che si arrivi ad un tracciato condiviso, e venga formulato un progetto preliminare su di esso ed entro giugno del 2012 venga costituito il Geie (Gruppo europeo di interesse economico) futuro responsabile delle attività di progettazione. A giugno la Commissione intergovernativa Italia-Slovenia ha approvato il nuovo tracciato transfrontaliero, 21 km di cui 12 nella provincia di Trieste.

Il costo stimato per la realizzazione dell'opera ammonta a 2,4 miliardi di euro ("Soluzione ottimizzata"), di cui 1,3 miliardi per la porzione di tracciato in territorio italiano e 1,1 per la parte slovena. Tuttavia, nel corso della consultazione pubblica relativa al progetto nella Regione Friuli Venezia-Giulia, alcune amministrazioni locali hanno espresso parere negativo al progetto in conseguenza degli impatti ambientali negativi associati al tracciato. Il 12 ottobre 2010, è stato siglato ufficialmente l'accordo tra i Governi italiano e sloveno per il nuovo studio e la progettazione della linea ferroviaria transfrontaliera tra Trieste e Divaccia; tale accordo, in cui si formalizza, in particolare, l'intesa raggiunta nei mesi scorsi tra i due Paesi sul nuovo tracciato (il cosiddetto "corridoio alto" rispetto al "corridoio basso" previsto in un primo tempo), permetterà di completare in tre anni la progettazione esecutiva del tratto transfrontaliero Trieste-Divaccia. Il tracciato scelto corrisponde alla cosiddetta "variante alta". Nel dicembre 2008, tra le decisioni europee di finanziamento sottoscritte dal vicepresidente della Commissione responsabile dei trasporti nell'ambito del programma TEN-T (periodo 2007-2013), quella relativa alla sezione transfrontaliera Trieste-Divaccia prevede lo stanziamento di 50,7 milioni di euro per l'attività di progettazione e studi. Nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 si riferisce che, per il completamento verso est del Progetto Prioritario 6 (Corridoio 5), la richiesta di contributo comunitario avanzata a sostegno dei costi di progettazione della sezione italo-slovena è stata accolta integralmente per la parte italiana, con un'assegnazione di 22 milioni di euro.

Secondo l'accordo firmato il 12 ottobre 2010 tra i Governi italiano e sloveno, il costo totale della progettazione, dallo studio di fattibilità del "corridoio alto" fino ai disegni esecutivi, è di 101,4 milioni di euro, di cui il 50 per cento (50,7 milioni) sarà coperto dall'Unione europea. Dell'altra metà, 22 milioni saranno stanziati dal Governo italiano e i restanti 28,7 da quello sloveno.

b) Corridoio autostradale

Torino-Milano

La tratta Torino-Milano è soggetta ad un ampio ammodernamento e adeguamento, contestuale alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità. I lavori consistono nell'allargamento delle carreggiate autostradali e nella realizzazione della corsia di emergenza su tutto il tracciato da Torino a Milano e viceversa: ciò significa passare dalle attuali carreggiate di 10 metri pavimentati (3 corsie da 3,33 metri) per senso di marcia, con spartitraffico da 4 metri, per un totale di 24 metri complessivi a due carreggiate da 14,25 metri pavimentati (3 corsie da 3,75 metri + corsia di emergenza da 3 metri) per senso di marcia con spartitraffico da 4,14, metri per un totale di 32,64 metri complessivi. La tratta Boffalora-Milano sarà dotata, inoltre, di una quarta corsia di marcia che porterà la piattaforma a metri 40,14. Questo potenziamento si rende necessario poiché è stato realizzato da parte di ANAS il raccordo Boffalora-Aeroporto di Malpensa che scarica una significativa mole di traffico sulla A4. Le motivazioni alla base di questo intervento sono legate all'importanza che il collegamento con Milano ha nei trasporti di merci e persone tra Piemonte e Lombardia. La futura linea ferroviaria ad Alta Capacità Torino-Milano è stata progettata in stretto affiancamento all'autostrada e quindi ha determinato importanti interferenze con le infrastrutture autostradali (si pensi ai sovrappassi, agli svincoli delle stazioni autostradali e a tutte le interferenze trasversali esistenti e che sono stati ricostruiti da TAV in diversa posizione interessando anche le pertinenze dell'autostrada). Su tutto il percorso gli attraversamenti trasversali (cavalcavia) sono stati costruiti in modo tale da garantire la compatibilità con una futura quarta corsia di marcia. Questa particolare caratteristica progettuale è stata richiesta espressamente dalla Società che, nell'ottica di effettuare una progettazione rivolta al futuro, ha ritenuto necessaria almeno la previsione di questa ulteriore corsia. La fine lavori è prevista per il 2012.

Milano-Brescia (Brebemi)

Il progetto prevede la realizzazione di un'autostrada che collega in maniera diretta le città di Brescia e Milano. Complessivamente l'intero tracciato ha uno sviluppo di circa 62,1 km, dalla attuale tangenziale sud di Brescia (ex S.S. 11) fino all'interconnessione con la futura TEM tra Melzo e Pozzuolo Martesana (MI); l'ultimo tratto del collegamento autostradale è costituito dalla cosiddetta "Variante autostradale di Liscate", che va dalla seconda interconnessione con la TEM in Comune di Comazzo (Provincia di Lodi) fino al previsto svincolo sulla S.P. 14 "Rivoltana", ad est di Liscate (MI).

L'opera, i cui cantieri sono stati inaugurati nel 2009, è ad un avanzamento pari al 30% e il cronoprogramma ne prevede la conclusione agli inizi del 2013. Nel corso del 2011 sono stati avviati i lavori propedeutici per l'apertura dei cantieri sulle opere connesse in Provincia di Milano (Rivoltana e Cassanese). La vicenda legata alle presunte scorie contaminate smaltite sotto i cantieri dell'autostrada, e che vede la società Brebemi come parte lesa, rischia di compromettere il rispetto dei tempi di ultimazione dei lavori della nuova autostrada. In particolare, nel mese di novembre la magistratura ha posto sotto sequestro due dei tre maxi cantieri aperti, pari a 34 km sui 49 del tracciato autostradale, di cui 28 sono stati dissequestrati il 23 dicembre a seguito dell'accoglimento del ricorso della società Brebemi al Tribunale del riesame. Accanto a ciò si rileva che l'opera, realizzata in project financing, al momento si sta attuando attraverso risorse provenienti dal capitale proprio e da prestiti ponte, mentre è stata posticipata alla metà del 2012 la chiusura del closing finanziario per la parte da reperire sui mercati finanziari, pari a circa 1,9 miliardi.

Venezia-Trieste

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

L'intervento è previsto lungo un percorso di 95 km, suddivisi in quattro lotti esecutivi: lotto 1, 18 km da Quarto d'Altino (Ve) a S. Donà di Piave (Ve); lotto 2, 35 km tra S. Donà di Piave e Alvisopoli (Ve); lotto 3, 25 km tra Alvisopoli e Gonars (Ud); lotto 4, 17 km tra Gonars e Villesse (Go). Attualmente i cantieri sono attivi sul solo primo lotto.

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

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

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

5.1.2 Criticità

Per la linea AV/AC Torino-Lione è possibile il verificarsi di problemi di ordine pubblico a causa dell'ostruzionismo di alcuni movimenti contrari all'opera, nonostante l'avvio dei cantieri .

Per la linea AV/AC Milano-Verona si segnalano criticità di ordine tecnico e di ordine economico-finanziario. Le prime sono dovute all'interferenza del tracciato ferroviario con il nuovo raccordo autostradale Brescia – Bergamo - Milano (Brebemi), interferenza del tracciato ferroviario AV con il nuovo raccordo autostradale Brescia – Bergamo - Milano (Brebemi). Le criticità di ordine finanziario derivano dal fatto che attualmente i finanziamenti disponibili sono pari a 1.130,95 milioni di euro per la sola tratta Treviglio-Brescia (si è in attesa della registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPE del 6 dicembre 2011 con la quale si assegnano gli ultimi 919,05 milioni necessari alla realizzazione della tratta e della successiva autorizzazione ministeriale per l'erogazione dei fondi). Invece sono ancora totalmente da reperire i circa 2.800 milioni di euro per la Brescia-Verona. In tal senso è in corso uno studio da parte di Confindustria Veneto per esplorare modalità di finanziamento della tratta in project financing.

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

Per Brebemi le criticità riguardano il fatto che al momento si sta attuando attraverso risorse provenienti dal capitale proprio (è in corso un aumento del capitale sociale per 340 milioni) e da prestiti ponte, mentre è stata posticipata alla metà del 2012 la chiusura del closing finanziario per la parte da reperire sui mercati finanziari, pari a circa 1,9 miliardi. Inoltre sono ancora sotto sequestro 6 dei 49 km di autostrada per la vicenda legata al presunto smaltimento sotto i cantieri di scorie contaminate.

Rispetto all'autostrada Venezia-Trieste resta ancora da definire il piano finanziario per il reperimento dei fondi necessari alla realizzazione dell'opera lungo il suo intero percorso. In

sua mancanza la concessionaria Autovie Venete non è dotata della liquidità sufficiente a finanziare la realizzazione dei lotti 2, 3 e 4 della terza corsia.

5.1.3 Attese per il 2012

- Inizio dei lavori di scavo con talpa (previsione aprile 2012) della linea ferroviaria Torino-Lione. La talpa deve arrivare ed essere montata nella galleria già realizzata. Firma definitiva del nuovo trattato tra Italia e Francia e conseguente istituzione del nuovo soggetto promotore; risoluzione delle criticità del consenso e azioni di lobby all'UE per il destino dei fondi riservati ai progetti della nuova Rete Centrale.
- Completa apertura dei cantieri sulla tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona.
- Creazione del GEIE, Gruppo europeo d'Interesse economico, per lo sviluppo del progetto preliminare della linea AV/AC Trieste-Divaccia.
- Closing finanziario del project financing di Brebemi e prosecuzione dei lavori su tutti i cantieri avviati.
- Sigla dell'accordo tra Autovie Venete e il pool di banche per la copertura finanziaria della spesa per il completamento dei lavori della terza corsia Autostrada Venezia-Trieste. L'indispensabile step dovrebbe sbloccare l'iter per avviare i cantieri anche sugli altri 3 lotti in cui è stato suddiviso l'intervento.

5.2 Corridoio 24 “Dei due Mari” ora Corridoio 6 “Genova-Rotterdam”

Come spiegato nel capitolo 3, la Commissione Europea ha rinominato il Corridoio 24 Dei due Mari in **Corridoio 6 Genova-Milano/Novara-confine svizzero-Basilea-Mannheim-Colonia-Rotterdam/Anversa**.

5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi

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

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

La Legge Finanziaria per il 2010 ha approvato una norma in base alla quale, limitatamente a progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma nazionale delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori rispettivamente a 2 miliardi di euro e 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo, il CIPE possa autorizzare l'avvio dei lavori per singoli lotti costruttivi qualora questi ultimi siano integralmente finanziati e costituiscano almeno il 10% del costo complessivo dell'opera. Sulla base di tale norma, il CIPE nella seduta del 18 novembre 2010 ha autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo dell'opera (su un totale di sei), il cui costo a vita intera è stato aggiornato a un importo complessivo di 6.200 milioni di euro dei quali risultano attualmente disponibili 1.820 milioni.

L'11 novembre 2011 è stato siglato il rinnovo del contratto per l'esecuzione dell'opera tra Cociv e RFI. Il 6 dicembre 2011 il CIPE ha approvato il finanziamento del 2° lotto costruttivo per un importo di 1,1 miliardi di euro. Il 21 dicembre è stato firmato l'accordo quadro e gli accordi operativi per l'allocazione dei materiali di risulta in territorio ligure. L'apertura effettiva dei cantieri sul primo lotto costruttivo è attesa nella prima metà del 2012.

Tratta ferroviaria Chiasso-Seregno per la connessione al Gottardo

RFI ha individuato la direttrice che passa dalla stazione di Como-Chiasso e va verso Seregno-Milano quale asse per realizzare una nuova linea a doppio binario di prosecuzione del progetto svizzero, denominato AlpTransit, di realizzazione di una “ferrovia di pianura” per il transito delle merci tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione

del nuovo tunnel del Gottardo. In particolare, la linea è lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni. L'aggiornamento 2011 del Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture ha stralciato i 40 milioni di euro precedentemente assegnati per la progettazione definitiva. Infatti, sulla base delle verifiche effettuate dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, risulta che almeno fino al 2030 la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano, per un costo di circa 100 milioni di euro.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente la linea si sviluppa per circa 34 Km di cui 29 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 5 km di raddoppio della tratta esistente. L'intervento ha un costo di 1 miliardo di euro, di cui disponibili solo 83 milioni. E' in corso la progettazione definitiva, tuttavia le attività hanno subito un rallentamento per il mutato scenario che vede nell'adeguamento tecnologico della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano la soluzione di medio-lungo periodo nell'accogliere i flussi merci provenienti dal Gottardo.

Nodo di Novara

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

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

Nel 2011 gli studi di fattibilità non hanno fatto sostanziali progressi.

5.2.2 Criticità

Le criticità maggiori sono prevalentemente concentrate nella copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi. Le delibera CIPE del 18 novembre 2010 e dell'11 novembre 2011 consentono di avviare i lavori del primo lotto costruttivo e, a seguito dei necessari passaggi procedurali, anche del secondo lotto. Rimangono da coprire, nei successivi atti di determinazione degli investimenti pubblici in infrastrutture ferroviarie, i successivi quattro lotti necessari per il completamento dell'opera.

Sempre sul fronte economico e finanziario, per quanto concerne le connessioni ferroviarie al Gottardo (tratte Chiasso-Seregno e Seregno-Bergamo) si segnala la mancanza di finanziamenti per un ammontare complessivo di circa 2,3 miliardi di euro. Da qui la scelta di intervenire con il solo adeguamento tecnologico della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano, che almeno fino al 2030 dovrebbe poter sostenere i flussi merci provenienti dal Gottardo. Tuttavia, una mancata programmazione temporale delle opere ferroviarie e delle risorse necessarie rischia di compromettere il potenziamento del Corridoio 24 oltre le Alpi.

5.2.3 Attese per il 2012

- Avvio dei lavori per il primo lotto costruttivo del Terzo Valico.
- Reinserimento del progetto definitivo della tratta ferroviaria Chiasso-Seregno di connessione al Gottardo tra le priorità da finanziare.
- Completamento e approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse necessarie ad avviare i cantieri della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo di connessione al Gottardo.
- Avvio della fase progettuale del nodo di Novara.

5.3 Sistema portuale ligure

5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi

Porto di Savona

Tema centrale del Piano Regolatore di Savona Vado (approvato nell'agosto 2005) è la realizzazione della piattaforma multipurpose prevista nella rada di Vado Ligure. Il progetto elaborato dall'Autorità Portuale di Savona insieme al gruppo Maersk prevede la costruzione di un terminal contenitori da 800.000 TEU ad alta efficienza operativa ed ambientale (tramite l'impiego di mezzi semiautomatizzati). Grazie ai pescaggi naturali superiori a 20 m, quello di Vado sarà l'unico terminal nell'alto Mediterraneo in grado di ospitare navi di taglia superiore a 14.000 TEU, aprendo nuove opportunità per servire da Sud i mercati europei, anche grazie al rapido raccordo con le autostrade, ai buoni collegamenti ferroviari con i mercati del Nord Italia e del Sud Europa e alla disponibilità di aree retroportuali per insediamenti logistici e produttivi.

Nel gennaio 2011 il progetto ha ottenuto il definitivo via libera da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e l'attività dei cantieri di prova è stata avviata nel successivo mese di marzo.

Dal punto di vista finanziario va ricordato che si tratta della prima grande opera portuale realizzata mediante Project Financing. Grazie a questa impostazione l'investimento totale, pari a 450 milioni di euro, viene suddiviso fra una quota di 300 milioni a carico del pubblico e una di 150 milioni a carico dei promotori. La quota di finanziamento pubblico è prevista dai commi 990 e 991 dell'art.1 della L. 296/2006 (Finanziaria 2007) e dalla L. 10/2011 (che ha convertito in legge il decreto Milleproroghe 2010): dopo aver stipulato i necessari accordi procedurali con i Ministeri competenti, sono in corso le procedure per l'assegnazione dei fondi. L'Autorità Portuale ha anche ideato una modalità innovativa per la copertura di una quota parte del finanziamento pubblico, tramite la devoluzione anticipata di una quota dell'extragettito IVA generato dall'incremento dei traffici. La questione è allo studio del Governo e può aprire la strada per l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Recentemente è stato sbloccato il contributo definito dalla legge L. 10/2011: si tratta di una tranche da 68 milioni di Euro che consente di proseguire i lavori, con la posa sui fondali dei cassoni di sostegno per i piloni che sorreggeranno il piano banchina. Da questo punto di vista, la Regione Liguria ha autorizzato APM Terminals Vado

Ligure a livellare il fondale mediante dragaggio e a riutilizzare il materiale di risulta per il riempimento dei cassoni.

Va segnalato infine che il 19 dicembre Autorità Portuale, APM Terminals Vado, Compagnia Unica dei Lavoratori Portuali e Sindacati hanno siglato un accordo quadro riguardante l'occupazione nel nuovo terminal, che prevede 431 nuovi assunti all'avvio dell'attività ed un organico complessivo a regime di 645 persone.

Porto di Genova

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

Il riempimento di calata Bettolo per circa 160.000 mq. consente di potenziare il terminal esistente su Calata Sanità realizzando un'area dedicata al traffico contenitori la cui capacità a regime è stimata in 900.000 teus. L'intervento, riportato da ultimo nel Piano Operativo Triennale 2012-2014 prevede un investimento di 109 milioni di euro. I lavori sono stati avviati nel 2009 e la loro conclusione è prevista per il 2014. A fine 2011 sono stati realizzati i 2/3 del riempimento. Ad oggi, tuttavia, sussistono alcuni ritardi nel completamento dell'opera a causa della necessità di realizzare alcune opere complementari, tra le quali in particolare il trasferimento degli impianti di bunkeraggio.

Analogamente, il riempimento tra i moli Ronco e Canepa, per un'area di circa 122.000 mq., consentirà di espandere gli attuali terminal portandone a regime la capacità a circa 800.000 teus (o traffico equivalente). L'intervento, anch'esso confermato nel Piano Operativo triennale 2012-2014 prevede un investimento di 40 milioni e i lavori sono in corso di esecuzione, con conclusione prevista entro il 2013. Nel bacino attiguo, il soggetto terminalista aggiudicatario del compendio "ex Multipurpose" si è impegnato – in ottemperanza a quanto previsto nel bando di gara - a realizzare a proprie spese il riempimento del Libia-Canepa; detti lavori, secondo quanto indicato nel bando stesso, dovrebbero iniziare nel 2015 e terminare nel 2019.

L'intervento di riempimento della Calata Concenter, utile al fine di aumentare la potenzialità dei terminal rinfusieri, per una superficie di circa 20.000 mq. è attualmente sospeso nella sua fase progettuale in funzione di una revisione dell'assetto complessivo delle aree connesse.

Oltre ai suddetti interventi, il Piano operativo triennale 2012-2014 individua numerosi interventi infrastrutturali, tra i quali si segnalano in particolare:

- Il 'ribaltamento a mare' di Fincantieri: l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo riempimento a Sestri P. (71.000 mq.) ad uso cantieristico, con disimpegno dalle aree poste a nord della linea ferroviaria. Inizio lavori nel 2012 e termine previsto nel 2013; il costo complessivo di riassetto dell'area ammonta a 70 milioni (di cui 20 mln. euro a carico di APG e 50 a carico del Ministero competente).
- Aree di sosta per l'autotrasporto: è previsto lo stanziamento di 1,9 mln euro per la realizzazione nel 2012 di un'area di sosta da dedicare ai mezzi pesanti nelle aree di Sestri Ponente limitrofe all'aeroporto.
- Autostrade del mare: con riferimento alla previsione del polo delle "autostrade del mare" a Voltri (variante VP 5 bis del vigente Piano Regolatore Portuale) sono in corso procedimenti che consentiranno di disporre dei necessari elementi urbanistici, tecnici ed economici affinché siano adottate le opportune delibere da parte del Comitato Portuale nel corso del 2012.

Porto della Spezia

Il PRP vigente prevede la realizzazione del piazzale e della banchina di ampliamento del Terminal del Golfo (79.000 mq di piazzale e 570 mt di banchina), la realizzazione di una banchina a giorno in corrispondenza dell'opera di scarico a mare della centrale Enel presso Marina di Fossamastra (11.000 mq circa con collegamento tra terminal del levante e banchina Ravano), nonché il completamento del terminal Ravano fino all'incontro con il molo Fornelli (50.000 mq di piazzale e 275 mt di banchina): il costo complessivo delle operazioni ammonta a circa 57 milioni di euro, per un totale di 140.000 mq di nuove strutture portuali.

In questo ambito il 2011 ha visto l'ultimazione dei lavori di escavo dei fondali antistanti il terminal Ravano. Si è provveduto al completamento degli scavi con asportazione di circa 18.000 metri cubi di materiali di fondo e loro successivo conferimento in vasca di colmata presso il molo Garibaldi. Complessivamente, dunque, risultano essere stati asportati dai fondali del terzo bacino circa 140 mila metri cubi ed i fondali a servizio della nuova banchina Ravano garantiscono pescaggi sino a 12,50 metri dal livello medio mare.

L'intervento complessivo previsto dal PRP prevede il trasferimento delle attività artigianali e nautico-diportistiche della Marina del Canaletto, per consentire il completamento del terminal Ravano mediante il congiungimento della banchina (già realizzata nel 2001) con il terminal Fornelli. L'iter approvativo del progetto di realizzazione del primo stralcio funzionale dell'opera, consistente nella realizzazione di un banchinamento di circa 5.000 mq di superficie con opere che consentono lo sbocco a mare della foce di levante dei

torrenti Nuova e Vecchia Dorgia, è stato completato e nei prossimi mesi verranno ultimate le procedure di gara già in corso per la fase di pre-qualifica. La durata dei lavori è prevista in 18 mesi. Si prevede di affidare i lavori alla ditta aggiudicataria dell'appalto entro il maggio 2012.

Infine, si segnalano in particolare i lavori relativi al secondo intervento di bonifica del bacino evoluzioni previsto nell'area vasta del porto mercantile della Spezia, così come approvato nei decreti interministeriali del 16 dicembre 2005 dai Ministeri dell'Ambiente, dello Sviluppo Economico e della Salute. Il progetto prevede l'asportazione di circa 250.000 mc di materiale di fondo, con successivo conferimento di questi in vasche di colmata da reperirsi in siti autorizzati della Comunità Europea; l'importo complessivo del quadro economico di progetto ammonta a circa 27,8 mln di euro. La gara d'appalto è stata esperita e la commissione giudicatrice procederà nei prossimi giorni alla valutazione delle offerte e alla successiva aggiudicazione provvisoria. La durata dell'appalto è prevista in 365 giorni e si prevede l'inizio dei lavori nel Febbraio 2012.

5.3.2 Criticità

Le criticità strutturali per il potenziamento delle capacità operative dei porti liguri sono in primo luogo connesse alla configurazione morfologica della costa e alla loro collocazione in un contesto urbano fortemente antropizzato.

La pressione delle città (tutte e tre strette tra mare e montagne) alle spalle e la mancanza di aree disponibili sulla terraferma rendono necessario procedere ad ampliamenti solo attraverso tombamenti degli spazi acquei, resi ulteriormente costosi dagli alti fondali che impongono rilevanti opere di difesa a mare.

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

L'aumento delle banchine e delle aree disponibili per i terminal pone rilevanti problemi di gestione del trasporto nelle modalità terrestri e rende indispensabile l'adeguamento delle relative infrastrutture.

Per tali motivi tutti i progetti di potenziamento delle capacità operative dei porti liguri sono intrinsecamente legati a quelli sui corridoi plurimodali di penetrazione verso il nord

(Corridoio 24 per Genova e Savona e Tevere per La Spezia), lungo i quali sono in corso di approntamento piattaforme logistiche con funzioni retroportuali. Alla riforma della legge n. 84/94 attualmente in discussione presso il Parlamento è richiesto da parte di tutte le comunità portuali la possibilità di estendere il sistema di governo dei porti anche a tali aree, permettendo così il loro sviluppo anche nella prospettiva del "porto-lungo".

Alla riforma della legislazione sulla portualità italiana si chiede inoltre di prevedere forme di finanziamento delle opere infrastrutturali (in parte già anticipate dalle leggi finanziarie per il 2007 e 2008) che permettano una programmazione più certa degli interventi, anche attraverso una maggiore autonomia delle Authority.

5.3.3 Attese per il 2012

- Prosecuzione dei lavori secondo il cronoprogramma previsto per la piattaforma multipurpose di Vado Ligure, della Calata Bettolo e del riempimento tra i moli Ronco e Canepa
- Avvio del ribaltamento a mare di Fincantieri e realizzazione dell'area di sosta per l'autotrasporto a Sestri Ponente.
- Avvio del primo lotto funzionale per il riempimento del Terminal Ravano e inizio dei lavori del secondo intervento di bonifica dei fondali nel bacino di evoluzione del porto della Spezia.

5.4 Sistema Pedemontano

5.4.1 Stato di avanzamento degli interventi

Pedemontana Piemontese

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

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

Entro la fine di quest'anno era prevista la conclusione della procedura di Via del progetto preliminare al fine di presentare il progetto al Cipe per il cofinanziamento del 20% dell'intera tratta. Non è ancora arrivata la VIA e il Cipe nella prima seduta di gennaio 2012 non ha quindi deliberato per il progetto della Pedemontana piemontese. Entro fine 2012 verrà concluso il definitivo/costruttivo e se non vi saranno criticità finanziarie il progetto potrebbe iniziare per una durata dei lavori di circa 4 anni. Si tratta del primo progetto in Piemonte, e tra i primi in Italia, a utilizzare la nuova possibilità prevista dalla legge di bandire le gare per la ricerca del promotore finanziario non sulla base di un progetto vero e proprio ma partendo solo dallo studio di fattibilità. Nel 2009 in seguito alla realizzazione dello Studio di Fattibilità relativo alla tratta Pedemontana Piemontese A4 Santhia- Biella – Gattinara – A26 Romagnano-Ghemme, è stata indetta la gara per la ricerca del promotore finanziario. Nel 2009 è stata individuata la Società SATAP Spa, quale mandante dell'ATI (Satap, Impregilo Ativa, Mattioda, Itinera, Gemmo, Sina, Cogefa e Tubosider) che si è aggiudicata la gara. Nel 2010 il Consiglio di Amministrazione di Cap Spa (Concessioni autostradali piemontesi), la società mista Anas-Regione Piemonte, ha dato il via libera al progetto preliminare della Pedemontana piemontese presentato dalla Satap Spa (Autostrade Torino-Milano e Torino-Piacenza) a dicembre 2009, con l'offerta

relativa al bando di project financing. Il progetto inviato al Ministero dei Trasporti per l'attivazione della procedura di legge obiettivo.

La nuova infrastruttura avrà un costo di quasi 600 milioni di euro di cui il 65% cofinanziato dal partner privato e il restante 35% contribuito in parti uguali da Regione e CIPE. La CAP Spa, nel 2010, ha inviato al CIPE il Progetto Preliminare per l'avvio del procedimento di approvazione, a seguire potrà partire la progettazione definitiva che dovrà ritornare al CIPE per l'approvazione finale che darà accesso al finanziamento pubblico di circa 200 milioni di euro. A novembre 2010 l'opera ha ottenuto l'inserimento della Pedemontana nel quadro programmatico prioritario 2010-2013 delle opere strategiche.

L'ultimo tracciato, individuato in via definitiva per la gara, ha previsto l'accorpamento in un'unica arteria delle due tratte della Pedemontana, cioè i 21 chilometri fra la Torino-Milano e Vigliano Biellese e il collegamento fra Biella e l'A26. L'opera è stata affidata alla Satap Spa, individuata anche come promotore finanziario. La concessione sarà, però, firmata solo a valle dell'approvazione del preliminare da parte del CIPE (momento in cui sarà anche disposta la quota di finanziamento pubblico (2012)). Il progetto del tracciato da Santhià a Ghemme elaborato dalla Satap si pone l'obiettivo di essere efficiente e di permettere, rispetto allo studio di fattibilità regionale, un risparmio in termini di tempi, di impatto ambientale e di costi. Come da prassi sulla Pedemontana il progetto preliminare è stato condiviso con gli enti locali. L'arteria autostradale, si svilupperà su un tracciato di 40 Km di cui 38 Km in rilevato e 2 Km su opere d'arte (viadotto Navilotto 82 m; viadotto sul torrente Elvo 959 m; viadotto sul torrente Cervo 179 m, viadotto esistente torr. Strona 119 m, viadotto esistente torr. Ostola 328,40 m e viadotto sul fiume Sesia di 839 m) dalla A4 Torino-Milano, in prossimità di Santhià, per proseguire verso Biella e Gattinara e per congiungersi con l'A26 a Ghemme. Il cantiere sarà suddiviso in tre lotti funzionali: A4-Biella, Biella-Masserano e Masserano-Ghemme. L'autostrada avrà 4 svincoli a Verrone, Biella, Masserano e Gattinara e due nodi di interconnessione con le autostrade A4 e A26. Lo sviluppo complessivo dei svincoli è pari a circa 2 Km. Fa parte della gestione autostradale il tratto di circa 6 Km della S.R. 142 compreso tra lo svincolo di Biella e il centro abitato. Saranno presenti quattro aree di servizio, due per ogni senso di marcia: 2 tra il nodo di Santhià e lo svincolo di Verrone e 2 tra lo svincolo di Gattinara ed il nodo di Ghemme (Area di servizio Vigellio est e ovest al Km 8+300 e Area di servizio Marchiazza sud e nord al Km 33+550). È in programmazione l'eliminazione di una galleria nel tratto tra l'A4 e Verrone e la realizzazione di un sottopasso, al posto del viadotto, all'incrocio con la ferrovia Santhià -Arona, tra Masserano e Gattinara. È prevista, inoltre, la riqualificazione

del tratto tra Biella e il nuovo svincolo autostradale e il ripristino del collegamento tra Biella e Cossato, per mezzo di un transito parallelo e gratuito alla Pedemontana.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano sarà composto da 87 km di autostrada e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono: 1) Asse principale (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Dalmine/A4) per una lunghezza di 69,4 Km; 2) Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km; 3) Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Tratta da Cassano Magnano/A8 a Lomazzo/A9 e tangenziali di Como e Varese: i lavori sono in corso da Cassano Magnano a Lomazzo, e sul primo lotto delle tangenziali di Varese e di Como. Il costo di questi lavori è di circa 1.175 milioni di euro di cui: 450 milioni da ottenere con un prefinanziamento del General Contractor, previa garanzia del Concessionario sul finanziamento bancario concesso (ancora da ottenere); 410 milioni di contributo pubblico (già disponibile); 315 milioni di mezzi propri del concessionario (attualmente pari a 400 milioni di cui 200 milioni di equity versati e 200 milioni da un prestito ponte ottenuto con garanzia dei soci e che sarà poi coperto con un nuovo aumento di capitale).

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4: la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione, dal valore di 2.300 milioni di euro, è stata aggiudicata il 21 novembre 2011 all'Associazione Temporanea d'Impresa guidata dall'impresa Strabag. Sulla aggiudicazione della gara pende il ricorso da parte dell'ATI concorrente guidata da Impregilo. Permangono poi notevoli difficoltà sul finanziamento complessivo. Per questo si sta valutando la possibilità di realizzare la tratta per lotti funzionali, sulla base dei finanziamenti di volta in volta disponibili.

Autostrada Asti-Cuneo

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

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

I lavori sono iniziati nel luglio 2000 e il completamento era previsto nel 2012 ma non tutte le molte delle tratte mancanti sono in ritardo . Ciò porta a 47 km di autostrada completati su un totale di 93 che corrisponde a un totale effettivo da costruire pari a poco più di 29 km. Le tratte mancanti sono: Tangenziale di Cuneo (in ritardo), Cuneo-Castelletto Stura-Consovero e Cuneo-SS 231 (Consegna ed esecuzione dei lavori a cura del Concessionario entro il 2012); Asti Est-Rocca Schiavino (Integrazione progetto definitivo a cura del Concessionario) e Rocca Schiavino-Asti Ovest (Progetto preliminare), Rocca Schiavino-Isola d'Asti (Consegna ed esecuzione dei lavori a cura del Concessionario entro il 2012); Guarene-Roddi e Roddi-Diga Enel (in conferenza di servizi).

5.4.2 Criticità

Per Pedemontana Piemontese rimane critica la situazione finanziaria.

Per la Pedemontana Lombarda, oltre al completamento del versamento dell'equity stabilito da parte dei soci, devono essere reperiti circa 2,6 miliardi di euro sui mercati finanziari (l'arranging è previsto per l'ottobre 2012), che serviranno essenzialmente a realizzare la tratta principale da Lomazzo a Dalmine, mentre rimane il nodo dei 415 milioni di euro mancanti per i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese.

5.4.3 Attese per il 2012

- Approvazione definitiva del progetto preliminare e del finanziamento pubblico della Pedemontana Piemontese.
- Avvio dei cantieri della tratta centrale di Pedemontana Lombarda dall'Autostrada A9 (Lomazzo) all'Autostrada A4 (Osio di Sotto).

5.5 Nodo metropolitano di Milano

5.5.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

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

Il 9 dicembre 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza hanno sottoscritto l'accordo di programma che sancisce l'avvio dell'opera: i cantieri sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e si concluderanno entro la fine del 2014. L'accordo di programma prevede inoltre l'avvio dello studio per prolungare ulteriormente la linea fino al Rondò dei Pini di Monza, dove sta sorgendo il nuovo polo polifunzionale. Rimane ancora da definire il progetto relativo alla realizzazione del parcheggio di interscambio a Bettola, con la relativa copertura finanziaria.

Prolungamento della M2 da Cologno Nord a Vimercate

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di 10,8 km con 6 stazioni (Brugherio, Carugate, Agrate Colleoni, Concorezzo, Vimercate Torri Bianche, Vimercate). L'83% della tratta è in sotterraneo, la parte rimanente in trincea e/o rilevato. Per l'esercizio sul prolungamento il progetto prevede l'acquisizione di 7 treni aggiuntivi.

Dopo che la Corte dei Conti nel settembre 2008 ha ricusato la registrazione della delibera del CIPE di approvazione del preliminare in quanto "non conforme alla legge" a causa del costo troppo elevato, il Comune di Milano nel luglio 2009 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la revisione del progetto, approvato dal CIPE nella seduta del 13 maggio 2010. L'opera ha un costo di circa 477 milioni, di cui disponibili solo 6 per la redazione del progetto definitivo. 283 milioni sono da reperire dallo Stato e 188 milioni dagli Enti locali.

Prolungamento della M3 da San Donato Milanese a Paullo

Il tracciato definitivo risulta lungo 14,8 km, con 6 stazioni: San Donato Milanese Centro, Peschiera Borromeo Centro, Pantigliate-Mediglia, Caleppio-Cerca, Paullo Centro e Paullo

Est. Il 60% del percorso è in sotterraneo, il 5% in trincea, il 24% in superficie e, infine, l'11% in viadotto (cavalcavia e ponti). Per l'esercizio sul prolungamento il progetto prevede l'acquisizione di 8 treni aggiuntivi.

Dopo che la Corte dei Conti nell'agosto 2008 ha ricusato la registrazione della delibera del CIPE di approvazione del preliminare in quanto "non conforme alla legge" a causa del costo troppo elevato, il Comune di Milano nel luglio 2009 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la revisione del progetto, approvato dal CIPE nella seduta del 13 maggio 2010. L'opera ha un costo di circa 750 milioni di euro, di cui disponibili solo 9 per la redazione del progetto definitivo. 445 milioni sono da reperire dallo Stato e 246 milioni dagli Enti locali.

M4 Lorenteggio-Linate

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 15 km la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea Milano-Mortara) con l'aeroporto di Linate, per un totale di 22 fermate e un costo di 1,4 miliardi di euro.

La Corte dei Conti della Lombardia ha stabilito la necessità di una deroga al patto di stabilità interno che consenta al Comune di Milano di accendere mutui per le infrastrutture collegate ad Expo (per la M4 si tratta di circa 400 milioni). Gli altri finanziamenti sono resi disponibili da fondi statali (546 milioni, "sacrificando" gli stanziamenti previsti per la linea M6 da Bisceglie a Ripamonti) e da risorse private (472 milioni, la linea è in project financing). I lavori, che saranno avviati all'inizio del 2012 (anche se pende un ricorso sull'aggiudicazione della gara presentato dall'Associazione Temporanea d'Impresa "perdente" guidata da Pizzarotti), si prevede potranno concludersi nel 2017. C'è la concreta possibilità che per l'Expo 2015 venga messa in esercizio solo la tratta Linate-Forlanini FS (nuova stazione prevista nell'ambito della riorganizzazione del nodo ferroviario di Milano).

M5 Bignami-San Siro

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

Il progetto è diviso in due tratte. Per quanto riguarda la tratta Bignami-Garibaldi, i lavori sono iniziati nel 2007 e si concluderanno nel 2013. Per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro i lavori sono partiti nel dicembre 2010 per concludersi entro la primavera del 2015.

M6 Bisceglie-Castelbarco

Il progetto della M6 nasce dall'esigenza di sdoppiare la M1, che attualmente prevede le due diramazioni verso Bisceglie e verso Rho Fiera, al fine di decongestionare la linea che nei periodi di massimo afflusso presenta situazioni di criticità soprattutto nella tratta tra Duomo e Pagano. La M6 dovrebbe comprendere pertanto il ramo della M1 da Bisceglie a Cadorna a cui si aggiungerà una nuova tratta lungo il percorso Cadorna-Missori-Ludovica-Ripamonti.

La realizzazione dell'opera, che inizialmente faceva parte degli interventi essenziali per l'Expo 2015, è stata stralciata e i finanziamenti previsti dirottati sulla M4. Il costo ammonta a circa 870 milioni di euro, totalmente da reperire.

b) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

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

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel dicembre 2011 è stato approvato il progetto esecutivo della tratta Castano Primo-Turigo: i lavori partiranno all'inizio del 2012 per concludersi alla fine del 2013. Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono ancora essere reperiti circa 87 milioni di euro per realizzare l'intervento.
- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** Il 30 gennaio 2010 è stato aperto al traffico il tunnel ferroviario, della lunghezza di 4,5 km, mentre nel corso del 2011 è stata completata la nuova stazione di Castellanza, già attivata in via provvisoria nel 2010.

- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ha una lunghezza di 14,3 Km, attraversando trasversalmente l'area delle Groane e parte della Brianza milanese. Dal 1957 la linea, su cui si viaggia solo con trazione diesel, è stata adibita al solo trasporto merci. Le opere in oggetto prevedono l'elettificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione, con l'obiettivo di riattivare il trasporto passeggeri e di potenziare quello merci.

La consegna dei lavori è avvenuta a gennaio 2011 e, alla fine dell'anno, l'avanzamento è di circa il 40%. Si prevede che i cantieri si potranno concludere per la fine del 2012.

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di 602 milioni di euro, di cui stanziati 382 milioni per la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago (da completarsi per l'autunno del 2015) e del raccordo Y (da completarsi per la primavera del 2015): su queste opere è in corso la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione; in particolare nel 2012 si prevede l'avvio dei lavori di sistemazione del nodo di Rho e il completamento del progetto esecutivo della tratta. Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per il quale occorre reperire circa 220 milioni.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate.

Complessivamente la linea si sviluppa per circa 34 Km di cui 29 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 5 km di raddoppio della tratta esistente. L'intervento ha un costo di 1 miliardo di euro, di cui disponibili solo 83 milioni.

E' in corso la progettazione definitiva, tuttavia sulla base delle verifiche effettuate dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, risulta che almeno fino al 2030 la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano, per un costo di circa 100 milioni di euro. Da ciò deriva un rallentamento della progettazione della nuova linea.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Il progetto prevede il raddoppio della linea tra le stazioni di Milano S. Cristoforo e Mortara, per una lunghezza di circa 45 Km, e la realizzazione di tre nuove fermate con relativi parcheggi (Corsico, Corsico bis, Vermezzo/Albairate), di una nuova sottostazione a Vermezzo e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello. Il progetto prevede inoltre la riqualificazione della tratta urbana milanese tra le stazioni di Porta Romana e di San Cristoforo, con la nuova stazione di Porta Romana e le fermate di Romolo e Tibaldi. L'intervento è suddiviso in diversi sottoprogetti, ognuno con un diverso cronoprogramma. I lavori sulla tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo, iniziati nel 2007, si sono conclusi nel dicembre 2009. Mancano invece i finanziamenti per la progettazione definitiva, oltre che per la realizzazione, della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina e per la realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara. I cantieri per la riqualificazione della tratta urbana milanese dovrebbero aprire nel 2012 per concludersi nel 2013.

c) Viabilità

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano sarà composto da 87 km di autostrada e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono: 1) Asse principale (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Dalmine/A4) per una lunghezza di 69,4 Km; 2) Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km; 3) Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Tratta da Cassano Magnano/A8 a Lomazzo/A9 e tangenziali di Como e Varese: i lavori sono in corso da Cassano Magnano a Lomazzo, e sul primo lotto delle tangenziali di Varese e di Como. Il costo di questi lavori è di circa 1.175 milioni di euro di cui: 450 milioni da ottenere con un prefinanziamento del General Contractor, previa garanzia del Concessionario sul finanziamento bancario concesso (ancora da ottenere); 410 milioni di contributo pubblico (già disponibile); 315 milioni di mezzi propri del concessionario (attualmente pari a 400 milioni di cui 200 milioni di equity versati e 200 milioni da un prestito ponte ottenuto con garanzia dei soci e che sarà poi coperto con un nuovo aumento di capitale).

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4: la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione, dal valore di 2.300 milioni di euro, è stata aggiudicata il 21 novembre 2011 all'Associazione Temporanea d'Impresa guidata dall'impresa Strabag. Sulla aggiudicazione della gara pende il ricorso da parte dell'ATI concorrente guidata da Impregilo. Permangono poi notevoli difficoltà sul finanziamento complessivo. Per questo si sta valutando la possibilità di realizzare la tratta per lotti funzionali, sulla base dei finanziamenti di volta in volta disponibili.

Tangenziale Est Esterna di Milano

La Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate) e la A1 (all'altezza di Melegnano), intercettando lungo il suo percorso la SP 11 Padana Superiore, la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana e la SP 415 Pallese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi. Il costo dell'opera è di 1.700 milioni di euro di cui 450 milioni di equity (attualmente ne sono disponibili 100) e 1.250 milioni da reperire sui mercati finanziari.

Il 13 aprile 2011 si è svolta la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo, approvato dal CIPE nella seduta del 3 agosto 2011 insieme all'atto aggiuntivo alla convenzione unica. Si attende la registrazione dell'atto alla Corte dei Conti e la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Intanto è in corso la progettazione esecutiva. Il cronoprogramma prevede la conclusione dell'arco "TEEM" nell'aprile 2013 e la conclusione dell'intera opera nel marzo 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per il potenziamento della Strada Provinciale 46 Rho – Monza punta a trasformare in autostrada urbana a due corsie per senso di marcia questa fondamentale arteria stradale: un'opera che collega da est ad ovest il Nord Milano con la chiusura dell'anello delle tangenziali ed il superamento delle attuali criticità viabilistiche esistenti. In conformità a quanto concordato dagli enti coinvolti, con il coordinamento della Provincia di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un tracciato di 9,2 chilometri dalla Tangenziale Nord (A52) all'altezza di Paderno Dugnano, all'autostrada A8 Milano-Laghi all'altezza dello svincolo di Rho-Fiera. Per realizzare la tratta da Paderno Dugnano a Baranzate, Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà complessivamente 204 milioni di euro, mentre per la realizzazione della tratta da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Però 69 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia.

Per la tratta di competenza di Autostrade per l'Italia, è in corso la valutazione di impatto ambientale regionale sul progetto definitivo presentato nell'estate 2010. Per quanto riguarda i lotti che saranno gestiti dalla Milano Serravalle, nel corso del 2011 si è svolta la gara di appalto concorso - previa presentazione del progetto esecutivo in sede di offerta - per l'affidamento dei lavori dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso). Attualmente è in corso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la valutazione delle offerte pervenute.

Magenta-Tangenziale Ovest di Milano

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

Il progetto definitivo dell'opera (la cui conferenza dei servizi si è tenuta nel 2009) non è ancora stato approvato dal CIPE per la mancanza di finanziamenti (su un costo di 419 milioni di euro sono disponibili 281 milioni). Pertanto ANAS sta predisponendo, di concerto con gli enti coinvolti, uno stralcio funzionale del progetto da Magenta a Vigevano da avviare in via prioritaria con i finanziamenti già disponibili, da sottoporre al CIPE per l'approvazione. Infine, nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della S.S.

494 "Vigevanese", si inserisce il progetto del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, in corso di realizzazione da parte della Provincia di Pavia. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

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

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

Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali: i lavori sulla tratta Peschiera Borromeo-SP 39 Cerca, avviati nel dicembre 2008, si concluderanno per l'estate del 2012, mentre quelli sulla tratta Crema-Dovera, partiti nel marzo 2009, termineranno per la fine del 2012. Il lotto SP 39 Cerca-Spino d'Adda è stato suddiviso in due stralci: lo stralcio SP 39 Cerca-Zelo Buon Persico (intersezione con la tangenziale est esterna), dal costo di 57 milioni di euro interamente finanziati, sarà completato entro il 2015; lo stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, deve essere finanziato. Il lotto Dovera-Spino d'Adda, dal costo di 55 milioni di euro interamente finanziati, sarà completato anch'esso entro il 2015. La realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda, invece, è sospesa in attesa del reperimento dei finanziamenti necessari pari a 20,5 milioni di euro. I potenziamenti della **Rivoltana** e della **Cassanese** si inseriscono tra le opere connesse alla realizzazione della Brebemi. Gli interventi sulla Cassanese riguardano: 1) il potenziamento dello svincolo di Lambrate, che sarà completato nel giugno 2012, la sistemazione dell'ingresso del terminal intermodale e la variante sulla Cassanese, i cui lavori sono stati invece sospesi a causa dell'innalzamento della falda (è in corso la perizia per la variante); 2) il raddoppio della tratta da Segrate a Pioltello, per il quale il 25 febbraio 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Gruppo Immobiliare IBP hanno sottoscritto un accordo di programma che prevede da un lato lo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana a Segrate e di altre aree in prossimità della Rivoltana e dell'aeroporto di Linate, dall'altro la realizzazione del secondo lotto della Cassanese, nonchè il potenziamento della Rivoltana. Il progetto, dopo la risoluzione nel corso del 2011 della parte finanziaria legata al progetto di sviluppo immobiliare dell'area, attende il riavvio dell'istruttoria per la sola parte procedurale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, propedeutica all'approvazione da

parte del CIPE; 3) il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo, intervento a carico del concessionario della nuova autostrada Brescia-Milano (Brebemi), i cui lavori di precantierizzazione sono iniziati nel 2011. Gli interventi sulla Rivoltana, oltre a quelli indicati sopra, prevedono a carico del concessionario della nuova autostrada Brebemi il raddoppio della carreggiata da due a quattro corsie da Pioltello a Truccazzano: le opere di precantierizzazione sono partite nel 2011.

Riqualficazione SP 5 tratta Monza-Cinisello Balsamo

Il progetto prevede la riqualficazione della SP 5 - una delle strade più trafficate d'Italia - attraverso l'interramento in trincea e l'eliminazione di numerosi incroci semaforizzati lungo un tratto di circa 4 km. Il progetto mira così a collegare in maniera diretta la A4/tangenziale nord e la SS36 verso la Brianza, la Valtellina e i valichi svizzeri. I lavori per la realizzazione del tunnel sono iniziati nel 2009. Nel novembre 2010 si è resa necessaria una variante tecnica al progetto, a causa delle oltre 3.000 interferenze e sottoservizi in parte non previsti e all'adeguamento alle nuove normative sulla sicurezza, che comporterà la traslazione nell'ultimazione dell'opera dal settembre 2011 al marzo 2013. Nel corso del 2011 sono stati aperti al transito il sottovia Caldara a Cinisello Balsamo e lo svincolo di Cinisello tra l'A4 e la SS36.

5.5.2 Criticità

Le maggiori criticità sul fronte economico e finanziario si rilevano per: la realizzazione dei prolungamenti della M2 a Vimercate e della M3 a Paullo nonché per parte della M4; alcuni interventi di potenziamento ferroviario quali la Seregno-Bergamo, parte della ferrovia Rho-Gallarate, la Variante di Galliate, il completamento del raddoppio della Milano-Mortara; alcuni interventi stradali quali il completamento dei secondi lotti della strada Paullese e il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano.

Discorso a parte meritano Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano: per la prima, oltre al completamento del versamento dell'equity stabilito da parte dei soci, devono essere reperiti circa 2,6 miliardi di euro sui mercati finanziari (l'arranging è previsto per l'ottobre 2012), che serviranno essenzialmente a realizzare la tratta principale da Lomazzo a Dalmine, mentre rimane il nodo dei 415 milioni di euro mancanti per i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese; per Tangenziale Est Esterna, invece, al

momento si segnalano difficoltà nel reperimento della parte economica relativa ai mezzi propri del concessionario.

Dal punto di vista procedurale si segnala che sull'aggiudicazione delle gare di Pedemontana Lombarda e della M4 pendono dei ricorsi che potrebbero rallentare l'iter. Lentezza negli iter procedurali si segnalano per l'approvazione del secondo lotto della Cassanese, del completamento della SP 46 Rho-Monza e della tratta ferroviaria Castano-Turbigo.

Problemi di consenso sono presenti rispetto alla realizzazione del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, su cui si evidenzia la contrarietà di diversi Comuni coinvolti, e per il completamento della Strada Provinciale 'Rho-Monza', per la quale si sono costituiti dei comitati di cittadini che chiedono l'interramento della tratta in affiancamento alla Strada Provinciale 'Milano-Meda'.

Difficoltà tecniche sui lavori avviati, invece, hanno comportato ritardi in fase di cantiere sulla SP5 tra Monza e Cinisello Balsamo e sul primo lotto della SP Cassanese.

Si conferma la necessità di pianificare e programmare la rete delle piattaforme logistiche a servizio dell'area metropolitana milanese, sempre più indispensabile per l'organizzazione del trasporto delle merci.

Sul fronte della pianificazione, non è ancora risolto il nodo della connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona, per le quali resta ancora aperta la decisione della prosecuzione del passante tra Centrale e Garibaldi e la possibile connessione con le linee utilizzate per l'Alta Velocità.

5.5.3 Attese per il 2012

- Avvio dei cantieri della M4 e approvazione dei progetti definitivi e della copertura finanziaria dei prolungamenti delle linee M2 a Vimercate e M3 a Paullo.
- Apertura dei cantieri sulla tratta ferroviaria Castano-Turbigo e reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della linea ferroviaria Novara-Malpensa.
- Avvio dei lavori per il potenziamento della ferrovia Rho-Gallarate, comprensiva del collegamento tra Fiera Rho-Pero/Expo e Malpensa.
- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse necessarie per il potenziamento della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo, di accessibilità al tunnel del Gottardo.

- Reperimento delle risorse economiche per completare la progettazione dei lotti mancanti della ferrovia Milano-Mortara e avvio dei cantieri.
- Individuazione della soluzione progettuale per la connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona del nodo ferroviario milanese.
- Avvio dei cantieri della Tangenziale Est Esterna di Milano, della tratta centrale di Pedemontana Lombarda dall'Autostrada A9 (Lomazzo) all'Autostrada A4 (Osio di Sotto) e del potenziamento della SP 46 Rho-Monza.
- Approvazione del progetto dello stralcio funzionale da realizzare in via prioritaria relativo al collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano.
- Completamento dei lavori sui lotti già avviati per il potenziamento della strada Paullese e apertura dei cantieri sui lotti mancanti.
- Completamento dei lavori sul primo lotto della strada Cassanese, per l'accesso al centro intermodale di Segrate, e completamento dell'iter approvativo del secondo lotto.

5.6 Nodo metropolitano di Torino

5.6.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

La metropolitana di Torino è il primo sistema di trasporto pubblico d'Italia basato sul sistema a guida automatica VAL (Véhicule automatique léger) che è stato attivato nella sua prima parte il 4 febbraio 2006, in occasione dei XX Giochi olimpici invernali. Attualmente (2011) la rete di metropolitana si compone di una unica linea con estensione di 13,2 km.

Linea 1

In concomitanza con l'inizio delle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità di Italia, il 6 marzo 2011, è avvenuta l'inaugurazione della nuova tratta Porta Nuova - Lingotto. Per l'ulteriore tratto sud della linea, invece, è stata indetta il 27 luglio 2011 la gara per allungare il percorso della metropolitana, dal Lingotto a piazza Bengasi, all'estrema periferia meridionale della città. Dopo la fase preliminare sono 14 le società che, essendo considerate idonee, sono state invitate a partecipare all'appalto per la progettazione e la realizzazione della nuova tratta.

Nel mese di dicembre Infratrasporti.To srl (Infra.To), la società cui la Città di Torino ha delegato le attività di progettazione, costruzione e sviluppo impianti, nonché conferito i beni patrimoniali della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino (13,2 km) e della linea tranviaria 4 (18 km), ha affidato l'incarico di progettazione, realizzazione ed esercizio dell'opera dell'ultima tratta all'Associazione Temporanea di Imprese composta da Seli e Coopsette per un importo pari a circa 60 milioni di euro.

Entro l'estate del 2012, le società dovranno redigere il progetto esecutivo e successivamente partiranno i lavori. L'ultima tratta (Lingotto-Bengasi) prevede due stazioni, tre pozzi di ventilazione e una galleria di 2 chilometri scavata con la talpa per una durata dei lavori di circa 3 anni e mezzo.

Linea 2

Nessun significativo passo avanti, invece, per la Linea 2 ferma al progetto preliminare del primo tratto del primo lotto. Va detto che l'opera è inserita in un grande progetto di trasformazione urbanistica del quadrante nord-est della città, la Variante 200, per la

quale nel 2010 è stata prevista una gara internazionale per la progettazione. Ora, a distanza di quasi un anno si può avviare la procedura per il bando, a cui si prevede parteciperanno molti dei 300 professionisti che avevano dato dimostrazione di interesse al progetto.

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

Il passante ferroviario di Torino è un collegamento ferroviario integrato, attualmente in fase di completamento, che attraversa la città da Stura al Lingotto su un tracciato che sviluppa circa 13 km: è pensato per separare il traffico nazionale a lunga percorrenza da quello regionale e metropolitano. Fa parte del programma di riorganizzazione e potenziamento del nodo di Torino, da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e si propone di raggiungere tre obiettivi:

1. inserire Torino nella rete veloce europea (corridoio 5);
2. aumentare la qualità dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali;
3. realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico integrato regionale metropolitano.

L'opera, i cui primi cantieri risalgono al 1986 è suddivisa in 3 macrolotti: stazione Lingotto - corso Vittorio Emanuele II, corso Vittorio Emanuele II - stazione Dora, stazione Dora - stazione Stura. L'esecuzione è suddivisa in due fasi:

- fase ovest:

tratta 1: quadruplicamento in galleria sotterranea del tratto tra lo Scalo Lingotto e corso Vittorio, con la copertura del tratto tra largo Orbassano e corso Vittorio e la realizzazione della nuova stazione interrata ferroviaria di Zappata; quadruplicamento già attivato nel 1999, con fermata di Zappata non ancora attiva.

tratta 2: quadruplicamento e interrimento dei binari nel tratto tra corso Vittorio e Porta Susa con costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori di Torino Porta Susa, per servizio ferroviario e metropolitano.

- fase est:

tratta 3: quadruplicamento e interrimento del sedime ferroviario nel tratto tra Porta Susa e corso Grosseto, con la realizzazione della nuova stazione Rebaudengo e della fermata sotterranea Dora.

tratta 4: quadruplicamento del tratto tra stazione Stura e corso Grosseto con la costruzione di un nuovo ponte sulla Stura (già realizzato nel corso degli anni ottanta).

Nel 2011 è stato completato il nuovo collegamento tra Porta Susa e Stura del Passante ferroviario urbano di Torino. La nuova galleria, a doppio binario, congiunge la stazione

sotterranea di Torino Porta Susa con la parte Nord della città e rappresenta una ulteriore fase del quadruplicamento, quasi tutto sotterraneo, della Linea esistente. L'intervento consente la definitiva dismissione dei binari di superficie, al di sotto dei quali sarà realizzata la seconda galleria che consentirà il potenziamento del Passante. Il completamento di queste opere garantirà benefici sia al servizio metropolitano e regionale sia a quello a lunga distanza e agevolerà l'ingresso della Linea AV/AC Torino - Milano nel nodo di Torino. Con la dismissione dei binari di superficie della Linea esistente tra Porta Susa e Corso Grosseto, sarà possibile avviare i cantieri per la realizzazione della seconda galleria, che ospiterà gli altri due binari, ma i lavori che dovevano concludersi nei primi mesi del 2012, hanno subito un nuovo slittamento.

Successivamente, sugli spazi liberati dai binari di superficie verranno realizzate, al di sopra delle strutture di copertura delle nuove gallerie, le opere della trasformazione urbanistica del viale della Spina, proseguendo quelle già realizzate fino a Corso Vittorio Emanuele II. Bisognerà però attendere la fine del 2012 per vedere il completamento della fase est e solo nel 2013 avverrà l'entrata in esercizio del quadruplicamento del tratto Torino Susa-Stura.

I ritardi sull'ultimazione del passante ferroviario di Torino condizionano ovviamente anche l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SMF), e l'inserimento della Torino-Ceres sul passante ferroviario stesso che riuscirà a garantire il collegamento dell'aeroporto di Caselle con il centro della città.

c) Viabilità

La Tangenziale di Torino è, in assoluto, l'infrastruttura autostradale più trafficata di tutto il Piemonte e rappresenta un tratto stradale intorno al quale i processi di edificazione si sono fortemente addensati, facendole assumere l'aspetto di un'autostrada urbana per significativi tratti.

Il suo completamento, la cosiddetta **Tangenziale Est** rappresenta un'opera attesa da almeno trent'anni: ad oggi dispone di un tracciato, di un progetto, sia pure ancora provvisorio, di un calendario per la sua realizzazione, ma fino ad ora nessuna azione si è concretizzata in fatti operativi.

La tangenziale è divisa in due tronconi: Tangenziale Nord e Tangenziale Sud.

La tangenziale Nord di Torino parte da Rivoli, al termine della A32, e termina con l'inizio dell'autostrada A5. Ha una lunghezza di 20,24 km, ma comprende anche il raccordo di penetrazione di Corso Regina Margherita pari a 0,83 km, per un totale di 21,07 km.

La tangenziale Sud parte a Santena, al termine della A21, e termina a Bruere, con l'allacciamento con la tangenziale Nord. Ha una lunghezza di 25,86 km, ma comprende anche il raccordo di penetrazione urbana a Corso Trieste di Moncalieri per 6,18 km ed il raccordo di penetrazione di Corso Orbassano a Torino per 1,33 km.

Nel corso del 2011 non ha subito progressi la progettazione della IV corsia della tangenziale esistente a causa delle possibili interferenze del tracciato della Nuova Linea Torino – Lione (NLTL), che potrebbe sovrapporsi in più punti con la tangenziale. Tuttavia, il progetto proposto da RFI e ITALFER sulla gronda merci della NLTL ha riscontrato un largo consenso da parte dell'Osservatorio e consentirebbe pertanto di realizzare la IV corsia della tangenziale senza interferenze col tracciato ferroviario. La proposta prevede che essa possa attraversare l'area nord di Torino totalmente in galleria, per mezzo di un tunnel di 19 Km che correrà al di sotto del tracciato della tangenziale. Al momento come già detto non si dispone di un progetto definitivo, né di risorse finanziarie.

Quasi terminato, invece, il programma di potenziamento/ammodernamento della tangenziale di Torino del semianello esistente (ancora da completare gli interventi di accorpamento delle barriere di esazione pedaggi di Trofarello e Villanova d'Asti per la sicurezza e il miglioramento delle condizioni ambientali), contemplati nel piano finanziario 2008- 2016 allegato alla Convenzione ANAS-ATIVA.

Nel corso degli ultimi anni sono state formulate alcune proposte per la realizzazione della Tangenziale Est, tuttavia non si è ancora pervenuti a disporre di vera e propria progettazione. Nel 2008 si è costituito un tavolo formato dalla Provincia e dai sindaci dei comuni interessati ed è stata affidata al Politecnico di Torino la progettazione della soluzione migliore che tenga conto degli aspetti urbanistici, socio-economici, storico-culturali, paesaggistici, geologici, viabilistici, acustici e architettonici. Tale tavolo di pilotaggio nel mese di dicembre 2008 ha individuato il "corridoio centrale", l'alveo entro il quale andrà individuata l'ipotesi di percorso in grado di mettere in relazione funzionalità e impatto ambientale. Le amministrazioni comunali si sono espresse in merito quasi all'unanimità. Ad aprile 2009 il presidente della Provincia di Torino Antonio Saitta ha consegnato lo studio di fattibilità all'allora assessore regionale ai Trasporti Daniele Borioli. Nonostante il grande lavoro di concertazione svolto dalla Provincia che ha portato ad ottenere un largo consenso fra i comuni coinvolti nell'iniziativa, al momento non è stato, ancora, proposto il bando di gara per la ricerca di un promotore finanziario al fine di reperire tramite project finance i fondi necessari, ma si auspica che ciò avvenga nei primi mesi del nuovo anno.

d) Altri interventi prioritari

Interporto S.I.T.O

L'interporto S.I.T.O si trova a ridosso di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. La struttura fornisce servizi di eccellenza per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics ed è connessa alla Linea ferroviaria per la Francia. Secondo le strategie di intervento degli Enti Locali, l'interporto dovrà essere interconnesso alla Linea in progetto ad Alta Capacità ferroviaria Torino-Lione attraverso il collegamento di corso Marche.

I lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto proseguono in linea con i programmi, verranno ultimati nel 2013 e prevedono una spesa totale di 500 milioni di Euro, così ripartiti: 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. La società che sino ad oggi ha investito sullo sviluppo immobiliare dell'area, traendone profitti deve oggi porre attenzione allo sviluppo dell'intermodalità attraverso la predisposizione di un nuovo piano industriale aggiornato e la definizione di un accordo con Ferrovie (RFI e FS Logistica). Le opportunità di sviluppo dell'interporto sono rappresentate: dal tracciato della Linea AV-AC, dalla contiguità con lo scalo ferroviario e con il CAAT (Centro Agroalimentare Torino) e dalla rilevante patrimonializzazione immobiliare. Nel 2011 con la nomina del nuovo presidente la società ha maturato un nuovo piano industriale volto a sviluppare il patrimonio immobiliare e l'intermodalità. Inoltre la società si è candidata con la città di Torino al progetto europeo Smart cities.

5.6.2 Criticità

A distanza di un anno dall'approvazione preliminare del primo tratto della linea 2 non è stata ancora varata la gara internazionale per la progettazione della Variante 200 all'interno della quale è inserita l'opera della linea 2.

Permangono i ritardi nel completamento del Passante ferroviario torinese e di conseguenza l'avvio dei cantieri per il collegamento della nuova ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario.

Passi avanti sul tracciato della NLTL (finalmente l'opera è stata approvata dal Cipe) tuttavia condiziona pesantemente le scelte progettuali e l'avvio dei lavori (ad oggi non partiti) delle altre opere connesse: corso Marche- collegamento interporto S.I.T.O., IV corsia tangenziale, interconnessione della ferrovia Torino-Ceres col Passante.

In particolare si sottolinea che:

- **la IV corsia** della tangenziale di Torino continua a non trovare la copertura finanziaria nel nuovo Piano né ad avere un progetto benché sia stato definito il tracciato della NLTl interferente con la tangenziale nord.
- **La Tangenziale est** si trova, ancora, in una situazione di mancanza di individuazione del soggetto che progetterà e finanzierà l'opera benché disponga di un tracciato, di un progetto provvisorio e di un calendario per la sua realizzazione.

5.6.3 Attese per il 2012

- Linea metropolitana 1: completamento della progettazione esecutiva ed avvio dei lavori del tratto Sud della linea Lingotto-Bengasi.
- Linea metropolitana 2: espletamento della gara internazionale per la progettazione della Variante 200 che include anche la linea di metropolitana.
- Passante ferroviario torinese: completamento e realizzazione della fase est ed entrata in esercizio del quadruplicamento della tratta Torino Susa-Stura.
- Tangenziale di Torino: avvio della progettazione definitiva della IV corsia della stessa.
- Tangenziale est: individuazione del promotore finanziario per reperire i fondi per la progettazione e realizzazione dell'opera
- Corso Marche: avvio della gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse di C.so Marche.
- Interporto S.I.T.O.: proseguimento in linea con i programmi dei lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto.

5.7 Nodo metropolitano di Genova

5.7.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Nodo ferroviario

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo e dell'esecuzione della gara d'appalto, gli interventi sul nodo ferroviario genovese (per un importo di 622,4 milioni di euro) si sono ufficialmente avviati l'8 febbraio 2010. La conclusione è prevista per il 2016.

Obiettivi di tali interventi sono il potenziamento, l'adeguamento tecnologico e la razionalizzazione del nodo ferroviario genovese con particolare riferimento alle esigenze del traffico portuale e alla specializzazione dei flussi di traffico: merci, a lunga percorrenza e metropolitani. In particolare sono previsti il quadruplicamento della tratta Voltri-Sampierdarena (con spostamento a mare della tratta Voltri-Pegli), la costruzione della bretella di Voltri tra la linea del Ponente e le linee di valico per Ovada e i Giovi (cd. "Succursale"), il sestuplicamento della tratta tra Principe e Brignole, e l'interscambio ferrovia-metropolitana di Brignole-Terralba. Oltre a ciò è prevista la costruzione delle nuove stazioni di Voltri, Palmaro e Cornigliano, nonché il riassetto e il potenziamento degli impianti di Principe, Brignole e Terralba. I lavori risultano particolarmente complessi a causa del contesto urbano nel quale si svolgono.

E' previsto, ma attualmente non progettato né finanziato, il quadruplicamento della linea tra Brignole e Pieve.

c) Viabilità

Nodo autostradale

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

Mentre la Gronda di Levante è ad oggi ancora ferma allo stato di semplice programmazione (salvo vari studi di fattibilità svolti da Regione ed Enti locali e proposte di project financing avanzate da operatori privati) e per il tunnel Rapallo-Fontanabuona sono in corso gli studi di fattibilità, la Gronda di Ponente risulta ad uno stato progettuale più avanzato.

Nel 2009 è stato condotto su iniziativa del Comune di Genova un Dibattito Pubblico, gestito da una Commissione indipendente formata da quattro esperti esterni al mondo genovese. Dopo la chiusura del Dibattito la Commissione ha redatto una relazione conclusiva in cui sono state presentate le posizioni, gli argomenti e le proposte emerse nel corso del confronto pubblico, che ha evidenziato nell'impatto sul sistema residenziale l'aspetto ritenuto socialmente più critico del progetto. Rispetto alle cinque opzioni iniziali e tenuto conto delle indicazioni pervenute dai partecipanti al Dibattito Pubblico, ASPI ha formulato una proposta progettuale definitiva è stata approvata dal Consiglio Comunale di Genova e resa oggetto di un nuovo protocollo d'intesa sottoscritto l'8 febbraio del 2010.

Oltre al raddoppio funzionale della A10 nella tratta Genova-Ovest-Voltri, il progetto della Gronda di Ponente comprende anche il potenziamento della A7 nella tratta Genova-Ovest-Bolzaneto e la ristrutturazione del nodo di San Benigno, fondamentale per l'accesso al bacino portuale di Sampierdarena.

Il progetto definitivo della Gronda di Ponente è stato inviato ad ANAS per validazione tecnica nel settembre 2011. Successivamente, il progetto è stato sottoposto al Ministero dell'Ambiente per procedura di VIA. Allo stato, risultano confermate le previsioni di avvio dei cantieri entro il 2014 e la fine lavori a 8,5 anni dall'apertura dei cantieri.

Per quanto riguarda il nodo di San Benigno, il 4 agosto 2011 è stato approvato il progetto definitivo dalla conferenza dei servizi e nel dicembre 2011 è stato presentato ad ANAS il suo aggiornamento sulla base di quanto emerso in sede di conferenza dei servizi. E' prevista l'approvazione del progetto esecutivo entro maggio 2012. Quindi, entro il primo semestre del 2012 è prevista la partenza dei lavori riferiti al primo lotto (piastrone di ingresso al porto, ingresso al terminal traghetti, immissione in sopraelevata direzione Levante). Nel febbraio 2013 dovrebbero invece partire i lavori relativi al secondo lotto. Si prevede che l'opera sia completata entro i primi mesi del 2015.

Lungomare Canepa e strada a mare del Ponente

Il tracciato ha una lunghezza complessiva di circa 7 chilometri e costituisce la nuova infrastruttura portante di attraversamento veloce degli abitati di Samperdarena,

Cornigliano e Sestri Ponente, in connessione con le infrastrutture portuali e industriali presenti nella zona.

Dopo una prima fase di allargamento della sede stradale, il progetto definitivo del rifacimento dell'attuale Lungomare Canepa è stato approvato nel 2011. Il progetto definitivo della strada a mare di collegamento tra Lungomare Canepa e Piazza Savio attraverso le aree siderurgiche (1,7 Km) è stato approvato nel febbraio 2008 e sono in corso i lavori di realizzazione. Nell'opera sono compresi gli adeguamenti delle linee ferroviarie a servizio del porto in sponda sinistra del Polcevera ed opere connesse. A Cornigliano verrà realizzato un nuovo varco portuale. La conclusione dei lavori è prevista per l'inizio del 2014.

5.7.2 Criticità

Ogni intervento sul territorio genovese risulta estremamente complesso e conseguentemente oneroso anche dal punto di vista economico, in considerazione delle caratteristiche morfologiche e urbanistiche del contesto.

Per tali motivi sia la fase progettuale (comprensiva dell'ottenimento del consenso sociale sull'opportunità dell'opera) che quella di recupero delle risorse finanziarie ed ancora quella di conduzione dei cantieri presentano rilevanti caratteristiche di criticità. Un elemento particolarmente critico è costituito dalla rilocalizzazione delle residenze e delle attività produttive interferite dai cantieri.

5.7.3 Attese per il 2012

- Approvazione del progetto definitivo per la Gronda di Ponente, comprensivo dello studio di impatto ambientale.
- Avvio dei lavori per il primo lotto del nodo di S.Benigno.
- Prosecuzione dei lavori per il nodo ferroviario e la viabilità a mare, secondo cronoprogramma riaggiornato.
- Fine lavori per la tratta della metropolitana De Ferrari-Brignole.

5.8 Accessibilità a Malpensa

5.8.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

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

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel dicembre 2011 è stato approvato il progetto esecutivo della tratta Castano Primo-Turbigo: i lavori partiranno all'inizio del 2012 per concludersi alla fine del 2013. Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono ancora essere reperiti circa 87 milioni di euro per realizzare l'intervento.
- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** Il 30 gennaio 2010 è stato aperto al traffico il tunnel ferroviario, della lunghezza di 4,5 km, mentre nel corso del 2011 è stata completata la nuova stazione di Castellanza, già attivata in via provvisoria nel 2010.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ha una lunghezza di 14,3 Km, attraversando trasversalmente l'area delle Groane e parte della Brianza milanese. Dal 1957 la linea, su cui si viaggia solo con trazione diesel, è stata adibita al solo trasporto merci. Le opere in oggetto prevedono l'elettificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di

segnalazione e di telecomunicazione, con l'obiettivo di riattivare il trasporto passeggeri e di potenziare quello merci.

La consegna dei lavori è avvenuta a gennaio 2011 e, alla fine dell'anno, l'avanzamento è di circa il 40%. Si prevede che i cantieri si potranno concludere per la fine del 2012.

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro, di cui stanziati 402 milioni per la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago (da completarsi per l'autunno del 2015) e del raccordo Y (da completarsi per la primavera del 2015): su queste opere è in corso la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione; in particolare nel 2012 si prevede l'avvio dei lavori di sistemazione del nodo di Rho e il completamento del progetto esecutivo della tratta. Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per il quale occorre reperire circa 220 milioni.

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

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

Il 9 novembre 2011 Sea e FNM hanno presentato il progetto preliminare dell'opera. I costi complessivi ammontano a 140 milioni di euro, stabiliti anche grazie alla scelta di soluzioni

meno dispendiose nella progettazione (ad es. riduzione dei tratti in galleria). Tale cifra risulta totalmente ancora da reperire: Sea e FNM contano su finanziamenti europei (che già hanno coperto il 50% dei costi di progettazione), statali e regionali. Nonostante la mancanza di finanziamenti si procederà alla progettazione definitiva, la cui conclusione è prevista per il 31 dicembre 2012.

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

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

E' necessario approvare il progetto preliminare della prima fase funzionale dell'opera, avviare quello definitivo e contestualmente occorre reperire i finanziamenti per la sua realizzazione.

Ferrovia Arcisate-Stabio

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese che colleghi la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto di Malpensa (mediante il raccordo X a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord di Gallarate, per il quale esiste solo uno studio di fattibilità). L'intervento permetterà così di poter raggiungere l'aeroporto in 50 minuti da Lugano e in 70 minuti da Bellinzona. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario che collega l'esistente binario di Stabio con la linea Varese-Porto Ceresio ad Arcisate. Il nuovo collegamento misura complessivamente circa 8 km, di cui 5,7 km di nuova realizzazione. I lavori lato svizzero sono iniziati nel 2009. Dalla parte italiana i cantieri sono stati aperti nel gennaio 2010. L'attivazione della linea è programmata per il 2013.

b) Viabilità

Magenta-Tangenziale Ovest di Milano

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

Il progetto definitivo dell'opera (la cui conferenza dei servizi si è tenuta nel 2009) non è ancora stato approvato dal CIPE per la mancanza di finanziamenti (su un costo di 419 milioni di euro sono disponibili 281 milioni). Pertanto ANAS sta predisponendo, di concerto con gli enti coinvolti, uno stralcio funzionale del progetto da Magenta a Vigevano da avviare in via prioritaria con i finanziamenti già disponibili, da sottoporre al CIPE per l'approvazione. Infine, nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della S.S. 494 "Vigevanese", si inserisce il progetto del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, in corso di realizzazione da parte della Provincia di Pavia. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

Variante SS341 Vanzaghello-Samarate

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

La progettazione definitiva si è conclusa l'11 aprile 2011 ed è in corso la fase istruttoria. Conclusa la fase di verifica tecnica seguirà l'approvazione da parte del CdA ANAS e successivamente sarà avviata la Conferenza dei servizi. Il costo dell'intervento è di 163 milioni di euro, di cui disponibili solo 71 milioni.

Variante SS33 del Sempione Rho-Gallarate

La variante al Sempione, cosiddetto "Sempione bis", consiste in un tracciato stradale di circa 30 Km a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale SS33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la Tangenziale Ovest di Milano, ed attraversa i territori comunali di Pogliano Milanese, Vanzago, Nerviano,

Parabiago, Canegrate, Busto Garolfo, Dairago, Villa Cortese e Busto Arsizio per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto, la variante alla SS341, crea un collegamento con l'Autostrada A8. Il progetto preliminare (depositato al Ministero delle Infrastrutture nel 2003) non è ancora stato approvato dal CIPE per la mancanza dei finanziamenti (su un costo di 240 milioni di euro ne sono disponibili 42). Pertanto ANAS, di concerto con gli enti coinvolti, sta predisponendo uno stralcio funzionale del progetto che interessa l'abitato di Rho, da realizzare in via prioritaria entro il 2015 con i finanziamenti disponibili.

5.8.2 Criticità

Le maggiori criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione della variante alla strada statale del Sempione, della Variante ferroviaria di Galliate, del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa, del collegamento da nord di Malpensa alle direttrici ferroviarie del Sempione e del Gottardo. Anche per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate e il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano si rilevano criticità relative alla non completa copertura finanziaria degli interventi. La carenza, e in alcuni casi l'assenza, dei finanziamenti è la causa principale delle mancate approvazioni dei progetti da parte del CIPE.

Problemi di consenso permangono rispetto alla realizzazione del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, su cui si evidenzia la contrarietà di diversi Comuni coinvolti, mentre sono in via di risoluzione le opposizioni relative al potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e al raccordo Y a Busto Arsizio.

5.8.3 Attese per il 2012

- Approvazione dei progetti degli stralci funzionali da realizzare in via prioritaria relativi al collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e alla variante stradale del Sempione.
- Approvazione del progetto definitivo della variante alla SS341 Vanzaghello-Samarate e reperimento delle risorse mancanti alla sua realizzazione.

- Completamento delle fasi progettuali del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa e del collegamento da nord di Malpensa alle direttrici del Sempione e del Gottardo.
- Apertura dei cantieri per la realizzazione della tratta ferroviaria Castano-Turbigo e reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Apertura dei primi cantieri del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago e del raccordo Y tra Fiera Rho-Pero/Expo e Malpensa.

5.9 Accessibilità a Expo 2015

5.9.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

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

I cantieri sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e si concluderanno entro la fine del 2014. L'accordo di programma prevede inoltre l'avvio dello studio per prolungare ulteriormente la linea fino al Rondò dei Pini di Monza, dove sta sorgendo il nuovo polo polifunzionale. Rimane ancora da definire il progetto relativo alla realizzazione del parcheggio di interscambio a Bettola, con la relativa copertura finanziaria.

M4 Lorenteggio-Linate

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 15 km la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea Milano-Mortara) con l'aeroporto di Linate, per un totale di 22 fermate e un costo di 1,4 miliardi di euro.

La Corte dei Conti della Lombardia ha stabilito la necessità di una deroga al patto di stabilità interno che consenta al Comune di Milano di accendere mutui per le infrastrutture collegate ad Expo (per la M4 si tratta di circa 400 milioni). Gli altri finanziamenti sono resi disponibili da fondi statali (546 milioni, "sacrificando" gli stanziamenti previsti per la linea M6 da Bisceglie a Ripamonti) e da risorse private (472 milioni, la linea è in project financing). I lavori, che saranno avviati all'inizio del 2012 (anche se pende un ricorso sull'aggiudicazione della gara presentato dall'Associazione Temporanea d'Impresa "perdente" guidata da Pizzarotti), si prevede potranno concludersi nel 2017. C'è la concreta possibilità che per l'Expo 2015 venga messa in esercizio solo la tratta Linate-Forlanini FS (nuova stazione prevista nell'ambito della riorganizzazione del nodo ferroviario di Milano).

M5 Bignami-San Siro

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

Il progetto è diviso in due tratte. Per quanto riguarda la tratta Bignami-Garibaldi, i lavori sono iniziati nel 2007 e si concluderanno nel 2013. Per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro i lavori sono partiti nel dicembre 2010 per concludersi entro la primavera del 2015.

M6 Bisceglie-Castelbarco

Il progetto della M6 nasce dall'esigenza di sdoppiare la M1, che attualmente prevede le due diramazioni verso Bisceglie e verso Rho Fiera, al fine di decongestionare la linea che nei periodi di massimo afflusso presenta situazioni di criticità soprattutto nella tratta tra Duomo e Pagano. La M6 dovrebbe comprendere pertanto il ramo della M1 da Bisceglie a Cadorna a cui si aggiungerà una nuova tratta lungo il percorso Cadorna-Missori-Ludovica-Ripamonti.

La realizzazione dell'opera, che inizialmente faceva parte degli interventi essenziali per l'Expo 2015, è stata stralciata e i finanziamenti previsti dirottati sulla M4. Il costo ammonta a circa 870 milioni di euro, totalmente da reperire.

b) Ferrovie

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

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro, di cui stanziati 402 milioni per la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago (da completarsi per l'autunno del 2015) e del raccordo Y (da completarsi per la primavera del 2015): su queste opere è in corso la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la

realizzazione; in particolare nel 2012 si prevede l'avvio dei lavori di sistemazione del nodo di Rho e il completamento del progetto esecutivo della tratta. Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per il quale occorre reperire circa 220 milioni.

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

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

Il 9 novembre 2011 Sea e FNM hanno presentato il progetto preliminare dell'opera. I costi complessivi ammontano a 140 milioni di euro, stabiliti anche grazie alla scelta di soluzioni meno dispendiose nella progettazione (ad es. riduzione dei tratti in galleria). Tale cifra risulta totalmente ancora da reperire: Sea e FNM contano su finanziamenti europei (che già hanno coperto il 50% dei costi di progettazione), statali e regionali. Nonostante la mancanza di finanziamenti si procederà alla progettazione definitiva, la cui conclusione è prevista per il 31 dicembre 2012.

c) Viabilità

Brebemi

Il progetto prevede la realizzazione di un'autostrada che collega in maniera diretta le città di Brescia e Milano. Complessivamente l'intero tracciato ha uno sviluppo di circa 62,1 km, dalla attuale tangenziale sud di Brescia (ex S.S. 11) fino all'interconnessione con la futura TEM tra Melzo e Pozzuolo Martesana (MI); l'ultimo tratto del collegamento autostradale è costituito dalla cosiddetta "Variante autostradale di Liscate", che va dalla seconda interconnessione con la TEM in Comune di Comazzo (Provincia di Lodi) fino al previsto svincolo sulla S.P. 14 "Rivoltana", ad est di Liscate (MI).

L'opera, i cui cantieri sono stati inaugurati nel 2009, è ad un avanzamento pari al 30% e il cronoprogramma ne prevede la conclusione agli inizi del 2013. Nel corso del 2011 sono stati avviati i lavori propedeutici per l'apertura dei cantieri sulle opere connesse in Provincia di Milano (Rivoltana e Cassanese). La vicenda legata alle presunte scorie contaminate smaltite sotto i cantieri dell'autostrada, e che vede la società Brebemi come parte lesa, rischia di compromettere il rispetto dei tempi di ultimazione dei lavori della

nuova autostrada. In particolare, nel mese di novembre la magistratura ha posto sotto sequestro due dei tre maxi cantieri aperti, pari a 34 km sui 49 del tracciato autostradale, di cui 28 sono stati dissequestrati il 23 dicembre a seguito dell'accoglimento del ricorso della società Brebemi al Tribunale del riesame. Accanto a ciò si rileva che l'opera, realizzata in project financing, al momento si sta attuando attraverso risorse provenienti dal capitale proprio e da prestiti ponte, mentre è stata posticipata alla metà del 2012 la chiusura del closing finanziario per la parte da reperire sui mercati finanziari, pari a circa 1,9 miliardi.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano sarà composto da 87 km di autostrada e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono: 1) Asse principale (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Dalmine/A4) per una lunghezza di 69,4 Km; 2) Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km; 3) Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Tratta da Cassano Magnano/A8 a Lomazzo/A9 e tangenziali di Como e Varese: i lavori sono in corso da Cassano Magnano a Lomazzo, e sul primo lotto delle tangenziale di Varese e di Como. Il costo di questi lavori è di circa 1.175 milioni di euro di cui: 450 milioni da ottenere con un prefinanziamento del General Contractor, previa garanzia del Concessionario sul finanziamento bancario concesso (ancora da ottenere); 410 milioni di contributo pubblico (già disponibile); 315 milioni di mezzi propri del concessionario (attualmente pari a 400 milioni di cui 200 milioni di equity versati e 200 milioni da un prestito ponte ottenuto con garanzia dei soci e che sarà poi coperto con un nuovo aumento di capitale).

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4: la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione, dal valore di 2.300 milioni di euro, è stata aggiudicata il 21 novembre 2011 all'Associazione Temporanea d'Impresa guidata dall'impresa Strabag. Sulla aggiudicazione della gara pende il ricorso da parte dell'ATI concorrente guidata da Impregilo. Permangono poi notevoli difficoltà sul finanziamento complessivo. Per questo si sta valutando la possibilità di realizzare la tratta per lotti funzionali, sulla base dei finanziamenti di volta in volta disponibili.

Tangenziale Est Esterna di Milano

La Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate) e la A1 (all'altezza di Melegnano), intercettando lungo il suo percorso la SP 11 Padana Superiore, la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana e la SP 415 Paullese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi. Il costo dell'opera è di 1.700 milioni di euro di cui 450 milioni di equity (attualmente ne sono disponibili 100) e 1.250 milioni da reperire sui mercati finanziari.

Il 13 aprile 2011 si è svolta la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo, approvato dal CIPE nella seduta del 3 agosto 2011 insieme all'atto aggiuntivo alla convenzione unica. Si attende la registrazione dell'atto alla Corte dei Conti e la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Intanto è in corso la progettazione esecutiva. Il cronoprogramma prevede la conclusione dell'arco "TEEM" nell'aprile 2013 e la conclusione dell'intera opera nel marzo 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per il potenziamento della Strada Provinciale 46 Rho – Monza punta a trasformare in autostrada urbana a due corsie per senso di marcia questa fondamentale arteria stradale: un'opera che collega da est ad ovest il Nord Milano con la chiusura dell'anello delle tangenziali ed il superamento delle attuali criticità viabilistiche esistenti. In conformità a quanto concordato dagli enti coinvolti, con il coordinamento della Provincia di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un tracciato di 9,2 chilometri dalla Tangenziale Nord (A52) all'altezza di Paderno Dugnano, all'autostrada A8 Milano-Laghi all'altezza dello svincolo di Rho-Fiera. Per realizzare la tratta da Paderno Dugnano a Baranzate, Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà complessivamente 204 milioni di euro, mentre per la realizzazione della tratta da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Però 69 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia.

Per la tratta di competenza di Autostrade per l'Italia, è in corso la valutazione di impatto ambientale regionale sul progetto definitivo presentato nell'estate 2010. Per quanto riguarda i lotti che saranno gestiti dalla Milano Serravalle, nel corso del 2011 si è svolta la gara di appalto concorso - previa presentazione del progetto esecutivo in sede di offerta

- per l'affidamento dei lavori dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso). Attualmente è in corso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la valutazione delle offerte pervenute.

Variante alla SP233 Varesina

Il progetto riguarda la realizzazione delle tratte "Nord" e "Sud" della variante alla SP233 Varesina sul territorio dei Comuni di Bollate, Arese, Rho, Pero e Milano. La tratta "Nord" avrà una lunghezza di 3,5 Km e sarà dotata di 5 rotatorie per lo snellimento del traffico. Il costo è di 9 milioni di euro a carico della Provincia di Milano e della Regione Lombardia. Si prevede di approvare il progetto definitivo nell'aprile 2012 e di avviare i lavori nel giugno 2013. La tratta "Sud" è ancora al livello di studio di fattibilità e ha un costo di 200 milioni di euro, ancora totalmente da finanziare con risorse statali; pertanto il Tavolo Lombardia ha deciso di stralciare l'intervento dalle opere per l'Expo.

Connessioni tra la SP11 Padana Superiore, l'A4 Torino-Milano, l'A8 dei Laghi, la SP233 Varesina, la SS33 del Sempione, la SP46 Rho-Monza, e aree parking dell'Expo

Gli interventi, nello specifico, riguardano: la nuova via Cristina di Belgioioso, la viabilità interrata e la viabilità sud in adiacenza della ferrovia; 4 nuovi parcheggi da 17.000 posti auto più 1.000 posti bus; il collegamento viario tra la SP11 a Molino Dorino e la A8; il collegamento viario tra la SP11 e la SP233; il collegamento viario tra la SP11 e la A4; il collegamento viario tra la SS33 e la SP11. Si tratta di un insieme di interventi che sono in larga misura allo studio di fattibilità o alla progettazione preliminare e per i quali società Expo 2015, Comune di Milano, Provincia di Milano e Infrastrutture Lombarde dovranno operare in stretta sinergia. Il finanziamento complessivo di questi interventi, pari a quasi 500 milioni di euro, è previsto da parte di Stato, Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comuni nell'ambito delle risorse per l'Expo.

5.9.2 Criticità

Le maggiori criticità di ordine economico e finanziario si sono rilevate per la realizzazione della linea M6 e della tratta "sud" della Variante alla SP233 Varesina, stralciate dal dossier di candidatura per la mancanza di copertura finanziaria. Ulteriori problemi di carenza di risorse si rilevano per: parte della linea M4; parte del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate, per il quale mancano circa 220 milioni di euro per realizzare il potenziamento

tra Parabiago e Gallarate; il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa; la Variante ferroviaria di Galliate. Discorso a parte meritano Brebemi, Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano, realizzate in project financing: Brebemi al momento si sta attuando attraverso risorse provenienti dal capitale proprio (è in corso un aumento del capitale sociale per 340 milioni) e da prestiti ponte, mentre è stata posticipata alla metà del 2012 la chiusura del closing finanziario per la parte da reperire sui mercati finanziari, pari a circa 1,9 miliardi. Inoltre sono ancora sotto sequestro 6 dei 49 km di autostrada per la vicenda legata al presunto smaltimento sotto i cantieri di scorie contaminate; per Pedemontana Lombarda, oltre al completamento del versamento dell'equity stabilito da parte dei soci, devono essere reperiti circa 2,6 miliardi di euro sui mercati finanziari (l'arranging è previsto per l'ottobre 2012), che serviranno essenzialmente a realizzare la tratta principale da Lomazzo a Dalmine, mentre rimane il nodo dei 415 milioni di euro mancanti per i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese; per Tangenziale Est Esterna, invece, al momento si segnalano difficoltà nel reperimento della parte economica relativa ai mezzi propri del concessionario.

Dal punto di vista procedurale, si segnala che diverse opere "essenziali" e "connesse" non hanno ancora un progetto preliminare approvato, con possibili ripercussioni sulla possibilità di realizzare gli interventi in tempo per l'Expo. Inoltre, le incertezze sulla completa disponibilità di risorse e i conseguenti ritardi degli iter procedurali renderanno disponibili per il 2015 solo una parte della M4 e del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate. Per quanto riguarda il completamento della Strada Provinciale Rho-Monza, invece, si evidenziano problemi di consenso che potrebbero pregiudicare il rispetto dei tempi per l'avvio dei cantieri, in quanto si sono costituiti dei comitati di cittadini che chiedono l'interramento della tratta in affiancamento alla Strada Provinciale Milano-Meda a Paderno Dugnano.

5.9.3 Attese per il 2012

- Reperimento da parte dello Stato, degli Enti locali e dei privati delle risorse economiche mancanti per realizzare le opere infrastrutturali "essenziali" e "connesse" all'Expo.
- Completamento di tutti i progetti delle opere infrastrutturali "essenziali" e "connesse".
- Rispetto dei tempi degli iter approvativi delle opere (progetti definitivi e piani finanziari) dei soggetti coinvolti e avvio dei cantieri in tempo utile per completare i lavori per l'Expo.

6. ALTRE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure

Il progetto prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle tratte S. Lorenzo al mare–Andora di 18 km e Andora–Finale Ligure di 32 Km e rientra nel progetto complessivo di raddoppio con spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia, volta a superare i limiti causati dalle strozzature dell'attuale tracciato nelle tratte a binario unico, accelerando i tempi di percorrenza della linea e aumentando l'offerta di servizio e le tracce disponibili sia per il traffico merci che per i viaggiatori. La nuova linea risolve aspetti di disturbo all'assetto urbano e turistico del territorio presenti nella linea parallela alla costa e costituisce un segmento fondamentale della direttrice mediterranea, unendo i porti di Barcellona Marsiglia e Genova. Con il nuovo tracciato, oltre alla liberazione delle aree della vecchia linea a mare, verranno eliminati anche 23 passaggi a livello. Per la tratta in Provincia di Imperia i cantieri sono avviati e dovrebbero terminare nel 2013; sono in corso i lavori per l'esecuzione delle opere civili complementari alla messa in esercizio delle linee e gli appalti per le opere elettriche. Per quella in Provincia di Savona il progetto preliminare è stato presentato al CIPE il 10 marzo 2003 ed approvato nella seduta del 29 luglio 2005. Il progetto definitivo è stato consegnato da Italferr a RFI, ma allo stato manca la copertura finanziaria.

Pontremolese

Gli interventi previsti per il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della ferrovia Parma-La Spezia sono stati completati sul versante ligure, mentre sono in corso di esecuzione sul versante emiliano nella tratta Solignano-Fornovo. Il progetto preliminare del raddoppio della tratta restante (comprensiva della galleria di valico della Cisa) è stato approvato dal CIPE il 21 dicembre 2007. La Delibera CIPE n.19 8 maggio 2009, registrata alla Corte dei Conti il 15 dicembre 2009, ha riapprovato il progetto preliminare, distinguendolo per sub tratte funzionali tra le quali è stata individuata come prioritaria la Parma-Vicofertile per cui è stato assegnato una copertura finanziaria di 234,6 milioni di euro e per la quale è convocata a gennaio 2012 la conferenza dei servizi approvativa del progetto definitivo. La stessa Delibera ha stabilito che la copertura finanziaria del fabbisogno residuo sia rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo, in cui verranno predisposti anche i cronoprogrammi di realizzazione e di spesa dei singoli lotti e sub lotti. Ad oggi il costo stimato per il completamento dell'opera è pari a 2.303,8 milioni di euro.

7. IL QUADRO DEL NORDEST

7.1 Inquadramento territoriale e programmatico

Nel 2011 le novità più interessanti per il Nord Est riguardano la viabilità stradale. In una fase di acuta difficoltà finanziaria per il Paese, la capacità del territorio di proseguire l'ampliamento del sistema di infrastrutture poggia sullo strumento del project financing, grazie al quale le opere vengono realizzate con il decisivo concorso degli investitori privati, che progettano e realizzano materialmente le opere e ottengono la gestione delle stesse per alcuni decenni. Si segnalano in particolare l'avvio dei lavori di realizzazione della Pedemontana Veneta, dopo un lungo contenzioso tra le associazioni di impresa che si erano contese l'appalto, e l'approvazione da parte della Regione Veneto del progetto per l'autostrada Nogara-Mare. I due assi viari, il primo destinato a servire le province di Vicenza e Treviso, il secondo quelle di Verona e Rovigo, correranno parallele alla dorsale della A4, divenendone complemento e, insieme, andando a servire aree in ritardo quanto a sviluppo infrastrutturale. Tale sistema appare più difficilmente applicabile alle infrastrutture ferroviarie, tra cui la tav, ancora ferma allo stadio embrionale e priva di progettazione esecutiva lungo la tratta del Corridoio 5 tra Verona e Trieste, e sospesa, soprattutto per mancanza di finanziamenti, sulla tratta del Corridoio 1 Verona-Brennero.

7.2 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

Corridoio 1: Asse ferroviario Verona-Brennero

La Verona-Brennero è stata suddivisa in 4 segmenti: Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena; Lotto 2 circonvallazione di Bolzano; Lotto 3 accesso a Verona; Lotto 4 circonvallazione di Trento. La proposta di Rfi, che si occupa della progettazione del tracciato, prevede il quadruplicamento dell'attuale linea tra Verona e il Brennero e la realizzazione della cosiddetta "Galleria di base" del Brennero, in corrispondenza del confine tra Italia e Austria. Per quanto riguarda la sezione a Nord del confine italiano, un freno arriva dalle difficoltà finanziarie del Governo austriaco, che ha deciso il rinvio della firma per l'accordo con la Germania per le tratte di accesso Nord alla galleria. Lo stop, che appare di durata indefinita, costituisce un rischio per l'ottenimento dei fondi europei

destinati al cofinanziamento della progettazione. Dalla parte italiana del tracciato, lungo la sezione di accesso Sud al tunnel (Fortezza-Ponte Gardena), sono previsti entro il 2013 appalti per circa 2 miliardi di euro. Inoltre, risultano attualmente realizzati 10 km della galleria pilota. Per ciò che concerne invece il nodo dell'ingresso a Verona della Verona-Brennero si sono conclusi a gennaio 2012 i lavori del tavolo tecnico composto da RFI e dai rappresentanti degli enti locali coinvolti. Il tavolo è stato richiesto per formulare le esigenze del territorio in merito alla tratta di accesso Nord e di attraversamento Ovest della città di Verona. A breve sarà convocata la conferenza dei servizi cui seguirà il progetto per l'ingresso a Nord. Meno prioritario appare in questo momento il tratto a Ovest del capoluogo, il cui progetto originario (2007), che prevedeva un intervento lungo la linea storica, è stato bocciato per il forte impatto sui quartieri periferici della città. L'ipotesi attualmente più probabile relativamente a tale snodo prevede il quadruplicamento della linea e la realizzazione di un tunnel sotterraneo per evitare il passaggio in aree abitate. Si stima che i costi di tale soluzione siano intorno al miliardo di euro, circa tre volte quanto era invece preventivato con la precedente ipotesi di tracciato. Le stime dei tempi di realizzazione, annualmente aggiornate al rialzo, vedono la possibile conclusione dei lavori nel 2025.

b) Viabilità

Sistema delle Tangenziali venete - Sitave

Il Sistema delle tangenziali prevede la creazione di una sorta di raddoppio dell'autostrada A4 destinato al traffico locale intorno ai centri di Padova, Verona e Vicenza, lungo un percorso di 108 chilometri, di cui 77 di nuova realizzazione. Il progetto prevede il collegamento senza soluzione di continuità delle tangenziali delle tre province. Un piano analogo esiste poi per la tangenziale di Brescia, che sarà tuttavia oggetto di altra gara.

E' atteso il pronunciamento del Cipe per procedere successivamente alla gara europea e individuare il soggetto che si aggiudicherà la concessione. Sono tuttavia emerse problematiche legate all'attraversamento dell'opera in Provincia di Verona e sono allo studio varianti rispetto al progetto preliminare.

Il progetto preliminare adottato dalla Giunta regionale del Veneto è stato presentato dall'ati Pizzarotti & C. Spa, Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa e Impresa di costruzioni G. Maltauro Spa.

L'infrastruttura sarà realizzata secondo le modalità del project financing e dovrà prossimamente essere messa in gara. La spesa prevista è di 2 miliardi 230 milioni di euro.

Pedemontana Veneta

A novembre 2011 sono stati avviati i lavori per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta. I primi cantieri sono stati aperti in provincia di Vicenza, presso Romano d'Ezzelino, mentre in provincia di Treviso stanno proseguendo gli espropri dei terreni agricoli. L'avvio è arrivato dopo un lungo contenzioso dinanzi alla giustizia amministrativa dopo che la gara europea aveva assegnato la concessione a un consorzio guidato da Impresilo alla fine del 2007. I successivi gradi di giudizio hanno portato all'assegnazione dell'appalto alla cordata rivale, l'associazione di imprese italo-spagnola Sis Scpa, che si è così aggiudicata la realizzazione e gestione dell'infrastruttura in project financing. Alcune ombre sulla prosecuzione dei lavori arrivano da una sentenza TAR del Lazio di dicembre 2011, che ha accolto un ricorso presentato da un privato affermando la insussistenza dello stato di emergenza con cui si è giustificata la nomina del Commissario straordinario per la Pedemontana Veneta. Il provvedimento potrebbe in teoria rendere nulli gli atti sottoscritti dal Commissario stesso, come ad esempio la firma del progetto esecutivo avvenuta a settembre 2011. La Regione Veneto ha presentato ricorso al Consiglio di Stato, ma non dovrebbe sussistere il pericolo di uno stop ai cantieri. Il costo dell'opera non sarà inferiore a 2,1 miliardi di euro, mentre la concessione avrà una durata di 39 anni. La Pedemontana Veneta si svilupperà tra Spresiano nel Trevigiano e Montebelluna nel Vicentino, collegando località come Thiene, Bassano del Grappa e Montebelluna. L'autostrada sarà lunga in tutto 94,5 chilometri, più 53 chilometri di viabilità complementare. E' prevista la costruzione di un casello ogni 5,5 chilometri circa. I lavori potrebbero essere ultimati nel 2017.

Nuova Romea/Orte-Mestre

L'autostrada Orte-Mestre è un'opera strategica dell'Anas, che prevede la creazione di un corridoio diretto tra l'Italia centrale sul versante tirrenico ed il Nord-Est, lungo un percorso di 396 chilometri che partirà da Orte (Viterbo) e arriverà a Venezia, passando per Perugia e Ravenna. La proposta del tracciato, presentata dall'associazione temporanea d'impresa composta dalla società Gefip holding (società mandataria), Società Banca Carige S.p.A., Efibanca S.p.A., Egis Projects S.A., Ili Autostrade S.p.A., MEC S.r.l., Scetaroute S.A., Technip Italy S.p.A., Transroute International S.A., è stata dichiarata dall'Anas di pubblico interesse e prevede di realizzare il corridoio autostradale mediante la finanza di progetto. La concessione della nuova infrastruttura dovrebbe avere una durata di 49 anni (di cui 9 necessari per la realizzazione materiale). Gran parte dell'investimento, che non dovrebbe essere inferiore ai 9,5 miliardi di euro, sarà realizzato facendo ricorso ai capitali

privati mediante il project financing. Il contributo pubblico sarà invece intorno a 1,4 miliardi di euro. La Orte-Mestre dovrebbe consentire di raccogliere una parte cospicua del traffico che attualmente si concentra sulla A1 Orte-Bologna, sulla A13 Bologna-Padova e sulla A4 nel tratto Padova Venezia. Inoltre, dovrebbe assumere un ruolo di collegamento tra gli scali portuali di Civitavecchia, Ravenna, Chioggia, Venezia, Ancona. In base alle prime ipotesi progettuali, per la E55 ci vorranno due anni per gli espropri, sette per le nuove opere (tratto Mestre-Ravenna) e altri sei per la trasformazione in autostrada della E45 (Cesena-Orte).

Nogara-Mare

La Giunta regionale del Veneto ha approvato a dicembre 2011 la gara per assegnare la concessione per progettazione, costruzione e gestione in project financing dell'autostrada Nogara-Mare. Il tracciato dell'opera, diversamente rispetto a quello già presentato, avrà una lunghezza di 107 chilometri (dall'attuale Autostrada del Brennero alla futura E55 Orte-Mestre) oltre ad altri 64 chilometri di interventi per la viabilità complementare. La sezione approvata nel progetto precedente in sede ministeriale prevede un percorso di circa 84 chilometri, parallelo e sottostante all'Autostrada A4, da Nogara (Verona) ad Adria (Rovigo). La Regione Veneto ha poi redatto uno studio di fattibilità per un tratto Ovest di ulteriori 23 chilometri, che da Nogara porterà a congiungersi con l'Autostrada del Brennero presso Nogarole (Verona). Il vincitore della gara dovrà presentare il progetto preliminare relativo anche a quest'ultima sezione. Rispetto al progetto precedente sono ovviamente aumentati anche i costi in misura notevole, arrivando a circa 1,9 miliardi di euro, quasi interamente a carico degli investitori privati (50 milioni è il contributo pubblico previsto).

Il soggetto promotore, che ha presentato il progetto preliminare per la realizzazione e gestione dell'opera in project financing, è Confederazione Autostradale Spa. In sede di gara il promotore avrà diritto di prelazione e potrà parificare l'eventuale offerta al ribasso di un soggetto concorrente aggiudicandosi la concessione.

A31 Valdastico Nord

Il nodo rappresentato dalla prosecuzione verso Nord della rimane da tempo irrisolto. L'autostrada A31 si ferma attualmente a Piovene Rocchette, in provincia di Vicenza, e attualmente, non è possibile ipotizzare se mai sarà completata fino a Trento e all'Autostrada A22. Secondo le ipotesi circolate, il percorso potrebbe terminare a Besenello (Tn), oppure a Nord dell'interporto di Trento, tuttavia, la Provincia Autonoma di

Trento ha sempre negato il proprio consenso al completamento dell'opera sostenendo che comporterebbe un aumento insostenibile dei volumi di traffico sulla A22, la quale non appare ulteriore espandibile. Peraltro, il progetto della nuova Valsugana, che di fatto potrebbe divenire un'alternativa alla Valdastico Nord come collegamento di viabilità tra Veneto e Trentino, potrebbe di per sé rappresentare un ulteriore disincentivo alla prosecuzione della A31 verso Nord. Qualora venisse adottata la soluzione che prevede l'uscita della Valdastico Nord a Besenello, il segmento necessario all'ultimazione della A31 dovrebbe essere lungo 39,1 chilometri, il 72% del quale dovrebbe correre in galleria, l'11% in viadotto e il 15% all'aperto. La società concessionaria della A31 Vicenza-Piovene Rocchette è l'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova. La Provincia Autonoma di Trento ha inoltrato ricorso alla Corte Costituzionale per ottenere l'annullamento degli atti concernenti la realizzazione della sezione della A31 Trento-Piovene Rocchette, ossia la concessione autostradale della A31 Trento-Rovigo e il Programma delle infrastrutture strategiche allegato al Dpef del luglio 2009. Con il suo pronunciamento del febbraio 2011 la Corte Costituzionale ha riconosciuto la necessità che l'infrastruttura in questione non venga realizzata se non previa intesa con la Provincia Autonoma.

Nuova Superstrada Valsugana

A dicembre 2011 la Giunta regionale veneta ha approvato la dichiarazione di pubblico interesse e il project financing per la realizzazione della nuova superstrada Valsugana. Soggetto proponente, è il raggruppamento che comprende Pizzarotti, Mantovani, Cis e Cordioli, per un valore complessivo dell'opera di 731 milioni al netto dell'iva. Nei prossimi mesi verrà realizzata la Valutazione di impatto ambientale e saranno coinvolti i comuni interessati dal passaggio. Il tracciato, attualmente, è di 18 chilometri, 11 dei quali in galleria. La strada, a pagamento con esenzioni per i residenti, prevede tre corsie per senso di marcia. La concessione del project financing è prevista in quarant'anni. L'opera dovrebbe ricadere lungo il tratto della SS47 compreso tra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi, in provincia di Vicenza, con la sistemazione dell'attuale tangenziale di Bassano, portata a tre corsie per senso, mentre il tratto da Bassano a Castelfranco avrà una corsia per senso. Come la Valdastico Nord, la Valsugana potrebbe rappresentare una via più efficiente di quelle attualmente a disposizione per i collegamenti tra il Veneto, l'autostrada A22 e il Brennero. Tuttavia, essendo il suo percorso più a Est rispetto alla A31, andrebbe a servire la parte più orientale del Veneto, inserendosi nel sistema territoriale attraversato dalla (futura) Pedemontana Veneta, che dunque a sua volta acquisirebbe ulteriori connessioni con i territori limitrofi.

7.3 Criticità

- Orte-Mestre. Stante la crisi finanziaria nel Paese il contributo pubblico di 1,4 miliardi di euro appare di proporzioni ingenti. E' di conseguenza difficile che sia approvato il finanziamento nel breve/medio. Inoltre, l'ipotesi dell'innesto della E55 sul Passante di Mestre in corrispondenza di Roncoduro (Venezia) ha suscitato contrarietà da parte di organizzazioni di abitanti dell'area e anche di enti locali.
- Tav Verona-Brennero. La soluzione individuata per l'attraversamento di Verona Ovest (quadruplicamento e passaggio sotto l'abitato) aumenta notevolmente i costi previsti facendoli levitare dai 300 milioni ipotizzati col primo progetto a 1 miliardo di euro circa.
- Valdastico Nord e Valsugana. Permane la contrarietà delle istituzioni trentine rispetto al proseguimento della Valdastico Nord, considerata un'infrastruttura con un eccessivo impatto ambientale sul territorio. Per questo la Provincia di Trento appare propensa ad accettare solo una delle due opere, con preferenza per la Valsugana.
- Sitave e Nogara-Mare. L'integrazione con il tracciato delle future infrastrutture di alcune tratte di strada già oggi esistenti, e la conseguente trasformazione di queste in strade a pedaggio (sezioni già esistenti delle tangenziali e Statale "Transpolesana" per la Nogara-Mare), ha generato opposizioni da parte delle popolazioni locali.

7.4 Attese per il 2012

- Svolgimento della gara per aggiudicare la concessione per progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada Nogara-Mare.
- Realizzazione del progetto preliminare da parte di RFI per la tratta di ingresso a Verona della Tav Verona-Brennero.
- Pronunciamento del Cipe sul progetto del Sistema delle Tangenziali Venete e vvio della gara pubblica per l'affidamento della Concessione in project financing.
- Avvio dei lavori per le tratte di accesso tra Fortezza e Ponte Gardena dell'asse ferroviario Verona-Brennero.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2010-2011

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

Aggiornamento al dicembre 2011

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2010, in rosso al dicembre 2011. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

(*) Il giudizio di riferisce all'avanzamento degli ultimi 12 mesi

	avanzamento
	avanzamento inferiore alle attese
	sostanziale stallo nell'avanzamento

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

ASSOLOMBARDA

Settore Territorio, Ambiente, Energia

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e-mail: territorio@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577

www.confindustria.ge.it

e-mail: gconforti@confindustria.ge.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

www.ui.torino.it

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

FONDAZIONE NORD EST

Riviera S. Margherita, 6 - 31100 Treviso

Tel. 0422.56391/540833 - Fax 0422.298372

www.fondazione Nordest.net

e-mail: info@fondazione Nordest.net