



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

CORRIDOIO 6 “GENOVA-ROTTERDAM”



Dicembre 2011

1. Inquadramento territoriale e programmatico

Il Corridoio n. 6 della rete europea TEN-T riguarda il potenziamento dell'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa e si prefigge di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con il Mare dei Nord, i porti del Southern con quelli del Northern Range. Allo stato attuale, infatti, il traffico merci sviluppato sul corridoio viene effettuato per il 75% nella modalità stradale e l'obiettivo dell'Unione Europea è di raddoppiare entro il 2020 la capacità di trasporto nella modalità ferroviaria.

Procedendo da nord a sud, il tracciato può essere riassunto nelle seguenti sezioni:

1. Rotterdam-Emmerich (realizzato nell'ambito del progetto n.5, cd. "Corridoio Betuwe")
2. Emmerich-Duisburg-Colonia
3. Anversa-Rheidt-Colonia (cd. "Ferrovia del Reno")
4. Colonia-Francoforte
5. Francoforte-Mannheim
6. Mannheim-Karlsruhe
7. Karlsruhe-Mulhouse
8. Mulhouse-Lione
9. Mulhouse-Basilea
10. Basilea-Berna-Sempione-Novara-Genova
11. Basilea-Zurigo-Gottardo-Milano-Genova

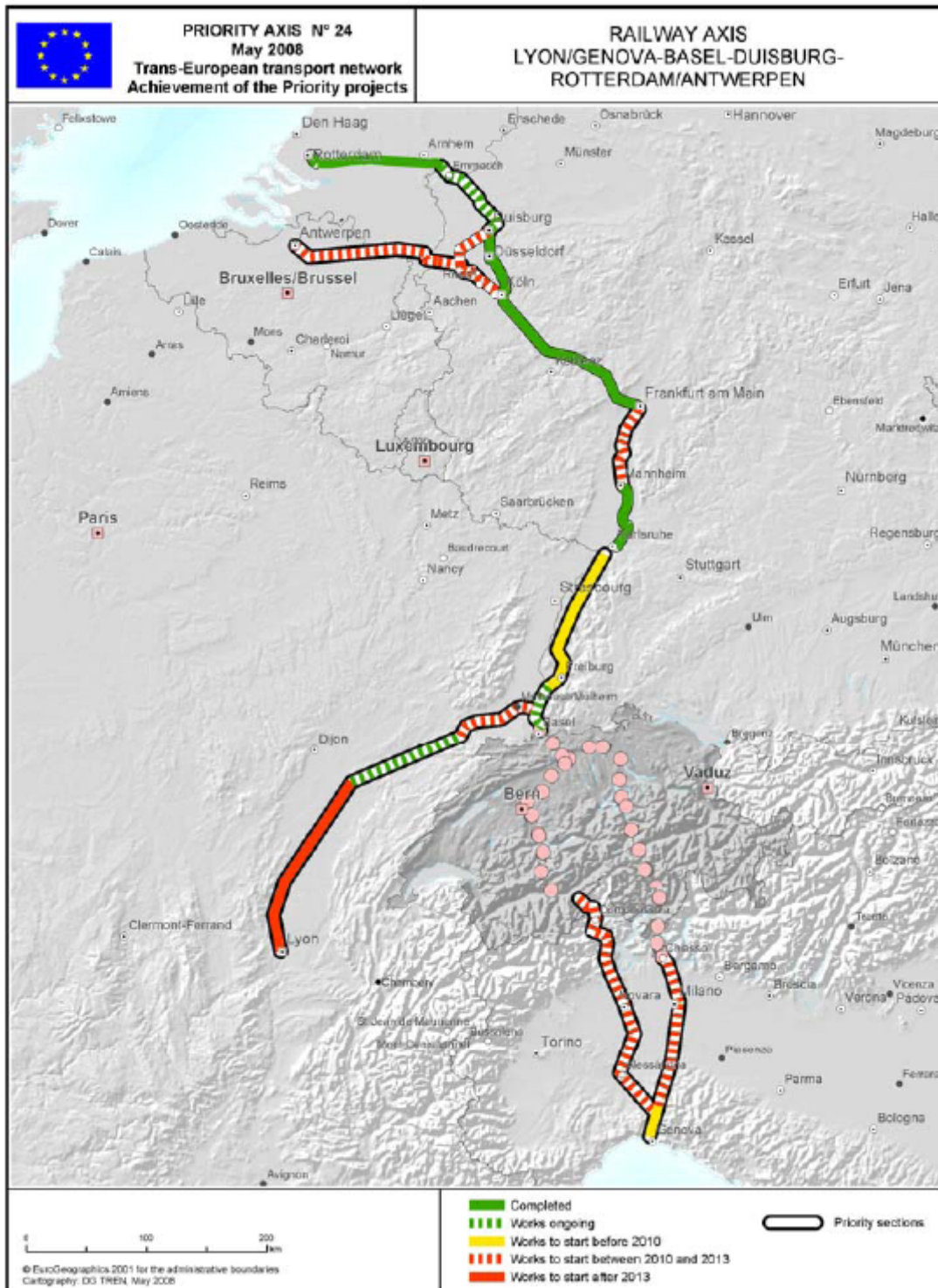
Solo alcune di tali sezioni sono considerate prioritarie in termini di intervento (trattandosi a seconda dei casi di nuova linea o di upgrading di linee esistenti) in quanto attualmente non dispongono delle capacità congruenti alla funzionalità dell'intero corridoio.

Esclusi gli interventi in territorio svizzero, i km. di linea ferroviaria interessati sono 1.688 (di cui 395 già completati e 240 in corso) che prevedono un costo complessivo stimato in 21,9 miliardi di euro.

Nel complesso la situazione attuale è la seguente:

- Emmerich-Duisburg-Colonia: completamento lavori in corso ed entrata in esercizio prevista nel **2015**
- Anversa-Rheidt-Colonia: lavori avviati, alcune tratte vedranno l'inizio dei lavori solo nel **2013**
- Francoforte-Mannheim: progettazione in corso, inizio lavori da dopo il 2013 ed entrata in esercizio prevista nel **2015**
- Karlsruhe-Mulhouse-Basilea: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2015**
- Mulhouse-Lione: Avvio dei cantieri per fasi progressive ed entrata in esercizio prevista nel **2020**
- Basilea-Berna-Sempione-Novara-Genova: Il nuovo tunnel del Loetschberg (ad una canna) è entrato in esercizio nel **2007**.

- Basilea-Zurigo-Gottardo-Milano-Genova: completamento lavori in territorio svizzero: nuovi tunnel del Gottardo e del M. Ceneri; la loro entrata in esercizio è prevista rispettivamente nel **2017** e **2019**. Il 15 ottobre del 2010 è stato abbattuto l'ultimo diaframma della galleria di base del Gottardo.



Per quanto riguarda gli interventi di parte italiana che interessano il progetto n. 24 della rete TEN-T, essi riguardano sostanzialmente l'accesso ai tunnel ferroviari del Loetschberg e del Gottardo con il raddoppio o quadruplicamento delle linee esistenti, il loro adeguamento al traffico merci, il miglioramento di alcuni nodi critici (in particolare Genova e Novara) e il superamento della barriera appenninica (Terzo Valico).

Con riferimento allo schema di contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e RFI, a seguito degli aggiornamenti operati con l'8° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria predisposto dal Ministero medesimo e dalle risultanze emerse, la situazione attuale dei principali progetti appare la seguente:

Tabella A “Opere in corso”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Variante di Gozzano (Novara-Domodossola)	Opera in corso	31	31
Potenziamento nodo di Genova	Opera in corso	622	622
Adeguamento al traffico merci della linea Domodossola/Luino, Novara-Ovada-Genova	Opera ultimata	130	130
Adeguamento al traffico merci linea Milano-Chiasso	Opera ultimata	8	8

Tabella B “Opere prioritarie da avviare”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Terzo Valico	Progetto definitivo approvato	6.200	720
Nuovo collegamento Arcisate-Stabio	Progetto esecutivo approvato	223	223

Tabella C “Altre opere da realizzare”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Nodo di Novara	In progettazione	463	95
Potenziamento Bergamo-Seregno	Progetto preliminare approvato, in corso l'approvazione del definitivo	1000	83
Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	programmato	900	0
Quadruplicamento Tortona-Voghera	programmato	600	4

Tabella D “Opere previste a completamento del piano”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Raddoppio Vignale-Arona	programmato	535	3
Raddoppio Laveno-Luino	programmato	1.270	0
Quadruplicamento Chiasso-Monza	Progetto preliminare da approvare	1.412	40

Riassuntivamente, quindi, il costo totale stimato dei progetti sopra indicati ammonta a M€ **13.394**, di cui solo **1.959**(14,6%) risultano attualmente disponibili.

L'esistenza di due percorsi paralleli di collegamento e di attraversamento del territorio svizzero fino al nodo di Basilea, con differente stato di dotazione infrastrutturale e di realizzazione delle opere di potenziamento, fa sì che anche gli interventi di parte italiana possano essere graduati secondo un cronoprogramma funzionale per lotti prioritari che in ogni caso dovrà essere traguadato al **2020**, anno in cui tutte le altre opere previste sul Corridoio dei due mari dovrebbero essere entrate in esercizio.

A questo proposito si sottolineano due questioni fondamentali.

La prima: poiché il 46% dei costi complessivi riguarda il collegamento delle linee padane con il porto di Genova, un'eventuale slittamento dell'esecuzione di tali opere oltre la data del 2020 comporterebbe una drastica perdita di competitività del sistema portuale ligure nei confronti dei porti del Northern Range non soltanto per quanto riguarda i traffici diretti ai mercati della Mitteleuropa, ma anche per quelli a servizio della struttura industriale e distributiva italiana.

Non va dimenticato, infatti, che le scelte politiche regolanti il regime degli attraversamenti dei valichi alpini oltre che valutazioni di ordine meramente economico sulle lunghe percorrenze individuano la ferrovia come la modalità di trasporto premiante per la gestione dei crescenti volumi di traffico derivanti dal commercio internazionale; conseguentemente un'infrastruttura ferroviaria potente e tecnologicamente avanzata su tutto l'asse nord-sud con esclusione del tratto finale appenninico impedirebbe ai porti liguri di affrontare i mercati europei e aumenterebbe l'efficienza competitiva dei porti nordici sui mercati italiani.

La seconda: con la messa in esercizio dei due tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo si passerà dagli attuali 22,4 milioni di tonnellate di merci trasportate su ferro all'anno attraverso i valichi svizzeri ad una capacità teorica di 55 milioni di tonnellate che solo un moderno ed efficiente sistema ferroviario e logistico potrà accogliere senza gravare pesantemente sulla rete ferroviaria esistente. Tuttavia, in mancanza di un potenziamento delle linee italiane di comunicazione ai valichi alpini si determinerebbe la completa saturazione della rete stradale lombarda e milanese in particolare.

Nonostante il calo puramente congiunturale registratosi nel 2009 a seguito della crisi internazionale, l'evoluzione dei traffici marittimi (particolarmente di merce containerizzata) e delle catene logistiche su scala mondiale generano un aumento strutturale della domanda che trova rispondenza nei progetti di crescita delle infrastrutture portuali e delle loro capacità di movimentazione. Peraltro, è del tutto evidente che questa significativa crescita della capacità dei terminal portuali è vincolata dall'effettiva disponibilità di infrastrutture di trasporto terrestre nonché di centri logistici e intermodali adeguati per potenzialità e condizioni di servizio.

A tutto ciò si aggiunga che la sezione del Corridoio dei due mari che collega Mulhouse a Lione si offre come aggancio naturale al progetto franco-spagnolo Ferrmed, che dal 2004 promuove lo sviluppo di un asse ferroviario per le merci sulla direttrice nord-sud attraverso la penisola iberica (con i porti di Algesiras, Valencia, Barcellona), la valle del Rodano (con il porto di Marsiglia), la Germania (con i porti del Mare del Nord e del Baltico) fino a San Pietroburgo.

Pertanto, in mancanza delle opere pur programmate sia dall'Unione Europea che dallo Stato italiano sul Corridoio dei due mari e particolarmente in mancanza del Terzo Valico e del connesso potenziamento del nodo ferroviario di Genova, il sistema portuale ligure verrà relegato ad un ruolo del tutto marginale rispetto ai grandi flussi di traffico merci sul territorio europeo e vedrà ulteriormente insidiata la sua naturale funzione di accesso al trasporto marittimo per le regioni padane.

2. Stato di avanzamento degli interventi

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

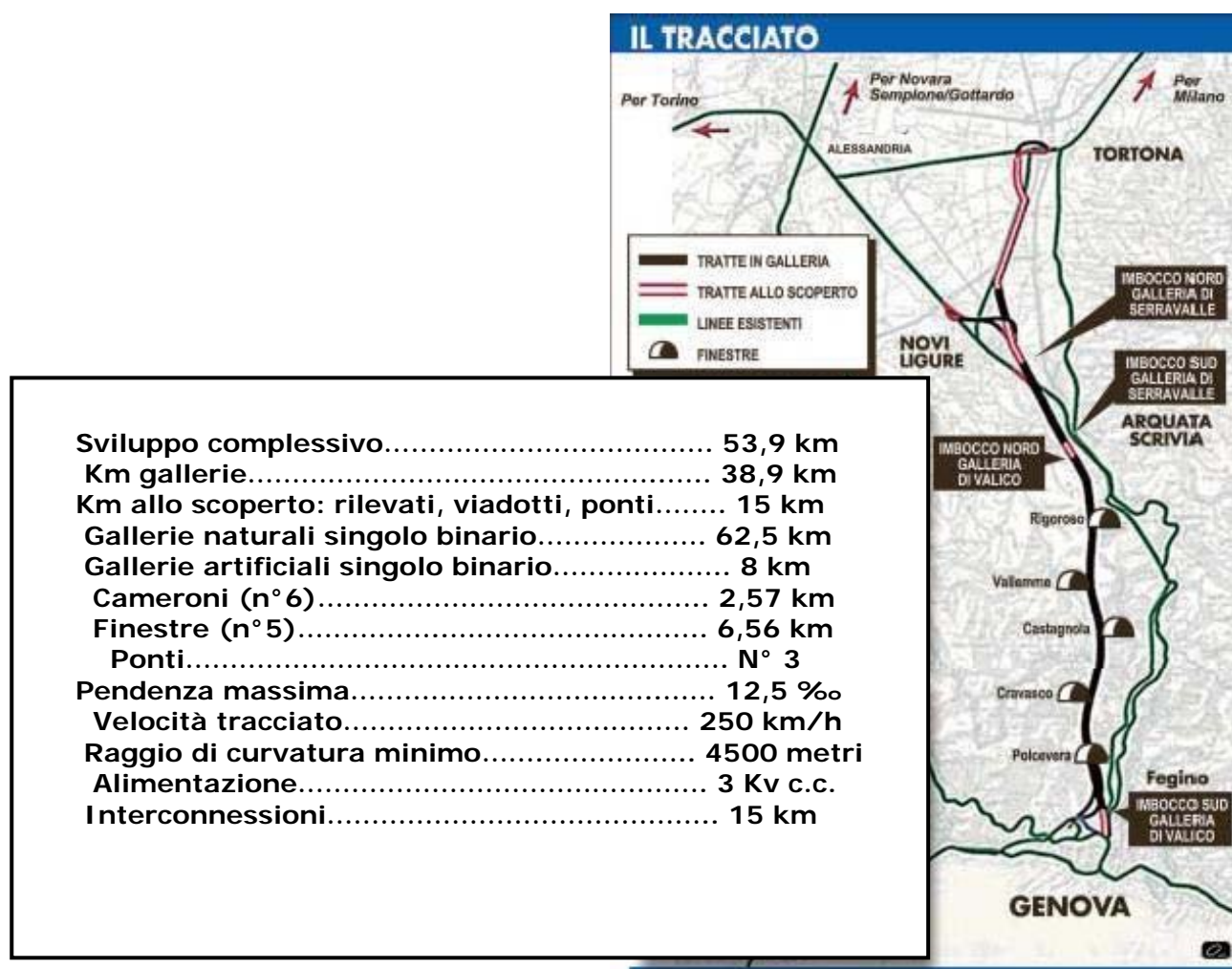
Il progetto definitivo (per una tratta di 54 chilometri, 39 dei quali in galleria) è stato approvato dal CIPE il 29 marzo del 2006 per un importo complessivo pari a 5.060 milioni di euro.

La Legge Finanziaria per il 2010 ha approvato una norma in base alla quale, limitatamente a progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma nazionale delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori rispettivamente a 2 miliardi di euro e 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo, il CIPE possa autorizzare l'avvio dei lavori per singoli lotti costruttivi qualora questi ultimi siano integralmente finanziati e costituiscano almeno il 10% del costo complessivo dell'opera.

Sulla base di tale norma, il CIPE nella seduta del 18 novembre 2010 ha autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo dell'opera (su un totale di sei), il cui costo a vita intera è stato aggiornato a un importo complessivo di 6.200 milioni di euro dei quali risultano attualmente disponibili 1.820 milioni.

L'11 novembre 2011 è stato siglato il rinnovo del contratto per l'esecuzione dell'opera tra Cociv e RFI. Il 6 dicembre 2011 il CIPE ha approvato il finanziamento del 2° lotto costruttivo per un importo

di 1,1 miliardi di euro. Il 21 dicembre è stato firmato l'accordo quadro e gli accordi operativi per l'allocazione dei materiali di risulta in territorio ligure. L'apertura effettiva dei cantieri sul primo lotto costruttivo è attesa nella prima metà del 2012.



Tratta ferroviaria Chiasso-Seregno per la connessione al Gottardo

RFI ha individuato la direttrice che passa dalla stazione di Como-Chiasso e va verso Seregno-Milano quale asse per realizzare una nuova linea a doppio binario di prosecuzione del progetto svizzero, denominato AlpTransit, di realizzazione di una "ferrovia di pianura" per il transito delle merci tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione del nuovo tunnel del Gottardo. In particolare, la linea è lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni. L'aggiornamento 2011 del Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture ha stralciato i 40 milioni di euro precedentemente assegnati per la progettazione definitiva. Infatti, sulla base delle verifiche effettuate dalle ferrovie italiane e svizzere

relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, risulta che almeno fino al 2030 la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano, per un costo di circa 100 milioni di euro.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

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

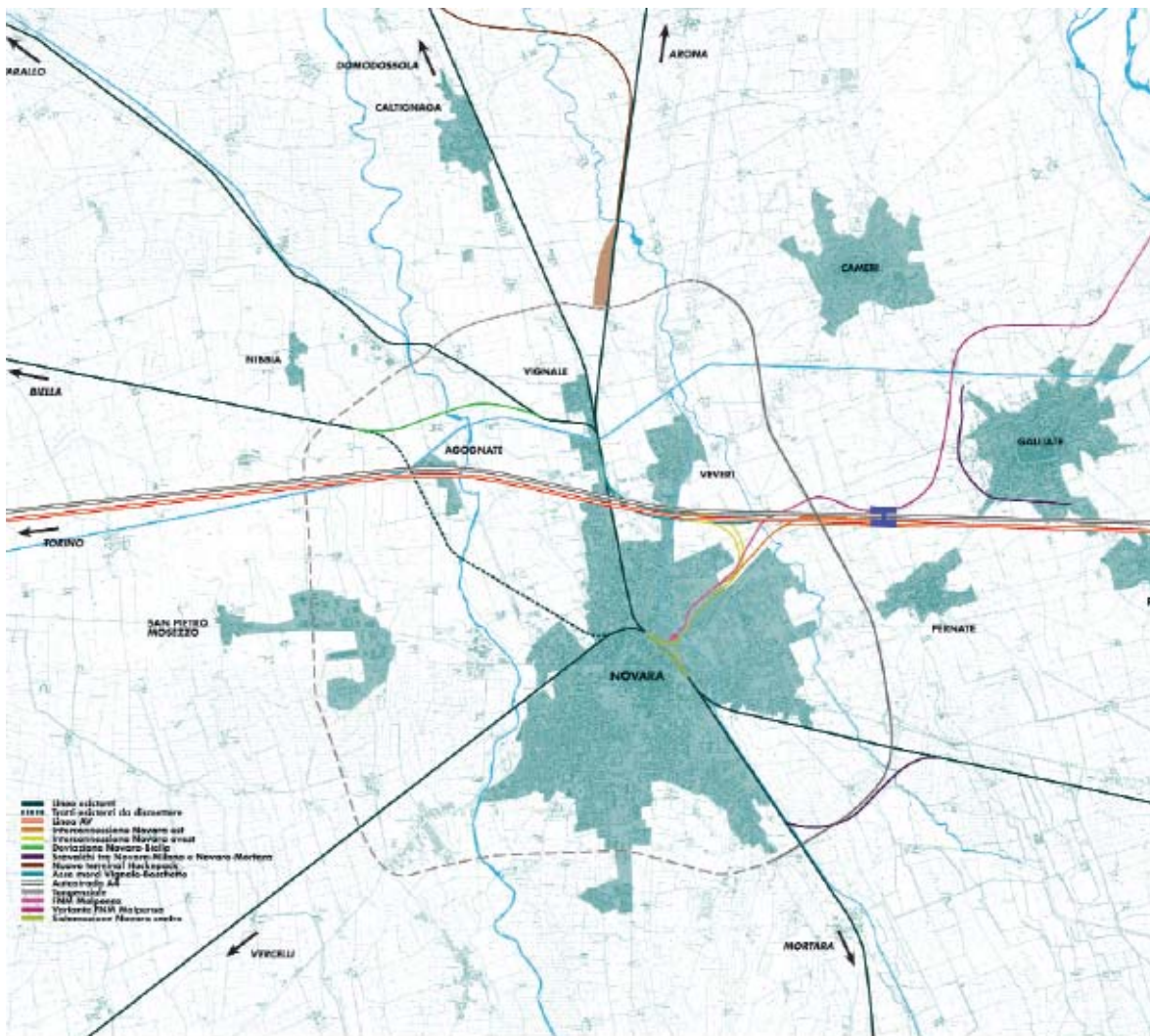


Nodo di Novara

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

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

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



3. Criticità

Le criticità maggiori sono prevalentemente concentrate nella copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi. Le delibera CIPE del 18 novembre 2010 e dell'11 novembre 2011 consentono di avviare i lavori del primo lotto costruttivo e, a seguito dei necessari

passaggi procedurali, anche del secondo lotto. Rimangono da coprire, nei successivi atti di determinazione degli investimenti pubblici in infrastrutture ferroviarie, i successivi quattro lotti necessari per il completamento dell'opera.

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

4. Attese per il 2011

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