

Settant'anni di ritardi: un bilancio delle grandi infrastrutture in Liguria con il centrodestra al Governo

Le grandi infrastrutture in Liguria: stato reale, criticità e scenari — Giugno 2026

1. Introduzione — Perché questa relazione

Negli ultimi anni la Liguria è stata raccontata dalla Giunta regionale come una Regione finalmente "sbloccata", attraversata da una stagione di grandi cantieri, di rilancio infrastrutturale e di accelerazione delle opere strategiche. Questo racconto è diventato uno degli assi portanti dell'azione politica del Presidente Bucci e della sua maggioranza, fino a essere inserito come elemento centrale anche nel programma di mandato: rilanceremo tutte le infrastrutture, supereremo i ritardi storici, metteremo la Liguria al centro dei traffici e dello sviluppo.

Questa relazione nasce dall'esigenza, condivisa dalle forze di opposizione, di verificare se a questa narrazione corrisponda un avanzamento reale, concreto e misurabile delle opere, oppure se ci troviamo di fronte a un quadro molto più fragile, segnato da ritardi, crisi industriali, cantieri fermi e promesse rinviate nel tempo.

L'obiettivo non è negare l'importanza delle infrastrutture né sminuire la necessità di investimenti, ma ricostruire con onestà lo stato delle cose, opera per opera, territorio per territorio, per capire quali siano gli scenari reali per la Liguria nei prossimi anni.

2. Il raddoppio ferroviario del Ponente: la tratta Andora-Finale Ligure

Il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, e in particolare della tratta Andora-Finale Ligure, è una delle priorità infrastrutturali più attese dal Ponente ligure. Si tratta di un'opera di valenza regionale e sovraregionale, inserita nel Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T europea, che consentirebbe di potenziare in maniera importante la capacità e la frequenza della linea: che passerebbe dagli attuali 4 treni/ora a 10 treni/ora nei due sensi di marcia, con benefici diretti per pendolari, studenti, lavoratori e flussi turistici.

Il raddoppio della linea ferroviaria è una priorità che va gestita con l'apertura e l'attenzione di tutti gli interventi che possano mitigare l'impatto sul territorio, riservando alla fase di progettazione definitiva la valutazione della migliore soluzione progettuale con il minor impatto sul territorio.

Il costo complessivo dell'opera è stimato in circa 2.576 milioni di euro (aggiornamento 2025), a fronte di una copertura finanziaria attuale di soli 51 milioni di euro - destinati alla fase di progettazione - pari a circa il 2% del fabbisogno totale. Il fabbisogno residuo per la fase realizzativa ammonta a circa 2.365 milioni di euro, che restano privi di copertura.

Dal punto di vista dell'iter procedurale, il progetto è stato approvato in linea preliminare dal CIPE già nel 2005, poi soggetto a commissariamento straordinario, con l'apertura della Conferenza dei Servizi a settembre dello scorso anno. Dopo 20 anni dalla prima ipotesi del raddoppio, ad oggi il quadro è questo, sia dal punto di vista finanziario che operativo, con molti elementi di incertezza, come dimostrano anche

gli ultimi incontri di aggiornamento sull'avanzamento dei lavori.

3A. Aurelia Bis — La Spezia: un cantiere in crisi industriale

L'Aurelia Bis è, da anni, una delle infrastrutture più attese lungo la costa ligure. Serve a decongestionare il traffico urbano, a migliorare la sicurezza stradale, a collegare in modo più efficiente i caselli autostradali con i porti, le aree produttive e i principali servizi pubblici, a partire dal nuovo ospedale del Felettino.

Alla Spezia l'opera è suddivisa in tre lotti. Il primo, che collega il casello A12 con Buonviaggio, è stato realizzato. I lotti successivi - quello che da Buonviaggio dovrebbe arrivare allo svincolo di San Venerio e quello che completa l'asse principale con le gallerie Felettino 2, Felettino 3, Le Fornaci 1 e lo svincolo di Melara - sono invece diventati il simbolo di una gestione problematica.

La crisi dell'impresa appaltatrice, Italiana Costruzioni, ha fatto esplodere tutte le fragilità del sistema: stipendi non pagati, lavoratori lasciati nell'incertezza, cantieri rallentati o fermi, apertura di una procedura di composizione della crisi. ANAS ha chiesto l'estromissione dell'azienda, i sindacati hanno seguito passo dopo passo la vertenza, mentre la politica regionale ha assistito senza riuscire a esercitare una vera funzione di regia.

Si parla oggi di una possibile ripartenza dei lavori nella primavera 2026, con una conclusione ipotizzata nel 2027. Ma è evidente che non si tratta più di un semplice ritardo tecnico: siamo di fronte a un fallimento della gestione complessiva dell'opera, che pesa direttamente sui cittadini spezzini.

3B. Aurelia Bis — Savona: un'infrastruttura ordinaria diventata problema strutturale

Nel savonese il quadro non è migliore. L'Aurelia Bis, lunga circa 5,1 chilometri, dovrebbe collegare Albisola Superiore con Savona centro attraverso tre svincoli - Letimbro, Miramare e Luceto - ma anche qui i tempi si sono dilatati, senza che vi sia una prospettiva chiara di conclusione.

Quella che doveva essere un'infrastruttura ordinaria è diventata un problema strutturale, anche a Ponente, e la Regione non ha saputo o voluto esercitare un ruolo politico forte per evitare che una crisi industriale si trasformasse in una paralisi territoriale.

4. La linea ferroviaria Pontremolese: un'infrastruttura strategica ancora incompiuta

La linea ferroviaria Pontremolese rappresenta uno degli assi fondamentali per il collegamento tra il porto della Spezia, il sistema logistico ligure e il corridoio tirrenico-padano verso Parma e il Nord Italia. È considerata da anni un'infrastruttura strategica sia per il trasporto merci sia per il traffico passeggeri, in grado di rafforzare il ruolo del porto spezzino e di migliorare l'accessibilità ferroviaria dell'entroterra.

La Pontremolese non è però un'infrastruttura che appartiene solo alla Liguria. I suoi 112 chilometri attraversano tre regioni — Liguria, Toscana ed Emilia-Romagna — e il suo completamento condiziona il futuro produttivo e logistico di un'area vasta che dalle coste del Tirreno si estende fino alla pianura padana. Dal punto di vista dei grandi assi di trasporto nazionali, la Pontremolese è parte integrante del Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (Tl.BRE): l'asse che collega il porto della Spezia - uno dei principali scali container del Paese, con circa il 30% dei container movimentati già oggi via ferrovia - con la dorsale emiliana verso Parma, Verona e il Brennero, e da lì con il centro-nord europeo. Nonostante questa centralità riconosciuta, la situazione della Pontremolese resta caratterizzata da forti ritardi e da una frammentazione degli interventi. Il raddoppio della linea, più volte annunciato come prioritario, procede per lotti funzionali scollegati tra loro, senza un cronoprogramma unitario e certo per il completamento complessivo dell'opera.

Rispetto a questo quadro strategico, occorre ricordare che gli stanziamenti più consistenti alla Pontremolese sono stati deliberati nei governi di centrosinistra, in ultimo nel 2020, con il finanziamento complessivo per il tratto Parma-Vicofertile a 170 milioni. Da allora, con i governi di centrodestra, non è stato aggiunto alcun finanziamento significativo: al giugno 2026 il solo primo lotto — Parma-Vicofertile — presenta ancora un buco di 126 milioni di euro. La priorità riguarda la progettazione della galleria di valico, fondamentale per la connessione dei vari lotti, e una pianificazione che ne consenta una realizzazione certa, sulla base di un piano pluriennale degli investimenti.

La linea continua a soffrire di limiti strutturali: tratti a binario unico, capacità ridotta, interferenze tra traffico merci e passeggeri, velocità commerciali non competitive rispetto al trasporto su gomma. Questo riduce fortemente l'efficacia della Pontremolese come asse alternativo e complementare ai grandi corridoi ferroviari nazionali.

La Pontremolese è quindi l'esempio emblematico di un'infrastruttura unanimemente considerata strategica, ma mai affrontata con una visione complessiva e con una regia politica forte. Senza un'accelerazione reale sul raddoppio e senza un impegno chiaro su tempi e risorse, il rischio è che continui a essere utilizzata come elemento retorico nei programmi, senza diventare uno strumento concreto di sviluppo per la Liguria e per il Nord-Ovest del Paese.

5. Il tunnel Rapallo-Val Fontanabuona

Il tunnel che dovrebbe collegare la Val Fontanabuona con l'A12, all'altezza di Rapallo, è un'opera molto attesa dal Tigullio. Opera che ha avviato il suo iter durante le giunte di centrosinistra, dopo una fase di stallo è entrata nelle cosiddette opere compensative con ASPI. L'11 febbraio 2026 il MIT ha ufficialmente aperto la Conferenza dei Servizi, conclusasi ad aprile. Rispetto alle previsioni iniziali, sono mutati sia il cronoprogramma che i costi. Il costo ufficiale aggiornato è di 500 milioni di euro, «praticamente raddoppiato rispetto alle stime iniziali».

All'interno delle opere compensative, il Tunnel Rapallo/Fontanabuona ricadeva nelle Misure Ulteriori - assieme alla realizzazione del Tunnel Subportuale - con una dotazione prevista di 930 milioni di euro

(700 per il tunnel subportuale e 230 per il tunnel Rapallo-Fontanabuona). Stante gli aumenti dei costi, è da considerare quale sia il reale stato di finanziamento dell'opera, il cui costo complessivo, sempre secondo l'Accordo ASPI, dovrebbe essere per intero soggetto a remunerazione tariffaria.

6. Il Terzo Valico dei Giovi, il Nodo Ferroviario di Genova e l'Ultimo Miglio

Il Terzo Valico è in una fase avanzata: a fine 2025 risultava scavato circa l'83% delle gallerie, con un avanzamento complessivo dei lavori del 77%. Tuttavia, cresce il rischio che l'opera venga completata nel 2030 anziché nel 2027. Dei circa 88 chilometri complessivi, 68 sono in sotterraneo.

Il nodo ferroviario di Genova, che deve integrare il Terzo Valico con la rete urbana e portuale, prevede il quadruplicamento della tratta Genova Voltri-San Benigno e il sestuplicamento delle stazioni di Genova Principe e Brignole, con termine previsto nel 2027. Senza il completamento di queste opere ferroviarie, qualsiasi strategia di rilancio portuale resta incompleta.

L'Ultimo Miglio Ferroviario che collega il TVG con il Porto è in corso e prevede la riattivazione di Parco Campasso come nodo per la realizzazione dei treni merci di alta capacità. L'opera ha un impatto rilevante sui territori del Centro Ovest e della Valpolcevera.

7. Lo Scolmatore del Bisagno: la sicurezza idraulica di Genova in bilico

bilico Lo Scolmatore del torrente Bisagno è un'opera di sicurezza idraulica strutturale per la città di Genova - non un'infrastruttura di mobilità, ma un intervento ambientale e di protezione civile di primaria rilevanza, che appartiene a pieno titolo al quadro infrastrutturale regionale. Il Bisagno è il torrente italiano che ha causato il maggior numero di morti per esondazione nel dopoguerra, dall'alluvione del 1970 a quella del novembre 2014.

Il progetto consiste nella realizzazione di una galleria scolmatrice di 6.650 metri, da scavare con tecnologia TBM (fresa meccanica a piena sezione). La galleria verrà raccordata con lo scolmatore del Fereggiano già esistente. Il costo complessivo è di circa 204 milioni di euro, interamente finanziati - uno dei pochi casi nel panorama infrastrutturale ligure di copertura integrale.

L'opera è stata finanziata nel 2015 nell'ambito del piano governativo "[Italia Sicura](#)". Ha subito però ritardi significativi sia per problematiche contrattuali sia per questioni legate a interdittive antimafia, che hanno dilatato i tempi di realizzazione, stante anche la volontà dell'amministrazione di non rescindere il contratto, a fronte dei primi inadempimenti contrattuali. Dopo un lungo ritardo, la talpa meccanica è arrivata a Genova nel febbraio 2025; con notevoli ritardi e rallentamenti si sta procedendo allo scavo,

dopo anni preziosi persi.

8. La Gronda di Ponente: l'opera simbolo delle promesse rinviata

La Gronda di Ponente avrebbe dovuto rappresentare la svolta definitiva per il nodo autostradale genovese, collegando A7, A12 e A10 e alleggerendo il traffico cittadino.

Oggi, però, siamo ancora alle fasi preliminari con il Lotto 0: scavi, demolizioni, preparazione della viabilità di cantiere. Non è ancora arrivato il via libera ministeriale per l'avvio del primo lotto della nuova opera. Dopo anni di annunci sull'imminente partenza dei lavori, la Gronda resta di fatto ferma.

È il caso più emblematico della distanza tra la narrazione del "fare" e la realtà dei cantieri. Definita da anni come opera imprescindibile per la sicurezza e la mobilità del nodo genovese, registra ancora oggi un avanzamento estremamente limitato.

La responsabilità politica non è solo nei ritardi tecnici, ma nell'aver trasformato la Gronda in una bandiera simbolica senza affrontare fino in fondo i nodi della governance, del rapporto con Autostrade, del controllo pubblico sull'avanzamento dei lavori.

9. Il nodo di San Benigno e il Lungomare Canepa

I lavori sul nodo di San Benigno mirano a migliorare i collegamenti tra le autostrade A7, A10, A12, il porto e la città, attraverso nuove rampe e adeguamenti viari. I cantieri proseguiranno fino al 2026.

Attualmente è in corso il lotto 2, articolato in diversi assi di collegamento tra sopraelevata, Lungomare Canepa e autostrade.

È un intervento utile, ma parziale, che non risolve da solo le criticità strutturali della mobilità portuale genovese. Il nodo di San Benigno è strettamente connesso sia al tunnel sub-portuale sia alla Gronda, ma l'assenza di una sincronizzazione reale tra le opere rischia di generare colli di bottiglia e disagi prolungati.

10. Il tunnel sub-portuale di Genova: un'opera lontana nel tempo

Il tunnel sub-portuale, lungo circa 3,4 chilometri, collegherà San Benigno con la Foce, con due canne per senso di marcia. È finanziato con risorse di Autostrade per l'Italia derivanti dal risarcimento per il crollo del ponte Morandi. Il progetto esecutivo è stato approvato nel gennaio 2026 e l'apertura è prevista nel 2029.

Anche in questo caso, siamo di fronte a un'opera utile ma lontana, che non può essere utilizzata per giustificare una narrazione di risultati immediati. È un intervento complesso, che potrebbe ridisegnare la mobilità urbana e portuale, ma che porta con sé forti incognite sui tempi e sull'impatto durante i lavori e sul rapporto con la sopraelevata e l'accesso e l'uscita dei flussi di circolazione.

11. La nuova diga foranea di Genova: grande opera, grandi tempi

La Nuova Diga Foranea di Genova rappresenta una delle principali opere infrastrutturali in corso in Italia e costituisce un intervento strategico per il futuro del porto e per il ruolo di Genova nel sistema logistico e marittimo del Mediterraneo. Il progetto nasce con l'obiettivo di consentire l'accesso in sicurezza a navi di grandi dimensioni, migliorare la protezione dello specchio acqueo portuale e aumentare la competitività complessiva dello scalo.

L'intervento è articolato in più fasi. La Fase A, attualmente in corso, è affidata al consorzio Genova Breakwater (Webuild, Fincosit e Fincantieri) e ha evidenziato una forte complessità operativa, legata alle lavorazioni in mare aperto, alla profondità dei fondali e alle caratteristiche geotecniche dell'area.

Dal punto di vista dell'avanzamento fisico, al 28 aprile 2026 risultano posati venti dei novantatré cassoni ([comunicato Webuild, 28 aprile 2026](#)) previsti dal progetto esecutivo aggiornato, per un totale di circa 880 metri di barriera completata sui 6.200 metri totali dell'opera. La progressione media è di circa un cassone ogni quindici-venti giorni. Il confronto con il cronoprogramma iniziale conferma comunque la presenza di un ritardo: la fase «Posa Cassoni C34-C40» registrava già circa sette settimane di scostamento nel dicembre 2025.

Nel corso del 2025 sono emerse criticità economiche legate all'aumento dei costi della Fase A, che hanno portato all'apertura di un contenzioso con l'appaltatore. Per farvi fronte, è stato presentato un emendamento alla legge di bilancio per reperire circa 160 milioni di euro di risorse aggiuntive. In questo contesto è stata indicata come prospettiva la conclusione della Fase A entro marzo 2028.

Nel gennaio 2026 è stata annunciata l'aggiudicazione della Fase B a un raggruppamento composto da RCM Costruzioni, Sales e Consorzio Integra, con la Regione Liguria nel ruolo di stazione appaltante.

Il cammino della nuova diga è stato accompagnato da contenziosi amministrativi e ricorsi, alcuni dichiarati inammissibili dal TAR. Parallelamente, comitati di cittadini - tra cui il Comitato Porto Aperto - hanno sollevato preoccupazioni sull'impatto ambientale: inquinamento atmosferico, emissioni delle navi, ricadute sulla qualità della vita nei quartieri limitrofi al porto. È stato inoltre approvato un piano per il conferimento presso la diga di sedimenti provenienti dal dragaggio del porto della Spezia, operazione programmata a partire dal 2026.

Nel complesso, la Nuova Diga Foranea è un'opera di grande rilevanza strategica, ma caratterizzata da elevata complessità tecnica, finanziaria e sociale, che richiede continuità istituzionale, trasparenza e capacità di dialogo con il territorio.

12. Portualità: porti di Savona-Vado, La Spezia e le funivie di Savona

Il porto di Vado Ligure, con il suo terminal container e i progetti di potenziamento infrastrutturale, è parte integrante di questo sistema. Anche qui, però, emergono criticità legate alla mancanza di informazioni pubbliche chiare sui cronoprogrammi della diga di Vado e sull'effettiva integrazione con i corridori ferroviari nazionali. La diga è in fase di costruzione e dovrebbe essere completata nel novembre 2026.

Si tratta di una diga più esterna rispetto a quella esistente, pensata per migliorare l'accessibilità nautica e rafforzare la protezione del bacino portuale.

È un'opera importante, che risponde a esigenze reali del porto e del territorio. Tuttavia, anche in questo caso, i tempi sono lunghi e gli effetti concreti sull'economia locale si vedranno solo a lavori conclusi.

Presentarla come un elemento già oggi risolutivo del rilancio portuale savonese significa forzare la realtà.

A La Spezia, il tema del cold ironing rappresenta un elemento positivo: i test avviati e le prospettive di estensione dell'elettificazione delle banchine vanno nella direzione della transizione ecologica. Nel 2025 sono stati effettuati i primi test di collegamento nave-terra al molo Garibaldi, con navi di MSC e Costa. Non esiste però ancora una data ufficiale di avvio a regime del servizio, anche se l'obiettivo dichiarato è quello di arrivare a una piena operatività in coincidenza con una stagione crocieristica futura. È previsto anche un ampliamento su Calata Paita.

Gli interventi sui bacini portuali, i dragaggi, la digitalizzazione e il potenziamento delle banchine sono diffusi su tutto il sistema ligure, ma frammentati, spesso difficili da leggere come parte di un disegno unitario regionale.

Le funivie di Savona Un tema che merita attenzione nel quadro della portualità savonese è quello del collegamento merci tra il porto di Savona e l'entroterra piemontese. Le funivie storiche Savona-San Giuseppe di Cairo, che trasportavano materiali alla rinfusa (carbone, minerali), sono state dismesse senza essere sostituite da soluzioni infrastrutturali equivalenti. La questione si intreccia con il più ampio dibattito sul potenziamento delle linee ferroviarie Savona-Torino e Savona-Alessandria, oggi ancora insufficienti a reggere un significativo aumento dei traffici portuali su ferro.

13. Il ribaltamento a mare di Fincantieri: strategia industriale e tempi incompatibili con la propaganda

Il ribaltamento a mare del cantiere Fincantieri di Sestri Ponente è un'opera decisiva per il futuro della cantieristica navale genovese. Serve a consentire la costruzione di navi di grandi dimensioni, a garantire continuità produttiva e occupazionale, a mantenere il sito competitivo a livello internazionale.

L'intervento è articolato in più fasi e il completamento è previsto tra il 2028 e il 2030. È dunque un investimento strategico, ma con un orizzonte temporale lungo. Raccontarlo come un risultato già acquisito o come una risposta immediata ai problemi industriali del territorio è politicamente scorretto.

-
- **Fase 2 operativa:** inizio 2026
 - **Bacino operativo:** 2027–2028
 - **Completamento complessivo:** 2028–2030

Impatto atteso: fino a 1.500 nuovi posti di lavoro e rafforzamento del ruolo di Genova nella cantieristica internazionale.

14. La metropolitana di Genova: un'infrastruttura urbana strategica

La metropolitana di Genova è l'esempio più evidente di come, anche nel cuore del capoluogo, le grandi opere procedano a strappi, tra annunci passati e lunghi periodi di immobilismo. La nuova amministrazione comunale di centrosinistra con Silvia Salis ha rimesso in moto il processo delle lavorazioni, superando il "pantano" ereditato dalle giunte Bucci-Piciocchi.

I prolungamenti Brin-Canepari e Brignole-Martinez, che dovrebbero rendere il sistema più funzionale e capillare, sono ripartiti nel gennaio 2026, dopo anni di stop legati alle difficoltà del consorzio COMPACT, vincitore della gara. La fine lavori è oggi stimata nel 2027.

Nel frattempo, il Comune di Genova ha annunciato l'intenzione di chiedere ulteriori finanziamenti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per estendere la linea da Canepari a Rivarolo, fino a piazza Palavicini, e da Martinez verso San Martino. Ma mentre il primo prolungamento è in fase di impostazione e finanziamento, quello verso San Martino appare decisamente più indietro, senza ancora certezze operative. Anche la nuova stazione di Corvetto rientra in questo quadro di progettazioni avanzate ma non ancora tradotte in benefici concreti per i cittadini.

Il Comune è impegnato puntualmente su questo percorso.

Il risultato è che Genova, dopo anni di promesse del centrodestra, continua ad avere una metropolitana corta, fragile, incapace di incidere davvero sulla mobilità urbana, mentre la Regione rivendica risultati che, nei fatti, non si vedono. L'impegno della nuova amministrazione comunale è evidente.

15. Ciclabili e infrastrutture leggere

Le ciclabili di Imperia e Sarzana, il Trenino di Casella, rappresentano esempi virtuosi di infrastrutture leggere e sostenibili (il Trenino in grande difficoltà con AMT), ma rimangono spesso marginali nel racconto complessivo della Regione, nonostante il loro valore per il turismo e la qualità della vita.

16. Assi di forza del TPL, rigenerazione urbana e infrastrutture diffuse

Gli investimenti sul trasporto pubblico locale, sul rinnovo delle flotte e sugli assi di forza sono importanti, ma spesso frammentati come parte di una strategia regionale integrata. Il nodo ferroviario di Genova, la Pontremolese, gli interventi RFI nei porti di Vado e Pra', le stazioni di Cornigliano, Aeroporto e Migliarina sono tasselli fondamentali, ma ancora lontani dal produrre un salto di qualità percepibile.

Progetti come il Lungomare Canepa, le Officine FS-Parco Doria, il porto turistico di Rapallo, la barriera di Ventimiglia o gli interventi sull'acquedotto del Roja mostrano come la Liguria sia attraversata da una molteplicità di cantieri e iter autorizzativi. Tuttavia, anche qui emerge una forte disomogeneità: alcuni interventi procedono, altri restano bloccati per anni, senza una regia politica capace di sbloccarli.

17. ANAS, RFI, Autostrade per l'Italia: l'assenza di coordinamento sugli interventi ordinari

sugli interventi ordinari Accanto al tema delle grandi infrastrutture strategiche, la Liguria sta attraversando una fase intensa di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle reti esistenti: gallerie, ponti, viadotti, tratti ferroviari, svincoli autostradali. Si tratta di un'attività necessaria e non rinviabile, che coinvolge i principali soggetti gestori nazionali - ANAS, RFI e Autostrade per l'Italia - e che ha ricadute quotidiane dirette sulla mobilità di cittadini, imprese e territori.

Il problema centrale è strutturale: non esiste in Liguria alcuna sede di coordinamento permanente tra questi grandi operatori nazionali e le istituzioni locali. La Regione non svolge il ruolo di cabina di regia che le competenze territoriali le assegnerebbero. I Comuni - specie quelli piccoli, con capacità tecniche e negoziali limitate - trattano singolarmente e separatamente con ANAS, RFI e ASPI, senza poter disporre di una visione d'insieme né di un interlocutore istituzionale regionale in grado di coordinare le istanze territoriali.

Le conseguenze pratiche di questa assenza sono concrete e quotidiane. I cantieri si accumulano sugli stessi assi viari senza una programmazione temporale coordinata, generando colli di bottiglia gravi su strade e autostrade già congestionate. Gli interventi sulle gallerie, ad esempio, comportano chiusure notturne o parziali che, quando si sovrappongono ad altri cantieri adiacenti, producono effetti a cascata sull'intera rete regionale, senza che alcun soggetto sia preposto a gestire la sinergia tra gli operatori e a minimizzare l'impatto complessivo sulla collettività.

Va ricordato che la Liguria ha caratteristiche geografiche particolari: una rete infrastrutturale lineare, con pochi percorsi alternativi, dove ogni interruzione si trasforma rapidamente in crisi di mobilità per interi comprensori. In questo contesto, la mancanza di un piano regionale integrato della manutenzione

infrastrutturale non è un dettaglio organizzativo, ma una scelta politica con effetti sociali ed economici misurabili.

Quello che manca non è l'azione dei singoli gestori, ma la regia politica regionale. La Regione Liguria dovrebbe:

- istituire una struttura permanente di coordinamento con ANAS, RFI e ASPI per la programmazione

integrata degli interventi sulla rete ordinaria;

- garantire ai Comuni - in particolare quelli più piccoli - un supporto tecnico e un interlocutore

istituzionale nelle trattative con i grandi operatori;

- rendere pubblici i cronoprogrammi degli interventi con congruo anticipo e con indicazione delle

misure di mitigazione per il traffico;

- promuovere la condivisione con i territori delle ricadute attese, favorendo la partecipazione delle

comunità locali nelle scelte che le riguardano direttamente.

Senza questo livello di coordinamento, la Liguria continuerà a vivere la manutenzione della propria rete come una serie di emergenze non governate, anziché come una politica ordinata e prevedibile a servizio dei cittadini e delle imprese.

18. Considerazioni pre-conclusive: l'ultimo miglio come nodo irrisolto

Nel dibattito pubblico regionale il tema dell'"ultimo miglio" viene spesso evocato come concetto tecnico, quasi accessorio, mentre in realtà rappresenta il punto decisivo che determina il successo o il fallimento dell'intero sistema infrastrutturale ligure. Porti più grandi, dighe più profonde, corridoi ferroviari potenziati servono a poco se merci e passeggeri non riescono a entrare e uscire dai nodi urbani in modo efficiente, sostenibile e sicuro. In Liguria, l'ultimo miglio non è un dettaglio: è storicamente il principale collo di bottiglia. Ed è proprio su questo terreno che si misura la distanza tra la retorica del "rilancio infrastrutturale" e la realtà quotidiana vissuta da lavoratori, imprese e cittadini.

Il sistema portuale ligure - Genova, Savona-Vado, La Spezia - movimentava volumi crescenti o potenzialmente crescenti di merci. Tuttavia, l'accessibilità terrestre ai porti resta largamente inadeguata, soprattutto sul versante ferroviario, che dovrebbe essere il cardine della transizione ecologica e della competitività logistica.

A Genova, nonostante gli interventi che si stanno eseguendo sul nodo ferroviario e il collegamento con il Terzo Valico, l'ultimo miglio ferroviario portuale continua a soffrire di: limitata capacità di instradamento dei treni merci; interferenze con il traffico passeggeri regionale; carenze infrastrutturali negli scali e nei raccordi di porto.

Le opere di sestuplicamento e quadruplicamento previste tra Voltri, Principe e Brignole sono fondamentali, ma procedono ancora con tempi lunghi e impatti pesanti sulla circolazione ferroviaria quotidiana. Nel frattempo, la quota di merci che viaggia su gomma resta elevata, con conseguenze dirette su congestione urbana, qualità dell'aria e sicurezza stradale.

A Savona e Vado Ligure, il potenziamento dei raccordi ferroviari e l'intervento di RFI per migliorare la connessione del terminal container alla rete nazionale sono strategici, ma ancora percepiti come interventi tecnici isolati, non come parte di una strategia regionale coordinata sull'ultimo miglio.

A La Spezia, nonostante una maggiore efficienza storica del sistema ferroviario portuale, permangono criticità nei collegamenti con l'entroterra e con i nodi autostradali, che rischiano di limitare i benefici degli investimenti portuali e ambientali, come il cold ironing.

Sul fronte stradale, il quadro è altrettanto problematico. L'ultimo miglio coincide spesso con viabilità urbana congestionata, attraversata quotidianamente da traffico pesante diretto ai porti o alle piattaforme logistiche.

A Genova, il nodo di San Benigno, il Lungomare Canepa e il futuro tunnel subportuale sono tasselli fondamentali, ma non ancora pienamente coordinati. Il rischio concreto è quello di realizzare opere importanti senza una reale integrazione funzionale con le viabilità già presenti, producendo nuovi colli di bottiglia anziché risolverli.

La Gronda di Genova, che dovrebbe alleggerire il traffico di attraversamento e migliorare la sicurezza della rete, è ancora lontana dal fornire benefici sull'ultimo miglio urbano. Nel frattempo, la città continua a sopportare un carico infrastrutturale sproporzionato rispetto alla sua conformazione territoriale.

Negli altri territori liguri, dall'area savonese allo spezzino, le varianti stradali (Aurelia Bis, bretelle di collegamento, adeguamenti delle statali) avanzano a rilento, lasciando interi quartieri e comuni esposti al traffico pesante, con effetti negativi sulla qualità della vita e sullo sviluppo locale.

L'ultimo miglio non riguarda solo le merci, ma anche le persone. I lavoratori dei porti, della logistica, dell'industria e dei servizi continuano a scontare tempi di spostamento lunghi, scarsa intermodalità, carenza di trasporto pubblico efficiente.

La metropolitana di Genova, pur in estensione, non copre ancora aree strategiche della città, in particolare quelle maggiormente interessate da funzioni produttive e logistiche. Il mancato completamento di una rete metropolitana capillare rende l'ultimo miglio un problema sociale oltre che infrastrutturale, aumentando le disuguaglianze territoriali tra centro e periferie. A questo si aggiungeranno i benefici del Nodo Ferroviario con la "metropolitana di superficie".

Il dato politico più rilevante è che l'ultimo miglio continua a essere trattato come un problema secondario, da affrontare dopo le grandi opere, mentre dovrebbe esserne il presupposto. La Regione Liguria e il Governo nazionale hanno concentrato risorse e comunicazione sulle infrastrutture simbolo, ma hanno faticato a costruire una regia forte sull'integrazione tra porti, ferrovie, strade e città.

Senza una strategia chiara:

- la nuova diga di Genova rischia di non esprimere appieno il suo potenziale;
- i porti liguri competono tra loro anziché funzionare come sistema;
- le città continuano a pagare il prezzo più alto in termini ambientali e sociali.

È sempre più necessaria una pianificazione regionale integrata dell'accessibilità portuale, con un'accelerazione reale sugli interventi ferroviari di adduzione ai porti e un coordinamento stringente tra grandi opere e viabilità urbana, con il coinvolgimento dei territori e delle comunità locali nelle scelte infrastrutturali.

19. Conclusioni

Il quadro che emerge da questa relazione non è quello di una Liguria finalmente sbloccata, come la Giunta regionale continua a raccontare, ma quello di una Regione sospesa, in cui molte infrastrutture strategiche restano incompiute, rallentate o rinviate nel tempo. Non siamo di fronte a un'assenza di opere, ma a una assenza di risultati nel presente e a una concentrazione di promesse proiettate sempre più in avanti, oltre l'orizzonte di questa legislatura.

Il punto politico centrale è proprio questo: la Giunta Bucci ha costruito una narrazione basata sull'idea della velocità, della capacità di decidere e di "fare", ma i fatti dimostrano che gran parte delle opere su cui questa maggioranza ha investito il proprio capitale politico producono effetti solo nel medio-lungo periodo, quando non addirittura oltre il 2030. Nel frattempo, cittadini, lavoratori e imprese continuano a vivere ogni giorno i disagi di una mobilità fragile, di cantieri fermi, di collegamenti inadeguati e di promesse non mantenute.

È evidente come manchi una vera regia politica regionale. Di fronte a crisi industriali che bloccano opere fondamentali, come nel caso dell'Aurelia Bis, la Regione non esercita un ruolo di indirizzo e coordinamento, ma si limita a prendere atto degli eventi. Di fronte a opere complesse, come la Gronda o il tunnel sub-portuale, si preferisce anticipare la comunicazione rispetto alla realtà dei cantieri, alimentando aspettative che vengono puntualmente deluse. Di fronte a grandi interventi portuali, come la nuova diga di Genova, si tende a trasformare un progetto di lungo periodo in una bandiera politica immediata, senza affrontare seriamente il tema delle connessioni e dell'impatto complessivo sul sistema logistico regionale.

Quello che emerge è una gestione fortemente sbilanciata sulla propaganda dell'opera, più che sulla cura del processo. Si parla molto di cantieri, ma poco di tempi certi; si annunciano grandi numeri, ma si evita il confronto sulle ricadute reali e sui ritardi; si rivendicano meriti politici anche su opere avviate in precedenza, mentre si sottovalutano le responsabilità su ciò che non funziona.

Come forze di opposizione, non dobbiamo mettere in discussione l'importanza delle grandi infrastrutture. Al contrario, riteniamo che la Liguria abbia bisogno di investimenti seri, coerenti e integrati. Ma proprio per questo dobbiamo rifiutare l'idea che basti annunciare un'opera per risolvere i problemi. Senza una visione complessiva, senza il rispetto dei cronoprogrammi, senza un controllo pubblico rigoroso e senza attenzione ai territori e al lavoro, le infrastrutture rischiano di diventare

monumenti al rinvio, più che strumenti di sviluppo.

La Liguria ha bisogno di un cambio di passo: meno annunci e più verità; meno bandiere e più responsabilità; meno commissariamenti e più governo politico dei processi. Questo dossier non è un atto di denuncia fine a se stesso, ma una base di lavoro per costruire un confronto serio, nei consigli comunali, in Regione, con le forze sociali e soprattutto nei territori. È da lì che siamo ripartiti, ascoltando cittadini, lavoratori, amministratori locali, per riportare il tema delle infrastrutture dentro una discussione reale, concreta e credibile sul futuro della nostra Regione.

20. Dieci anni di destra in Liguria, oltre 70 anni di ritardi

Nell'ambito del presente lavoro di ricognizione infrastrutturale, abbiamo individuato dieci opere strategiche simboliche che, per rilevanza territoriale, entità degli investimenti pubblici coinvolti, durata del processo autorizzativo e distanza tra le aspettative dichiarate e lo stato attuale, rappresentano la fotografia più fedele della situazione infrastrutturale della Regione Liguria al giugno 2026. La selezione non esaurisce l'universo delle opere in ritardo, ma identifica quelle su cui la responsabilità politica della gestione è più documentata, le promesse sono state più esplicite e i ritardi sono misurabili rispetto a una base normativa o programmatica verificabile.

*Il ritardo totale cumulato sulle dieci opere, nello scenario proposto, è compreso tra **71 e 79 anni** - in alcune voci, come il completamento del raddoppio Genova-Ventimiglia e la Pontremolese, il completamento è ad oggi indeterminato. Si va da ritardi strutturali - come per la Pontremolese, il completamento del raddoppio Genova-Ventimiglia e la Gronda, per i quali in dieci anni non si è registrata alcuna novità significativa rispetto alle aspettative attive all'inizio del decennio - ai ritardi che possiamo definire "di gestione": opere che le giunte di centrodestra si sono ritrovate a dover portare avanti, su cui si sono accumulati ritardi evidenti a cui si sono aggiunti gli impatti delle crisi del post-Morandi e delle difficoltà delle imprese appaltatrici.*

In conclusione: per ogni anno di governo del centrodestra in Liguria si sono accumulati in media tra 7 e 8 anni di ritardo nella realizzazione delle maggiori opere infrastrutturali. In molti casi la responsabilità è condivisa rispetto a scelte di livello nazionale, ma negli ultimi dieci anni la Liguria ha avuto interlocutori privilegiati al Governo nazionale senza che questo comportasse un reale cambio di passo né una certezza degli investimenti.

Tabella 20 - Oltre 70 anni di ritardi: dieci opere a confronto (giugno 2026)

Opera	Completamento atteso al 2015	Previsione a giugno 2026	Ritardo
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia — tratta Andora-Finale Ligure ⁽¹⁾	Indeterminato	Indeterminato	11 anni
Aurelia Bis — La Spezia ⁽²⁾	Estate 2017	Metà 2027	10 anni
Aurelia Bis — Savona ⁽³⁾	2018-	Novembre 2028	10 anni
Scolmatore del Bisagno ⁽⁴⁾	2022–2023	2028 (a rischio)	5–6 anni
Nuova Diga Foranea di Genova ⁽⁵⁾	2026 (Fase A)	Marzo 2028 (Fase A)	2 anni
Terzo Valico dei Giovi ⁽⁶⁾	2022	2027–2028	5–6 anni
Nodo Ferroviario di Genova ⁽⁷⁾	2022–2023	2026–2027	3–4 anni
Pontremolese ⁽⁸⁾	—	Indeterminato	11 anni
Tunnel Rapallo–Val Fontanabuona ⁽⁹⁾	2028–2030	2032–2033	4 anni
Gronda di Ponente ⁽¹⁰⁾	2025–2027	2039–2042	12–15 anni

Ritardo totale cumulato - scenario proposto (10 opere): 73-79 anni.

Nota Se si dovessero considerare anche i sei anni in cui il Tunnel Rapallo-Fontanabuona è rimasto fermo prima dell'accordo ASPI (2015-2021, con il progetto definitivo consegnato al MIT ma senza alcuno sviluppo procedurale), si aggiungerebbe un ulteriore ritardo, portando il totale a circa **79-85 anni**. Anche nella più benevola impostazione metodologica possibile - quella che non tiene conto dei ritardi pre-commissariamento per l'Aurelia Bis, non considera i ritardi storici della Pontremolese sull'intera opera e non computa i sei anni di stallo del Tunnel Rapallo-Fontanabuona dal 2015 al 2021 - il ritardo cumulato comunque di almeno **60 anni**.

Note metodologiche

Le note seguenti spiegano, per ciascuna opera, il ragionamento che giustifica il calcolo del ritardo riportato in tabella. Ogni nota indica perché quella data di completamento è stata scelta, quali eventi hanno determinato lo scostamento e come si arriva alla cifra di ritardo indicata.

Nota (1) — Andora–Finale Ligure (≥11 anni)

Al 2015 l'opera mancava di progetto definitivo e di risorse per la fase costruttiva; al giugno 2026 la situazione è sostanzialmente immutata: soli 51 milioni coperti su 2.576 necessari (2% del fabbisogno), nessun cantiere aperto, nessuna delibera di finanziamento per i lavori. Il ritardo di ≥11 anni non è calcolato su una scadenza ufficialmente dichiarata, ma sull'immobilismo assoluto: applicando i tempi standard per cantieri ferroviari analoghi — confermati dalle stesse dichiarazioni del Commissario Macello («sette anni e mezzo») e del Viceministro Rixi («circa otto anni») — un avvio nel 2015 avrebbe condotto al completamento entro il 2023. A quella data l'opera è indietro di almeno undici anni, senza prospettiva certa di cantiere.

Fonti: OTI Nord 2025, pp. 81-82; CdP RFI-MIT 2022-2026 (Decreto MIT-MEF n. 235/2024); Delibera CIPE n. 91/2005.

Nota (2) — Aurelia Bis — La Spezia (10 anni)

La baseline adottata è la scadenza pre-commissariamento dichiarata dal Governo nel settembre 2015: completamento estate 2017. Da allora i ritardi si sono accumulati in sequenza: difficoltà contrattuali dell'impresa originaria, crisi industriale di ICI con blocco dei cantieri da luglio 2025, risoluzione contrattuale ANAS e firma del contratto con l'impresa subentrante il 28 marzo 2026. Il nuovo cronoprogramma fissa il completamento dei Lotti 2 e 3 a metà 2027: dieci anni oltre il target dichiarato.

Fonti: OTI Nord 2025, pp. 49-55; ANAS — comunicato 28 marzo 2026; Libro Bianco CCIAA 2025, p. 23.

Nota (3) — Aurelia Bis — Savona (8-10 anni)

La baseline ~2018-2020 è derivata dal DPCM di commissariamento del 5 agosto 2021 e dal Contratto MIT-ANAS, che stimavano il completamento della variante savonese (5,1 km, tre svincoli) nell'arco di cinque-sette anni dall'avvio programmato dei lavori (previsto intorno al 2012). Si sono susseguite diverse crisi gestionali il subentro differenziato per i tre stralci nella primavera 2026 ha ulteriormente frammentato i cronoprogrammi. La previsione aggiornata al novembre 2028 comporta un ritardo di circa dieci anni rispetto alla scadenza originaria.

Fonti: DPCM 05.08.2021 (GU n. 203/2021); OTI Nord 2025, pp. 49-55; Libro Bianco CCIAA 2025, p. 23.

Nota (4) — Scolmatore del Bisagno (5–6 anni)

Finanziato integralmente nel 2015 con il piano «Italia Sicura», il completamento della galleria TBM da 6.650 m era atteso entro il 2022-2023 (7-8 anni dall'avvio effettivo). Problematiche contrattuali e interdittive antimafia hanno ritardato i preparativi; la TBM ha avviato gli scavi solo l'11 novembre 2025 e al ritmo attuale (450 m su 6.500, velocità effettiva 5-6 m/giorno contro i 20 dichiarati) le scadenze contrattuali del 2027 e 2028 sono entrambe a rischio. Il ritardo di 5-6 anni è la differenza tra il completamento originariamente atteso e il termine minimo realistico.

Fonti: Piano Italia Sicura 2015; Libro Bianco CCIAA 2025, p. 32; Comunicato Regione Liguria, 11 novembre 2025; GenovaToday, 28 aprile 2026.

Nota (5) — Nuova Diga Foranea di Genova (2 anni)

Quest'opera nasce dopo il crollo del Ponte Morandi (2018) e non ha una baseline al 2015: il ritardo di 2 anni è calcolato sull'unico impegno ufficiale dichiarato, ovvero il completamento della Fase A entro il 2026, annunciato all'atto dell'aggiudicazione nell'ottobre 2022. Al 28 aprile 2026 risultano posati 20 dei 93 cassoni previsti (880 m su 6.200 totali); la nuova stima è marzo 2028, con contenzioso aperto sull'aumento dei costi e la Fase B ancora da avviare.

Fonti: Webuild — comunicato 28 aprile 2026; OTI Nord 2025, pp. 152-153; Libro Bianco CCIAA 2025, pp. 38-40.

Nota (6) — Terzo Valico dei Giovi (5–6 anni)

La delibera CIPE n. 84/2010 stimava il completamento in circa dodici anni dall'avvio; con avvio effettivo nel 2012, la baseline è il 2022. Il crollo del Ponte Morandi (agosto 2018) ha ridistribuito risorse e imposto revisioni al piano, causando i principali slittamenti. Al dicembre 2025 risultava scavato il 96% delle gallerie; il completamento è stimato nel 2027-2028, con possibile slittamento al 2030 per le fasi di finitura e collaudo. Il ritardo di 5-6 anni è la differenza tra la baseline originaria e la previsione attuale.

Fonti: Delibera CIPE n. 84/2010 (GU n. 133/2011); OTI Nord 2025, pp. 49-56; MIT — comunicato 27 aprile 2026.

Nota (7) — Nodo Ferroviario di Genova (3–4 anni)

Le delibere CIPE 2002-2009 e il Progetto Unico fissavano il completamento di quadruplicamento e sestuplicamento al 2022-2023; il crollo del Ponte Morandi ha causato slittamenti, ma i lavori sono avanzati in modo verificabile. Il quadruplicamento Voltri-Sampierdarena è stato attivato il 6 ottobre 2025; il sestuplicamento è previsto entro fine 2026. Il Nodo è tra le poche opere del dossier con avanzamento fisico concreto; il ritardo di 3-4 anni è parzialmente giustificato dall'evento eccezionale del 2018.

Fonti: Delibere CIPE 2002-2009; Legge 55/2019; RFI — comunicato 6 ottobre 2025; OTI Nord 2025, pp. 49-56.

Nota (8) — Pontremolese (11 anni)

La baseline per la Liguria è il 2015, ultimo punto di riferimento utile: da quell'anno le sezioni rilevanti per la regione (a sud di Berceto, verso La Spezia) non hanno registrato alcun avanzamento concreto. Il lotto 8a Parma-Vicofertile è in territorio emiliano e non misura il ritardo ligure; per quel lotto mancano ancora circa 126 milioni su 486 necessari, con cantiere non avviato e commissario sostituito con il DL 32/2026. Va segnalato che l'ultimo finanziamento significativo all'opera risale al 2020, con un emendamento presentato da Andrea Orlando nell'ambito della manovra del Governo Conte: da allora nessun governo di centrodestra ha aggiunto risorse rilevanti. Per il raddoppio integrale Parma-La Spezia il costo stimato è circa 5,3 miliardi con risorse disponibili allo 0,5%: l'undici anni di ritardo fotografa un'immobilità strutturale, non un semplice slittamento di cronoprogramma.

Fonti: Ordinanza commissariale n. 2 (Commissario Cocchetti); DL 32/2026, art. 5 (GU n. 58 dell'11/03/2026); Libro Bianco CCIAA 2025, pp. 55-59.

Nota (9) — Tunnel Rapallo–Val Fontanabuona (4 anni)

La baseline adottata è l'Accordo ASPI del 14 ottobre 2021, che stimava il completamento entro il 2028-2030; se si considera invece il 2015 — anno in cui il Progetto Definitivo era già consegnato al MIT — il ritardo sale a circa dieci anni, con l'opera rimasta ferma per sei anni senza alcuno sviluppo procedurale sotto le giunte di centrodestra. La Conferenza dei Servizi si è conclusa positivamente il 29 aprile 2026; il Ministro Salvini ha dichiarato alla Camera il 4 giugno 2026 cantieri a inizio 2027 e completamento nel 2032-2033: quattro anni oltre la baseline 2021.

Fonti: Accordo ASPI-MIT-Regione, 14 ottobre 2021; Dichiarazione Ministro Salvini, Camera dei Deputati, 4 giugno 2026; Libro Bianco CCIAA 2025, pp. 42-45.

Nota (10) — Gronda di Ponente (12–15 anni)

Il progetto definitivo era stato approvato dal MIT nel settembre 2017 e quello esecutivo completato nel 2018, con una stima di 7-9 anni di lavori dall'avvio: baseline di completamento 2025-2027. Il crollo del Ponte Morandi (2018) ha imposto una rivisitazione integrale, ma il dato decisivo è la dichiarazione del Viceministro Rixi del 16 marzo 2026: il progetto è da rifare; il 27 aprile 2026 Rixi ha indicato 12-15 anni per il nuovo iter, partendo da zero nel 2026-2027. La stima conservativa 2039-2042 è ricavata da quella dichiarazione: il ritardo di 12-15 anni rispetto alla baseline 2025-2027 è il più grave del dossier.

Fonti: Decreto MIT — approvazione progetto definitivo, 7 settembre 2017; Rixi, ANSA Liguria/Primocanale, 16 marzo 2026; Rixi, Askanews, 27 aprile 2026; OTI Nord 2025, pp. 147-149.
