



ASSOLOMBARDA

UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

CONFINDUSTRIA GENOVA

# OTI nord ovest

Osservatorio Territoriale Infrastrutture

RAPPORTO 2018

A che punto siamo

Gennaio 2019

In collaborazione con



CONFINDUSTRIA  
Piemonte

# INDICE

<b>1</b>	<b>A che punto siamo</b>	pag. 3
<b>2</b>	<b>Scenari</b>	pag. 5
<b>3</b>	<b>I sistemi infrastrutturali del Nordovest</b>	pag. 10
	3.1 Corridoio "Mediterraneo"	pag. 10
	3.1.1 Situazione al 2018	pag. 10
	3.2 Corridoio "Reno-Alpi"	pag. 16
	3.2.1 Situazione al 2018	pag. 16
	3.3 Sistema dei valichi alpini	pag. 21
	3.3.1 Situazione al 2018	pag. 21
	3.4 Sistema portuale ligure	pag. 24
	3.4.1 Situazione al 2018	pag. 24
	3.5 Sistema aeroportuale	pag. 29
	3.5.1 Situazione al 2018	pag. 29
	3.6 Sistema Pedemontano	pag. 34
	3.6.1 Situazione al 2018	pag. 34
	3.7 Nodo metropolitano di Milano	pag. 39
	3.7.1 Situazione al 2018	pag. 39
	3.8 Nodo metropolitano di Torino	pag. 45
	3.8.1 Situazione al 2018	pag. 45
	3.9 Nodo metropolitano di Genova	pag. 47
	3.9.1 Situazione al 2018	pag. 47
	3.10 Sistema degli interporti merci	pag. 51
	3.10.1 Situazione al 2018	pag. 51
	<b>Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2017-2018</b>	pag. 53
	<b>Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti</b>	pag. 54

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2018, da: Andrea Agresti per Assolombarda; Antonino Scordo per Unione Industriale di Torino; Cristina Manara e Giulia Pautasso per Confindustria Piemonte; Vincenzo Cellario per Confindustria Genova.

## 1. A CHE PUNTO SIAMO

Il nuovo Governo insediatosi nel giugno 2018 ha inciso profondamente sulle politiche infrastrutturali dell'intero Paese, e quindi anche del Nordovest, rimettendo in discussione opere già cantierizzate ovvero in procinto di essere avviate. Peraltro, l'anno appena trascorso è stato segnato dal tragico crollo del Ponte Morandi di Genova che ha evidenziato ancor di più le grandi fragilità e le gravi carenze del sistema infrastrutturale italiano.

Dei 45 progetti monitorati da OTI Nordovest, nel 2018 solamente 3 hanno avuto un avanzamento conforme alle aspettative, 22 hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e ben 20 sono fermi.

Per quanto riguarda i grandi assi viari solo l'autostrada Torino-Milano e il traforo di sicurezza del Frejus, opere già in corso, hanno visto proseguire i lavori senza intoppi, mentre rimane bloccato, ormai dal 2016, il completamento della Pedemontana Lombarda.

Molto critica la situazione dei grandi assi ferroviari, il cui stato di avanzamento dei lavori è sostanzialmente fermo, in molti casi per la mancanza dei finanziamenti (si vedano ad esempio i nuovi collegamenti ferroviari al sistema dei valichi svizzeri e il raddoppio del Ponente ligure), in altri casi per volontà politica (si veda la tratta AV/AC Brescia-Verona). Per quanto riguarda la Torino-Lione e il Terzo Valico dei Giovi si registra una progressione dei lavori già appaltati in precedenza, seppure inferiore alle attese; tuttavia, i nuovi bandi e conseguentemente i nuovi cantieri che avrebbero dovuto partire nel corso del 2018, sono stati fermati per le analisi costi-benefici che il nuovo Governo ha ritenuto opportuno effettuare.

Situazione con luci e ombre per quanto riguarda i nodi viari metropolitani, per cui solo il potenziamento della Cassanese e la nuova viabilità a Mare di Genova hanno avuto avanzamenti secondo le attese, mentre molte altre opere sono ferme, in particolare la Gronda di Ponente a Genova e il Corso Marche a Torino.

Analoga situazione si riscontra per i nodi ferroviari metropolitani: se si esclude l'attivazione completa del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, alcune opere sono avanzate in maniera inferiore alle attese mentre altre sono rimaste bloccate, tra cui in particolare il nodo ferroviario di Genova e i potenziamenti delle linee Rho-Gallarate e Milano-Mortara. Per quanto riguarda le linee metropolitane, quelle milanesi hanno visto proseguire i cantieri già avviati, seppure a rilento rispetto ai cronoprogrammi iniziali, mentre positivamente si segnala lo sblocco del finanziamento del prolungamento della linea 5

verso Monza. Invece, il prolungamento a sud della linea 1 della metropolitana di Torino nel corso dell'anno ha subito una battuta d'arresto che potrebbe ritardare il completamento dei lavori di un altro anno. Situazione di stallo per la metropolitana di Genova, in attesa di avere i finanziamenti per il suo prolungamento.

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

Infine, sulle piattaforme logistiche intermodali, è stato sbloccato l'avvio dei lavori per il potenziamento del terminal di Milano Smistamento mentre proseguono i lavori già in corso sugli interporti di Novara e Torino.

In linea generale nel 2018 numerosi progetti sono risultati in sofferenza, sia per il procrastinarsi del mancato finanziamento di molti di essi, sia per la volontà politica espressa dal nuovo Governo di rimettere in discussione alcune opere ricadenti nei Corridoi infrastrutturali europei. Si segnala inoltre che su diverse infrastrutture già avviate, il fallimento delle imprese appaltatrici e la conseguente necessità di riassegnare i lavori ha ulteriormente rallentato, se non bloccato, l'avanzamento dei cantieri in corso. Si ribadisce pertanto la necessità di rilanciare gli investimenti per le infrastrutture del Nordovest e di procedere con una revisione del Codice degli appalti volta anche a superare le difficoltà nella riassegnazione dei lavori.

## 2. SCENARI

Il 2018 è stato caratterizzato dall'insediamento nel mese di giugno del nuovo Governo italiano, avvenuto dopo la sottoscrizione di un contratto stipulato dalle due forze politiche che lo compongono. Il contratto di Governo, nella parte relativa alle infrastrutture, prevede espressamente che *“con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia”*. A sancire questa linea di azione, la Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza (DEF) deliberata dal Consiglio dei Ministri il 27 settembre 2018 definisce la strategia del Governo in ambito infrastrutturale, dando priorità ad una rete di piccole opere diffuse per riparare o sostituire quelle esistenti, con particolare attenzione a viabilità e sicurezza di ponti, gallerie e strade interne.

L'attenzione alle piccole opere e alla manutenzione dell'esistente è senz'altro positiva nell'ottica di dare attuazione ad una serie di interventi prioritari utili a migliorare le condizioni del trasporto merci, soprattutto di quelli eccezionali che, come più volte ribadito dal sistema confindustriale, soffre i problemi derivanti dalla scarsità di itinerari utilizzabili e dai tempi lunghi per ottenere le autorizzazioni. In particolare, l'Unione delle Province Italiane, dopo un monitoraggio sullo stato di conservazione di quasi 6.000 opere effettuato all'indomani del crollo del Ponte Morandi, ha rilevato un totale di risorse necessarie per intervenire di oltre 2 miliardi e, in particolare, il 30% delle opere ha bisogno di interventi urgenti per un fabbisogno finanziario di almeno 730 milioni.

Per contro, nella nota di aggiornamento al DEF viene ribadita l'intenzione di portare a compimento gli investimenti strategici solo dopo una rigorosa analisi costi-benefici e un attento monitoraggio delle grandi opere in corso quali la Gronda autostradale di Genova, la Pedemontana lombarda, il Terzo Valico, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione. In particolare, nel trasporto ferroviario il completamento dell'alta velocità verrebbe subordinato ad una manutenzione delle infrastrutture esistenti attraverso innovazioni tecnologiche che consentano di diminuire i tempi di percorrenza sulle medie distanze.

Questi orientamenti si sono concretizzati con il sostanziale blocco da parte del Ministero delle Infrastrutture non solo degli iter procedurali ma anche di cantieri pronti a partire, in attesa di prendere le decisioni dopo i risultati delle analisi costi-benefici commissionata ad un pool di 5 esperti. Con riferimento al Terzo Valico dei Giovi, il 13 dicembre scorso il

Ministero alle Infrastrutture ha reso noto il documento di sintesi sulla valutazione del progetto, ritendolo comunque un'opera da ultimare in quanto già avviata. Ciò ha consentito di aprire finalmente i cantieri del quinto lotto costruttivo, anche se gli ulteriori ritardi accumulati potrebbero far slittare la fine dei lavori oltre la data ipotizzata del 2023, che già scontava due anni di ritardo rispetto alle ipotesi iniziali che ne davano la conclusione al 2021.

Se guardiamo il Nordovest, quindi, nel 2018 sono stati bloccati investimenti per 5,4 miliardi di euro complessivi solo per l'avanzamento dei cantieri della Torino-Lione, del Terzo Valico dei Giovi e della Brescia-Verona.

Questo *empasse* ha richiamato l'attenzione di tutto il sistema confindustriale e in generale della rappresentanza del mondo economico e produttivo del Paese e di gran parte della società civile, che in diverse occasioni pubbliche hanno manifestato tutta la loro preoccupazione. Rimettere in discussione decisioni già prese per la realizzazione delle grandi opere, come hanno più volte annunciato alcuni esponenti del Governo, non significa soltanto fermare i cantieri già avviati della Torino-Lione, del Terzo Valico dei Giovi o della Brescia-Verona, solo per citarne alcune, ma anche:

- spezzare la continuità di interi assi infrastrutturali europei, negando l'esistenza stessa del concetto di un'Europa inclusiva: a titolo esemplificativo il completamento del sistema dei corridoi infrastrutturali europei consentirà di raggiungere Parigi in 3 ore e 46 minuti da Torino e in 4 ore e mezza da Milano, oppure in poco più di 6 ore Barcellona e Bruxelles da Milano e in 5 ore e 20 minuti da Torino;
- minare lo sviluppo dei porti del Nord Italia a favore di quelli del Nord Europa, da cui già oggi transitano almeno 300.000 TEU che altrimenti potrebbero essere recuperati dai porti liguri;
- depotenziare la competitività del nostro sistema economico a causa delle inefficienze logistiche che già oggi costano al Paese 13 miliardi all'anno e che ci vedono al 22° posto come performance logistica contro il 3° posto della Germania;
- impedire l'aumento della catchment area dei nostri aeroporti e quindi delle possibilità di prevederne lo sviluppo attraverso l'incremento di connessioni e frequenze (in particolare di Malpensa, il secondo aeroporto italiano per traffico passeggeri, nonostante l'assenza di un hub carrier di riferimento, e il primo per traffico merci, con oltre il 50% del cargo aereo movimentato);
- ridurre la capacità di crescita del sistema degli interporti, fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma e che già oggi vale oltre il 70% del traffico internazionale merci italiano con benefici in termini di riduzione della congestione

stradale, dell'inquinamento e dei costi di trasporto connessi anche alle politiche adottate dagli Stati europei confinanti e sempre più orientate a limitare l'autotrasporto merci.

Il divario in termini di qualità della logistica costa all'Italia circa 70 miliardi di euro di export perduto, export che sarebbe possibile se il nostro Paese colmasse il gap con la Germania. Se consideriamo poi che il 60% dell'interscambio economico italiano avviene con il resto d'Europa, pari a 500 miliardi sugli 850 totali, è evidente l'importanza che hanno i corridoi europei e le infrastrutture di accesso ai valichi alpini e al sistema portuale ligure per il trasporto delle merci.

In particolare il Nordovest d'Italia conta 16 milioni di abitanti e contribuisce al 33% del PIL italiano (pari a 550 miliardi di PIL) e al 40% dell'export italiano. In Europa le regioni del Nordovest rappresentano il 3,1% della popolazione, il 3,7% del PIL, il 29,9% dell'occupazione e il 7-8% del valore aggiunto manifatturiero. Nello specifico, la Lombardia è in assoluto la seconda regione europea per dimensione economica (valore del PIL) e il Piemonte la 23<sup>a</sup>. Inoltre, nel contesto europeo il Nordovest si caratterizza per una maggiore specializzazione nel comparto manifatturiero, che rappresenta il 19% del valore aggiunto complessivo, con la Lombardia che rappresenta la terza regione manifatturiera in Europa e il Piemonte la 15<sup>a</sup>.

Il riassetto del sistema dei trasporti nel Nordovest può ottimizzare non solo i traffici intraeuropei, ma modificare i comportamenti degli operatori su scala mondiale e attivare un riequilibrio tra la portualità del Northern Range e quella dei porti liguri rispetto ai flussi via Suez che costituiscono circa il 50% dei traffici dei porti liguri. D'altra parte il trasporto ferroviario delle merci in import-export con il resto d'Europa fatto con treni moderni e lungo linee moderne consentirebbe un risparmio nei costi di trasporto del 30% rispetto al tutto strada. Lo stesso risparmio si avrebbe rispetto al trasporto ferroviario fatto sulle linee attuali non potenziate e ammodernate.

In questo scenario di riferimento le emergenze infrastrutturali per la competitività, non solo del Nordovest ma dell'Italia intera, sono evidenziate dai risultati che emergono da diversi studi condotti nel corso degli ultimi anni e che possono essere così sintetizzati:

- realizzare la tratta di alta velocità tra Brescia e Verona consentirebbe un aumento del 20% del traffico merci ferroviario lungo quella stessa direttrice da e per il valico

del Brennero e gli interporti di Verona e Padova con evidenti ricadute positive in termini di riduzione della congestione e dell'inquinamento;

- ogni anno di ritardo nell'attivazione del Terzo Valico dei Giovi e delle altre opere italiane del Corridoio Reno-Alpi (raddoppio Vignale-Oleggio, quadruplicamento Rho-Parabiago, adeguamento tecnologico Parabiago-Gallarate) rispetto alla data del 2021 di attivazione del tunnel svizzero del Monte Ceneri porta a potenziali mancati introiti per il sistema Italia di oltre 1 miliardo;
- non realizzare la TAV Torino-Lione significa rinunciare ad una crescita economica di oltre 11 miliardi di euro nel solo periodo di costruzione dell'opera, oltre che rendere meno competitivo e costoso il trasporto merci su tutto il versante ovest dell'arco alpino con impatti negativi sugli scambi con tutti i Paesi collegati dal Corridoio Mediterraneo (scambi pari a oltre 200 miliardi di euro di cui circa 80 solo con la Francia).

Anche l'Europa segue con preoccupazione l'evolversi della posizione italiana sulle grandi reti europee di trasporto: in un incontro avvenuto lo scorso mese di novembre con il Ministro Toninelli, il Ministro francese dei Trasporti ha ribadito l'intenzione del suo Paese di andare avanti con la realizzazione della Torino-Lione e della necessità da parte del Governo italiano di arrivare ad una decisione sulla sua prosecuzione entro la fine del 2018, per non perdere i cofinanziamenti europei. Allo stesso modo la coordinatrice europea del Corridoio Mediterraneo, Iveta Radičová, dopo la visita ai cantieri della Torino-Lione sempre nello scorso mese di novembre, ha ribadito che l'opera è il risultato di uno sforzo congiunto fra tre partner, l'Italia, la Francia e l'Unione europea e che la maggioranza dei cittadini è a suo favore. Inoltre, per ribadire la strategicità dell'opera per l'Europa, ha annunciato che il cofinanziamento europeo arriverà al 50% dei lavori della tratta internazionale. Tale incremento, è bene ricordare, segue una decisione della Commissione Europea e del Consiglio Europeo di innalzare dal 40% al 50% il cofinanziamento comunitario per tutte le tratte transfrontaliere dei corridoi TEN-T (per l'Italia, oltre la Torino-Lione, ne beneficerà anche il tunnel del Brennero).

Con riferimento ai porti, la nota di aggiornamento al DEF assegna priorità al potenziamento delle infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio e alla realizzazione di idonee aree retro-portuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci in loco e il trasbordo su altre modalità, in particolare sulla rete ferroviaria. Nel settore aeroportuale gli

investimenti saranno tesi a migliorare la connettività delle aree remote e disagiate del Paese e indirizzati a garantire infrastrutture e servizi aerei efficienti ai territori minori.

Con riferimento alle principali risorse destinate alle infrastrutture, si segnala che solo nel novembre scorso si è concluso l'iter parlamentare di approvazione dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di ripartizione del Fondo Investimenti finanziato dalla Legge di Bilancio 2018, per complessivi 35 miliardi di euro da erogare nel periodo 2018-2033. In particolare il Fondo assegna per il 2018: 5,9 miliardi di euro a RFI; 1,1 miliardi di euro (di cui 150 milioni per la manutenzione di ponti e viadotti) ad ANAS; 2,4 miliardi di euro per il trasporto rapido di massa; 193 milioni per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario e 267 milioni per il rinnovo del parco autobus per il trasporto pubblico locale; 200 milioni per la portualità; 60 milioni per gli interporti. Tuttavia, la manovra di bilancio 2019 approvata a fine dicembre prevede per il 2019: ad ANAS fondi di competenza (nuovi impegni da contrattualizzare) per 538 milioni, con un taglio di 1,8 miliardi rispetto a quanto era previsto con la legge di Bilancio precedente, mentre rimane confermata la cassa (ovvero i pagamenti) per 2,5 miliardi di euro; a RFI invece fondi di competenza per 3,2 miliardi e altrettanti di cassa, con un taglio di 2,2 miliardi per entrambe le voci rispetto a quanto era stato previsto con la legislazione precedente. Positivamente, invece, si segnala il finanziamento di 900 milioni di euro nel periodo 2019-2027 per il prolungamento della linea 5 della metropolitana milanese verso Monza.

Infine, si segnalano due principali vicende che hanno dominato la politica dei trasporti nazionale dall'insediamento del nuovo Governo: l'annuncio dello stop all'integrazione tra FS e ANAS, avvenuto finora solo nelle intenzioni ma non nei fatti, che ha portato lo scorso 7 novembre alle dimissioni dell'ex Amministratore Delegato di ANAS Armani e al successivo insediamento di un nuovo CdA; l'offerta vincolante di acquisizione di Alitalia da parte del Gruppo FS finalizzata, nelle intenzioni del Governo, alla creazione di un grande player nazionale della mobilità integrata. Di quest'ultima operazione non se ne intravedono i benefici per gli utenti rispetto ad una integrazione che invece potrebbe essere raggiunta attraverso degli accordi commerciali. Al contrario desta preoccupazione il possibile abbassamento del rating di FS, con tutte le conseguenze che ne derivano in termini di capacità di investimento, che si potrebbero determinare nell'ipotesi di far gravare le perdite di Alitalia sul bilancio della società ferroviaria. Al momento, l'unica cosa certa è la proroga al 30 giugno 2019 (dal dicembre 2018) della restituzione del prestito ponte di 900 milioni dello Stato ad Alitalia,

### 3. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST

#### 3.1 Corridoio "Mediterraneo"

##### 3.1.1 Situazione al 2018

###### a) Corridoio ferroviario

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

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

Il progetto si articola in tre parti: la parte francese, di competenza del Réseau Ferré de France (RFF) (tra Saint-Didier-de-la-Tour e i Montmelian), la parte comune italo-francese ovvero il tunnel transalpino di 57,5 km tra Montmelian in Francia e Bussoleno in Italia (di cui 45 km in territorio francese e 12,5 km in territorio italiano), di competenza TELT, (Tunnel Euralpin Lyon Turin) e la parte italiana, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), da Bussoleno al nodo di Torino.

Il tunnel transfrontaliero prevede due gallerie indipendenti a singolo binario e sostituirà la tratta di valico storica (realizzata nel 1850 ed inaugurata nel 1871), obsoleta, inefficiente e non adeguata agli standard di sicurezza internazionali e che non consente il transito dei treni merci moderni competitivi lunghi (> 750 m) e pesanti (2.000 t) richiesti dal mercato. Lo squilibrio modale a favore dei TIR ai valichi francesi è oggi il peggiore delle Alpi e produce inquinamento, congestione, incidentalità su tutta la rete stradale ed autostradale. La nuova ferrovia rappresenterebbe quindi un grande vantaggio sia dal punto di vista economico (il costo di trasporto su treno è il 60% minore di quello su strada) che ambientale (a parità di peso trasportato un treno produce 1/6 della CO2 prodotta dai TIR, senza considerare la riduzione della congestione e dell'incidentalità stradale).

La tratta nazionale è composta da tre lotti, una nuova linea tra Avigliana e Orbassano con il raddoppio dei binari esistenti e il rilancio dello scalo merci (di Orbassano, SITO), l'adeguamento della linea storica tra Avigliana e Bussoleno, e il collegamento diretto tra le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa. L'avvio dei cantieri per la tratta nazionale è previsto per il 2020. La galleria geognostica della Maddalena (conclusa nel 2017 lunga 7,2

km) servirà come accesso al cantiere del tunnel di base e, in fase di esercizio, come condotto di ventilazione, manutenzione e galleria di emergenza. L'intero processo approvativo è stato chiuso il 21 marzo 2018 quando il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) ha emesso parere positivo al progetto di Variante di cantierizzazione, che prevede la partenza dei lavori principali dell'opera a partire da Chiomonte invece che da Susa. Sono state completate finora 4 discenderie e tunnel geognostici (3 discenderie in Francia Saint-Martin-La Porte di 2.400 m, discenderie La Praz di 2.480 m, discenderie Villarodin-Bourget/Modane di 4.000 m e la galleria geognostica La Maddalena in Italia (di 7.020 m). E' attualmente in corso la discenderia di Saint Martin La Porte, lo scavo del tunnel geognostico che rappresenterà, per asse e diametro, i primi 9 km del tunnel di base del Moncenisio. Ad oggi, ne sono già stati scavati 7 km. Ne mancano 2 km, che verranno terminati a giugno 2019 e si procede al ritmo di 15 mt al giorno in direzione dell'Italia, con un massimo di 25 mt al giorno. Fino ad oggi sono stati investiti circa 1,5 miliardi di euro per studi e progetti. Sono attualmente impegnati in contratti per l'opera circa 240 milioni di euro che sarebbero arrivati a 1 miliardo a fine 2018 senza la sospensione dei bandi da parte di Telt su indirizzo del Ministro Toninelli. In totale entro il 2019 sarebbe previsto l'affidamento di appalti per un importo di 5,5 miliardi di euro. Il costo della sezione transfrontaliera a cura di Francia Italia e Unione Europea, è di 8,6 miliardi di euro di cui il 40% dell'importo è finanziato dall'Unione Europea, mentre la quota restante è suddivisa tra i due Paesi: 35% per l'Italia e 25% per la Francia. I costi sostenuti quindi dall'Italia per l'intera opera sono di 4,7 MLD€: 3 MLD€ per la tratta internazionale (il 35% di 8,6 MLD€), e 1,7 MLD rivisti nella spending review per adeguare la tratta nazionale tra Torino e Bussoleno. Il costo di quest'opera è il più basso tra tutti gli interventi strategici programmati sulle diverse tratte:

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

Inoltre a settembre 2018, per facilitare l'esecuzione dei progetti prioritari transfrontalieri, la Commissione Europea ha proposto di aumentare il tasso di cofinanziamento massimo fino a 50% e non più il 40% per i progetti transfrontalieri come la Torino-Lione riducendo la

spesa per gli Stati Italia e Francia. Nel 2018 il Gruppo Clas-Bocconi ha pubblicato uno studio sugli effetti economici della Torino – Lione in fase di costruzione, che quantifica l'impatto economico della sezione transfrontaliera sull'economia italiana. In particolare il progetto di costruzione apporta 10,6 miliardi di valore aggiunto: 3,6 in termini diretti (cantiere), 3,7 in modo indiretto (imprese + fornitori che vengono attivati), 3,2 indotti (redditi, occupazione, fatturato). Sul lato Italia, il progetto attiverebbe circa 9 miliardi di euro (3,1 di spesa diretta nei cantieri, 3,4 nei settori fornitori, 2,5 nelle attività indotte) e dall'analisi complessiva emerge che il valore aggiunto prodotto dall'investimento è di 3,9 miliardi; il tunnel di base dovrebbe avere un effetto positivo sul rapporto deficit/Pil già nella fase di costruzione: senza cioè attendere la messa in esercizio. Il 23 novembre è stato sottoscritto il protocollo d'intesa "Patto per il Territorio", dal Presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, dal Direttore generale di Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas), Mario Virano, e dal Commissario di Governo, Paolo Fioletta. Il testo è stato visionato e condiviso dal Ministero e renderà equilibrata la situazione tra Italia e Francia per quanto riguarda le opere di compensazione. Il primo esempio della sua applicazione sarà la gara per la nicchia della Maddalena. Gli obiettivi principali del Protocollo sono:

- la realizzazione delle opere di mitigazione di competenza di Telt previste nel quadro economico del progetto definitivo della nuova linea;
- l'attuazione delle misure di accompagnamento al cantiere destinate a rendere l'opera un'opportunità per la collettività e lo sviluppo del territorio;
- l'esecuzione delle misure e delle opere di accompagnamento ambientale, territoriale e sociale al territorio, in coerenza con quanto disposto dalle deliberazioni del Cipe.

Con riferimento al dibattito apertosi sulle grandi opere strategiche da parte del Governo Italiano la Società Telt a fine anno ha sospeso il processo di emanazione dei bandi per il proseguimento della costruzione dell'opera. Pertanto il 2018 ha visto numerose mobilitazioni a sostegno dell'opera da parte del mondo imprenditoriale e cittadino in Italia e in particolare in Piemonte. Ricordiamo il convegno Confindustriale del 12 settembre, che ha coinvolto 40 territoriali, circa 300 imprenditori, oltre i colleghi del Medef Auvergne - Rhône – Alpes e il Presidente di Confindustria Boccia, la manifestazione "Sì Tav" del 10 novembre che ha richiamato circa 40mila persone; infine a Torino il 3 dicembre si sono riuniti più di 3mila Imprenditori arrivati da tutta Italia per gli Stati generali di tutte le associazioni datoriali italiane sul tema «Infrastrutture per lo sviluppo. Tav, l'Italia in Europa» in difesa dei Corridoi Europei e della linea alta velocità Torino-Lione. Hanno aderito 12 associazioni d'impresa, che complessivamente rappresentano 13 milioni di lavoratori e oltre il 65% del Pil. A conclusione dell'iniziativa è stata firmata una

dichiarazione d'intenti dalle 12 sigle delle associazioni datoriali nazionali. A dicembre 2018 la Commissione europea ha dichiarato di voler chiedere all'Italia il rimborso dei contributi Ue della Connecting Europe Facility, se non saranno spesi "ragionevolmente in linea con le scadenze degli accordi transfrontalieri". L'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione nel corso del 2018 ha continuato il lavoro di condivisione con i Sindaci del territorio e con le associazioni e a marzo 2018 ha pubblicato il "Quaderno 10 – Verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia – fase 1 – 2030 e definizione degli accessi al tunnel di base del Moncenisio e a novembre, ha pubblicato il "Quaderno 11 – Contributi tecnici per una corretta valutazione economica degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Torino Lione". Il Commissario Governativo per la Torino Lione Paolo Foietta non è mai stato audito da nessun membro del Governo e a fine anno 2018 ha concluso il suo mandato.

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

L'Autostrada Ferroviaria Alpina (società partecipata da Trenitalia e Sncf) è un servizio infrastrutturale per il trasporto combinato strada rotaia tra Orbassano Terminal e Aiton terminal attraverso la galleria ferroviaria del Frejus ed è un collegamento ferroviario lungo 175 chilometri con possibilità di trasporto accompagnato o non accompagnato dell'intero autoarticolato, del solo trattore o del solo semirimorchio e offre cinque viaggi al giorno in entrambe le direzioni. Tale infrastruttura favorisce il trasferimento modale nell'Arco Alpino e potenzia il servizio di trasporto di veicoli pesanti in particolare del comparto delle merci pericolose fra la Francia e l'Italia su mezzi ferroviari. Si è ancora in attesa della assegnazione per la concessione definitiva come servizio pubblico dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA) per i prossimi dieci anni del trasporto combinato strada-rotaia tra Orbassano e Aiton, per la quale sono state presentate due offerte, una di FS-Sncf e l'altra di Deutsche Bahn.

A novembre 2018 è stato inaugurato il nuovo servizio di collegamento Orbassano - Calais, dove i veicoli potranno imbarcarsi per la Gran Bretagna. Da gennaio 2019 il collegamento è stato confermato e la frequenza è stata aumentata a 5 coppie settimanali. Da aprile 2019 la frequenza potrebbe raggiungere le due rotazioni al giorno.

### **Milano-Verona**

L'opera si inserisce nel corridoio "Mediterraneo" della rete transeuropea di trasporto che collega le regioni europee più densamente popolate ed a maggior vocazione industriale e rientra tra le infrastrutture strategiche del Paese di cui alla L.443/2001. Il tracciato della

linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi attraverso il territorio delle Regioni Lombardia e Veneto, oltre all'intervento dell'ingresso ovest della linea AV nel nodo di Verona. Sono previste interconnessioni con la linea esistente a Treviglio e a Brescia.

Nel 2018 sono proseguiti i lavori di riorganizzazione dei binari di Brescia Centrale per la separazione dei flussi di traffico (alta velocità, media e lunga percorrenza, regionali/metropolitani e merci) ed è in corso l'iter autorizzativo del Nodo di Verona.

Con delibera n. 42 del 10.07.2017, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n.70 del 24.03.2018, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il progetto definitivo del "Lotto Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona)" dal costo di 2.499 milioni di euro ed ha autorizzato l'avvio della realizzazione delle opere del primo lotto costruttivo, entro un limite di spesa di 1.892 milioni di euro.

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

- il primo lotto costruttivo relativo alla realizzazione delle opere civili della linea AV da pk 100+551, nel comune di Calcinato (in provincia di Brescia), alla pk 140+780 nel comune di Verona, in prossimità del cavalcavia dell'Autostrada del Brennero, per uno sviluppo di 40,2 km, e dell'interconnessione di Verona merci, per uno sviluppo di 2,2 km, per un valore complessivo di 1.892 milioni di euro, finanziato con le Leggi di Stabilità 2014 e 2015, che trova copertura nell'ambito degli stanziamenti assegnati con il Contratto di Programma MIT - RFI vigente. In questo tratto l'opera si sviluppa in affiancamento all'autostrada A4 Milano -Verona per circa 31 km e nell'ultimo tratto di circa 7,3 km in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Milano-Venezia;
- il secondo lotto costruttivo riguarda le opere civili di completamento del suddetto Lotto "Brescia Est-Verona", nei comuni di Mazzano e Calcinato in provincia di Brescia, per uno sviluppo di circa 5,6 km, nonché l'armamento e gli impianti tecnologici dell'intero lotto funzionale, per un valore di 607 milioni di euro, da finanziare.

Con la medesima delibera il CIPE ha altresì disposto:

- la progettazione, in sostituzione del cosiddetto "Shunt di Brescia", della soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia", finalizzata a dare continuità alla Linea AV-AC Milano-Verona;
- lo studio di fattibilità per l'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda.

In data 06.06.2018 è intervenuta la sottoscrizione del Secondo Atto Integrativo RFI-Cepav Due/ENI (con efficacia dal 06.07.2018), che autorizza l'avvio del primo lotto costruttivo, ma

l'avvio dei cantieri è sospeso in attesa dei risultati dell'analisi costi-benefici voluta dal Ministero delle Infrastrutture.

#### b) Corridoio autostradale

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

Il traforo stradale del Frejus è una seconda galleria autostradale a pedaggio che collegherà la Francia con l'Italia fra le città di Modane e Bardonecchia. Si tratta della costruzione di una canna di sicurezza parallela al traforo esistente stradale, dell'ammodernamento e della messa in sicurezza del Traforo del Frejus e degli edifici antistanti. Il nuovo tunnel è lungo quasi 13 km, largo 8 metri, dotato di 34 rifugi di 110 metri quadrati per i soccorsi, 10 stazioni tecniche e 5 punti di bypass per il passaggio dei mezzi di soccorso. La durata complessiva dei cantieri è di cinque anni e mezzo e il costo di 306 milioni di euro per la sola parte italiana (con un incremento di 30 milioni di euro rispetto ai 276 milioni deliberati dal Cipe nel 2016).

Relativamente ai lavori, per quanto concerne il versante italiano, è stato completato l'intero scavo già a novembre 2014, e si stanno concludendo le attività di realizzazione dei collegamenti trasversali con il T4 (rifugi, by-pass e stazioni tecniche). Nel 2018 sono stati ultimati gli scavi per la realizzazione dei 5 by pass carrabili, delle 5 stazioni tecniche di competenza italiana, dei 16 rifugi, ad eccezione dello scavo del rifugio n° 34 da completare entro gennaio 2019, attualmente adibito a deposito esplosivi. L'ultimazione di questi lavori, compresi i sottoservizi, dovrebbe terminare entro la fine del primo semestre 2019 e, per la fine 2019/ inizio 2020, si prevede di concludere tutte le opere di genio civile. Inoltre, nel 2018 sono terminate le procedure di gara per l'affidamento degli impianti della galleria in configurazione di transito e sono stati consegnati ad agosto 2018 i lavori per le opere sul piazzale Italiano che, oltre ai nuovi fabbricati di esercizio, prevedono la realizzazione della nuova Centrale di Ventilazione in sostituzione dell'attuale. Le opere saranno completate entro la fine del 2021 e attualmente registrano un ulteriore ritardo rispetto al cronoprogramma (2019).

##### **Torino-Milano**

Le opere consistono nella conclusione dell'allargamento delle carreggiate autostradali e nella realizzazione di una corsia di emergenza, di 3 metri da Settimo T.se a Milano. A dicembre 2018 si è svolta la fase di chiusura della gara per l'ultimo lotto 2.3 (dal km 121,000 al km 124,975) con base d'asta di 46,5 milioni. Saranno affidati i lavori a inizio 2019 e il loro avvio è atteso per marzo 2019.

## **3.2 Corridoio “Reno-Alpi”**

### **3.2.1 Situazione al 2018**

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

Il Terzo Valico è la nuova linea ad alta capacità inserita nel Corridoio Reno-Alpi, uno dei corridoi della rete strategica transeuropea, e rappresenta un collegamento strategico tra il sistema portuale ligure, i porti dell'Alto Tirreno, il Nord del Paese e il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa). E proprio nel corridoio Reno-Alpi, quello che dovrebbe unire Rotterdam con Genova, rientra il Terzo Valico dei Giovi. L'opera si sviluppa in direzione sud-nord fra Genova e Tortona per complessivi 53 km. di cui 36 km in galleria, e interessa 14 comuni della Città Metropolitana di Genova e della Provincia di Alessandria. A regime il Terzo Valico assicurerà il collegamento tra Genova e Milano in 50 minuti e tra Genova e Venezia in sole 3 ore e 5 minuti.

Con Delibera del CIPE n. 82 del 22 dicembre 2017 è stato aggiornato il costo dell'opera in 6,158 miliardi di euro interamente di provenienza statale ed affidati a Rete Ferroviaria Italiana quale committente dell'opera e, contestualmente, è stato approvato il finanziamento del quinto lotto costruttivo. Le gallerie della nuova linea saranno tre: Campasso, galleria di Valico e Serravalle. A queste si devono aggiungere quattro “finestre” di accesso alla lunga galleria di Valico la cui realizzazione si rende necessaria sia per esigenze costruttive sia per ragioni di sicurezza ai fini di agevolare l'accesso laterale al tunnel principale.

A dicembre 2018 è stato realizzato circa il 32% della nuova infrastruttura ferroviaria. Attualmente sono in corso i lavori dei primi quattro lotti: il primo lotto, essendone già stato realizzato oltre l'85%, dovrebbe essere terminato ad inizio del 2019, la conclusione del secondo lotto è prevista a fine 2019, il terzo lotto a fine 2020 ed il quarto lotto a fine 2021. Per quanto concerne gli ultimi due lotti costruttivi, il quinto è stato avviato a fine dicembre 2018 mentre i lavori del sesto dovrebbero essere avviati nel corso del 2019. I lavori, come noto, comprendono opere relative sia alla linea ferroviaria, sia all'adeguamento della viabilità esistente. Per quanto riguarda le opere di linea, sono stati completati gli scavi delle quattro gallerie di accesso alla futura galleria di Valico (le “finestre”) e la galleria Campasso all'estremità sud del Terzo Valico, mentre sono in corso i tratti di collegamento alle linee ferroviarie esistenti, i lavori di scavo – in parte “meccanizzato”, cioè con le Tbm, Tunnel Boring Machine, più note come “talpe” - della galleria di Valico e della galleria

Serravalle e la realizzazione del tratto di linea in galleria artificiale nel comune di Pozzolo Formigaro. Nel mese di novembre 2018 il Commissario per il Terzo Valico, Iolanda Romano, nominata dal Presidente del Consiglio dei Ministri il 23 dicembre 2015, ha rassegnato le proprie dimissioni. Premesso che i cantieri sono stati aperti nell'aprile 2012, la conclusione dei lavori del Terzo Valico è slittata al 2023. Tuttavia nel corso della seconda metà del 2018 si deve registrare una sostanziale situazione di stallo nell'avanzamento dei lavori in quanto il nuovo Governo - insediatosi a giugno 2018 - ha ritenuto opportuno riconsiderare l'opportunità dell'opera sottoponendola ad un'analisi costi-benefici. Il 10 dicembre 2018 la Struttura Tecnica di Missione per l'Indirizzo Strategico, lo Sviluppo delle Infrastrutture e l'Alta Sorveglianza del Ministero dei Trasporti ha espresso il proprio parere favorevole alla prosecuzione dei lavori del Terzo Valico - opera realizzata per circa il 32% e appaltata per l'80%.- preso atto che l'eventuale interruzione dei lavori costerebbe allo Stato oltre 1,5 mld. di euro, importo necessario per chiudere i cantieri e ripristinare il paesaggio nonché per far fronte a prevedibili contenziosi (dei quali peraltro è difficile stimarne il costo). Per i tecnici del Ministero l'opera pur in presenza di un importante ammontare di benefici, presenta indicatori di redditività negativi, ad eccezione dello scenario più ottimistico che risulta marginalmente positivo. In data 18 dicembre 2018 RFI ha ufficialmente comunicato di aver consegnato una nuova tranches di lavori al Consorzio COCIV, General Contractor incaricato della progettazione e realizzazione dell'opera, dando avvio al quinto lotto del valore di 1.508 milioni di euro. Il quinto lotto comprende, tra l'altro, il completamento delle gallerie dell'interconnessione di Voltri, la prosecuzione della Galleria di Valico dalle finestre di accesso (Polcevera, Vallemme, Cravasco e Castagnola), il completamento della Galleria artificiale di Pozzolo e della variante dell'Interconnessione di Novi, la prosecuzione della realizzazione delle trincee e dei rilevati della tratta Pozzolo-Tortona nonché le attività di armamento e tecnologie sugli innesti delle linee storiche, Interporto Rivalta Scrivia e Bivio Corvi. Con l'avvio dei lavori del quinto lotto, il Cociv con una propria nota di fine dicembre 2018, ha reso noto che procederà ad ulteriori 600 nuove assunzioni nei prossimi mesi. Secondo le previsioni gli occupati, compresi dei diretti e dell'indotto, saliranno a 4.000 unità nel 2019, 4.400 unità nel 2020, fino ad arrivare a 5.000 occupati a regime nel 2021.

### **Tratta ferroviaria Chiasso-Monza per la connessione al Gottardo**

RFI ha individuato la direttrice di Chiasso-Como-Milano quale asse prioritario da potenziare per assicurare il recepimento dei traffici derivanti dal progetto svizzero, denominato AlpTransit, di realizzazione di una "ferrovia di pianura" per il transito delle

merci tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione del nuovo tunnel del Gottardo. Tale potenziamento prevede un adeguamento tecnologico, delle sagome e dei moduli della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano (fino al terminal di Smistamento). L'avvio dei lavori è avvenuto nel 2016 e la conclusione è prevista nel 2020. In particolare sono in corso interventi di: potenziamento del sistema di trazione elettrica (per un costo di 21 milioni); adeguamento della sagoma a PC80 e del modulo della linea a 750 metri (per un costo di 40 milioni); adeguamento tecnologico (per un costo di 68 milioni di euro). Con questi interventi si risponderà alle esigenze di crescita della domanda almeno fino al 2030.

Oltre tale orizzonte si colloca il progetto di quadruplicamento Chiasso-Seregno, costituito da una nuova linea è lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni. L'istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture sul progetto preliminare predisposto da RFI nel 2003 è sospesa. L'opera non dispone al momento di finanziamenti per il completamento della progettazione definitiva (40 milioni di euro) e per la fase realizzativa (1.410 milioni di euro). Sulla base delle verifiche congiunte tra ferrovie italiane e svizzere si è condiviso che i flussi generati dal nuovo tunnel del Gottardo almeno fino al 2030 potranno essere gestiti attraverso gli adeguamenti tecnologici sulla linea, che sono ancora da realizzare.

### **Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo**

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

### **Connessioni al Gottardo via Luino**

Il potenziamento dei collegamenti al Gottardo via Luino prevedono due distinti interventi progettuali: il raddoppio tra Laveno e Luino e quello tra Vignale, Oleggio e Arona, quest'ultimo funzionale anche al potenziamento della direttrice del Loetschberg. Il primo

ha un costo di 1.270 milioni di euro e al momento ne risulta completato lo studio di fattibilità, senza ulteriori finanziamenti disponibili; il secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004. Sarà di prossimo avvio la progettazione definitiva, finanziata nell'ambito dell'aggiornamento 2017-2021 del Contratto di Programma tra RFI e il MIT. Sono in corso gli adeguamenti dei posti d'incrocio delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara finalizzati all'aumento della capacità e all'adeguamento del modulo a 750 metri. Nello specifico, le opere per l'adeguamento a modulo di Ispra, Laveno e Luino, per un costo complessivo di 31 milioni di euro, sono state ultimate nel 2017. Sono programmate, rispettivamente per il 2019 e per il 2020, le opere di adeguamento a modulo di Portovaltravaglia per 3,5 milioni di euro e di Pino Tronzano per 8 milioni di euro. Inoltre, in base all'intesa del 18 settembre 2015 che attua l'accordo bilaterale tra Italia e Svizzera del gennaio 2014, è previsto l'adeguamento della sagoma a P80 delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara per il quale la Confederazione Elvetica ha stanziato 120 milioni di euro, con cantieri avviati nel 2016 e conclusione nel 2020. Tali interventi consentiranno nel breve e medio termine di soddisfare la domanda aggiuntiva di traffico diretta ai terminal intermodali del Nordovest.

Al fine di mitigare i disagi dovuti all'incremento di traffico merci nei territori interessati, Regione Lombardia, Provincia di Varese e RFI hanno individuato un primo gruppo di interventi prioritari che consentiranno la soppressione di 15 passaggi a livello. È stata completata la Progettazione Definitiva dei diversi interventi, per un costo complessivo di 30 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro a carico di RFI e 10 milioni di euro a carico di Regione Lombardia, con realizzazione prevista negli anni 2019-2021.

### **Connessioni al Sempione/Loetschberg**

Per soddisfare la domanda di traffico merci sull'asse nord-sud, nell'ambito del potenziamento delle connessioni alla galleria di base del Loetschberg, nel 2013 sono stati avviati i cantieri per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Domodossola-Novara, sia nell'itinerario via Borgomanero, sia via Oleggio-Arona, con realizzazione di nuovi posti di incrocio finalizzati all'aumento della capacità. Gli adeguamenti modulo, per un costo di circa 55 milioni di euro sono stati attivati nel 2017 nelle località di Cameri e Caltignaga mentre i rimanenti si completeranno entro il 2020.

### **Nodo di Novara**

Il Contratto di Programma RFI 2017-2021 prevede l'assegnazione di 91 milioni di euro per il progetto di potenziamento e razionalizzazione sul nodo di Novara. È in corso ad oggi

l'aggiornamento della progettazione definitiva e la fine dei lavori è prevista per il 2022 (1<sup>a</sup> fase).

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

Il progetto prevede tre sezioni:

- una nuova bretella merci che si diramerà dal nodo di Vignale, sottopassando l'autostrada Torino-Milano e la linea AV/AC e, sfruttando i raccordi ferroviari che connettono l'AV/AC a Novara Boschetto, permetterà di collegare direttamente lo stesso asse con lo scalo merci di Boschetto senza incrociare le altre linee ferroviarie;
- la realizzazione di una connessione tra le reti FNM e RFI in scalo Boschetto, per consentire connessioni dalla rete FNM per la direttrice RFI di Alessandria – Genova. Tale intervento risulta in corso, con ultimazione dei lavori prevista entro il corrente anno;

il passante ferroviario merci verso Mortara.

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

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

#### **3.3.1 Situazione al 2018**

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

Il progetto complessivo prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle province di Imperia (tratta Andora/S. Lorenzo al mare di circa 19 km per un investimento complessivo di 670 mln. di euro) e Andora/Finale Ligure (di 32 Km per un investimento complessivo di 1,5 mld. di euro) e rientra nel progetto complessivo di raddoppio con spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia. L'opera, una volta completata, contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali e all'incremento dei livelli di sicurezza.

Mentre sulla tratta Andora/San Lorenzo i lavori sono stati ultimati nel 2016 (l'11 dicembre 2016 è stata inaugurata la nuova tratta) per quanto riguarda la tratta Andora/Finale Ligure si registra una sostanziale situazione di stallo in quanto priva di copertura finanziaria.

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

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

L'intervento è articolato nel seguente modo:

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

Ad aprile 2018 il Tunnel del Tenda ha dovuto interrompere i cantieri, a seguito di varie problematiche, quali le difficoltà causate dall'impresa interessata ai lavori, che si aggiungono a quelle precedenti, come ritardi, intoppi burocratici e un'inchiesta della magistratura che ha bloccato il cantiere per sei mesi durante il 2017. Infatti Anas ha deciso di rescindere il contratto con la Fincosit di Roma per "gravi inadempienze". I lavori

del nuovo Tunnel Tenda, si sarebbero dovuti concludersi nel febbraio 2020. Anas ha affidato i lavori alla seconda classificata nella gara d'appalto, la Edilmaco di Torino. Dalla consegna dei lavori (2013), nel 2018 è stato realizzato il 25% dell'opera, pari a una spesa di 32 milioni su 140 a disposizione. Ad allungare i tempi ci sarebbe la decisione, da parte della Conferenza intergovernativa (Cig) italo-francese, di abbattere il muro (struttura di 11 metri) in valle Roya, a un km dall'imbocco francese della galleria. Nonostante le rassicurazioni italiane, le autorità francesi avevano fatto costruire un altro muro di sostegno, a protezione di quello realizzato dalla «Fincosit». A dicembre 2018 sono in corso le ultime fasi della trattativa fra Anas e l'impresa che subentrerà alla precedente ditta e completerà la galleria. Manca infatti solo l'ufficialità alla trattativa tra l'Anas e l'impresa «Edilmaco» di Torino, per il subentro alla «Fincosit» di Roma e la riapertura del mega cantiere per il raddoppio del Tunnel tra le valli Vermenagna e Roya. Per finire il nuovo tunnel mancano 1,7 km e secondo l'ANAS, lavorando a pieno regime, potrebbe essere percorribile per la fine del 2020 in entrambi i sensi di marcia, solo dai veicoli leggeri. Il rifacimento del vecchio traforo alle dimensioni del nuovo arriverebbe a fine 2022 e, da quel momento, i due tunnel saranno uni-direzionali. Per quanto riguarda l'attraversamento del **Valico del Frejus** (ovvero tratta AV/AC Torino- Lione e raddoppio autostradale) gli aggiornamenti sono descritti nel Sistema Corridoio Mediterraneo.

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

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

La Galleria di base del San Gottardo è costituita da due canne a binario unico lunghe 57 km. Due stazioni multifunzionali a Faido e Sedrun suddividono le due canne della galleria in tre tratti di simile lunghezza. L'apertura all'esercizio commerciale è avvenuta l'11 dicembre 2016.

Il sistema della Galleria del Ceneri, costituito da due canne a binario unico, ha invece una lunghezza di 15 km. L'ultimazione dell'opera è prevista nel marzo 2020 mentre l'entrata in esercizio al traffico commerciale è prevista nel dicembre 2020. Per rispondere nel breve e medio periodo alla domanda di mobilità aggiuntiva generata dalla nuova ferrovia, sono in corso degli adeguamenti tecnologici delle linee Chiasso-Monza-Milano, Luino-Gallarate e Luino-Novara (interventi ricadenti nell'ambito del Corridoio Reno-Alpi).

## **3.4 Sistema portuale ligure**

### **3.4.1 Situazione al 2018**

#### **Porto di Genova**

Il crollo del ponte Morandi ha dispiegato i propri effetti negativi sull'intero tessuto economico che gravita intorno alla città di Genova e, di conseguenza, anche sulle attività portuali. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha registrato nei tre mesi successivi al tragico evento del 14 agosto 2018 una flessione dei traffici a confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente; un rallentamento nel trend di crescita, seppure con dinamiche differenti a seconda delle diverse tipologie di traffici che transitano nello scalo portuale genovese. L'analisi del tonnellaggio di merci movimentate nel solo mese di agosto 2018 ha registrato -9,6% rispetto ad agosto 2017. La perdita più significativa si è avvertita nel settore container (-16,5%).

La pronta apertura di nuove arterie stradali a servizio del porto commerciale ha mitigato, per quanto possibile, il congestionamento del traffico del capoluogo ligure (vd. in particolare via della "Superba" e prosecuzione via "Guido Rossa"-cd. "lotto 10").

Al crollo del ponte si deve purtroppo aggiungere l'eccezionale mareggiata che si è abbattuta sulla riviera ligure il 29 ottobre causando significativi danni anche alle infrastrutture portuali sia genovesi che savonesi, e che in parte hanno impedito il normale svolgimento delle operazioni portuali.

Il Decreto Legge n. 109 del 28 settembre 2018 – cd. Decreto "Genova" – ha introdotto misure straordinarie al fine di sostenere l'economia locale e le attività portuali nonché agevolare la realizzazione di infrastrutture e opere a sostegno del sistema logistico portuale e cittadino. In particolare l'articolo 9 riconosce all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale la somma di 30 mln. di euro per gli anni 2018 e 2019 per i porti di Genova e Savona a valere sul Fondo di ripartizione del gettito IVA per la realizzazione di opere comuni del porto. In tema di infrastrutture assume particolare rilievo l'art. 9 bis che riconosce al Commissario straordinario il potere di adottare, entro il 15 gennaio 2019, su proposta dell'Autorità di Sistema, un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e le relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto con la città di Genova. Nelle intenzioni del legislatore tale provvedimento dovrebbe accelerare una serie di interventi già

programmati e finanziati dall'Autorità di Sistema, ma non ancora avviati, snellendo le relative procedure per l'affidamento dei lavori.

Nel corso del 2018 sono proseguiti i cantieri degli interventi infrastrutturali previsti dal vigente Piano Regolatore Portuale approvato nel 2001 ed incentrati sull'ampliamento delle aree destinate al traffico containerizzato. Sebbene il riempimento di Calata Bettolo nel bacino di Sampierdarena - i cui lavori sono iniziati nel 2009 - è di fatto concluso (circa 160.000 mq.), devono essere ultimati i lavori relativi al lay-out del terminal sulla base dell'accordo raggiunto con il futuro concessionario. Al riguardo il Programma Triennale delle Opere, approvato dall'Ente a dicembre 2018, stanziava 16,5 mln. di euro per il 2020 ai fini dell'adeguamento infrastrutturale della nuova calata. Peraltro in attesa dell'ultimazione dei lavori, Calata Bettolo dovrebbe iniziare ad essere parzialmente operativa e movimentare i primi container nei primi mesi del 2019 su una parte della concessione demaniale.

Con riferimento al riempimento tra i moli Ronco-Canepa nel bacino di Sampierdarena in via di ultimazione, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha fatto slittare al 2021 la realizzazione delle opere complementari per la pavimentazione del nuovo terminal (circa 16 mln. di euro).

Nel corso del 2018 sono stati avviati i lavori di elettrificazione delle banchine del porto di Voltri a beneficio delle navi ormeggiate con previsione di ultimazione ad ottobre 2019. L'intervento ha il preciso obiettivo di mitigare l'impatto ambientale, sia acustico che in termini di emissioni in atmosfera, derivante dai generatori di bordo delle navi ormeggiate. Il bilancio di previsione 2019 è caratterizzato da entrate di carattere straordinario riconducibili a provvedimenti legislativi adottati dal Governo centrale (si vedano Decreto "Genova" e Disegno di Legge di bilancio) a seguito del crollo del ponte Morandi al fine di contenere gli effetti negativi che l'evento ha causato all'intero sistema portuale. Tra gli interventi ritenuti prioritari si segnala lo stanziamento per l'annualità 2019 di una somma pari a 46 mln. di euro per il prolungamento della sopraelevata portuale e per le opere accessorie, interventi ritenuti urgenti al fine di decongestionare il traffico urbano e portuale gravemente penalizzati dal crollo del "Morandi".

Il Programma Triennale prevede uno stanziamento per il 2019 di 17,5 mln. di euro per la realizzazione del nuovo viadotto stradale di accesso al porto di Voltri, opera già approvata dal CIPE nel 2011. Una volta terminato il viadotto, sarà possibile realizzare il nuovo fascio binari da 750 mt. a servizio del terminal portuale. Per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, ADSP MALO ha stanziato un importo pari a 10 mln. di euro per avviare nel 2019 le opere di riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento

al parco "Campasso" e predisporre la trazione elettrica nelle gallerie portuali. Sempre in tema di infrastrutture ferroviarie, il Programma Triennale stanZIA 25 mln. euro per l'annualità 2021 finalizzati agli interventi di adeguamento del Parco Fuori Muro con nuovo fascio binari da 750 mt, elettrificazione degli stessi e centralizzazione degli scambi. Il Programma fa invece slittare al 2020 i lavori del nuovo P.E.D. (Punto di Entrata Designato) per la verifica delle merci (il cui avvio dei lavori era previsto nel 2018). Sempre al 2020 è stata rinviata la realizzazione di una nuova Calata ad uso cantieristico navale a Sestri Ponente (cd. ribaltamento a mare di Fincantieri). Per il 2020 è previsto inoltre uno stanZIamento di 15,8 mln. euro per la realizzazione di un nuovo lay-out stradale del bacino portuale di Sampierdarena con l'ammodernamento della sopraelevata portuale, un adeguamento del varco di San Benigno e la realizzazione in quota del nuovo Varco Etiopia.

Il bilancio di previsione 2019, oltre al Programma Triennale delle Opere, riporta un impegno di spesa di circa 19,6 ml. di euro per la progettualità di opere del prossimo triennio. Tra queste si segnala in particolare il progetto di fattibilità tecnico economica (del valore di 14,3 mln. euro) della nuova diga foranea del porto di Genova la cui realizzazione si rende necessaria per consentire l'accesso e l'accosto delle navi di grande dimensione oggi penalizzate dai ridotti bacini di evoluzione.

### **Porto di Savona Vado**

Anche il porto di Savona Vado ha risentito, seppur in misura minore, del crollo del ponte "Morandi", un evento che ha inciso negativamente sul nodo trasportistico e logistico non solo dell'intera Liguria ma anche del nord Italia in generale. Al tragico evento di agosto si deve peraltro aggiungere la forte mareggiata del 29/30 ottobre che ha causato ingenti danni alle opere portuali tali da ridurre la capacità operativa del porto costringendo a trasferire alcuni traffici verso altri porti del Mediterraneo (Livorno e Civitavecchia).

Per quanto concerne le opere infrastrutturali già programmate, il principale progetto in corso riguarda la realizzazione della piattaforma multipurpose nel bacino di Vado Ligure. Durante il 2018 i lavori di costruzione dell'opera hanno raggiunto uno stato di avanzamento di circa il 75%. Nel corso dell'anno è stata avviata l'installazione dell'equipment del terminal. In particolare sono state posizionate sul piazzale le prime 10 ARMG (Automated Rail-Mounted Gantry Cranes), mezzi automatizzati le cui operazioni saranno controllate da remoto, consentendo di aumentare la sicurezza e la produttività dell'impianto, mentre nel mese di dicembre è arrivata la prima gru "Ship to Shore". Il parco mezzi sarà completato con nuove consegne previste nella prima metà del 2019.

Entro la fine del 2019 sarà dunque messa in esercizio una prima porzione del terminal, su un tratto di banchina di 450 metri, mentre la piena operatività del nuovo terminal è prevista per l'anno successivo. Contestualmente è in fase di completamento la viabilità in sovrappasso alla strada Aurelia che mette in collegamento la piattaforma con il terminal intermodale retrostante e con il nuovo sistema di varchi portuali, in corso di realizzazione nelle aree retroportuali. La prima fase dei lavori di potenziamento del terminal intermodale è stata completata dalla società VIO-interporto di Vado (nuovi impianti ferroviari, pavimentazioni, illuminazione, barriere fonoassorbenti, gate ferroviario automatizzato). L'implementazione del sovrappasso e del terminal ferroviario ha usufruito anche di un cofinanziamento dell'Unione Europea, tramite il progetto CEF "VAMP UP", che prevede la realizzazione di una serie di interventi finalizzati a migliorare l'integrazione ferroviaria fra il nodo di Vado Ligure e la rete nazionale. Il 2019 sarà inoltre caratterizzato da una serie di interventi urgenti per riparare i danni causati dall'evento calamitoso di ottobre.

### **Porto della Spezia**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – che accorpa i porti di La Spezia e Marina di Carrara – avendo tra gli obiettivi primari la crescita e lo sviluppo dello scalo spezzino, ha proseguito la propria attività improntata a realizzare le opere previste dal Piano Operativo Triennale 2017-2019, con particolare attenzione al rapporto porto/città e, quindi, al nuovo waterfront cittadino.

Nel corso del 2018 sono stati avviati i lavori per l'installazione di barriere fonoassorbenti lungo il Molo Pagliari, con previsione di fine lavori entro l'estate 2019. Sempre nel corso del 2019 presso il Molo Pagliari saranno trasferite le Marine del Canaletto e di Fossamastra. Nel corso del 2018 sono inoltre stati ultimati i lavori relativi alla nuova bretella di accesso al terminal Ravano e la nuova viabilità di accesso alle aree retroportuali di Santo Stefano Magra presso le quali sono in corso di realizzazione nuove strutture per le verifiche doganali. Il progetto - che interessa alcune aree del Comune di S. Stefano Magra, già collegate con il porto mercantile della Spezia attraverso la rete ferroviaria, stradale e autostradale - prevede la realizzazione di una piattaforma intermodale attrezzata con appositi mezzi di sollevamento idonei al carico dei convogli ferroviari e un Centro Unico dei Servizi per le verifiche documentali e fisiche delle merci in transito.

Con riferimento alla realizzazione di grandi opere di infrastrutturazione, l'Ente portuale ha optato per il coinvolgimento diretto degli operatori privati. I due principali banchinamenti vengono infatti realizzati dai due terminalisti che operano nello scalo così come previsto

dalle concessioni agli stessi rilasciate. In particolare l'ampliamento a mare del Molo Garibaldi, del quale è in corso la progettazione definitiva, ha la finalità di riqualificare e potenziare le aree portuali commerciali asservite dal secondo bacino portuale della Spezia. Il progetto – la cui cantierizzazione è prevista nell'aprile 2019 - prevede la realizzazione di nuovi piazzali lungo il lato di levante del molo per una superficie di circa 54mila metri quadrati, spazi recuperati attraverso l'allargamento del molo stesso di circa 92 mt.. La destinazione finale della nuova banchina sarà un terminal multipurpose e container. L'intervento consentirà di liberare contestualmente spazi su Calata Paita per la futura stazione marittima e di prolungare il lungomare. A seguire prenderanno avvio i lavori di riempimento della Marina Canaletto (banchinamento di circa 185 mt. di lunghezza e piazzali per circa 50.000 mq.) una volta trasferite le attività legate alla nautica da diporto e nautica sociale nella nuova Darsena Pagliari in corso di realizzazione. Saranno inoltre avviati a breve i lavori del nuovo Terminal del Golfo, che andranno ad ampliare gli spazi oggi in concessione al terminalista. Complessivamente si tratta di circa 330 milioni di euro di investimento, che porteranno a 2 milioni di TEU previsti dal PRP la capacità dello scalo, con possibilità di ulteriore crescita.

## **3.5 Sistema aeroportuale**

### **3.5.1 Situazione al 2018**

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

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

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

Per quanto riguarda la tratta Rho-Parabiago, già nel 2017 era stata completata l'integrazione del Progetto Definitivo sulla base delle Osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, al fine di proseguire nell'iter autorizzativo verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma a tutto il 2018 si è rimasti in attesa di pronunciamento del Consiglio Superiore. Sia la tratta Rho-Parabiago, dal costo di 402 milioni di euro, che la tratta Parabiago-Gallarate, dal costo di 321 milioni di euro, al momento non trovano copertura nell'ambito del vigente Contratto di Programma tra RFI e MIT. Per la tratta Parabiago-Gallarate si è optato per un adeguamento tecnologico che consentirà un distanziamento dei treni di 3 minuti, ma al momento anch'esso non ha trovato la copertura finanziaria (pari a 20 milioni di euro).

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

Il progetto consiste in un collegamento a doppio binario tra il terminal 2 di Malpensa e l'esistente linea del Sempione attraverso due allacciamenti, verso Gallarate (direzione Milano) e verso Domodossola (direzione Sempione). Tale progetto nel lungo periodo realizzerà l'obiettivo strategico di mettere in rete l'aeroporto di Malpensa con il territorio

attraverso le direttrici del Sempione e del Gottardo e, quindi, di aumentarne significativamente il bacino d'utenza.

Il progetto definitivo, completato nel luglio 2018, è stato approvato in conferenza dei servizi regionale il 13 dicembre 2018. Il costo dell'intervento è di 210 milioni di euro, di cui disponibili 80 milioni (finanziati dal Patto per la Lombardia).

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

Il progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC. Il progetto preliminare è ancora fermo al CIPE per la mancanza dei finanziamenti necessari alla sua realizzazione, pari a 87 milioni di euro. Tuttavia, l'urgenza di riammodernare tre ponti lungo il torrente Langosco ha reso necessaria la realizzazione di uno stralcio funzionale dell'opera finanziato con 6 milioni di euro dalla Regione Lombardia: nell'agosto 2018 si sono conclusi i lavori che hanno portato alla sostituzione dei tre ponti con un unico ponte. Inoltre sempre nel 2018 si è proceduto con la realizzazione del progetto esecutivo per la sostituzione del ponte sul Ticino, con l'obiettivo di avviare i cantieri nel 2019.

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

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

L'intervento risulta finanziato nell'ambito del Contratto di programma ANAS per un importo di 220 milioni di euro, su un costo complessivo di oltre 400 milioni di euro, finalizzato a realizzare le tratte funzionali A e C, da Magenta al Ponte sul Ticino a Vigevano. Il progetto definitivo delle tratte A e C è stato approvato dal CIPE il 28 febbraio 2018, registrato alla Corte dei Conti il 10 luglio 2018 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il successivo 31 luglio. ANAS ha così realizzato il progetto esecutivo della tratta C, mentre è in corso quello della tratta A, di cui si prevede l'ultimazione per marzo 2019. Una volta che ANAS avrà approvato i progetti esecutivi potrà avviare le procedure di gara per l'appalto dei lavori. Nel frattempo Città Metropolitana di Milano, Parco Agricolo Sud Milano, Parco

del Ticino e Comuni di Albairate, Cassinetta e Boffalora hanno presentato ricorso al TAR contro l'approvazione del progetto da parte del CIPE. Sono proseguiti invece i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia, e la sua apertura è prevista per settembre 2019.

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

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

L'opera ha un costo complessivo di 261,78 milioni di euro, di cui disponibili 133 milioni con i quali è possibile realizzare uno stralcio funzionale prioritario costituito dal tratto compreso tra la S.S. 336 e l'Autostrada A8 (Bretella di Gallarate), indispensabile per garantire la continuità trasportistica dei flussi veicolari provenienti dalla Pedemontana Lombarda e diretti a Malpensa e viceversa. Il progetto definitivo dello stralcio funzionale prioritario è stato approvato dal CIPE il 21 marzo 2018, registrato alla Corte dei Conti il 18 giugno e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 4 luglio 2018. Una volta che ANAS avrà approvato il progetto esecutivo, potrà avviare le procedure di gara per l'appalto dei lavori.

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

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

Il costo dell'opera è di 420 milioni di euro di cui finanziati 42,27 milioni. Il progetto preliminare di uno stralcio funzionale, da avviare con i finanziamenti disponibili, è ancora fermo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del CIPE, ma non risulta più nell'agenda politica delle opere da avviare in via prioritaria.

## **Aeroporto di Milano Linate**

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

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

Nel corso del 2018 sono proseguiti i lavori di realizzazione dell'opera: sul lato est a marzo è stato completato lo scavo fino a Piazza Tricolore e a dicembre è partito quello da Piazza Tricolore fino al centro della città. Sul lato ovest è stato avviato lo scavo da San Cristoforo FS verso Parco Solari. Nel 2021 è prevista l'attivazione della tratta da Linate a Forlanini FS, nel 2022 di quella tra Forlanini FS e Piazza San Babila e nel 2023 la rimanente tratta fino a San Cristoforo FS.

## **Aeroporto di Torino Caselle**

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

Nel corso del 2018 sono iniziati i lavori di demolizione del cavalcavia di Corso Grosseto che hanno subito un ritardo dovuto al ritrovamento di manufatti contenenti amianto ed alla conseguente bonifica. Al momento risulta in fase di completamento la demolizione del cavalcavia al termine della quale inizieranno i lavori di scavo per la galleria ferroviaria; contemporaneamente si apriranno i cantieri per il rifacimento dei sottoservizi e quelli per realizzare i by-pass sugli incroci per l'attraversamento degli impianti. L'intervento complessivo è stato articolato in sette fasi per una durata complessiva di circa tre anni e nel corso del 2019 dovranno essere completate la fase 2 (5 mesi) e la fase 3(6 mesi). Il nuovo tunnel ferroviario consentirà di connettere l'attuale linea Torino-Ceres servita dai convogli del SFM con il nodo ferroviario di Torino e la stazione di Porta Susa garantendo il potenziamento del servizio ferroviario verso l'aeroporto, il Ciriacese e le valli di Lanzo. Inoltre, l'intervento lascerà in dote alla città la completa riqualificazione e valorizzazione dell'ambiente urbano interessato e la razionalizzazione della viabilità di superficie.

## **Aeroporto di Genova**

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

Il progetto consiste nella realizzazione di una nuova fermata ferroviaria denominata "Aeroporto-Erzelli", e nella predisposizione di un nuovo sistema di trasporto collettivo con cabinovia urbana di collegamento con l'aerostazione. Per quanto concerne la realizzazione della nuova fermata FS di competenza di RFI, il progetto definitivo è già stato sottoposto alla Conferenza di Servizi presso il Provveditorato alle Opere Pubbliche finalizzato al successivo raggiungimento dell'Intesa Stato-Regioni. Il procedimento di approvazione dovrebbe concludersi entro il 2019.

All'interno del demanio aeroportuale è stato invece realizzato un tratto della strada cd. "Via della Superba" che collega lo svincolo autostradale e l'aeroporto alla rotonda di San Giovanni D'Acri lungo Via Guido Rossa. L'intervento è stato eseguito a seguito dell'emergenza generata dal crollo del Viadotto Polcevera (cfr. par. "Nodo metropolitano di Genova").

Nel corso del 2018 è inoltre proseguito lo sviluppo del Piano Interventi 2016-2019 dell'aeroporto allegato al Contratto di Programma sottoscritto con ENAC. Nello specifico, sono state concluse importanti opere di manutenzione straordinaria relative al Piazzale Nord di sosta per aeromobili, così come si è conclusa l'attività di efficientamento energetico del sito aeroportuale consistente in nuovi apparati di illuminazione led (torri faro ed all'interno del terminal), nuova centrale frigorifera, sistema di monitoraggio e contabilizzazione consumi. All'interno del terminal passeggeri è proseguito l'ammodernamento e potenziamento dei servizi ai passeggeri e realizzate nuove postazioni di controllo per i passeggeri in partenza, anche in previsione dei futuri incrementi di traffico. In parallelo agli interventi realizzati dal gestore aeroportuale, ENAV S.p.A. ha sostanzialmente concluso la realizzazione del c.d. "blocco tecnico" situato nei pressi della torre di controllo; l'edificio polifunzionale contiene uffici ed impianti tecnologici a servizio delle attività dell'Ente ed integra quanto già realizzato l'anno precedente (nuova centrale elettrica), nell'ambito del programma di ammodernamento generale dello scalo.

## **3.6 Sistema Pedemontano**

### **3.6.1 Situazione al 2018**

#### **Pedemontana Piemontese**

La Pedemontana Piemontese costituisce il ramo occidentale della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese. Ha lo scopo di collegare il territorio biellese con i sistemi autostradali dell'A26 e dell'A4 e l'intervento prevedeva più lotti funzionali: verso la connessione con la A4 Torino-Milano nel Comune di Santhià, verso il Comune di Biella sulla SR42, da Biella fino al Comune di Masserano e il lotto oggi in avviamento dal Comune di Masserano fino al collegamento con l'autostrada A26 nel Comune di Ghemme. Questa tratta viene anche definita "Pedemontanina" ed è quella su cui sono stati stanziati i fondi. Nel 2017, grazie al lavoro concertato della Regione Piemonte e dell'ANAS, si è ottenuta la proroga della data di scadenza dal MEF e MIT per l'approvazione da parte del CIPE degli elaborati progettuali del lotto funzionale Masserano-Ghemme, riprogrammando e mantenendo gli 80 milioni sulle annualità 2018 (75,08 milioni) e 2019 (i restanti 4,54 milioni). A maggio 2018 è stato presentato il progetto definitivo redatto da Anas del nuovo collegamento viario tra la A4 e la A26, tratta "Masserano-Ghemme", per il quale la stessa ANAS era stata individuata, con delibera CIPE n. 23 del novembre 2016, soggetto aggiudicatore. Nell'aprile 2017 con la delibera CIPE n.54 era stato quindi approvato il piano operativo dei fondi FSC 2014-2020 che assegnava le risorse necessarie a completa copertura dell'intervento. La Pedemontanina si presenta a carreggiate separate da Masserano fino all'interconnessione con l'Autostrada A26, in località Ghemme. Il tracciato stradale, ricalca il percorso individuato dalla precedente versione del progetto, con lievi modifiche dell'asse principale e ottimizzazione degli svincoli per consentire un minor consumo di suolo e limitare l'impatto ambientale. Il percorso si snoda attraverso un tracciato di 14 km in categoria B (secondo il DM 05/11/2001) e sono previste quattro intersezioni a livelli sfalsati per il collegamento della viabilità con le località Masserano, Roasio, Gattinara e Ghemme. E' prevista inoltre la realizzazione di quattro cavalcavia, altri sottopassi per il collegamento con la rete locale ed un viadotto sul fiume Sesia della lunghezza di 820 metri. Tra le principali modifiche rispetto al progetto originario, la scelta di sviluppare il lotto Masserano-Ghemme non più in sezione A1 ma bensì in B1. A giugno 2018 ANAS ha trasmesso il progetto definitivo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e a novembre vi è stata l'adunata che ha deliberato parere positivo. Ad ottobre 2018 è stato

inviato il progetto definitivo al Ministero dell'Ambiente che ha espresso la necessità di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ordinaria, sebbene la richiesta di ANAS di riconfermare il parere di VIA sulla Pedemontana (tracciato autostradale) espresso nel 2011. Tale procedura non rischia di far decadere il finanziamento di 80 milioni che imponeva di presentare gli elaborati per l'approvazione al CIPE entro il 31 dicembre 2018. Infatti, presentato il progetto definitivo al Ministero dell'Ambiente e al MIT, si garantirebbe il finanziamento a seguito del parere positivo del Consiglio Superiore. I fondi FSC sono inoltre prologati al 2021, scadenza entro la quale si dovrà determinare l'aggiudicatario dei lavori. Previo parere del Ministero dell'Ambiente, il MIT dovrà convocare la Conferenza dei Servizi, a seguito della quale sarà inviato per l'approvazione il progetto definitivo al DIPE (Dipartimento per la Programmazione e il coordinamento della politica economica) e poi al CIPE.

Nel 2019 è prevista la redazione del progetto esecutivo, la verifica di ottemperanza alle prescrizioni e relativa approvazione del progetto al MIT e a seguire la gara d'appalto. In contemporanea alla procedura di gara (8/12 mesi) si svolgeranno le attività propedeutiche (es. espropri, tagli boschi, ecc), a cui seguiranno i lavori stimati di quattro anni.

### **Pedemontana Lombarda**

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 75 km di autostrada (da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (Como e Varese) e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Il collegamento autostradale è articolato nelle seguenti tratte funzionali:

- Autostrada A36 a sua volta suddiviso in 5 lotti funzionali:
  - o Tratta A da Cassano Magnago a Lomazzo (15 km);
  - o Tratta B1 da Lomazzo a Lentate sul Seveso (7 km);
  - o Tratta B2 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno (9 km);
  - o Tratta C da Cesano Maderno a Vimercate (19 km)
- Sistema tangenziale di Varese tra Gazzada e Valico del Gaggiolo (11 km);
- Sistema tangenziale di Como tra Villa Guardia e Albese con Cassano (9 km).

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

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

La realizzazione delle tratte rimanenti e delle opere connesse e accessorie, per le quali nel 2018 non sono stati fatti passi in avanti, richiede un impegno economico di circa 2,7 miliardi di euro. Inoltre, a fronte di un capitale sociale versato di 300 milioni di euro, occorre versare almeno ulteriori 500 milioni di euro per raggiungere un equity di almeno 800 milioni di euro.

Il 16 gennaio 2018 il CdA di Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) ha deliberato la rescissione del contratto, per inadempienza agli obblighi contrattuali rispetto alla realizzazione del progetto esecutivo, con l'impresa costruttrice Strabag che si era aggiudicata la gara per la realizzazione dell'opera: a seguito di ciò la società APL ha quindi chiesto a Strabag l'escussione della fidejussione sottoscritta dall'appaltatore a garanzia delle prestazioni contrattuali per l'importo di 260 milioni di euro mentre la stessa Strabag ha presentato ricorso al tribunale di Milano chiedendo ad APL la liquidazione di oltre 660 milioni di euro come oneri subiti. Il tribunale di Milano, nella sua pronuncia del 6 dicembre, ha deciso per il pagamento della garanzia di 260 milioni alla società APL.

Nel frattempo, il 19 gennaio 2018 il Ministero delle Infrastrutture e quello dell'Economia hanno sottoscritto il decreto interministeriale di approvazione del secondo atto aggiuntivo stipulato tra la concedente CAL e il concessionario APL, atto successivamente trasmesso alla Corte dei Conti per la registrazione. A seguito del rilievo della Corte dei Conti sull'impossibilità di procedere con la registrazione dell'atto per vizi formali, l'11 settembre CAL ha notificato al TAR di Milano un ricorso contro i rilievi sollevati dalla Corte dei Conti. Si segnala che in assenza dell'atto aggiuntivo registrato APL non può adempiere alle proprie attività di reperimento dei finanziamenti e di ogni altra attività necessaria al completamento dell'opera.

Dalla data di registrazione, infatti, entro 12 mesi occorrerà reperire sui mercati dei capitali un finanziamento senior per complessivi 2,56 miliardi di euro, o in alternativa per 1,76 miliardi di euro necessari a realizzare le sole tratte B2 e C. Sforata questa tempistica decadrebbe anche il piano di defiscalizzazione concesso dallo Stato per un valore equivalente di 389 milioni di euro e dal valore nominale di 839 milioni di euro. Nel frattempo APL sta aggiornando il piano economico e finanziario dell'opera, fondamentale per l'ottenimento del finanziamento.

Infine, nell'ottobre 2018 APL ha pubblicato un avviso di consultazione preliminare di mercato per la ricerca di un operatore che si occupi della progettazione e costruzione delle tratte rimanenti, nonché ad operatori finanziari interessati alla partecipazione al capitale sociale dell'opera e/o al suo finanziamento. L'avviso, scaduto il 30 novembre, ha visto la manifestazione di interesse da parte di 11 operatori.

## **Autostrada Asti-Cuneo**

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

L'opera si articola dalla città di Cuneo all'interconnessione località Massimini sulla A6 con uno sviluppo complessivo di 32 km che è completato e operativo tranne per la tratta del lotto 1.6, riguardante la tangenziale di Cuneo per un'estensione di 3,8 km e dagli svincoli di Asti est ed ovest della A21 Torino-Piacenza sino allo svincolo di Marene sulla A6.

Per il completamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo resta da realizzare il lotto 2.6 (Roddi - Diga Enel) che comprende la Galleria di Verduno. L'ultimazione di tale lotto insieme al raccordo funzionale dal lotto 2.6 alla tangenziale di Alba e la messa in sicurezza della tangenziale di Alba (ex lotto 2.5), consentirà di costituire un corridoio di collegamento tra il casello di Asti Est dell'A21 (Torino-Piacenza) ed il casello di Marene dell'A6 (Torino-Savona). Il progetto esecutivo del lotto 2.6 ha superato tutte le verifiche relative alle autorizzazioni ambientali ed alla localizzazione delle opere previste dalle normative vigenti, e dall'ottobre 2015 è giacente presso il Concedente Ministero delle Infrastrutture per l'approvazione tecnico-economica necessaria all'avvio dei lavori.

A causa dello squilibrio del Piano Economico Finanziario, il Concedente Ministero delle Infrastrutture ha valutato nel corso del 2017 delle alternative progettuali per una riduzione di spesa dell'opera. A giugno 2017 era stato raggiunto infatti l'accordo tra il Governo Italiano, l'Unione Europea e l'Asti-Cuneo SPA per il completamento dei lotti non ancora costruiti. La soluzione alla base di questo accordo era il completamento del lotto 2.6 con soluzione esterna del tratto Roddi-Cherasco (ovvero senza la Galleria di Verduno) più le opere complementari, grazie al cross-financing con SATAP SPA, cioè una mini proroga della concessione al gruppo Gavio sulla Torino-Milano, in modo da trovare i 360 milioni di euro necessari alla realizzazione dell'opera mancante. In particolare, la soluzione concordata tecnicamente consiste in 4 chilometri in galleria e gli ultimi 3 con una variante in superficie, anziché un'unica galleria a doppia canna lunga 7 chilometri, come da progetto originario. Ad aprile 2018 la Commissione europea ha approvato, in base alle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, i piani italiani per prorogare le due concessioni autostradali e imporre un massimale ai pedaggi e ha pubblicato ad agosto 2018 il testo ufficiale della decisione. La decisione conferma il via libera (da confermare con atti aggiuntivi da parte del Mit con le società) a 4 anni di proroga per Autostrade per l'Italia, a

fronte di investimenti per 7,938 miliardi di euro con incrementi tariffari inferiori a quanto oggi previsto, e 4 anni a Satap A4 (Gruppo Gavio) per finanziare in cross-financing il completamento della Asti-Cuneo. La Commissione impone però come condizione per la Asti-Cuneo, che l'80% dei lavori da realizzare siano affidati a imprese di costruzione "terze", con gare europee. Intanto il progetto è fermo negli uffici del Ministero, che avrebbe dovuto portarlo all'approvazione del Cipe, in modo da far partire i lavori entro dicembre, così come era stato stabilito nell'Accordo con il concessionario autostradale. Il Presidente Chiamparino, il Presidente della Provincia di Cuneo, Sindaci e rappresentanti delle organizzazioni produttive del territorio, si sono più volte mobilitati per chiedere la conclusione dei lavori dell'Autostrada Asti Cuneo.

L'inizio dei cantieri era previsto per il primo semestre del 2018 per la parte di progetto già approvato finanziabile con i primi 150 dei circa 360 milioni necessari a completare il lotto 2.6. La fine dei lavori era prevista per il 2030.

### **Ferrovia Pontremolese**

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

## **3.7 Nodo metropolitano di Milano**

### **3.7.1 Situazione al 2018**

#### a) Metropolitane

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

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto. Il costo complessivo dell'intervento è di 206 milioni di euro (120 per l'infrastruttura e 86 per il materiale rotabile), a cui si sono aggiunti 23 milioni di euro di extracosti per la variante resasi necessaria a seguito dell'innalzamento della falda. Nel 2018 sono proseguiti i lavori di realizzazione dell'opera e la loro conclusione è prevista per marzo 2020 con la messa in esercizio per ottobre 2020.

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

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

Nel corso del 2018 sono proseguiti i lavori di realizzazione dell'opera: sul lato est a marzo è stato completato lo scavo fino a Piazza Tricolore e a dicembre è partito quello da Piazza Tricolore fino al centro della città. Sul lato ovest è stato avviato lo scavo da San Cristoforo FS verso Parco Solari. Nel 2021 è prevista l'attivazione della tratta da Linate a Forlanini FS, nel 2022 di quella tra Forlanini FS e Piazza San Babila e nel 2023 la rimanente tratta fino a San Cristoforo FS.

##### **Prolungamento della M5 da Milano Bignami a Monza**

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

Metropolitana Milanese, su incarico di tutti gli enti interessati (Regione, Città Metropolitana, Provincia di Monza e Brianza e Comuni di Milano, Monza, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni) alla fine del 2018 ha completato il progetto di fattibilità tecnica-

economica, utilizzando i 16 milioni di euro messi a disposizione dal precedente Governo nel Patto per Milano.

Il costo dell'opera è di circa 1,25 miliardi di euro e i finanziamenti saranno messi a disposizione sia dal Governo, che con la legge di Bilancio per il 2019 assegna 900 milioni nel periodo 2019–2027, sia da Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e Brianza e Comuni di Milano, Monza, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni, che nel dicembre scorso hanno sottoscritto uno schema di protocollo di intesa per lo stanziamento dei 350 milioni mancanti.

I prossimi passi riguardano: la ripartizione delle quote di finanziamento dell'opera tra gli enti sottoscrittori del protocollo d'intesa; la redazione e l'approvazione del progetto definitivo e di quello esecutivo; la gara d'appalto per l'assegnazione dei lavori, che si ipotizza possano essere avviati alla fine del 2022 per concludersi alla fine del 2027.

#### b) Ferrovie

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

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

Per quanto riguarda la tratta Rho-Parabiago, già nel 2017 era stata completata l'integrazione del Progetto Definitivo sulla base delle Osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, al fine di proseguire nell'iter autorizzativo verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma a tutto il 2018 si è rimasti in attesa di pronunciamento del Consiglio Superiore. Sia la tratta Rho-Parabiago, dal costo di 402 milioni di euro, che la tratta Parabiago-Gallarate, dal costo di 321 milioni di euro, al momento non trovano copertura nell'ambito del vigente Contratto di Programma tra RFI e MIT. Per la tratta Parabiago-Gallarate si è optato per un adeguamento tecnologico che consentirà un distanziamento dei treni di 3 minuti, ma al momento anch'esso non ha trovato la copertura finanziaria (pari a 20 milioni di euro).

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

Per il potenziamento della linea Milano-Mortara, della lunghezza di 45 km, il 2018 non ha visto avanzamenti rispetto alle opere ancora da realizzare: mancano infatti i finanziamenti per la progettazione definitiva e la realizzazione della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina (dal costo di 390 Milioni di euro) e per la realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara (dal costo di 51 Milioni di euro).

Nel corso del 2018 è stata completata la progettazione esecutiva della nuova fermata di Tibaldi a seguito dell'intervenuto finanziamento di 22 milioni di euro. Inoltre è stata eseguita la sperimentazione di sistemi innovativi di smorzamento del rumore per circa 600 m della tratta Milano San Cristoforo – Milano Porta Romana, propedeutica alla realizzazione delle opere di mitigazione acustica tra le fermate di Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo, ma che ad oggi non sono finanziate.

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

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

1) terzo binario tra Milano e Cormano: nel 2018 è stato pubblicato il bando di gara d'appalto. L'aggiudicazione dei lavori, per un costo di 23 milioni, dovrebbe avvenire nella primavera del 2019;

2) terzo binario tra Cormano e Varedo: nel 2020 si prevede di realizzare il progetto di fattibilità tecnico economica e di reperire le risorse necessarie a realizzare gli interventi, pari a 40 milioni di euro;

3) nodo di Seveso (compresi i raddoppi delle tratte Seveso-Camnago e Seveso-Meda): nel 2018 è stato approvato in conferenza dei servizi regionale il progetto di fattibilità tecnico-economica del solo nodo di Seveso e sono stati completati quelli per i raddoppi delle tratte Seveso-Camnago e Seveso-Meda, di cui si prevede l'approvazione in conferenza dei servizi per l'inizio del 2019, per poi procedere con la progettazione definitiva. L'avvio della gara d'appalto per tutti e tre gli interventi è previsto per la fine del 2019. Il costo complessivo è di 40 milioni, già disponibili.

### c) Viabilità

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

Il progetto per la riqualificazione con caratteristiche di autostrada urbana della Strada Provinciale 46 Rho-Monza è stato promosso per trasformare l'esistente viabilità provinciale

in una viabilità primaria a due corsie per senso di marcia che completi l'anello delle tangenziali della città di Milano. L'opera realizza infatti il collegamento da est e ovest del quadrante a nord della città di Milano, consentendo il superamento delle criticità viabilistiche esistenti. L'opera si sviluppa lungo un tracciato di 9,2 km che ha origine dalla A52 Tangenziale Nord di Milano, in comune di Paderno Dugnano, e termina in corrispondenza dell'Autostrada A8 Milano-Laghi, in corrispondenza dello svincolo Rho-Fiera.

I lotti ancora in esecuzione, per un costo di 169 milioni di euro complessivi, riguardano il collegamento dalla tangenziale Nord di Milano/Milano Meda fino al tunnel della linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), dove c'è l'innesto nel tratto già realizzato che si connette all'autostrada A8. Nel luglio 2018 l'impresa mandataria dell'ATI che sta realizzando l'opera ha presentato una richiesta di concordato e successivamente, nel mese di ottobre, ha avanzato al tribunale di Milano una istanza per autorizzare l'affitto del ramo di azienda che sta eseguendo i lavori ad una delle imprese mandanti dell'ATI. Nel frattempo i cantieri hanno subito un forte rallentamento e, in attesa del pronunciamento del giudice, alla fine del 2018 l'avanzamento era pari al 60%.

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

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

L'intervento risulta finanziato nell'ambito del Contratto di programma ANAS per un importo di 220 milioni di euro, su un costo complessivo di oltre 400 milioni di euro, finalizzato a realizzare le tratte funzionali A e C, da Magenta al Ponte sul Ticino a Vigevano. Il progetto definitivo delle tratte A e C è stato approvato dal CIPE il 28 febbraio 2018, registrato alla Corte dei Conti il 10 luglio 2018 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il successivo 31 luglio. ANAS ha così realizzato il progetto esecutivo della tratta C, mentre è in corso quello della tratta A, di cui si prevede l'ultimazione per marzo 2019. Una volta che ANAS avrà approvato i progetti esecutivi potrà avviare le procedure di gara per l'appalto dei lavori. Nel frattempo Città Metropolitana di Milano, Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Ticino e Comuni di Albairate, Cassinetta e Boffalora hanno presentato ricorso al TAR

contro l'approvazione del progetto da parte del CIPE. Sono proseguiti invece i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia, e la sua apertura è prevista per settembre 2019.

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

1) Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali e per quelli ancora in corso la situazione al 2018 è la seguente:

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

In particolare, per la tratta A nel corso del 2018 l'impresa che si è aggiudicata l'appalto dei lavori ha realizzato e consegnato a Città Metropolitana di Milano il progetto esecutivo per la validazione. Nel frattempo il TAR ha accolto il ricorso del secondo classificato alla gara d'appalto, sulla base del quale Città Metropolitana ha fatto appello al Consiglio di Stato. Qualora quest'ultimo dovesse confermare la sentenza del TAR si rischia di ritardare di un anno l'avvio dei lavori, la cui durata è prevista in 540 giorni.

Per la tratta B nel febbraio 2018 Città Metropolitana ha pubblicato il bando di gara d'appalto integrato e il cronoprogramma prevede l'assegnazione in via provvisoria dei lavori nel giugno 2019, l'aggiudicazione dei lavori e l'avvio della progettazione esecutiva nel dicembre 2019, l'avvio dei cantieri nel marzo 2020 e la fine dei lavori nel settembre 2021. Il bando di gara consente al vincitore di poter realizzare anche i lavori di cui ai punti b) e c);

b. lo stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda è allo stato del progetto definitivo approvato dal CIPE per un costo di 11,3 milioni coperti dalla Regione Lombardia, che ha impegnato le risorse per il triennio 2020-2022;

c. l'eliminazione delle interferenze semaforiche a San Donato Milanese ha visto nel 2018 la conclusione del progetto preliminare per un costo di 9 milioni di euro che dovranno essere reperiti da economie sugli altri progetti;

d. il progetto definitivo del nuovo ponte sul fiume Adda nel 2018 ha ottenuto il via libera da parte del Provveditorato interregionale delle opere pubbliche e la

Provincia di Cremona sta completando l'iter per l'invio del progetto al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza, necessaria prima dell'invio al CIPE per l'approvazione. Regione Lombardia ha già impegnato le risorse per la realizzazione, che ha un costo previsto di 16,5 milioni di euro.

- 2) Gli interventi sulla **Cassanese** ancora da realizzare riguardano:
- a. il potenziamento dell'accesso al terminal intermodale di Segrate di 1,3 km prevalentemente in trincea che connette lo svincolo di Lambrate della tangenziale Est al terminal intermodale di Segrate per un costo di 58 milioni di euro. Nel 2018 sono entrati a regime i lavori di realizzazione dell'opera, avviati nel dicembre 2017, con un avanzamento alla fine dell'anno del 30%, mentre il termine è previsto nel 2020;
  - b. la nuova tratta da Segrate a Pioltello. Nel maggio 2018 la Città Metropolitana di Milano ha approvato il progetto esecutivo dell'opera e nel luglio 2018 è stato sottoscritto tra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Segrate e Westfield Milan il secondo atto integrativo all'accordo di programma per la definizione degli interventi infrastrutturali connessi alla realizzazione degli insediamenti commerciali nell'area ex Dogana di Segrate per un costo di 134,3 milioni a carico di Westfield Milano per la realizzazione della Cassanese bis e 17 milioni a carico di Regione Lombardia e Comune di Segrate connessi alle attività di occupazione temporanea e di esproprio. Queste ultime attività saranno svolte da Città Metropolitana di Milano, mentre la realizzazione dell'opera è di competenza di Westfield Milan che assume il ruolo di stazione appaltante.

### **Variante alla SP233 Varesina**

Il progetto riguarda la realizzazione della tratta "Nord" della variante alla SP233 Varesina sul territorio dei Comuni di Arese e Bollate, per una lunghezza di 3,5 Km e cinque rotatorie. L'intervento è interamente finanziato per 9 milioni di euro da parte di Autostrade per l'Italia. Nel giugno 2018 Città Metropolitana di Milano ha bandito la gara d'appalto per l'esecuzione dell'opera e se ne prevede l'aggiudicazione a marzo 2019.

## **3.8 Nodo metropolitano di Torino**

### **3.8.1 Situazione al 2018**

#### a) Metropolitane

##### **Linea 1**

Ancora ritardi nel completamento della linea 1 della metropolitana: i lavori della tratta finale Lingotto-Bengasi verso sud, iniziati nel Giugno 2012 sarebbero dovuti durare tre anni, ne sono passati sei e mezzo e l'obiettivo è ancora lontano: ora la consegna dei lavori è prevista intorno alla primavera-estate del 2021, mentre fra i soggetti in causa, InfraTo da una parte e le imprese costruttrici dall'altra, è in atto un contenzioso legale. L'oggetto è proprio il mancato rispetto dei tempi contrattuali di esecuzione delle opere che prevedeva la consegna delle stazioni a inizio 2020, la successiva fase di pre-esercizio entro Aprile 2020 e l'apertura della tratta entro la fine dello stesso anno. Secondo le imprese esecutrici invece i tempi di esecuzione necessitano almeno di altri dieci mesi sostenendo che i tempi imposti non sono coerenti e le risorse previste insufficienti.

##### **Linea 2**

Finalmente definito il tracciato della linea 2 della metropolitana: il percorso si svilupperà lungo un tracciato di 26 chilometri e mezzo con 33 fermate, avrà origine a nord-est da Rebaudengo e proseguirà fino ad Orbassano a sud-ovest, previsto anche un ulteriore prolungamento a nord-est fino al comune di Settimo Torinese. Presentato a fine anno il progetto preliminare relativo alla tratta centrale, si attende per il prossimo giugno quello relativo al totale del percorso; per finanziare la L.2 saranno necessari quasi tre miliardi di euro, quasi il doppio di quelli considerati in partenza, ma all'incirca nel 2030, tempo stimato per l'esecuzione, la nuova linea sarà in grado di raccogliere circa 300 mila passeggeri al giorno con evidenti benefici per la riduzione del traffico veicolare e dell'inquinamento.

#### b) Ferrovie

L'attivazione del **Servizio Ferroviario Metropolitano** ha portato una grande innovazione nel settore dei trasporti per l'area metropolitana e regionale: otto linee attive più una in via di progettazione connettono con 358 treni al giorno 93 stazioni, con una cadenza di 30 minuti nelle ore di punta. Il completamento ha consentito inoltre di dare il via ad nuovo

servizio per viaggiatori che alla stazione Fossata/Rebaudengo si connette con la linea del servizio GTT per l'aeroporto di Caselle, Lanzo e Ceres. Nel contesto del SFM la costruzione di nuovi binari fra Porta Susa e Stura ha rappresentato la fase finale del completamento del passante ferroviario: tredici km, otto dei quali in galleria, che collegano Stura a Lingotto in 15 minuti con 1 treno ogni 8 minuti nelle ore di punta, realizzati grazie ad un investimento di circa 1,4 miliardi di euro.

### c) Viabilità

Nulla da segnalare sul fronte della viabilità, la nuova Giunta del Capoluogo non pare avere programmi in merito alle grandi infrastrutture viarie pensate per rispondere alle sempre più crescenti esigenze di traffico, al contrario sembra aver dichiarato guerra al traffico automobilistico destinando risorse principalmente all'estensione delle piste ciclabili e ad interventi sulla viabilità mirati a disincentivare l'uso dell'autovettura privata. Obiettivo perlomeno discutibile nel contesto cittadino torinese (la città può vantare infatti una invidiabile rete viaria nata e sviluppata soprattutto per il traffico automobilistico) e che non ha comunque riscontro in un oggettivo miglioramento e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

## **3.9 Nodo metropolitano di Genova**

### **3.9.1 Situazione al 2018**

#### Premessa

Il nodo metropolitano genovese è stato fortemente "stressato" a decorrere dal 14 agosto 2018, giorno del tragico crollo del ponte Morandi sull'autostrada A10 Genova-Ventimiglia. Il capoluogo ligure si è trovato di fatto diviso in quattro, ponente-levante e nord-sud, con interdizione al traffico non solo sull'autostrada direttamente coinvolta ma anche sulle arterie sottostanti il ponte in Val Polcevera. Migliaia di veicoli, tra i quali molti mezzi pesanti, per attraversare il capoluogo ligure si sono visti costretti a percorrere la rete viaria urbana. Nel ponente cittadino transitavano in media 30mila veicoli/giorno; da settembre se ne registrano 80mila. L'amministrazione comunale ha quindi adottato misure urgenti volte ad incentivare il trasporto pubblico locale e sostenere politiche di car pooling per limitare quanto più possibile il traffico cittadino. La sola rete metropolitana ha registrato un aumento consistente dell'utenza che ha indotto il gestore del servizio ad incrementare i posti offerti nella misura del 40%. Il crollo del ponte ha inoltre determinato per quasi due mesi l'interruzione delle linee ferroviarie cd. "Sommergibile" e "Campasso" di collegamento con il porto di Genova costringendo gli operatori portuali a riversare sulla rete stradale migliaia di contenitori essendo interdetto il trasporto ferroviario. Il tragico evento ha messo in evidenza la fragilità infrastrutturale di un territorio che dalla metà di agosto ha subito pesanti ripercussioni economiche ed occupazionali solo in parte mitigate dal cd. Decreto "salva Genova" (Decreto Legge n. 109 del 28 settembre 2018). La situazione di grave criticità dell'intero nodo stradale e ferroviario genovese ha tuttavia determinato l'accelerazione di alcune opere, già programmate e finanziate, i cui lavori avanzavano a rilento (vd. Via della "Superba" e cd. "lotto 10").

#### a) Metropolitane

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

Ad inizio del 2018 il Ministro dei Trasporti ha firmato il decreto di riparto di 1,397 miliardi di euro per le linee metropolitane stanziando 137,38 milioni di euro per la metropolitana di Genova, ed in particolare per finanziare la fornitura di 11 treni a trazione autonoma e sviluppare le nuove tratte Brin-Canepari e Brignole-Martinez.

Ad oggi la linea congiunge la stazione FS di Genova-Brignole (con relativo interscambio con la rete ferroviaria) con il capolinea di Brin in Valpolcevera. Per accelerare i lavori il Comune di Genova lo scorso mese di dicembre ha chiesto all'Anac il via libera per poter procedere con l'affidamento diretto dei lavori di prolungamento della metropolitana da Brin a Canepari ad Ansaldo STS senza l'espletamento di una gara pubblica tenuto conto che la metropolitana dopo il crollo del ponte Morandi è diventata fondamentale per collegare la Val Polcevera con il resto della città.

## b) Ferrovie

### **Nodo ferroviario**

A seguito della rescissione del contratto con il consorzio Eureka avvenuta nel 2017, nel corso del 2018 Rete Ferroviaria Italiana ha provveduto a riappaltare le opere principali del nodo ferroviario, ossia lo scavo delle gallerie. A febbraio sono quindi stati consegnati i lavori all'impresa aggiudicataria Astaldi e nel mese di giugno sono ripresi i lavori. Purtroppo nel mese di agosto la ditta aggiudicataria è stata coinvolta da una grave crisi finanziaria ed il mese successivo ha avviato presso il tribunale di Roma l'iter per una proposta di concordato preventivo in continuità aziendale. L'impresa dovrà presentare entro il mese di febbraio 2019 una proposta di concordato preventivo e un nuovo piano industriale. I lavori di scavo si sono progressivamente arrestati dal mese di settembre 2018 ed è stata contestualmente presentata istanza di cassa integrazione straordinaria per i dipendenti diretti. Qualora il tribunale di Roma non dovesse accogliere l'istanza di concordato preventivo dell'impresa aggiudicataria, RFI dovrà procedere ad indire una nuova gara con conseguente ulteriore dilazione delle tempistiche di realizzazione del nodo ferroviario genovese.

Nel corso del 2018 sono peraltro proseguiti gli interventi tecnologici per gli apparati centrali computerizzati di Brignole e Sampierdarena.

A Voltri è stato avviato l'appalto per il raddoppio del fascio binari in ingresso al terminal portuale ed il sestuplicamento dei binari di scalo (di lunghezza pari a 450 mt.) con previsione di completare l'opera entro dicembre 2019. L'avvio dei lavori per l'approntamento del nuovo fascio binari a servizio del terminal (binari da 750 mt.) è invece condizionato al preventivo spostamento del viadotto autostradale di accesso al terminal medesimo.

Per quanto concerne infine la realizzazione di un nuovo scalo merci a 8 binari al Campasso a servizio del porto commerciale, con ripristino dei collegamenti per il porto, il progetto ha subito un notevole rallentamento essendo l'area in questione sottostante al

ponte Morandi all'interno della cd, "zona rossa" (ossia la zona direttamente coinvolta dal crollo). Per una piena funzionalità dell'opera è tuttavia necessario che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale completi il lay-out ferroviario in uscita dal porto commerciale ed in particolare dal bacino di Sampierdarena. Una volta completata l'opera i treni merci diretti a nord potranno pertanto raggiungere il parco ferroviario del Campasso e da qui immettersi direttamente nella nuova linea del Terzo Valico.

### c) Viabilità

#### **Gronda di Ponente**

Il 26 aprile 2016 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo adeguato alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale (Decreto di VIA n. 28 del 23 gennaio 2014) e del provvedimento finale di Intesa Stato-Regione Liguria (n. 4236 del 27 maggio 2015), si è formalmente completato l'iter approvativo con il con Decreto n. 15802 del 7 settembre 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sancisce la pubblica utilità dell'opera. Il progetto della Gronda, oltre ad un confronto con gli Enti territoriali, è stato oggetto di un Dibattito Pubblico nel 2009 con il coinvolgimento della cittadinanza, al termine del quale è stata individuata la migliore soluzione progettuale tra le cinque diverse alternative presentate. Il progetto prevede una nuova autostrada da Vesima a Bolzaneto, quasi interamente in galleria, il rifacimento della carreggiata nord della A7, fra Genova Ovest e Bolzaneto con potenziamento della A12 fino alla barriera di Genova Est, il potenziamento del "Nodo di San Benigno" (di cui si dirà in seguito) che connette la viabilità locale con il casello di Genova Ovest. Il completamento dell'opera richiederà circa 10 anni di lavoro dall'apertura dei cantieri.

Premesso che il progetto esecutivo è stato acquisito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel corso del 2018, si registra una sostanziale situazione di stallo. Nella previsione di Autostrade per l'Italia i cantieri propedeutici all'avvio dei lavori sarebbero dovuti essere allestiti entro la fine del 2018. Il Ministero delle Infrastrutture, sulla scorta di quanto fatto per il "Terzo Valico", ha avviato un'analisi costi-benefici dell'opera per valutarne l'opportunità della realizzazione.

#### **Nodo di San Benigno**

Il Nodo di San Benigno rappresenta una parte del complessivo progetto della Gronda di Ponente ed è un'opera di fondamentale importanza per l'intero nodo metropolitano in quanto consente di separare i flussi dei mezzi pesanti diretti allo scalo portuale genovese da quelli propriamente urbani. Sul nodo infatti convergono l'uscita Autostradale A7 di

Genova Ovest, la Sopraelevata cittadina, lungomare Canepa e la viabilità portuale smistando i diversi flussi di traffico verso le rispettive destinazioni. L'intervento in sintesi prevede il collegamento diretto delle aree portuali con il casello autostradale di Genova-ovest, eliminando di fatto la commistione di flussi aventi origini e destinazioni diverse sull'elicoidale.

Nel corso del 2018 sono proseguiti a rilento i lavori del secondo lotto che riguarda le opere principali dell'intera infrastruttura. Nel mese di dicembre 2016 erano terminati i lavori del primo lotto mentre la nuova rampa di accesso alla sopraelevata cittadina per i veicoli provenienti da ponente era stata aperta al traffico nel febbraio 2017. Il completamento delle opere è previsto entro il 2020.

### **Lungomare Canepa, strada a mare del Ponente (via della Superba) e "lotto 10"**

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

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

Nel mese di settembre 2018 è stata inoltre aperta la cd. "Strada del Papa", chiamata ufficialmente "Via della Superba", percorribile esclusivamente dai mezzi pesanti e dai veicoli autorizzati in ingresso e uscita dal porto commerciale di Sampierdarena. L'opera è stata interamente finanziata da Società per Cornigliano S.p.A. a valere sulle risorse previste dall'Accordo di Programma per le attività di bonifica e infrastrutturazione delle aree ex Ilva e consiste in una strada, a due corsie per senso di marcia, che si sviluppa per circa 560 mt. con un viadotto per il sovrappasso della rete ferroviaria e viaria urbana sottostanti.

## **3.10 Sistema degli interporti merci**

### **3.10.1 Situazione al 2018**

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

CIM S.p.A. sta rafforzando la sua posizione di primario livello nel panorama degli interporti italiani, soprattutto per quanto riguarda l'attività intermodale e con particolare riferimento ai traffici che hanno origine/destinazione nel quadrante nord-ovest d'Europa (circa 190 treni a settimana). Infatti l'Interporto di Novara è il più importante interporto del Nord Ovest, posizionato all'incrocio tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Reno Alpi, dove si attestano circa 200 treni merci ogni settimana, sono insediate oltre 40 aziende che danno lavoro a più di 750 persone, tra diretti e indiretti, e offre più di 70.000 mq di magazzini per la logistica. Le prospettive di sviluppo si indirizzano verso nuove aree destinate alla logistica e nuovi servizi alle persone mezzi e merci e all'adeguamento agli standard europei dei terminal Cim Ovest e Boschetto.

Tali interventi si rendono necessari sempre più anche a causa dei nuovi traffici scaturiti dall'apertura del Gottardo e dalla conseguente competitività dei mercati. Il 2019 si prospetta un anno di transizione in riferimento alle scelte governative e al rispetto dei tempi per il completamento delle opere strategiche di corridoio oltre che alle opere di adeguamento delle tratte di adduzione a Cime dentro i terminal.

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

L'Interporto di Torino si sviluppa su 3 milioni di mq ed è un'infrastruttura a servizio del sistema produttivo torinese e rappresenta un nodo logistico strategico per la distribuzione delle merci.

Il piano di sviluppo dell'interporto prevede:

- lo studio di fattibilità per gli interventi di messa in sicurezza, adeguamento e innovazioni strutturali nell'area terminalistica della società SITO Spa;
- lo sviluppo di nuove aree pari a 190.000 mq di superficie circa a magazzini e a servizi;
- la progettazione a cura di RFI, con il coinvolgimento dell'interporto sullo scalo merci Orbassano fondamentale grazie al collegamento con la tratta Alta Velocità Torino Lione.

L'interporto punta, attraverso Sito Logistica società che gestisce la logistica nell'ambito del terminale intermodale di SITO SpA, a incrementare i servizi per l'intermodalità e ad aumentare i traffici verso Calais per il Terminale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA).

### **Milano Smistamento**

L'obiettivo è di potenziare un'area di circa 400.000 mq posta nell'attuale sedime del terminal di Milano Smistamento. L'intervento, che ha un costo di circa 80 milioni di euro, consentirà a regime di portare la capacità del terminal dalle attuali 5 coppie di treni/giorno a 22 coppie di treni/giorno, ma è prevista una prima fase funzionale da attivare nella seconda metà del 2021 per una capacità di 11 coppie di treni/giorno. Nell'estate 2018 sono iniziati i lavori di bonifica, che dureranno circa un anno, del terreno su cui sorgerà il nuovo terminal da parte di Mercitalia (Gruppo FS), proprietaria dell'area.



## **RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI**

### **OTI NORDOVEST**

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

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

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

Settore Competitività Territoriale, Ambiente ed Energia

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

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

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

### **CONFINDUSTRIA GENOVA**

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338468 - Fax 010.8338460

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

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

### **UNIONE INDUSTRIALE TORINO**

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

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

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