



ASSOLOMBARDA
Confindustria Milano Monza e Brianza

UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

CONFINDUSTRIA GENOVA

OTI nord ovest

Osservatorio Territoriale Infrastrutture

RAPPORTO 2016

A che punto siamo

Gennaio 2017

INDICE

1	A che punto siamo	pag. 3
2	Scenari	pag. 5
3	I sistemi infrastrutturali del Nordovest	pag. 8
	3.1 Corridoio "Mediterraneo"	pag. 8
	3.1.1 Situazione al 2016	pag. 8
	3.2 Corridoio "Reno-Alpi"	pag. 12
	3.2.1 Situazione al 2016	pag. 12
	3.3 Sistema dei valichi alpini	pag. 16
	3.3.1 Situazione al 2016	pag. 16
	3.4 Sistema portuale ligure	pag. 19
	3.4.1 Situazione al 2016	pag. 19
	3.5 Sistema aeroportuale	pag. 23
	3.5.1 Situazione al 2016	pag. 23
	3.6 Sistema Pedemontano	pag. 29
	3.6.1 Situazione al 2016	pag. 29
	3.7 Nodo metropolitano di Milano	pag. 33
	3.7.1 Situazione al 2016	pag. 33
	3.8 Nodo metropolitano di Torino	pag. 37
	3.8.1 Situazione al 2016	pag. 37
	3.9 Nodo metropolitano di Genova	pag. 40
	3.9.1 Situazione al 2016	pag. 40
	3.10 Sistema degli interporti merci	pag. 43
	3.10.1 Situazione al 2016	pag. 43
	Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2015-2016	pag. 45
	Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 46

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2016, da: Andrea Agresti per Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza; Antonino Scordo per Unione Industriale di Torino; Cristina Manara e Vanessa Carriero per Confindustria Piemonte; Vincenzo Cellario per Confindustria Genova.

1. A CHE PUNTO SIAMO

Per quanto riguarda i grandi assi ferroviari, l'anno appena trascorso ha visto la conclusione dei lavori delle tratte Treviglio-Brescia sulla linea AV/AC Milano-Verona e Andora-San Lorenzo sulla linea del Ponente Ligure. Si è poi concluso definitivamente e positivamente il complesso iter approvativo della Torino-Lione con la ratifica parlamentare che dà finalmente avvio ai lavori della sezione transfrontaliera. Proseguono secondo cronoprogramma, dopo gli empasse degli anni passati, i lavori sulla Arcisate-Stabio per connettere la Svizzera all'aeroporto di Malpensa così come, nonostante i tempi inferiori alle attese, quelli sul Terzo Valico dei Giovi. Al contrario permane lo stallo per il completamento del raddoppio ferroviario del Ponente Ligure, per il raddoppio della ferrovia Pontremolese e per il potenziamento infrastrutturale delle connessioni al Gottardo, anche se è in corso l'adeguamento tecnologico delle linee di adduzione.

Sui grandi assi viari, proseguono secondo le attese i lavori sul traforo del Frejus e sul Tunnel del Tenda e, anche se a rilento, quelli sulla Torino-Milano, mentre sono fermi l'Asti-Cuneo e la Pedemontana Lombarda. Sono in via di risoluzione le criticità finanziarie legate alla Pedemontana Piemontese, che lasciano sperare nella conclusione dell'iter approvativo nel corso del 2017.

Situazione negativa si rileva sui nodi viari metropolitani: infatti, se si escludono la Tangenziale Nord di Milano e la viabilità a mare di Genova, per le quali i lavori proseguono secondo le attese, tutte le altre opere non hanno visto avanzamenti nel corso del 2016.

Analoga situazione si ripete per i nodi ferroviari metropolitani, ad eccezione dell'attivazione del collegamento tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa e dell'approssimarsi del termine dei lavori del Passante ferroviario di Torino.

Va meglio, ma non in maniera decisiva, per le metropolitane: ad avanzamenti inferiori alle attese, si accompagnano veri e propri stalli come nel caso della linea 1 di Milano e della linea 2 di Torino.

Per quanto riguarda il sistema portuale, la recente riforma della governance e i contestuale accorpamento di alcune Autorità portuali, ha comportato un rallentamento dei processi decisionali che ha riguardato anche i porti liguri.

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

In linea generale il 2016 può ritenersi un anno positivo per l'avanzamento dei grandi assi ferroviari e viari nella prospettiva di completare le tratte italiane dei corridoi europei. Tuttavia i lavori legati ai nodi infrastrutturali metropolitani registrano ritardi, se non addirittura veri e propri blocchi, anche gravi. Ritenendo che le tre grandi aree metropolitane del Nordovest rivestano un ruolo fondamentale per il rilancio dell'economia del Paese, si auspica che nel 2017 possano essere superate molte delle criticità ancora esistenti.

2. SCENARI

Lo sviluppo del sistema logistico e infrastrutturale del Nordovest nel 2016 ha trovato la sua collocazione politico – istituzionale all'interno degli **“Stati generali della logistica per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della logistica nel Nordovest”** che, il 9 aprile 2016, ha portato alla sottoscrizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria di un apposito Protocollo d'Intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche. Nello specifico il protocollo propone, in linea con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, delle misure volte al potenziamento delle linee ferroviarie di adduzione ai valichi, ai porti liguri, ai terminal intermodali e ai nodi urbani, nonché al miglioramento dei servizi di trasporto sia merci che passeggeri. L'insieme delle iniziative tragheranno ad un complessivo documento strategico per lo sviluppo della logistica del Nordovest e sarà la base per il loro recepimento all'interno degli strumenti di programmazione e pianificazione di livello nazionale.

La situazione del Nordovest si inserisce all'interno di un quadro nazionale che, nel corso del 2016, è profondamente mutato, a partire dall'**Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza**, che definisce la nuova stagione delle infrastrutture delineando obiettivi, strategie e azioni e riportando lo stato di avanzamento delle 25 opere prioritarie che erano state già deliberate dal Consiglio dei Ministri il 10 aprile 2015; ma soprattutto dall'entrata in vigore del **nuovo Codice degli Appalti** (decreto legislativo n. 50 del 18 aprile 2016) con cui si riforma sensibilmente il settore delle opere pubbliche del nostro Paese a partire dai bandi pubblicati dal 20 aprile 2016. Allo stesso modo le procedure della Legge Obiettivo continueranno a valere per tutte quelle opere avviate prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice, ciò significa la totalità delle opere monitorate da OTI Nordovest e inserite in Legge Obiettivo (per citarne alcune, le tratte AV/AC, le opere del sistema pedemontano e quelle di adduzione ai valichi). Detto ciò, il nuovo Codice degli Appalti segna una netta discontinuità rispetto al passato. Innanzitutto si segnala la riforma dei livelli di progettazione con il nuovo **progetto di fattibilità tecnica ed economica** che sostituisce il progetto preliminare. L'approvazione dei progetti di opere pubbliche viene effettuata dalle Amministrazioni competenti (Comuni, Regioni, Stato) sul progetto di fattibilità (e non più su quello definitivo) nella **nuova Conferenza dei Servizi** riformata dal decreto legislativo 126/2016 che prevede, come elemento di novità principale, la modalità di svolgimento semplificata (fatta eccezione per casi specifici), ovvero senza la

presenza simultanea dei rappresentanti delle Amministrazioni coinvolte. Inoltre, gli strumenti di pianificazione e programmazione di livello nazionale diventano due: il **Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)**, che contiene le linee strategiche per le politiche della mobilità di persone e merci e dello sviluppo infrastrutturale del Paese ed è adottato ogni 3 anni; il **Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)** che, in coerenza con il PGTL, contiene l'elenco degli interventi prioritari nazionali la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento ed è aggiornato annualmente dal Ministero delle Infrastrutture. Sia il PGTL che il DPP sono approvati e finanziati dal CIPE e a tal fine è istituito un apposito fondo infrastrutture. La **legge di Bilancio per il 2017** prevede infatti l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di un Fondo destinato a finanziare interventi in materia di trasporti, viabilità, infrastrutture ed edilizia pubblica. Il Fondo ha una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, 3.150 milioni per l'anno 2018, 3.500 milioni per l'anno 2019 e 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032.

Inoltre, il CIPE nella seduta del 1 dicembre scorso ha approvato i **Piani Operativi del fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020** che per le infrastrutture prevede 11,5 miliardi immediatamente impegnabili dal momento della pubblicazione della delibera in Gazzetta Ufficiale. Si tratta di risorse che vanno a finanziare per 5,3 miliardi interventi stradali, per 2 miliardi interventi ferroviari, per 1,2 miliardi linee metropolitane e tranviarie, per 1,3 miliardi manutenzioni sulle reti esistenti, per 280 milioni interventi sui nodi urbani e per 1,3 miliardi il rinnovo del parco autobus.

A queste risorse vanno aggiunte quelle dell'Aggiornamento 2016 del **Contratto di programma RFI 2012-2016**, approvato con il Decreto Fiscale 2017 e che prevede investimenti aggiuntivi per 8,9 miliardi di euro. RFI può così contare complessivamente su 20 miliardi di nuove risorse per mettere in campo nuovi investimenti (oltre all'Addendum 2016 e ai fondi FSC citati sopra si segnala anche l'Addendum 2015, approvato il 10 novembre scorso e che mette in campo altri 9 miliardi). Tra le opere che verranno finanziate si citano il Terzo Valico dei Giovi, le tratte AV/AC Brescia-Verona e Verona-Padova, i nodi ferroviari di Milano e Torino, la Genova-Ventimiglia e la velocizzazione delle linee Milano-Genova e Torino-Genova.

Complessivamente, secondo le stime dell'ANCE, per il 2017 si avrà un aumento degli stanziamenti per nuove infrastrutture del 23,4% in termini reali rispetto al 2016, corrispondente a circa 3.300 milioni di euro.

Con riferimento, invece, a piani e programmi avviati nel 2015, nell'ambito dell'attuazione del **Piano strategico nazionale per il rilancio della portualità e della logistica**, il 31 agosto 2016 è stato pubblicato il Decreto Legislativo 169/2016 volto a semplificare, razionalizzare e riorganizzare i porti attraverso 15 Autorità di sistema portuale che coordinano 57 porti.

Il Decreto contiene ampie modifiche alla attuale governance dei porti e introduce alcune semplificazioni tra le quali lo Sportello Unico Amministrativo e lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli. Rimangono esclusi dall'intervento del legislatore la disciplina del lavoro portuale, delle concessioni, la fiscalità portuale e la semplificazione dell'utilizzo del bene demaniale. Il legislatore, comunque, disciplinando la nuova governance, si prefigge di raggiungere alcuni obiettivi: razionalizzare ed accorpare i governi dei porti introducendo le Autorità di Sistema Portuale, centralizzare alcune competenze oggi delle Autorità Portuali, eliminare la presenza dei privati dagli organi decisionali. Con riferimento al Nordovest, i porti di Genova e di Savona-Vado Ligure costituiscono l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale mentre i porti di La Spezia e Massa costituiscono quella del Mar Ligure Orientale. La legge istituisce inoltre una Conferenza Nazionale di Coordinamento della Autorità di Sistema Portuale con il compito di armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo nonché le strategie di marketing e di promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale. Sono stati infine aboliti i Comitati Portuali che prevedevano la presenza degli operatori portuali e delle organizzazioni sindacali ed istituiti invece dei Comitati di Gestione formati esclusivamente da soggetti pubblici.

Acquisiti i pareri positivi della Commissione Europea nei mesi di novembre e dicembre, possono prendere finalmente avvio il **ferrobonus** e il **marebonus**, misure previste dalla Legge di Bilancio del 2016 per sostenere rispettivamente l'intermodalità merci strada-ferrovia attraverso lo stanziamento triennale di 20 milioni di euro all'anno e l'intermodalità merci strada-mare attraverso lo stanziamento di complessivi 130 milioni in tre anni.

A fronte di tutte queste importanti novità, si auspica che il 2017 possa essere l'anno della vera svolta per accelerare l'avvio e, in alcuni casi, il completamento di molte delle opere che a tutt'oggi sono ancora al palo o che presentano ritardi dovuti a blocchi e lentezze procedurali oppure alla carenza di risorse economiche.

3. I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST

3.1 Corridoio "Mediterraneo"

3.1.1 Situazione al 2016

a) Corridoio ferroviario

Torino-Lione

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

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

Il tunnel transfrontaliero lungo 57 km è composto da due gallerie indipendenti a singolo binario (con rami di comunicazione ogni 333 metri), eliminerà l'elevata pendenza, oggi fortemente penalizzante e permetterà, masse trasportabili tre volte maggiori, l'utilizzo degli standard europei e l'abbattimento del costo ambientale e energetico. Il tunnel si estende per 12 km sul lato italiano, fino a Bussoleno. Sono in corso i lavori nella galleria geognostica della Maddalena, che sarà utilizzata come galleria di emergenza durante la fase di esercizio del tunnel di base. Sono stati raggiunti i 6100 mt di lunghezza dei 7500mt totali. L'obiettivo è quello di terminare i lavori di scavo entro il primo semestre del 2017.

Con il 2016 e l'inizio del 2017 è terminato per la Torino-Lione il complesso iter approvativo, e si avvia quindi la fase pienamente realizzativa per la sezione transfrontaliera.

Nel 2016 è stata infatti firmata la ratifica dell'Accordo tra il Governo italiano e il Governo francese del 2015 e del Protocollo dell'8 marzo 2016, prima in Senato (16 Novembre), poi alla Camera (20 Dicembre) e il 26 Gennaio 2017 anche da parte del Senato francese.

I documenti relativi a tempi, costi e modalità di realizzazione dell'opera, approvati dal Parlamento sono:

- l'Accordo del 2015 sopra richiamato per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea;
- il Protocollo addizionale, siglato a Venezia l'8 marzo 2016, che valida il costo certificato, definendo anche i criteri di attualizzazione monetaria;
- il regolamento dei contratti, adottato a Torino il 7 giugno 2016, che estende le regole antimafia italiane all'aggiudicazione e all'esecuzione dei contratti di appalto a livello transnazionale.

Il costo del collegamento transfrontaliero è di 8,3 miliardi di euro, l'Europa ne coprirà il 40%, pari a 3,3 miliardi di euro, la restante parte sarà in capo all'Italia per 2,9 miliardi, e alla Francia per 2,1 miliardi di euro.

La società TELT darà il via ai primi bandi nel corso del 2017. Dopo le prime procedure di gara e assegnazione, i lavori inizieranno tra il 2018 e il 2019, con una fine prevista per il 2030.

Milano-Verona

Il tracciato della linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Verona prevede che la linea si sviluppi per 142 km, attraverso il territorio di 31 Comuni in Lombardia e 4 in Veneto, oltre all'intervento dell'ingresso ovest della linea AV nel nodo di Verona. Sono previste interconnessioni con la linea esistente a Treviglio e a Brescia.

Dopo l'attivazione nel 2007 del quadruplicamento della linea tra le stazioni di Pioltello e di Treviglio, in data 11 dicembre 2016 è entrata in servizio commerciale la tratta AV/AC da Treviglio a Brescia, inclusa l'interconnessione di Brescia Ovest, con attestamento dei treni AV sui binari 1 e 2 della stazione di Brescia Centrale. Proseguono 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). A Brescia Centrale i treni AV saranno attestati sui binari definitivi 10 e 11 a conclusione di questa fase dei lavori. Il costo dell'investimento è pari a 2.050 milioni di euro, totalmente finanziato.

Per quanto riguarda la tratta AV/AC Brescia-Verona, è in corso l'iter autorizzativo della linea AV per uno sviluppo di circa 72 km, incluse le interconnessioni di Brescia Est e Verona Mercè; si è in attesa dell'approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE. Il costo dell'investimento è di circa 3.900 milioni di euro incluso l'intervento relativo all'ingresso ovest della linea AV/AC nel nodo di Verona. Con le Leggi di Stabilità 2014 e 2015 sono state destinate al progetto risorse finanziarie per 2.268 milioni di euro, assegnate con l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e

dei Trasporti del 09/09/2016 e confermate nell'aggiornamento 2016 del suddetto Contratto di Programma, recentemente approvato con Legge del 01/12/2016 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili.

b) Corridoio autostradale

Traforo di sicurezza del Frejus

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

Il tunnel include una serie di opere esterne, in particolare il centro di soccorso, di ventilazione e di manutenzione, che sarà realizzato immediatamente a ridosso dell'imbocco della galleria di sicurezza.

A seguito della stipula del Contratto d'Appalto Integrato (Progettazione Esecutiva e Esecuzione Lavori) e la consegna del Progetto Esecutivo da parte dell'ATI (composta dalle tre ditte: Itinera SPA, Razel S.A.S. e Mattioda Pierino&Figli SPA.), lo scavo meccanizzato nel tratto di galleria di competenza italiana. A maggio del 2016 con delibera n.14 (GU n.187 11/08/2016) è stata data approvazione, da parte del CIPE, alla Variante del progetto definitivo per l'apertura al transito al termine dei lavori.

Hanno preso avvio, nella parte di territorio italiano, le attività di realizzazione dei collegamenti trasversali con il T4 (rifugi, by-pass e stazioni tecniche), gli scavi di n.2 by-pass carrabili oltre che lo scavo della stazione tecnica 11/10, mentre sono in fase di ultimazione gli scavi dei rifugi a ricovero dell'utenza in caso di evento.

Sono state avviate altresì le procedure di gara di affidamento degli impianto di galleria in configurazione di transito e sono in fase di appalto anche 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 e l'entrata in servizio della seconda canna sono previste presumibilmente per fine 2019.

Torino-Milano

Le opere consistono nell'allargamento delle carreggiate autostradali e nella realizzazione di una corsia di emergenza, di 3 metri. (Si passa quindi dalle attuali carreggiate di 10 metri per senso di marcia (3 corsie da 3,33 mt), con spartitraffico da 4 metri, ad un totale di 24 metri complessivi, a due carreggiate da 14,25 metri). E' previsto invece, da Settimo T.se a Milano allo svincolo Boffalora, un allargamento a 4 corsie più emergenza per il tratto da km 105+522 al km 121+000 (barriera di Milano Ghisolfi) e ancora a tre corsie più emergenza dal km 121+000 al km 124+975 (termine di competenza SATAP).

L'adeguamento e il potenziamento risulta necessario in considerazione della costruzione del raccordo Marcallo-Mesero (Boffalora) – Aeroporto di Malpensa (eseguito da ANAS), che ha portato un incremento significativo di traffico lungo la A4 nella tratta in oggetto.

I lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano sono suddivisi in due tronchi:

- Tronco I (Torino - Novara Est). Il tronco si estende dal km 0+000 al 91+000. È stato completato definitivamente il tratto Torino-Greggio, mentre perseguono le attività dal 2012 sulla tratta fino a Novara (lotto 1.4.2) i cui lavori dovrebbero terminare nel 2018.
- tronco II (Novara Est - Milano). Il tronco si estende dal km 91+000 al 127+000. I lavori sono partiti nel 2011 e ha visto l'ultimazione del lotto 2.1 a Ottobre 2016, mentre per il lotto 2.2 (km105+522 a km121+000) si prevede l'ultimazione delle attività nel 2018.

3.2 Corridoio “Reno-Alpi”

3.2.1 Situazione al 2016

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

Il Terzo Valico è la nuova linea ad alta capacità veloce che consente di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. L'opera si inserisce nel Corridoio Reno-Alpi, che è uno dei corridoi della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network) che collega le regioni europee più densamente popolate e a maggior vocazione industriale.

Nel dicembre 2015 il Presidente del Consiglio ha nominato Iolanda Romano Commissario Straordinario di governo per il Terzo Valico per accompagnare il processo attuativo dell'opera e garantire l'interesse pubblico. Attraverso la sottoscrizione di due Protocolli di intesa (uno per Liguria siglato a luglio 2016 ed uno per il Piemonte siglato ad agosto 2016) fra Regioni, Cociv, Commissario di Governo e Sindacati sono stati favoriti provvedimenti volti a migliorare le condizioni di sicurezza sui cantieri e a sostenere l'occupazione locale e la comunicazione.

Ad oggi sono stati avviati i lavori relativi ai primi tre lotti costruttivi per un impegno di spesa totale di 1.967 milioni di euro ed è stato approvato il quarto lotto costruttivo. Nel mese di agosto 2016 il CIPE infatti ha stanziato ulteriori 1,6 mld di euro per finanziare il quarto lotto costruttivo (1,6 mld. di euro degli 8,9 mld. stanziati dalla Legge di stabilità 2016) il cui avvio dei lavori è previsto ad inizio 2017. Per quanto concerne il dato occupazionale è importante rilevare che il Consorzio COCIV dispone di un numero di dipendenti pari a 881 unità. Complessivamente tra dipendenti diretti del Consorzio e delle ditte terze sono impegnati nei lavori circa 2.900 addetti (dati aggiornati al 30.09.2016).

Numerosi i cantieri aperti sia nel versante ligure che piemontese concernenti sia la linea ferroviaria che la nuova viabilità. Nel 2016 è stata ultimata la galleria del Campasso ed il by-pass per l'interconnessione con Voltri. Il 18 marzo 2016 sono stati avviati i lavori relativi al terzo lotto costruttivo. Attualmente sono in corso i lavori di scavo della galleria di Valico. Nel corso del 2016 è stata ultimata lo scavo della finestra cd. Val di Lemme di accesso alla linea principale (1,7 km.). E' attualmente in corso lo scavo dell'altra finestra cd. Castagnola di accesso alla linea; l'ultimazione di tale finestra è prevista entro aprile 2017.

Il progetto del Terzo Valico comprende inoltre la realizzazione di una nuova viabilità - in particolare nell'ambito Comune di Genova - sia per l'accesso dei mezzi pesanti ai vari

cantieri dislocati sul territorio sia al servizio della viabilità ordinaria. Il 3 ottobre 2016 è stato effettuato l'abbattimento del diaframma tra i due fronti di scavo dell'ultima galleria facente parte della viabilità ordinaria per il collegamento di Sestri Ponente con Fegino. La caduta del diaframma segna la fine degli scavi in galleria della nuova viabilità che consentirà l'accesso dei mezzi di cantiere direttamente dall'autostrada, senza attraversare i centri abitati. La nuova viabilità, opera accessoria ai lavori della linea ferroviaria del Terzo Valico il cui committente è RFI, sarà consegnata alla città a inizio 2017. Sul versante piemontese nel 2016 sono stati ultimati anche i lavori relativi alla nuova viabilità che consente ai mezzi pesanti di raggiungere agevolmente il cantiere Castagnola.

Nel corso del 2017 è prevista la prosecuzione dei lavori dell'intera opera sia relativamente alla nuova linea ferroviaria che alla nuova viabilità. La conclusione dei lavori è prevista per il 2021 mentre l'attivazione della linea per il 2022.

Tratta ferroviaria Chiasso-Monza per la connessione al Gottardo

RFI ha individuato la direttrice di Chiasso-Como-Milano quale asse prioritario da potenziare per assicurare il recepimento dei traffici derivanti dal progetto svizzero, denominato AlpTransit, di realizzazione di una "ferrovia di pianura" per il transito delle merci tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione del nuovo tunnel del Gottardo. Tale potenziamento avverrà attraverso un adeguamento tecnologico della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano, oltre ad interventi di adeguamento del modulo della linea a 750 m e della sagoma a P80. L'avvio dei lavori, per un costo di 40 milioni di euro, è avvenuto nel 2016 e la conclusione è prevista nel 2020. Con questi interventi si risponderà alle esigenze di crescita della domanda almeno fino al 2030.

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

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; il secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004. Entrambi i progetti non risultano finanziati. Sono comunque 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 sono terminate nel 2015, mentre quelle di Laveno e Luino sono in corso e termineranno nel dicembre 2017, per un costo complessivo di 23 milioni di euro. Sono programmate, rispettivamente per il 2018 e per il 2020, anche le opere di adeguamento a modulo di Portovaltravaglia per 11 milioni di euro e di Pino Tronzano per 8 milioni di euro. Inoltre, in base all'intesa del 18 settembre 2015 che attua l'accordo bilaterale tra Italia e Svizzera del gennaio 2014, è previsto l'adeguamento della sagoma a P80 delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara per il quale la Confederazione Elvetica ha stanziato 120 milioni di euro, con avvio dei cantieri nel 2016 e conclusione nel 2020. Tali interventi consentiranno nel breve e medio termine di soddisfare la domanda aggiuntiva di traffico diretta ai terminal intermodali del Nordovest. Al fine di mitigare i disagi dovuti all'incremento di traffico merci nei territori interessati, Regione Lombardia, Provincia di Varese e RFI hanno individuato un primo gruppo di interventi prioritari che consentiranno la soppressione di 15 passaggi a livello. È in corso la

progettazione preliminare per un costo complessivo di 30 milioni di euro, con realizzazione prevista negli anni 2018-2020.

Connessioni al Sempione/Loetschberg

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

Nodo di Novara

Non ci sono stati avanzamenti sensibili riguardo l'approvazione dello studio di fattibilità sul nodo di Novara. Il contratto di Programma RFI 2012-2016 aggiornamento 2016, conferma l'assegnazione prevista di 81 milioni sul Nodo di Novara, oltre ai 9 milioni assegnati dal CdP RFI aggiornamento 2015.

Il progetto necessario per il nuovo assetto ferroviario del nodo di Novara mira ad alleggerire il traffico ferroviario merci, che attraversa le zone residenziali tramite la realizzazione di interventi che permettono l'ingresso da nord dei treni merci destinati a Novara Boschetto senza la necessità di transitare nella stazione di Novara Centrale. Sono inoltre previsti interventi di miglioramento del trasporto locale e la realizzazione di collegamenti veloci tra Novara e l'aeroporto internazionale di Malpensa. Gli interventi previsti riguardano:

- la realizzazione di un nuovo asse merci tra Vignale e Novara Boschetto che permetterà l'ingresso da nord del traffico merci da e verso Domodossola-Luino liberando l'attuale ingresso in Novara. La nuova bretella merci si dirama dal nodo di Vignale, sottopassa l'autostrada Torino-Milano e la linea AV/AC e, sfruttando i raccordi ferroviari che connettono l'AV/AC a Novara Boschetto permetterà di collegare direttamente lo stesso asse con lo scalo merci di Boschetto senza incrociare le altre linee ferroviarie;
- il raccordo diretto tra la linea AV/AC da Torino e le Ferrovie Nord Milano verso Malpensa, sfruttando la suddetta interconnessione di Novara ovest e realizzando la variante ferroviaria di Galliate ed altri interventi di adeguamento infrastrutturale sulla linea FNM.

3.3 Sistema dei valichi alpini

3.3.1 Situazione al 2016

Raddoppio della ferrovia del Ponente ligure

Il progetto prevede il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nelle province di Imperia (tratta Andora/S. Lorenzo al mare di circa 19 km per un investimento complessivo di 670 mln. di euro) e Andora/Finale Ligure (di 32 Km per un investimento complessivo di 1,5 mld. di euro) e rientra nel progetto complessivo di raddoppio con spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia, volta a superare i limiti causati dalle strozzature dell'attuale tracciato nelle tratte a binario unico, accelerando i tempi di percorrenza della linea e aumentando l'offerta di servizio e le tracce disponibili sia per il traffico merci che per i viaggiatori.

Sulla tratta Andora/San Lorenzo i lavori sono stati ultimati nel corso del 2016. Nel mese di novembre 2016 è stata dismessa la linea costiera e l'11 dicembre 2016 è stata inaugurata la nuova tratta Andora/San Lorenzo.

Per quanto riguarda la tratta Andora/Finale Ligure – il cui costo complessivo è di circa 1,5 miliardi di euro - non si registrano ulteriori finanziamenti rispetto a quanto stanziato dalla legge di stabilità 2015 (legge n. 190 del 23 dicembre 2014) ossia un finanziamento pari a 225 milioni di euro da ripartirsi nei prossimi 15 anni (ossia 15 milioni euro/anno). Tali somme dovrebbero essere impiegate per il primo lotto costruttivo ed in particolare per le opere prioritarie per l'apertura dei cantieri ossia espropri, lavori inerenti la viabilità, individuazione dei siti di conferimento del materiale da escavo. Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale di km 31,4, di cui 25 in galleria. Nell'ambito del progetto – presentato al Ministero competente nel 2012 - è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto, Ceriale, Loano e Pietra Ligure.

Nuovo Tunnel del Colle di Tenda

Il tunnel del Colle Tenda consente il collegamento tra la Provincia di Cuneo, la Costa Azzurra e la Costa Ligure. Il progetto consiste nel raddoppio del Tunnel stradale e nasce dall'esigenza di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione all'interno del Tunnel esistente, la cui inaugurazione risale nel 1882.

Il progetto definitivo è stato approvato nel 2009, e prevede la costruzione di una nuova canna monodirezionale nel senso Italia-Francia di carreggiata definitiva pari a 6,50 m. La programmazione dei lavori è articolata nel seguente modo:

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

Nel 2016 Anas ha realizzato e ultimato lato Italia, l'opera di presa di San Macario conformemente al progetto approvato e appaltato, in collaborazione con l'Acquedotto della Langhe e delle Alpi Cuneesi SpA, e ha introdotto alcune migliorie alle opere realizzate consentendo il prelievo di una portata d'acqua sufficiente a garantire una fonte di approvvigionamento alternativa alla sorgente "del Tenda", qualora questa venisse interessata dagli scavi del nuovo tunnel. Anas ha avviato inoltre, in data 3 ottobre 2016, le prove di collaudo degli impianti in contraddittorio con il futuro gestore ALAC. Le acque della sorgente, costantemente monitorate, non risultano essere state in alcun modo perturbate dai lavori eseguiti.

Le attività di scavo sono riprese in data 24 ottobre 2016, con un avanzamento dei lavori pari a circa 547 metri. Nel periodo di chiusura totale al traffico dal 25 al 28 ottobre 2016, sono state eseguite le opere interferenti tra il tunnel esistente e il nuovo tunnel, relativamente ai by-pass n.1 e n.10. Tali by-pass saranno attivati a seguito dell'installazione degli impianti e dei collegamenti elettrici, che potranno essere eseguiti senza alcun interruzione al traffico.

Per quanto concerne le opere esterne al tunnel del lato Italia, sono stati eseguiti tutti gli interventi di allargamento della strada comunale di collegamento tra la S.S. n.20 e il piazzale di arrivo degli impianti di risalita sciistici ed è stato ultimato il ponte per lo scavalco del Rio Panice. Sono state terminate inoltre le opere di sostegno, il rilevato, la fondazione stradale e le barriere di sicurezza della strada secondaria di accesso a proprietà private. Sono stati altresì realizzati i plinti di fondazione e i pilastri del nuovo fabbricato in cui verranno alloggiati i quadri di comando degli impianti tecnologici a servizio della nuova galleria. Risulta completata anche la progettazione della nuova intersezione stradale di Bragard, lungo la SS 20 nel tratto italiano di accesso al tunnel, che verrà a breve presentata alla Commissione Tecnica della CIG per l'approvazione di competenza.

L'ultimazione dell'opera è prevista per il 2020.

Con riferimento all'avanzamento della **ferrovia AV/AC Torino-Lione** e al **raddoppio autostradale del tunnel del Frejus** si rimanda al paragrafo sul Corridoio Mediterraneo.

Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) – Progetto Svizzero AlpTransit

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

L'apertura all'esercizio commerciale è avvenuta l'11 dicembre 2016. Il sistema della Galleria del Ceneri, costituito da due canne a binario unico, ha invece una lunghezza di 15 km. L'inaugurazione è prevista per dicembre 2019. Per rispondere nel breve e medio periodo alla domanda di mobilità aggiuntiva generata dalla nuova ferrovia, sono previsti 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 2016

Porto di Genova

Nel corso del 2016 sono proseguiti i lavori degli interventi infrastrutturali previsti dal vigente Piano Regolatore Portuale approvato nel 2001 incentrati sull'ampliamento delle superfici operative destinate al traffico containerizzato. Il riempimento della Calata Bettolo nel bacino di Sampierdarena (circa 160.000 mq), i cui lavori sono iniziati nel 2009, è di fatto concluso tuttavia occorre ultimare i lavori relativi al lay-out del terminal. Con riferimento ai due interventi relativi agli impianti da collocare a Calata Olii Minerali – ossia la piattaforma ecologica e il nuovo impianto di rinfuse liquide – anche in considerazione di quanto rappresentato dall'ANAC nonché delle complessità della normativa vigente, Autorità Portuale di Genova ha ritenuto opportuno di diversamente valutare il quadro relativo alle opere in questione. Ne deriva pertanto che la gara per la realizzazione delle citate opere è stata temporaneamente sospesa.

Per quanto riguarda il riempimento tra i moli Ronco-Canepa e Canepa-Libia nel bacino di Sampierdarena (circa 126.700 mq) sempre previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale, i lavori relativi al primo riempimento - per un importo complessivo pari a 40 mln euro – stanno per essere ultimati, peraltro gli interventi di ultimazione del nuovo terminal (realizzazione della viabilità tra le testate Ronco e Canepa e l'approntamento del fascio binari) sono ancora privi di copertura finanziaria. Per quanto concerne la programmazione degli interventi per il 2017 con Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Genova del 28 novembre 2016 sono stati stanziati 9 milioni di euro destinati all'attività di progettazione che permetterà sia la cantierabilità di opere già previste – la nuova Torre Piloti, la nuova calata ad uso cantieristico navale a Sestri Ponente, il P.E.D. Punto di Entrata Designato per la verifica delle merci – sia l'avvio di alcuni progetti di grande infrastrutturazione ed in particolare la definizione di progetti esecutivi relativi ad infrastrutture stradali e ferroviarie (cd. piano del ferro) in ambito portuale. Tra questi ultimi sono ricompresi la progettazione del completamento degli impianti al servizio del nuovo polo container a ponente del bacino di Sampierdarena (ossia il nuovo terminal scaturente dal riempimento dei moli Ronco-Canepa di cui sopra) e la realizzazione delle connessioni infrastrutturali con il sistema logistico. Il cd., piano del ferro prevede inoltre la ristrutturazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento della

Galleria Molo Nuovo di collegamento al Parco Campasso e la realizzazione del nuovo scalo merci Fuori Muro, l'elettrificazione dei binari e la risoluzione delle interferenze stradali. La stima dei costi complessivi del Piano del ferro è di circa 35,5 milioni di euro.

Con riferimento al percorso di approvazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale avviato nel 2011, tra la fine del 2015 e l'inizio del 2016 sono proseguite le attività propedeutiche alla valutazione di impatto ambientale. Sebbene siano pervenuti all'Autorità Portuale di Genova i contributi in materia ambientale da parte dei soggetti competenti coinvolti, ad oggi si registra una situazione di sostanziale stallo del percorso dovuto anche alla riforma portuale della nuova governance dei porti che tra l'altro accorpa i porti di Genova e Savona.

Porto di Savona Vado

I lavori di realizzazione della piattaforma multipurpose procedono ed hanno raggiunto uno stato di avanzamento di circa il 45%. Attualmente è in corso l'iter approvativo di una variante costruttiva che prevede una realizzazione, tutta in terrapieno, a fronte dell'iniziale progetto parzialmente "a giorno". Nella variante sono ricomprese anche le predisposizioni edili per una possibile futura alimentazione elettrica alle navi in banchina (cold ironing). Detta variante è stata recentemente approvata dal Comitato VIA in sede regionale e si è pertanto in procinto di avviare la fase conclusiva della Conferenza dei servizi – Intesa Stato-Regione per le ulteriori autorizzazioni di natura amministrativa, nonché l'esame al Consiglio Superiore dei LL.PP. per l'approvazione in via tecnica. L'avvio dell'operatività del terminal container, su un primo tratto di banchina, potrà avvenire nel corso del 2018, mentre il completamento dei lavori è previsto per la fine dello stesso anno.

Per quanto riguarda il sistema viario di accesso al porto di Vado, è stata affidata la realizzazione della progettazione esecutiva e la costruzione del nuovo sistema di nuovi varchi doganali: è in corso l'iter approvativo del progetto; l'avvio dei lavori è previsto nel primo trimestre 2017.

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

Parallelamente l'Autorità Portuale nel corso del 2016 ha avviato le procedure per il miglioramento del sistema di ultimo miglio, con particolare riferimento a:

- realizzazione del gate ferroviario automatizzato;
- riassetto degli impianti ferroviari della Stazione di Vado Zona Industriale;
- rinnovamento del sistema di segnalamento di ultimo miglio;
- realizzazione del sistema IT di gestione del traffico ferroviario.

Porto della Spezia

Nel corso del 2016 è proseguito l'impegno dell'Autorità Portuale – di recente trasformata insieme al porto di Massa nella nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - per completare la realizzazione del Piano Regolatore Portuale del porto spezzino: nuove banchine e nuove infrastrutture, soprattutto ferroviarie, consentiranno il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano. Il nuovo assetto consentirà movimentazioni fino a 2 Mln di contenitori, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia.

Nel 2016 il porto spezzino ha registrato un traffico di 1,27 milioni di contenitori, confermandosi così al secondo posto in Italia tra gli scali di destinazione finale.

Nell'ottica di implementazione delle infrastrutture a servizio del terzo bacino portuale e di riduzione delle interferenze tra attività commerciali e diportistiche oggi ancora presenti, si è proceduto al trasferimento presso il porto Mirabello di buona parte delle attività legate alla nautica sociale precedentemente dislocate presso la marina del Canaletto. Il trasferimento ha poi consentito la pubblicazione della gara d'appalto per l'affidamento dei lavori inerenti il primo lotto della nuova banchina, oggi in corso di realizzazione.

Il secondo lotto, da realizzarsi a cura del concessionario, è in avanzato stato di progettazione esecutiva e troverà piena attuazione una volta trasferite le ultime attività nautiche ed artigianali, ancora presenti alla marina del Canaletto, presso le nuove strutture del molo Pagliari. Nel frattempo il progetto del molo è stato sottoposto a gara di appalto e sono in corso le progettazioni esecutive a cura dell'appaltatore.

Nel corso del 2016 sono stati completati i lavori di realizzazione della nuova recinzione doganale dell'area retroportuale di S. Stefano Magra (SP) destinata a Centro Unico dei servizi portuali ed è stato approvato il progetto di implementazione della relativa piattaforma logistica intermodale.

Le attività dell'Autorità Portuale si sono poi concentrate nella realizzazione di alcuni interventi di bonifica/dragaggio dei fondali del terzo bacino; adeguamenti che hanno consentito nel 2016 l'accosto di navi passeggeri e portacontainer di ultima generazione.

Nel corso del 2016 sono transitati alla Spezia 500mila passeggeri, confermando, nonostante una flessione dovuta alla temporanea riduzione dell'attività di homeporting, il ruolo della Spezia tra i più importanti porti per le crociere del Mediterraneo.

Per quanto attiene al PTO - Piano Triennale delle Opere 2016-2018 i principali interventi su cui si sta concentrando l'azione dell'Ente sono:

1. realizzazione piazzale e banchina terminal del Golfo e della fascia di rispetto con possibile realizzazione a lotti mediante investimenti sia pubblici che privati;
2. realizzazione piazzale e banchina Canaletto con fascia di rispetto;
3. ampliamento lato levante del molo Garibaldi, primo lotto funzionale;
4. piattaforma logistica retro porto di S. Stefano Magra – 2° lotto funzionale;
5. ampliamento testata molo Fornelli;
6. potenziamento impianti ferroviari portuali;
7. parziale realizzazione darsena servizi molo Garibaldi;
8. dragaggio molo Garibaldi e canale di accesso 1° bacino portuale.

3.5 Sistema aeroportuale

3.5.1 Situazione al 2016

Aeroporto di Milano Malpensa

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. I lavori sono stati consegnati nel novembre 2016 e la conclusione è prevista per l'inizio del 2018.

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

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

Per quanto riguarda la tratta Rho-Parabiago, è in corso 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. 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 dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma.

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

Il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia i Terminal 1 e 2 di Malpensa, evitando i disagi del trasferimento con bus navetta dal Terminal 1. Inoltre, la realizzazione di collegamenti rapidi e frequenti tra i due terminal, consentirebbe il feederaggio dal Terminal 2 (breve-medio raggio) al Terminal 1 (medio-lungo raggio).

La tratta è stata aperta all'esercizio l'11 dicembre 2016. Il costo dell'intervento, pari a 115 milioni di euro, è stato finanziato per 23 milioni dall'Unione Europea, per 16 milioni da SEA, per 45 milioni dallo Stato e per 31 milioni dalla Regione Lombardia.

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

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

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica (che in base al nuovo Codice degli Appalti ha sostituito il progetto preliminare) si è concluso nel novembre 2016 ed è stato consegnato alla Regione Lombardia per definire l'iter approvativo che dovrà seguire risp, sempre con riferimento alle novità introdotte dal nuovo Codice degli Appalti. Il costo dell'intervento è di 180 milioni di euro, da reperire.

Ferrovia Arcisate-Stabio

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario che collega l'esistente binario di Stabio con la linea Varese-Porto Ceresio ad Arcisate. Con il nuovo collegamento, che misura complessivamente circa 8,3 km, di cui 3,3 km su nuova sede, si potrà collegare Mendrisio e la Svizzera meridionale con l'area di Gallarate-Varese, nonché l'aeroporto di Malpensa attraverso la linea Milano-Varese e il raccordo X di Busto Arsizio.

Il 4 gennaio 2016 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera del CIPE che approva: il nuovo progetto dell'opera con il nuovo limite di spesa cresciuto da 223 a 261 milioni di euro e il progetto di sistemazione delle terre da scavo contenenti arsenico di origine naturale nell'ex cava Femar. I lavori delle opere civili sono in corso, quelli di armamento, trazione elettrica e impianti di sicurezza e segnalamento sono previsti nel 2017, con attivazione della nuova linea programmata per dicembre 2017.

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).

All'inizio del 2016, sulla base delle interlocuzioni tra ANAS, Città Metropolitana di Milano, Enti locali interessati e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato definito di portare avanti l'iter approvativo della variante di Abbiategrasso (tratta Vigevano-Abbiategrasso-tangenziale ovest di Milano) e di effettuare degli approfondimenti per realizzare interventi puntuali sulla tratta Abbiategrasso-Magenta. Tuttavia, anche a seguito del mancato accordo tra tutte le parti coinvolte, alla fine dell'anno non si sono registrati passi in avanti sull'iter dell'opera e che dovrebbe portare alla convocazione di una nuova conferenza dei servizi di approvazione del progetto. L'intervento risulta finanziato nell'ambito del Contratto di programma ANAS per un importo di 220 milioni di euro. Proseguono invece i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia.

Variante SS341 Vanzaghello-Samarate

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

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

Variante SS33 del Sempione Rho-Gallarate

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

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

Aeroporto di Milano Linate

Linea metropolitana 4 Lorenteggio-Linate

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

Nel corso del 2016 sono proseguiti i lavori, coinvolgendo anche la tratta centrale tra Piazza San Babila e San Vittore. Tra il 2017 e il 2019 si proseguirà con lo scavo delle gallerie e la realizzazione delle stazioni, mentre tra il 2020 e il 2022, anno in cui si prevede l'apertura all'esercizio, si realizzeranno gli impianti.

Aeroporto di Torino Caselle

Collegamento ferroviario linea Torino-Ceres con passante di Torino

Cambia il progetto di interconnessione in sotterranea della linea ferroviaria Torino-Ceres al Passante di Torino che, secondo la nuova Giunta cittadina, avrebbe presentato numerose criticità relative alla gestione della viabilità superficiale tanto nella fase di cantiere quanto nella successiva sistemazione definitiva. In accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e con la Regione Piemonte sono state concordate alcune varianti progettuali per migliorare l'opera. Sarà realizzata una viabilità alternativa che alleggerisca il nodo di

corso Grosseto/corso Potenza, utilizzando prioritariamente quale asse di scorrimento est/ovest via Reiss Romoli, che sarà anche soggetta a riqualificazione. Un ulteriore intervento sulla viabilità riguarderà il completamento di corso Venezia da via Breglio fino all'allacciamento con il raccordo autostradale della Torino-Caselle, importante asse di accesso alla città. Si procederà poi alla demolizione di parte del cavalcavia di corso Grosseto, lasciando fruibile per gran parte della durata del cantiere il tratto di cavalcavia Potenza\Grosseto, evitando il rischio di congestione del traffico durante le fasi di cantiere. Ad opera compiuta il cavalcavia sarà sostituito da un sottopasso veicolare nel tratto Potenza\Grosseto, garantendo così una migliore gestione della viabilità. Verrà inoltre mantenuta in attività l'attuale stazione ferroviaria Madonna di Campagna, la quale sarà collegata con un percorso pedonale protetto (tramite passerella o sottopasso) con la nuova fermata "Grosseto", dei treni da e per l'Aeroporto. Tale intervento verrà effettuato in previsione di recuperare il vecchio tracciato in tunnel attualmente ferroviario (Madonna di Campagna\Stazione Dora) con un servizio di ferrotramvia in sede protetta al fine di garantire un servizio per i quartieri di Borgo Vittoria, Aurora e la zona di Porta Palazzo. Infine il Comune di Torino insieme alla Regione studierà la sistemazione superficiale di corso Grosseto e della nuova fermata in modo da consentire la permeabilità pedonale, l'intermodalità e la sicurezza stradale.

Aeroporto di Genova

Progetto GATE (Genoa Airport: a Train to Europe)

A febbraio 2016 Aeroporto di Genova, unitamente a Regione Liguria e Comune di Genova, ha presentato domanda di cofinanziamento per il progetto GATE2, relativa alla progettazione del polo intermodale aeroportuale (e relativo business plan) e del secondo tronco di cabinovia (linea ferroviaria – Erzelli).

Il progetto GATE 2 costituisce il naturale completamento delle opere sinora progettate (stazione ferroviaria di Erzelli / Aeroporto e cabinovia Stazione / Terminal) e completa la definizione del nuovo nodo intermodale collocato tra il sedime aeroportuale ed Erzelli.

La domanda di partecipazione è stata oggetto di buona valutazione qualitativa ed allo stesso tempo ne è stata apprezzata la maturità e la coerenza con le finalità del programma CEF. Purtroppo però la rilevanza rispetto ad altri progetti europei (Parigi, Venezia) ne ha penalizzato il riscontro positivo, anche considerati i limitati fondi disponibili. Per quanto concerne la nuova fermata ferroviaria di Erzelli, nel 2016 RFI ha ottenuto l'inserimento del finanziamento di un importo di circa 64 milioni di euro all'interno del

contratto di programma che prevede la realizzazione appunto della fermata Erzelli, lo spostamento della stazione ferroviaria di Cornigliano e la realizzazione del tratto ferroviario di collegamento tra le citate Erzelli e Cornigliano.

Nel corso del 2017 saranno avviate in parallelo le altre attività progettuali complementari (sviluppo e progettazione collegamento con Erzelli, sviluppo esecutivo collegamento con Terminal aeroportuale, sviluppo progettazione polo intermodale). Anche queste attività potranno essere oggetto di partecipazione ai prossimi bandi INEA per il cofinanziamento, ove disponibili e pubblicati nel corso dell'anno.

3.6 Sistema Pedemontano

3.6.1 Situazione al 2016

Pedemontana Piemontese

La Pedemontana Piemontese costituisce, il ramo occidentale della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese. Ha lo scopo di collegare il territorio biellese con i sistemi autostradali dell'A26 e dell'A4.

L'intervento prevedeva principalmente tre lotti funzionali:

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

In esito alla seduta del 1 maggio 2016 (delibera n.23/2016) il CIPE ha identificato in ANAS S.p.A il nuovo soggetto aggiudicatore del Collegamento viario della "Pedemontana Piemontese" tra la A4 e la A26, il quale subentrerà in tutti i rapporti attivi e passivi fin ora in capo al precedente concedente CAP S.p.A. La delibera conferma inoltre l'assegnazione, a favore di ANAS, di 80 milioni di euro ai sensi del decreto ministeriale n.82/2015 destinati al solo "collegamento stradale Masserano - Ghemme" (secondo il decreto legge n.133/2014). Oltre a tale finanziamento risultano necessari per la realizzazione di questa tratta la garanzia di assegnazione dei 124 milioni previsti dal Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2014/2020.

Il 31 dicembre 2017 è il termine entro il quale ANAS dovrà presentare il progetto definitivo e gli elaborati progettuali, del lotto funzionale Masserano - Ghemme per sottoporlo all'approvazione da parte del CIPE, pena la revoca dello stanziamento degli 80 mln di euro.

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 71 km di autostrada (da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (Como e Varese) e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla

nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti progettate sono:

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

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

Il progetto esecutivo della tratta tra la SS 35 Milano-Meda e Dalmine/A4 (56 km), ancora da realizzare, al 2016 non ha fatto passi in avanti. Infatti sono in corso le attività per reperire sul mercato dei capitali circa 2,6 miliardi di debito per il closing del project financing da parte dell'arranger individuato dalla società Milano Serravalle, a cui si aggiunge un fabbisogno aggiuntivo di equity di 350 milioni di euro. Si attende infine l'approvazione da parte del CIPE della bozza di atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica ("Secondo Atto Aggiuntivo"): il closing finanziario dovrà necessariamente intervenire entro 12 mesi dalla data di approvazione di tale Atto Aggiuntivo al fine di poter utilizzare le misure di defiscalizzazione già approvate (ex art. 18 L. 183/2011). La legge di stabilità per il 2017 della Regione Lombardia prevede che per favorire la bancabilità del progetto la Giunta regionale è autorizzata a rilasciare apposita garanzia per assicurare il regolare servizio del debito del soggetto concessionario Autostrada Pedemontana Lombarda s.p.a. e a tal fine accantona sul bilancio regionale per il periodo 2025-2044, e in ogni caso a partire dall'inizio del piano di rimborso, la quota annua pari ad euro 22.500.000 fino a un importo massimo di euro 450.000.000 necessario per la copertura finanziaria della garanzia rilasciata. Sono inoltre in corso da parte di Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Società Autostrada Pedemontana Lombarda degli approfondimenti per far inserire l'opera tra quelle che possono accedere ai finanziamenti del Piano Juncker (Fondo EFSI), con l'obiettivo che si possa arrivare al closing finanziario per la fine del 2017.

Autostrada Asti-Cuneo

L'opera è inserita nella serie di interventi strategici della Legge Obiettivo in quanto infrastruttura essenziale nel disegno complessivo dei traffici e delle comunicazioni che dalla Pianura Padana si irradia verso l'Europa e il Mediterraneo. La sezione autostradale 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 20km dell'Autostrada A6 Torino-Savona, quest'ultimo compreso tra gli svincoli di Marene e Massimini.

La situazione dei lavori che registravano un ritardo già nel 2011 non è cambiata nel 2015 ed è la medesima ancora oggi in cui le condizioni dei due tronchi non è migliorata:

- il Tronco 1 (dalla città di Cuneo all'interconnessione di Massimini sulla A6) con uno sviluppo complessivo di 32 km risulta completato e operativo tranne per la tratta del lotto 1.6 riguardante la tangenziale di Cuneo per un'estensione di 3,8 km;
- il Tronco 2 (dagli svincoli di Asti est ed ovest della A21 Torino-Piacenza sino allo svincolo di Marene sulla A6) per uno sviluppo complessivo di 58 km circa risulta parzialmente completato. Mancano i lotti 2.5 (Guarene - Roddi), 2.6 (Roddi - Diga Enel), 2.1b (Asti est-Rocca Schiavino) e 2.1 dir (Rocca Schiavino - Asti ovest) pari ad uno sviluppo complessivo di km 27 circa.

Il gruppo GAVIO ha presentato un piano particolareggiato delle convenzioni, in cui propone, in sintesi, per le sue controllate (Salt, AutoCisa, Fiori, Satap, Torino Savona, Sav e Asti Cuneo):

- l'unificazione delle concessioni;
- la proroga delle scadenze da una media del 2027 a dicembre 2043;
- un piano di incrementi tariffari calmierato;
- piani di investimenti accresciuti, passando da 1,8 miliardi in tutto a 7,0 miliardi.

Per il completamento funzionale del collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo risulta necessaria la realizzazione del lotto II.6 (Roddi- Diga Enel) che comprende la Galleria di Verduno. L'ultimazione di tale lotto insieme a: (1) un raccordo funzionale dal lotto II.6 alla tangenziale di Alba; (2) la messa in sicurezza della tangenziale di Alba (ex lotto II.5); consentirà di costituire un corridoio di collegamento tra il casello di Asti Est dell'A21 (Torino-Piacenza) ed il casello di Marene dell'A6 (Torino-Savona), avente in parte caratteristiche di tipo autostradale ed in parte quelle di una strada a scorrimento veloce a 2 corsie per ogni senso di marcia e senza alcuna intersezione a raso.

Occorre precisare che il progetto esecutivo del lotto II.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 della permanenza dello squilibrio del Piano Economico Finanziario, il Concedente Ministero delle Infrastrutture sta valutando delle alternative progettuali che comportino una riduzione di spesa dell'opera, al fine di ripristinare le necessarie condizioni di equilibrio e assicurare la copertura finanziaria del collegamento autostradale. A questo proposito il 14 Ottobre 2016 si è siglata un'intesa, tra Confindustria Cuneo e l'amministratore delegato della società Autostrada Asti-Cuneo Spa, per il possibile accorpamento della concessione della A33 Asti-Cuneo con la A21 Torino-Piacenza. L'intesa si è fondata sulla necessità di un riequilibrio del piano finanziario originario, che può essere raggiunto senza gravare sulla spesa pubblica, attraverso l'accorpamento e prolungano la concessione della A21 (in scadenza al 2017) di 7 anni, e allineando la scadenza di entrambe le concessioni al 2024. La proroga della concessione è attualmente all'esame della Commissione Europea.

Ferrovia Pontremolese

La linea Pontremolese, che collega La Spezia alla direttrice Bologna-Milano, in corrispondenza di Parma attraverso l'appennino Tosco-Emiliano, è interessata da diversi interventi di efficientamento e potenziamento finalizzati a migliorare gli standards di qualità del servizio e le caratteristiche funzionali e prestazionali.

Premesso che nel novembre 2014 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, che saranno realizzati in un arco temporale di medio periodo.

Resta da completare il raddoppio delle tratte tra Berceto e Chiesaccia e tra Parma e Fornovo, tratte inserite in Legge Obiettivo. L'ultimazione dei lavori è pianificata oltre il 2025 ma tale programmazione assumerà valenza nell'ipotesi della completa disponibilità delle risorse finanziarie.

Nel corso del 2016 è stato attivato un tavolo delle Regioni Liguria e Toscana con il Ministero dei Trasporti per chiedere il rifinanziamento del primo lotto Parma-Vicofertile, da 235 milioni di euro.

3.7 Nodo metropolitano di Milano

3.7.1 Situazione al 2016

a) Metropolitane

Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto. Il costo complessivo dell'intervento è di 206 milioni di euro (120 per l'infrastruttura e 86 per il materiale rotabile), a cui si sono aggiunti 23 milioni di euro di extracosti per la variante resasi necessaria a seguito dell'innalzamento della falda e che hanno comportato lo stop dei cantieri. Nel corso del 2016 è stata approvata la ripartizione degli extracosti tra Stato ed Enti locali, ma per riprendere i lavori si attende la delibera del CIPE che approva la variante e gli extracosti.

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 2016 sono proseguiti i lavori, coinvolgendo anche la tratta centrale tra Piazza San Babila e San Vittore. Tra il 2017 e il 2019 si proseguirà con lo scavo delle gallerie e la realizzazione delle stazioni, mentre tra il 2020 e il 2022, anno in cui si prevede l'apertura all'esercizio, si realizzeranno gli impianti.

b) Ferrovie

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

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

più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio).

Per quanto riguarda la tratta Rho-Parabiago, è in corso 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. 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 dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Per il potenziamento della linea Milano-Mortara, della lunghezza di 45 km, il 2016 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 sola realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara (dal costo di 51 Milioni di euro).

All'inizio del 2017 sarà avviata la progettazione esecutiva delle fermate di Porta Romana e Tibaldi a seguito del finanziamento delle stesse per 22 Milioni di euro.

Nel corso del 2017 sarà eseguita anche la sperimentazione di sistemi innovativi di smorzamento del rumore per circa 600 m della tratta Milano San Cristoforo – Milano Porta Romana, propedeutica alla realizzazione delle opere di mitigazione acustica tra le fermate di Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo.

c) Viabilità

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

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

I lotti ancora in esecuzione, per un costo di 259 milioni di euro complessivi, riguardano il collegamento dalla tangenziale Nord di Milano fino al tunnel della linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), dove c'è l'innesto nel tratto già realizzato che si connette all'autostrada A8. I lavori sono in corso e, grazie ad un finanziamento pubblico aggiuntivo di 16 milioni di euro previsto dal decreto fiscale 2017 (articolo 10 bis), nel 2017 si potrà procedere con l'avvio dei lavori del tunnel sotto la ferrovia Milano-Varese a Novate Milanese. Il completamento dei cantieri è previsto nel 2018.

Magenta-Abbiategrasso-Vigevano-Tangenziale Ovest di Milano

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

All'inizio del 2016, sulla base delle interlocuzioni tra ANAS, Città Metropolitana di Milano, Enti locali interessati e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato definito di portare avanti l'iter approvativo della variante di Abbiategrasso (tratta Vigevano-Abbiategrasso-tangenziale ovest di Milano) e di effettuare degli approfondimenti per realizzare interventi puntuali sulla tratta Abbiategrasso-Magenta. Tuttavia, anche a seguito del mancato accordo tra tutte le parti coinvolte, alla fine dell'anno non si sono registrati passi in avanti sull'iter dell'opera e che dovrebbe portare alla convocazione di una nuova conferenza dei servizi di approvazione del progetto. L'intervento risulta finanziato nell'ambito del Contratto di programma ANAS per un importo di 220 milioni di euro. Proseguono invece i cantieri del nuovo **ponte sul Ticino a Vigevano**, di competenza della Provincia di Pavia.

Potenziamento viabilità quadrante est: SP415 Pallese e SP103 Cassanese

- 1) Il potenziamento della **Pallese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali e per quelli ancora in corso la situazione al 2016 è la seguente:

- a. Il progetto definitivo dello stralcio SP 39 -Zelo Buon Persico, a seguito della scadenza dei vincoli preordinati all'esproprio, è stato riapprovato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, ma la delibera deve ancora essere registrata alla Corte dei Conti e pubblicata in Gazzetta Ufficiale. Il costo dell'intervento, che sarà finanziato dalla Regione Lombardia, è di 62 milioni di euro suddivisi in 41 milioni di euro per la tratta A tra la SP 39 e la Tangenziale Est Esterna di Milano e 21 milioni di euro per la tratta B tra la Tangenziale Est Esterna e Zelo Buon Persico;
 - b. il progetto definitivo dello stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, deve ancora essere approvato e nel 2016 non ha fatto passi in avanti per la mancata copertura finanziaria;
 - c. il progetto definitivo del nuovo ponte sul fiume Adda, dal costo di 16,5 milioni di euro, deve ancora essere approvato e nel 2016 non ha fatto passi in avanti per la mancata copertura finanziaria.
- 2) Gli interventi sulla **Cassanese** ancora da realizzare riguardano:
- a. il potenziamento dell'accesso al terminal intermodale di Segrate di 1,3 km prevalentemente in trincea che connette lo svincolo di Lambrate della tangenziale Est al terminal intermodale di Segrate (cosiddetto "lotto di completamento"). L'aggiudicazione dei lavori, per un costo di 58 milioni di euro, non è ancora avvenuta in quanto il piano economico e finanziario di Serravalle, che dovrà realizzare l'opera, manca ancora della registrazione alla Corte dei Conti.
 - b. la nuova tratta da Segrate a Pioltello. Il progetto esecutivo del cosiddetto "lotto di completamento", risalente al 2015, ha evidenziato extracosti pari a 23 milioni di euro rispetto ai 158 milioni previsti inizialmente e totalmente a carico dello sviluppatore immobiliare che realizzerà il progetto di riqualificazione dell'area ex Dogana. Fintanto che non si raggiungerà un accordo sulla ripartizione di questi extracosti, non si potrà procedere con la gara d'appalto per realizzare l'intervento.

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. A seguito della mancata approvazione del bilancio preventivo 2016 di Città Metropolitana di Milano, nel 2016 lo stesso ente non ha potuto procedere con l'avvio dei lavori, nonostante l'intervento sia interamente finanziato per 9 milioni di euro da parte di Autostrade per l'Italia in base ad una convenzione del 2015.

3.8 Nodo metropolitano di Torino

3.8.1 Situazione al 2016

a) Metropolitane

Linea 1

Si tratta di una linea di metropolitana sotterranea a sistema automatico VAL (Veicolo Automatico Leggero), dispone di 29 treni che viaggiano alla frequenza di 2 minuti su un percorso, ad oggi, di 13,2 Km nel tempo di 23 minuti circa (con un tempo medio fra fermate di 60 secondi) e collega il parcheggio di interscambio "Fermi" a Collegno con il centro di Torino, le stazioni di Porta Susa e Porta Nuova, il polo ospedaliero ed il centro polifunzionale del Lingotto. La tratta completa della linea prevede inoltre il suo prolungamento a sud fino a piazza Bengasi e ad ovest fino a Cascine Vica nel comune di Rivoli. Il tratto sud, interamente finanziato, nel 2016 con un ritardo di alcuni mesi è finalmente ripartito: a giugno dello scorso anno è stata posizionata la "Talpa" che ha ricominciato lo scavo del tunnel, realizzerà 1.880 metri scavando 24 ore su 24 e consentirà il completamento delle stazioni mancanti di Italia 61, Bengasi ed il Pozzo terminale da dove sarà estratta. Il pozzo terminale consentirà inoltre l'inversione dei treni, come già avviene oggi a "Fermi" garantendo nelle ore di punta una frequenza dei convogli ogni 69 secondi.

Nella primavera del 2017 si potrà ripristinare completamente la viabilità di superficie di via Nizza mentre l'entrata in esercizio della tratta terminale a sud è prevista per l'estate 2018.

Per il prolungamento ovest fino a Cascine Vica il futuro sembra più nebuloso: nel 2015 è stato approvato il progetto definitivo che prevede 3,4 Km di estensione della metro con quattro nuove stazioni (Certosa, Collegno Centro, Leumann, Cascine Vica) per circa 304 milioni di euro di investimento, ma ad oggi resta da completare il finanziamento (il CIPE ne ha assegnata per ora solo una parte) che sembra sempre più incerto per le tensioni di carattere finanziario sorte negli ultimi mesi, fra gli enti locali (Regione Piemonte in primis) e il Gruppo Trasporti Torinesi gestore del servizio pubblico.

Nonostante l'impegno del Governatore Chiamparino e dei Sindaci dei comuni interessati, i problemi finanziari da risolvere sembrano importanti ed alle assicurazioni di intervento del Governo non sono seguite fino ad ora azioni efficaci tali da poter far prevedere le date di inizio dei lavori. Il 2017 sarà pertanto decisivo per appianare le divergenze economiche fra gli enti coinvolti e per definire le coperture finanziarie per procedere agli appalti.

Linea 2

La nuova linea 2 di metropolitana dovrà servire l'asse metropolitano nordest-sudovest; nel 2008 venne approvato uno studio di fattibilità che prevedeva un percorso di 14,8 Km da realizzarsi in due lotti funzionali: il primo partiva dalla nuova stazione Rebaudengo e utilizzando il dismesso trincerone della ferrovia raggiungeva le aree centrali dove interscambiava con la linea 1, il secondo proseguendo verso sudovest lungo corso Orbassano serviva la nuova stazione Zappata e raggiungeva il cimitero Parco in prossimità dei confini cittadini.

Da allora sono state apportate numerose modifiche al tracciato, approvate nuove linee guida, nuove tecnologie ed affidato alla società Infra.TO del gruppo GTT un incarico per effettuare studi ed approfondimenti, ma nel 2015 il cambio di governo cittadino rimette tutto in discussione e si arriva vicini ad una clamorosa bocciatura dell'opera, nonostante l'espletamento di una gara internazionale per la progettazione.

Alla fine del 2016 invece nuovo cambio di rotta, in continuità all'operato della precedente Giunta si perviene alla nomina della commissione di valutazione delle offerte gara pervenute di cui fanno parte anche due esperti docenti del Politecnico di Torino indicati dal Rettore.

Ad oggi l'unica certezza pare la volontà di realizzare l'opera, ma non si possono prevedere né i tempi né la fonte delle risorse necessarie alla sua costruzione (si pensa ad un piano straordinario del Governo per finanziare le metropolitane cittadine).

b) ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

Dopo un'attesa lunga quasi trent'anni la scorsa estate è stato inaugurato il penultimo tratto viario della copertura del passante ferroviario cittadino comprensivo di un sottopasso di 220 metri all'altezza di piazza Statuto.

Il cosiddetto Viale della Spina Centrale o Boulevard, progettato in occasione della variante generale al Piano Regolatore di Torino del 1995 è formalmente percorribile nella sua quasi interezza; una volta terminato anche l'ultimo lotto in corso d'esecuzione, sarà possibile percorrere 6,5 Km da largo Orbassano fino a corso Grosseto su un moderno viale di scorrimento che ha ricucito due parti del territorio cittadino divise da sempre dalla ferrovia.

Dal punto di vista delle infrastrutture ferroviarie il Passante, seppur operativo per il transito dei convogli già da anni, vedrà solo nel 2019 l'ultimazione della nuova stazione

Rebaudengo, mentre quelle di Zappata e Dora sono ancora in fase di progettazione definitiva.

Cambierà inoltre il progetto di interconnessione della linea ferroviaria Torino-Ceres al Passante di Torino: sono state recentemente concordate da Palazzo Civico con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il CIPE e la Regione Piemonte alcune varianti progettuali per migliorare l'opera e minimizzare le ripercussioni sul traffico cittadino durante l'esecuzione dei lavori.

c) Viabilità

Nessuna novità da segnalare anche quest'anno sul fronte grande viabilità: opere come la tangenziale Est, la quarta corsia del tratto tangenziale esistente, il Corso Marche, il nuovo tunnel sotto il fiume PO alternativo alla tangenziale Est, per citarne solo alcune, pur essendo state proposte, in parte progettate, ripensate, valutate con alternative o legate ad altre grandi opere, non sono mai state tradotte in progetti cantierabili e continuano pertanto a rappresentare occasioni perse per completare la dotazione infrastrutturale necessaria a far competere Torino con le altre città europee di pari rango ma maggiormente attrezzate.

3.9 Nodo metropolitano di Genova

3.9.1 Situazione al 2016

a) Metropolitana

Inaugurata a fine 2012 la nuova stazione di Genova-Brignole che completa l'anello del centro cittadino comprendente lo scambio con la rete ferroviaria nelle due stazioni principali, oggi sono allo studio ipotesi di prosecuzione della linea in Valpolcevera (tratta Brin-Canepari) e la prosecuzione a levante (tratta Brignole-Terralba-San Martino). Il Comune di Genova sta cercando un'intesa con Ferrovie dello Stato al fine di individuare un percorso condiviso volto a prolungare verso San Martino la linea metropolitana, attraverso Piazza Martinez e Terralba.

b) Ferrovie

Nodo ferroviario

I lavori nel corso del 2016 hanno registrato forti rallentamenti a causa delle difficoltà finanziarie del consorzio aggiudicatario dei lavori. RFI ha comunque confermato l'importanza dell'opera per aumentare gli standard di qualità e regolarità del traffico ferroviario del nodo di Genova, fulcro di tutti gli spostamenti su ferro in Liguria e verso le regioni confinanti.

Nel 2016 sono stati ultimati importanti interventi tecnologici sulla rete per migliorare la gestione del traffico ferroviario. Dal mese di ottobre è infatti attiva a Genova-Teglia la nuova sala operativa che gestisce e regola il traffico ferroviario su 540 chilometri di rete ligure. La nuova centrale operativa, dotata di sistemi tecnologici di ultima generazione, è in grado di comandare e controllare la marcia dei treni in circa 100 stazioni/fermate distribuite sulle linee liguri.

Dal mese di ottobre 2016 è inoltre operativo il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Genova Voltri le cui funzioni di controllo e comando consentiranno di ottimizzare anche le operazioni di manovra dei treni merci da e per il porto di Voltri. Nel 2016 sono inoltre proseguite le attività di scavo della galleria Polcevera e delle gallerie Colombo e S.Tomaso sul fronte lato Brignole.

I lavori del nodo risentono ancora delle problematiche riconducibili all'ambito operativo fortemente urbanizzato su cui si opera e che ha comportato delle limitazioni

sull'avanzamento dei fronti di scavo delle gallerie naturali per il problema del rumore e delle vibrazioni.

Nel corso del 2017 dovrebbe essere riattivata la bretella di Voltri e completato il raddoppio ferroviario di accesso al porto di Voltri. Inoltre dovrebbero essere messi in gara i lavori necessari al potenziamento dello scalo Voltri-mare (ampliamento da 4 a 6 binari). Ad oggi è stato completato circa il 35% dei lavori del nodo ferroviario (ultimata la galleria tra Voltri e Fegino, in corso di realizzazione quella fra Voltri e Borzoli e fra Principe e Brignole). Il termine dei lavori è previsto nel 2020.

c) Viabilità

Gronda di Ponente

Premesso che il 27 maggio 2015 con Decreto del Ministero dei Trasporti (intesa Stato-Regioni di cui al DPR n. 383/1994) si è formalmente conclusa la Conferenza dei Servizi che approva il progetto definitivo della variante al nodo autostradale genovese, la società Autostrade per l'Italia nel corso del 2016 ha provveduto all'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale (Decreto di VIA n. 28 del 23.01.2014) e del provvedimento finale di Intesa Stato-Regione Liguria (n. 4236 del 27.05.15.).

Come noto il progetto prevede una nuova autostrada da Vesima a Bolzaneto, quasi tutta in galleria; il rifacimento della carreggiata nord della A7, fra Genova Ovest e Bolzaneto con potenziamento della A12 fino alla barriera di Genova Est, il potenziamento del "Nodo di San Benigno" che connette la viabilità locale con il casello di Genova Ovest. Il completamento dell'opera richiederà 8-9 anni di lavoro dall'apertura dei cantieri.

Il 26 aprile 2016 è stato trasmesso il progetto definitivo adeguato come sopra al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione finale e per avviare il confronto con la Struttura Tecnica di Missione e la Direzione Generale del Ministero.

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

Contestualmente i Ministeri competenti - Ambiente e Beni Culturali - hanno avviato le verifiche ai fini della rispondenza del progetto definitivo alle prescrizioni di cui al Decreto di Via 28/2014.

Nel 2016 inoltre sono state avviate le verifiche delle stime degli indennizzi e quindi le consultazioni con i soggetti interferiti per verificare le ipotesi di ricollocazione nell'ambito dei lavori del Tavolo tecnico PRIS (Programmi Regionali di Intervento Strategico).

Nodo di San Benigno

I lavori del nodo sono una parte del complessivo progetto della Gronda di Ponente. Il progetto in sintesi prevede il collegamento diretto delle aree portuali con il casello autostradale di Genova-ovest separando pertanto il traffico portuale dal traffico urbano.

Nel mese di dicembre 2016 sono terminati i lavori del Lotto 1 (sono peraltro necessari ulteriori due mesi per la realizzazione di alcune opere complementari). Peraltro nell'estate 2016 è stata ultimata la nuova rampa di accesso alla sopraelevata cittadina per i veicoli provenienti da ponente; purtroppo a causa di lungaggini burocratiche la rampa non è stata formalmente consegnata al Comune di Genova e quindi al termine del 2016 risulta chiusa.

Nel corso del 2016 inoltre sono proseguite le verifiche per la risoluzione delle interferenze del Lotto 2 attualmente in corso di affidamento. L'ultimazione dell'intera opera resta fissata al termine del 2018.

Lungomare Canepa e strada a mare del Ponente

La strada di scorrimento a mare del ponente genovese di collegamento tra Lungomare Canepa e Piazza Savio attraverso le aree siderurgiche (1,7 Km) è stata ultimata nel febbraio 2015. Nel mese di agosto 2016 sono stati aperti i cantieri per l'allargamento di Lungomare Canepa a sei corsie che dovrebbero concludersi entro il 2017. Purtroppo si sono registrati alcuni ritardi nell'esecuzione dei lavori a causa della necessità di effettuare delle non preventivate bonifiche ambientali. Una volta completato il rinnovamento di lungomare Canepa, prenderanno avvio i lavori del secondo lotto del nodo di San Benigno.

3.10 Sistema degli interporti merci

3.10.1 Situazione al 2016

Centro Intermodale Merci di Novara (CIM)

Dopo la realizzazione di nuovi binari all'interno dello scalo di Boschetto, nel 2013 viene siglato un accordo tra FS Logistica e CIM Spa mirato a dare un ulteriore sviluppo al trasporto merci dell'intera zona di Novara. Dopo l'avvio della prima fase del Piano Strategico, CIM spa prevede la realizzazione di ulteriori spazi per la logistica, interventi sulle infrastrutture in vista dei nuovi traffici scaturiti dall'apertura del Gottardo e in ultima fase del programma di sviluppo prevede un'ulteriore espansione dell'attività terminalistica a nord est. Nel corso del 2016 è stato inoltre sottoscritto un Memorandum d'intesa tra Regione Piemonte e i tre interporti piemontesi CIM Novara, Sito Orbassano e RTE Rivalta Terminal Europa, finalizzato a promuovere un maggior coordinamento operativo. La ricerca di fonti di finanziamento e elaborazione in forma congiunta delle proposte per i Fondi FSC, Progetti EU, legge di stabilità 2016, sono tra le attività in corso.

Interporto SITO di Torino

Tra gli obiettivi per cui la società sta operando vi sono: l'incremento dei servizi, lo sviluppo dell'intermodalità e l'espansione di aree per la logistica, in quanto fattori decisivi per sviluppare nuove attività e consentire un incremento delle attività operative.

Si prevedono tre tipi di intervento:

- il primo nell'area di Orbassano per la progettazione di un nuovo scalo merci adeguato al previsto collegamento con la tratta Alta Velocità Torino Lione, con il coinvolgimento diretto del gruppo FS e del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta;
- il secondo, prevede interventi di messa in sicurezza, di adeguamento strutturale e innovazioni strutturali nell'area terminalistica della società, per lo sviluppo intermodale;
- espansione nelle aree disponibili pari a 210.000 mq di superficie.

Milano Smistamento

L'obiettivo è di potenziare un'area di circa 400.000 mq posta nell'attuale sedime del terminal di Milano Smistamento. L'intervento, che ha un costo di circa 80 milioni di euro, consentirà a regime di portare la capacità del terminal dalle attuali 5 coppie di

treni/giorno a 22 coppie di treni/giorno, ma è prevista una prima fase funzionale da attivare nel 2020 per una capacità di 11 coppie di treni/giorno. A tutto il 2016 erano ancora in corso le trattative tra Teralp (il soggetto attuatore dell'intervento) e Comune di Segrate rispetto alla quantificazione delle misure compensative, propedeutiche al rilascio del permesso di costruire da parte del Comune.

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

ASSOLOMBARDA CONFINDUSTRIA MILANO MONZA E BRIANZA

Settore Competitività Territoriale, Ambiente ed Energia

Via Pantano, 9 – 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e-mail: territorio@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338468 - Fax 010.8338460

www.confindustria.ge.it

e-mail: vcellario@confindustria.ge.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

www.ui.torino.it

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