



ASSOLOMBARDA – UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO – CONFINDUSTRIA GENOVA

**OTI** nord  
ovest  
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

# CORRIDOIO “Reno-Alpi” (ex Corridoio 6 “Genova-Rotterdam”)



Dicembre 2014

## 1. Inquadramento territoriale e programmatico

Il Corridoio “Reno-Alpi” 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

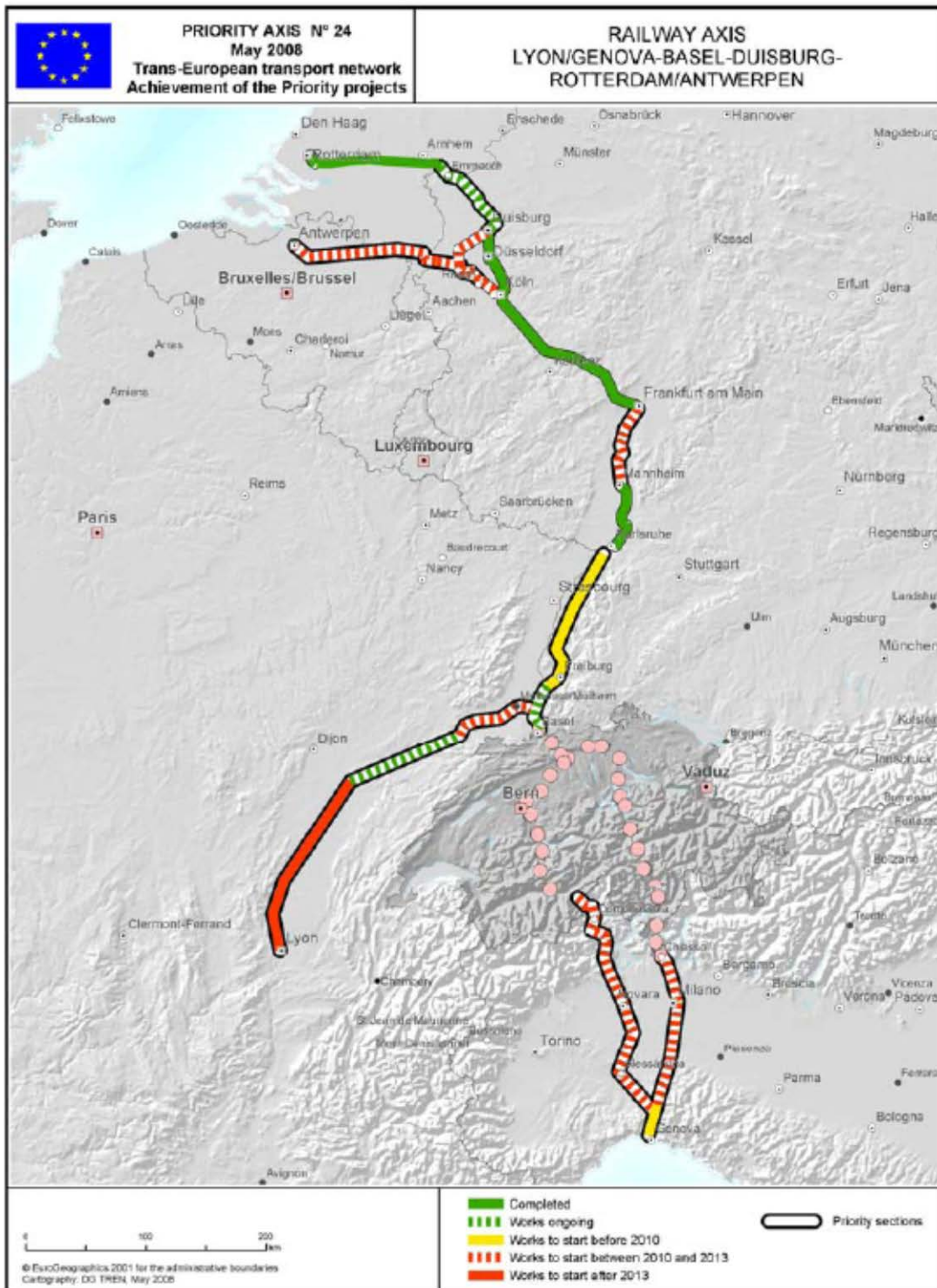
Solo alcune di tali sezioni sono considerate prioritarie in termini di intervento (trattandosi a seconda dei casi di nuova linea o di upgrading di linee esistenti) in quanto attualmente non dispongono delle capacità congruenti alla funzionalità dell’intero corridoio.

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 **2017**
- Anversa-Rheidt-Colonia: lavori avviati, upgrading in corso
- Francoforte-Mannheim: progettazione in corso
- Karlsruhe-Mulhouse-Basilea: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2020**
- 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, 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).

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 traguardato al **2020**, anno in cui tutte le altre opere previste sul Corridoio "Reno-Alpi" 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 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 "Reno-Alpi" 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)**

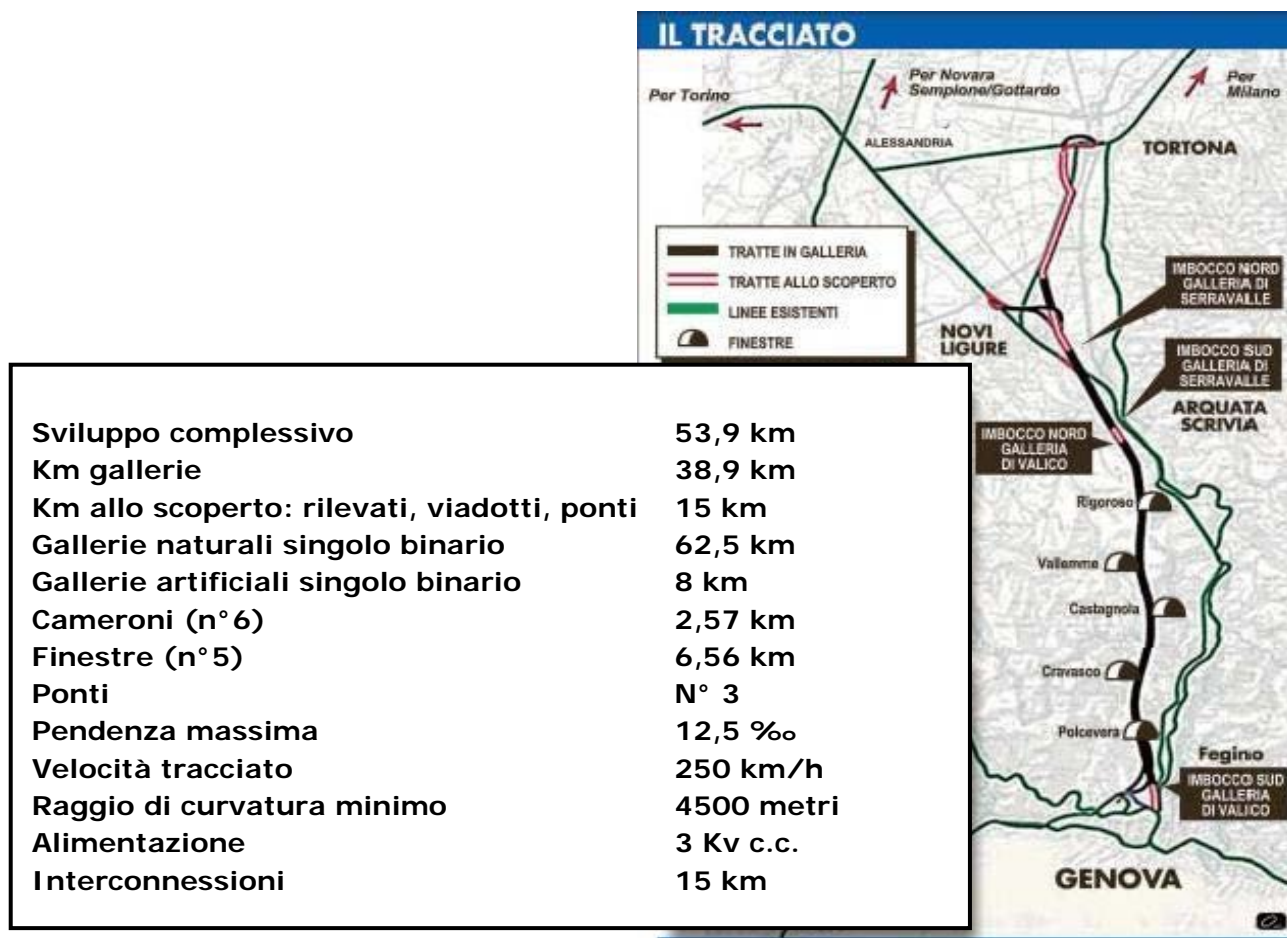
Il progetto definitivo (per una tratta di 54 chilometri, 39 dei quali in galleria) è stato approvato dal CIPE il 29 marzo del 2006 per un importo complessivo pari a 5.060 milioni di euro.

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 1.609 milioni. Il 6 dicembre 2011 il CIPE ha infatti approvato il finanziamento del 2° lotto costruttivo per un importo di 1,1 miliardi di euro; successivamente, la riunione del CIPE del 18 marzo 2013 ha ridotto il finanziamento del secondo lotto di 240 milioni, da destinare a interventi di manutenzione sulla rete ferroviaria esistente; il DL n. 69/13 ha definanziato il Terzo Valico per un importo di 773 milioni di euro, mentre il CIPE nella delibera del 19/7/13 ha riassegnato 802 milioni di euro a valere sui fondi di cui alla legge di conversione del DL 43/13.



Al termine dello scorso anno 2014 è stata contrattualizzata una tranches del terzo lotto costruttivo per circa 200 milioni d euro in funzione dei finanziamenti previsti dal Decreto "sblocca Italia" n. 133/2014 (circa il 15% rispetto al valore complessivo delle "opere strategiche", ma solo il 3% rispetto al costo totale dell'opera), che saranno disponibili in tre tranche: 30 milioni nel 2015, 150 milioni nel 2017 e gli ultimi 20 milioni nel 2018, e comunque solo dopo che saranno spesi i contributi per i primi due lotti costruttivi, peraltro in ritardo in base al cronoprogramma inizialmente indicato.



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

RFI ha individuato la direttrice di Como-Chiasso che 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'istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture sul progetto preliminare predisposto da RFI nel 2003 è sospesa.

L'opera non dispone al momento di finanziamenti per il completamento della progettazione definitiva (40 milioni di euro) e per la fase realizzativa (1.410 milioni di euro). Sulla base delle verifiche congiunte tra ferrovie italiane e svizzere si è condiviso che i flussi generati dal nuovo tunnel del Gottardo almeno fino al 2030 potranno essere gestiti attraverso un adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano. Attualmente sono in corso i lavori per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea, il cui termine è previsto per il 2016.

### **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). Da ciò deriva un rallentamento della progettazione della nuova linea, di cui si prevede comunque la conclusione nel 2014, con avvio dei lavori nel 2018 e conclusione nel 2024.

### **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 Novara, Oleggio e Arona. Il primo ha un costo di 1.270 milioni di euro e la progettazione preliminare, avviata nel 2010, è stata sospesa; il secondo ha un costo di 535 milioni di euro e il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE nel 2004.

I progetti delle connessioni al Gottardo via Luino non risultano finanziati. Per questo motivo sono allo studio degli adeguamenti tecnologici dei posti d'incrocio mentre nel 2013 sono stati avviati i lavori per l'adeguamento a modulo 700 metri delle linee Luino-Gallarate e Luino-Novara, il cui termine è previsto nel 2016. Inoltre, in base all'intesa del 18 settembre 2014 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 stanzierà 120 milioni di euro, con avvio dei cantieri previsto 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.

### **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 (inaugurata nel 2007), nel 2013 sono stati avviati i lavori per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Domodossola-Novara, il cui termine è previsto nel 2017.



## 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.

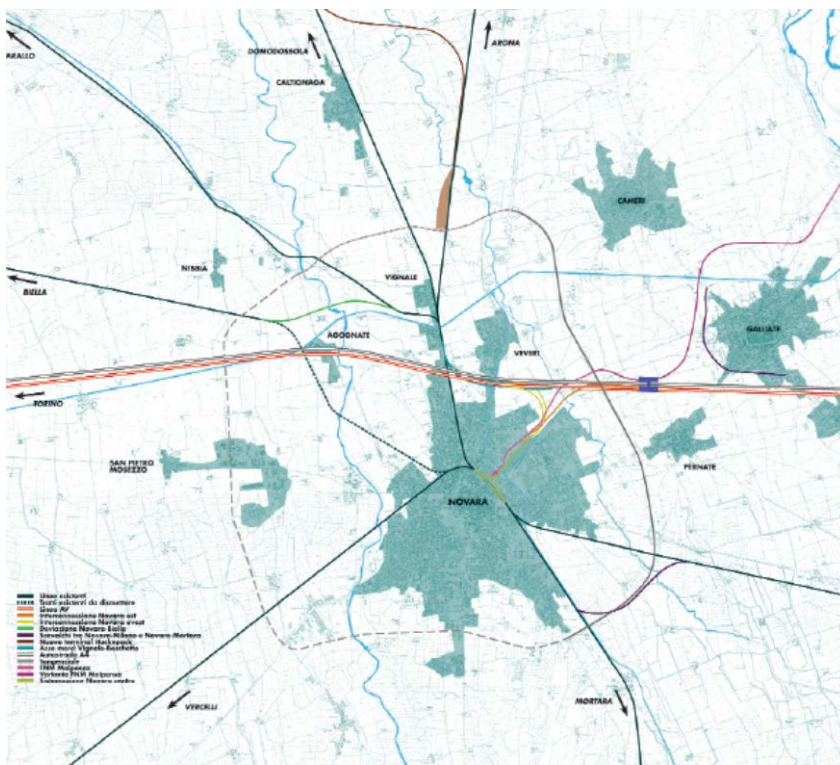
Nel 2013 gli studi di fattibilità non hanno fatto progressi.



È importante segnalare i progetti per l' ampliamento dell'interporto di Novara. Secondo il Piano Strategico di Sviluppo Industriale 2011 -2015 , per affrontare il futuro incremento dei traffici generato dall'apertura dell'asse del Gottardo e dal completamento del Corridoio Transpadano, lo sviluppo dell'interporto si articolerà in tre fasi. In una prima fase, il piano prevede lo sviluppo funzionale di CIM est - nord est per Logistica e Servizi e di CIM ovest – Boschetto per la terminalistica.

Prosegue la realizzazione di nuovi binari all'interno dello scalo di Novara Boschetto. Grazie a questo intervento, sarà possibile incrementare il numero di treni lavorati facendo fronte alle richieste di attestazione di nuovi traffici, principalmente da Belgio, Olanda e Francia.

Si procederà anche alla modifica della viabilità di accesso al terminal di Autostrada Viaggiante, al fine di renderne più agevole l'operatività senza più interferire con l'accesso di convogli al terminal Cim che avverrà lungo i quattro nuovi binari posati sul ponte ferroviario varato sul torrente Terdoppio.



### **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 delibere CIPE del 18 novembre 2010 e dell'11 novembre 2011 hanno consentito l'avvio dei lavori del primo lotto, cui seguirà quello del secondo lotto, già integralmente finanziato. A dicembre 2014 è stata contrattualizzata anche una tranches del terzo lotto costruttivo per 200 milioni di euro, tuttavia detti finanziamenti saranno disponibili in tre tranches di cui l'ultima nel 2018. Rimangono da coprire, nei successivi atti di determinazione degli investimenti pubblici in infrastrutture ferroviarie, i successivi lotti necessari per il completamento dell'opera.

I progetti di potenziamento delle connessioni al nuovo traforo del Gottardo sono di fatto rallentati per la mancanza delle risorse necessarie alle attività progettuali e realizzative.

### **4. Attese per il 2015**

- Prosecuzione dei lavori per il primo lotto costruttivo del Terzo Valico ed avvio dei lavori del secondo lotto costruttivo.
- Prosecuzione dei lavori per gli adeguamenti tecnologici e dei moduli delle linee di connessione ai valichi del Gottardo e del Sempione.
- Completamento degli studi di fattibilità degli interventi ricadenti sul nodo di Novara.