

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

oti nordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 9 - Aprile 2007

www.otinordovest.it



a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



In evidenza: Rapporto 2006 OTI Nordovest	”	2
– UE: approvato regolamento sul budget 2007/2013 e situazione A.C. Torino-Lyone	”	3
– Revoca delle concessioni alla TAV SpA per il completamento della rete AV/AC	”	4
– Presentato il DDL istitutivo dell’Authority dei trasporti	”	5
– Allarme cantieri ANAS e FS	”	5
– Costituita la società mista ANAS-Regione Lombardia per la realizzazione delle autostrade regionali	”	5
– Pedemontana Lombarda: firmato l’accordo di programma regionale, ma rimane il nodo della convenzione	“	5
– Brebemi: firmata la nuova convenzione di concessione; a fine 2012 l’apertura al traffico	“	6
– Accessibilità a Malpensa: firmato il protocollo d’intesa	“	6
– Tangenziale di Novara, sbloccati i fondi	“	6
– Vertice Regione Piemonte-Ministro Di Pietro	“	7
– Biella-Santhià, intesa per lo studio di fattibilità	“	7
– La Sitaf presenta il secondo tunnel	“	7
– Retroporto di Genova ad Alessandria	“	8
– I soldi dei porti: presentato il rapporto finale della ricerca CERTeT Bocconi	“	8
Eventi e Convegni:		
– “Mobility Conference Exhibition 2007”	”	9
Prossimi appuntamenti:		
– Piemonte e Liguria, Torino e Genova: produttività e sviluppo con Trasporti e Logistica – Torino, 11 maggio 2007	”	10
– Sales inventory & operations planning – Milano, 21 maggio 2007	“	10
Notizie dal Nord Est		
– Il porto di Venezia: un anno nel segno dei record e progetti ambiziosi per il futuro	”	10

In evidenza:
**RAPPORTO 2006
OTI NORDOVEST**

Le tre Associazioni imprenditoriali di Milano, Torino e Genova hanno presentato in gennaio il rapporto OTI Nordovest 2006

che fa il punto sullo stato dell’arte di oltre quaranta interventi relativi a viabilità, ferrovie, porti, nodi metropolitani, aeroporti, centri logistici delle tre regioni.

Di seguito viene fornito un abstract del documento, disponibile all’interno della sezione “Documenti” del sito www.otinordovest.it.

“L’Italia sconta una condizione di inadeguatezza infrastrutturale rispetto alle esigenze di mobilità poste dallo sviluppo economico e di ritardo nei confronti dei principali Paesi europei che non è sostanzialmente cambiata nel corso degli ultimi anni. Anche la Legge Obiettivo, il principale provvedimento legisla-

tivo in tema di infrastrutture del nostro Paese realizzato in anni recenti, seppur meritoria nelle intenzioni, si è mostrata meno efficace rispetto alle attese proprio laddove avrebbe dovuto sciogliere i nodi principali. Infatti, la mancanza di una valutazione economica e trasportistica dei progetti ha di fatto impedito l'individuazione di una scala di priorità delle opere, comportando l'inserimento di molte decine di progetti nel primo programma delle infrastrutture strategiche. Questa situazione, unitamente alla mancanza di una organica programmazione temporale e finanziaria, al permanere di interessi localistici e alle lentezze della burocrazia, ha determinato un sostanziale stato di impasse rispetto all'apertura dei cantieri e al completamento delle opere. In questi anni, seppure in presenza di una crescente attenzione della politica, di un aumento delle attività progettuali e di un incremento degli investimenti, gli interventi sono risultati comunque ampiamente insufficienti a soddisfare la domanda di mobilità e a risolvere i nodi che impediscono il pieno sviluppo delle reti di trasporto e dei servizi. Il Governo insediatosi nella scorsa primavera sembra confermare l'impegno assunto di proseguire con la realizzazione delle infrastrutture, tuttavia permangono forti elementi di criticità in merito ai tempi di adeguamento del sistema infrastrutturale ita-

liano, e del Nord in particolare, per far fronte alle esigenze di mobilità di cittadini e imprese.

È opportuno sottolineare che la Finanziaria per il 2007 prevede un passo in avanti negli stanziamenti per le infrastrutture, mettendo a disposizione nel triennio 2007-2009 25,3 miliardi complessivi, che lasciano ben sperare per il futuro almeno dal punto di vista delle risorse. Tuttavia, gli avanzamenti rilevati dal monitoraggio hanno evidenziato, in diverse situazioni, il permanere di vincoli di ordine finanziario, politico, legislativo, tecnico e procedurale che nel 2006 hanno di fatto determinato in molti casi una situazione di stallo nella prosecuzione sia degli iter dei progetti, sia dei cantieri in corso.

Progetti essenziali per il collegamento del Nord Italia con il resto d'Europa e per le sue relazioni internazionali sono rimasti sostanzialmente bloccati da un intreccio di vincoli di natura politica e finanziaria: tutto il Corridoio V nella parte padana, comprensivo delle tratte transfrontaliere con Francia e Slovenia e del collegamento con i porti liguri, manca ad oggi di un programma definito per la sua realizzazione; così pure per quanto riguarda la parte italiana dell'asse Genova-Rotterdam (Progetto n. 24 della rete TEN), nelle tratte del Terzo Valico appenninico tra Genova e Milano e del collegamento al tunnel del Gottardo. Infine, mentre almeno per alcune parti si procede al potenziamento degli assi interni di collegamento,

sono rimasti sostanzialmente fermi i diversi progetti insistenti sui nodi metropolitani, in particolare per quanto riguarda il sistema autostradale e in generale della viabilità.

Per risolvere le criticità esistenti, Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino evidenziano alcune linee guida per affrontare in maniera sistemica la questione infrastrutturale del Paese. Innanzitutto, occorre la definizione di un programma funzionale e operativo delle infrastrutture prioritarie, passando dalla logica della lista a quella del programma. In secondo luogo, è necessario risolvere i vincoli finanziari attraverso il ricorso massiccio al coinvolgimento di capitali privati, allo sviluppo del partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di progetti territoriali, all'introduzione di politiche fiscali più rispondenti ai bisogni del territorio. In terzo luogo, è fondamentale affrontare e gestire correttamente il consenso, attraverso procedure chiare e trasparenti e la precisa delimitazione del campo sul quale il consenso deve essere ottenuto. Infine devono essere poste in atto misure organiche sia sul piano normativo che su quello gestionale allo scopo di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica e per renderli idonei a sfruttare la rete infrastrutturale in tutta la sua potenzialità ancora inespressa."

U.E.: APPROVATO REGOLAMENTO SUL BUDGET 2007/2013 E SITUAZIONE AC TORINO-LYONE

Il 22 marzo scorso il Consiglio dei Ministri dei trasporti

dell'Unione Europea ha approvato il regolamento relativo alle nuove disposizioni di finanziamento della rete Transeuropea di trasporto TEN-T, per il periodo 2007-2013, che assommano globalmente a 8 miliardi di euro.

Successivamente il Parlamento Europeo, nella sessione

parlamentare di maggio 2007, dovrà approvare il testo del regolamento e l'Unione Europea successivamente potrà emettere il bando per l'assegnazione dei finanziamenti, a cui potranno partecipare gli Stati Membri interessati.

Entro il mese di settembre

2007 I Paesi Membri dovranno presentare i progetti sui quali richiedere i finanziamenti europei. L'Italia potrà partecipare per le seguenti tratte: 1) tunnel del Brennero, sull'asse n.1; 2) tratta Torino-Lione sull'asse n.6; 3) ammodernamento tecnologico della linea Genova-Rotterdam sull'asse n. 24. Nel mese di ottobre 2007 la Commissione Europea sceglierà le opere da finanziare.

Per quanto riguarda la **linea A.C. Torino-Lione**, l'uscita dalla Legge Obiettivo del progetto, decisa dal Governo nel giugno 2006, ha riportato l'opera all'interno della procedura ordinaria. Dopo questa decisione, nell'agosto 2006 si è aperta la Conferenza dei Servizi che ha il compito di analizzare e decidere sui progetti della tratta.

Tale procedura viene applicata sia alla tratta comune italo-francese (LTF), sia alla tratta nazionale italiana (RFI) e prevede che, nei casi in cui la decisione sia adottata dalla Conferenza di servizi all'unanimità, l'approvazione dei progetti sostituisca gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni e i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali.

Attualmente è in corso lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) che, inserito nel contesto della procedura approvativa ordinaria, si compone di due ambiti di studio:

- la valutazione delle alternative;
- lo studio di impatto della soluzione progettuale presentata in Conferenza di Servizi.

Il programma generale delle attività prevede che la società LTF, promotrice per la parte comune di tracciato del nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione, provveda

alla realizzazione dello studio mediante affidamento con gara europea. L'avvio delle attività è avvenuto il 1° dicembre 2006 e dovrebbe concludersi entro 5 mesi (aprile 2007).

Nell'ambito della valutazione delle alternative saranno considerate quattro differenti soluzioni:

- **“Opzione O”**: sostanzialmente di non intervento, corrispondente alla linea attuale, potenziata con gli investimenti già in corso o di prossima esecuzione, secondo i programmi di RFI;
- **“Destra Dora-Val Sangone”**: questa soluzione è attualmente in fase di approfondimento, in quanto non esiste un progetto, ma si configura semplicemente come ipotesi di corridoio;
- **“Quadruplicamento in sede”**, corrispondente alla realizzazione, nello stesso corridoio della linea esistente, di due ulteriori binari fino alla interconnessione, a Bussoleno, con il tracciato della parte comune, che resta immutato;
- **“Sinistra Dora”** corrispondente all'attuale progetto sviluppato da LTF e RFI, presentato in conferenza dei servizi.

L'iter autorizzativo prevede che, una volta conclusa la Valutazione di Impatto Ambientale, la Conferenza di Servizi si pronunci in via definitiva.

Per quanto riguarda i **tempi**, si prevede quanto segue:

- ultimazione dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) entro aprile 2007;
- conclusione della procedura di V.I.A. entro luglio 2007;
- conclusione della Conferenza di Servizi entro settembre 2007.

I tempi, pertanto, risultano essere molto stretti in quanto, di fatto, coincidono con la scadenza

prevista dall'Europa per la presentazione dei progetti.

A questo si deve aggiungere che è già in via di realizzazione l'asse europeo potenzialmente concorrenziale all'asse n. 6: il progetto n. 17 di alta velocità ferroviaria Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava. Il 15 marzo 2007 è già stata inaugurata una prima tratta di 300 km Parigi-Baudrecourt, in Lorena, che sarà aperta al pubblico il 10 giugno 2007, permettendo così di collegare Parigi a Strasburgo (500 km) in 2 ore e 20 minuti.

Il completamento dell'opera, che avrà una lunghezza complessiva di 1500 km con un costo di circa 13,5 miliardi di euro, è previsto per il 2015.

REVOCA DELLE CONCESSIONI ALLA TAV SPA PER IL COMPLETAMENTO DELLA RETE AV/AC

L'art. 12 del D.L. n 1/07, convertito in legge dal Parlamento nella seduta del 30 marzo e in attesa di pubblicazione, ha stabilito la revoca delle concessioni alla TAV Spa e a tutti i rapporti convenzionali da esse derivanti o collegati con i general contractor relativamente alle tratte Milano/Verona, Verona/Padova e Milano/Genova.

Il provvedimento è motivato dalla volontà di realizzare il sistema AV/AC tramite affidamenti a seguito di gara pubblica con l'obiettivo di contenere maggiormente l'onere economico degli investimenti.

La norma prevede l'accertamento e il rimborso ai general contractor

dei costi sostenuti per le attività progettuali e preliminari ai lavori di costruzione effettivamente sostenuti.

PRESENTATO IL DDL ISTITUTIVO DELL'AUTORITÀ DEI TRASPORTI

Il DDL sulla riforma delle Authority presentato dal Governo il 2 febbraio u.s. prevede la costituzione di un'Autorità per i servizi e per l'uso delle infrastrutture di trasporto, con competenze di regolazione economica in materia di tariffe, prezzi, standard qualitativi, condizioni di accesso alle infrastrutture estese ai settori del trasporto aereo, autostradale, ferroviario e marittimo.

Tali competenze, che comprendono anche poteri sanzionatori, non si sostituiscono alle competenze di indirizzo generale, di tutela sociale, di programmazione, di pianificazione, di valutazione degli investimenti pubblici e di tutela della sicurezza che rimangono ferme in capo ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e al CIPE.

È previsto che all'onere derivante dall'istituzione e dal funzionamento della nuova Autorità (la cui pianta organica è inizialmente stabilita in 200 unità) si provveda mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dai gestori dei servizi regolati.

ALLARME CANTIERI ANAS E FS

Anas e FS lanciano l'allarme di un "buco" di cassa per far fronte al proseguo dei cantieri già aperti. In particolare l'Anas, a fronte di un fabbisogno di cassa per il 2007 di 4,4 miliardi di euro, denuncia un **ammancio di 700 milioni** rispetto alle risorse previste con l'ultima Finanziaria (pari a 3,7 miliardi); inoltre resta ancora da coprire il deficit di bilancio del 2006, pari a 430 milioni. Per quanto riguarda il settore ferroviario, **RFI ha segnalato una carenza di cassa per i cantieri in itinere di 350 milioni nel 2007 e di 2,2 miliardi nel 2008.**

Anche la "Relazione unificata sull'economia e la finanza pubblica" presentata dal Ministro Padoa Schioppa alla Presidenza del Consiglio il 16 marzo scorso riconosce che tra i fattori di rischio che potrebbero ostacolare il percorso di risanamento dei conti pubblici ci sono "la condizione sospensiva prevista per alcune poste di spesa in relazione agli introiti per l'acquisizione alla Pubblica Amministrazione di parte del TFR non trasferito alla previdenza complementare la cui dimensione potrà essere riscontrata con certezza solo nel prossimo mese di luglio; le esigenze finanziarie di Ferrovie ed ANAS; le esigenze finanziarie collegate alla accelerazione nella realizzazione di infrastrutture che potrebbe richiedere l'attualizzazione di contributi pluriennali superiori a quelle ipotizzate e disponibili nell'apposito Fondo di compensazione". In particolare, Padoa Schioppa nell'audizione alla Commissione Trasporti della Camera dello scorso 28 marzo sul piano industriale di Ferrovie dello Stato Spa per gli anni 2007-2011, ha ribadito che occorrerà un intervento dello Stato per far crescere le risorse per gli investimenti con un intervento correttivo già da quest'anno.

COSTITUITA LA SOCIETÀ MISTA ANAS-REGIONE LOMBARDIA PER LA REALIZZAZIONE DELLE AUTOSTRADE REGIONALI

Il 19 febbraio scorso è stata costituita la società Concessioni Autostrade Lombarde (CAL) partecipata al 50% ciascuno da ANAS e Regione Lombardia, attraverso la controllata Infrastrutture Lombarde; la società avrà il ruolo di ente concedente per la realizzazione e la gestione di Brebemi, Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna.

PEDEMONTANA LOMBARDA: FIRMATO L'ACCORDO DI PROGRAMMA REGIONALE, MA RIMANE IL NODO DELLA CONVENZIONE

Lo scorso 19 febbraio è stato firmato l'Accordo di programma regionale per realizzare l'autostrada Pedemontana Lombarda. L'Accordo, che è stato sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Lombardia, dall'ANAS, da Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., dalle Province di Bergamo, Como, Milano, Varese e dai 7 Rappresentanti dei 78 Comuni interessati, definisce i soggetti competenti e stabilisce le azioni, le modalità e i tempi per garantire la realizzazione dell'opera (il testo completo dell'Accordo è disponibile sul sito www.trasporti.regione.lombardia.it). **L'apertura**

dei cantieri è prevista per il 2012, ma la Regione Lombardia intende presentare una proposta di legge regionale per snellire le procedure, in modo da poter iniziare i lavori già nel 2009.

In ogni caso, il prossimo passaggio per l'avanzamento dell'iter procedurale riguarda la revisione della convenzione di concessione tra CAL e Autostrada Pedemontana Lombarda, sulla quale non è ancora stato raggiunto un accordo tra le parti.

BREBEMI: FIRMATA LA NUOVA CONVENZIONE DI CONCESSIONE; A FINE 2012 L'APERTURA AL TRAFFICO

In data 26 marzo 2007, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, è stata firmata dal Concedente Concessioni Autostradali Lombarde SpA (CAL) e dal Concessionario Società di Progetto Brebemi SpA la nuova Convenzione di Concessione per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del "Collegamento Autostradale tra le città di Brescia e Milano".

Dalla convenzione risulta che il nuovo costo dell'opera, comprensiva di tutti gli extracosti derivanti dalle prescrizioni del CIPE, ammonta a 1.511 milioni di euro (rispetto ad un costo originario del 2001 pari a 866 milioni di euro). Il piano economico e finanziario dell'opera prevede il riequilibrio attraverso un incremento al 2013 del 60% delle tariffe dei pedaggi, rendendole analoghe a quelle dell'attuale A4.

La durata della concessione è confermata in 19,5 anni, mentre i tempi di progettazione

e costruzione sono stati incrementati da 31 a 45 mesi. Pertanto i lavori di realizzazione saranno avviati all'inizio del 2009, in modo da poter aprire al traffico la nuova infrastruttura in data 18 dicembre 2012.

ACCESSIBILITÀ A MALPENSA: FIRMATO IL PROTOCOLLO D'INTESA

Il 26 marzo 2007 Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, ANAS e RFI hanno stipulato il nuovo protocollo d'intesa sull'accessibilità a Malpensa, che riprende e aggiorna i due atti formali già sottoscritti nel 1999 con il Governo, e che porterà al completamento e alla realizzazione di opere per 3,4 miliardi di euro (due terzi per le ferrovie e un terzo per le strade). Il documento è suddiviso in tre scenari, a seconda delle date di ultimazione dei lavori degli interventi previsti, dei quali segnaliamo i più significativi.

- **Scenario 2009: 1) superstrada Malpensa-Boffalora/A4**, la cui entrata in esercizio è prevista entro il 31 marzo 2008; **2) Ferrovia Novara-Saronno-Seregno: raddoppio e interramento tratta di Castellanza**, di cui si prevede la fine dei lavori nel corso del 2008; **3) Ferrovia Novara-Saronno-Seregno: raddoppio Saronno-Seregno**, di cui si prevede l'inizio dei lavori nel 2007 e la conclusione entro il 2009.
- **Scenario 2012: 1) collegamento stradale Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano**, sul quale ci si impegna a indire la gara d'appalto e a reperire le risorse mancanti, in modo da poter avviare i lavori entro

il 2009; **2) variante strada statale del Sempione**, sul quale ci si impegna a far approvare il progetto dal CIPE nel 2007, a realizzare il progetto definitivo entro il 2008 e a far partire i lavori entro il 2009, individuando la necessaria copertura finanziaria.

- **Scenario 2015: 1) connessione ferroviaria al tunnel del Gottardo: raddoppio Seregno-Bergamo**, sul quale ci si impegna a trasmettere al CIPE entro il 2008 il progetto definitivo, individuando la copertura finanziaria.

TANGENZIALE DI NOVARA, SBLOCCATI I FONDI

Il recente decreto del Ministro delle Infrastrutture dà via libera alla rilocalizzazione della tangenziale di Novara: cinquantadue milioni e mezzo di Euro, poco meno di cinque chilometri di strada, l'Anas individuato come "ente attuatore".

Si tratta del lotto che collega la Statale 32, a nord di Novara, con la regionale 229 per Borgomanero e poi con il casello di Novara Ovest (Agognate) sulla autostrada Torino Milano.

Il tratto di tangenziale misurerà complessivamente 4 chilometri e 700 metri ed avrà caratteristiche analoghe ai lotti già in esercizio.

I fondi saranno erogati dal Ministero nell'arco di quindici anni e potranno essere utilizzati in parte anche per opere viarie connesse alla realizzazione della ferrovia ad alta capacità.

"La soluzione a cui si è giunti - commenta il presidente della provincia di Novara, Vedovato - rende ancora una volta evidente

l'infondatezza delle polemiche a suo tempo sollevate per la nostra posizione rispetto alle ipotesi di soluzione del nodo di Novara: l'aver chiesto (ed anche ottenuto) la ridiscussione del progetto di attraversamento ferroviario nord - sud non ha impedito l'avanzamento della procedura per la tangenziale, che, anzi, grazie al nostro interessamento, è giunta a compimento”.

VERTICE REGIONE PIEMONTE-MINISTRO DI PIETRO

Rilancio delle politiche abitative e una nuova legge nazionale sulla casa, intesa quadro sulle infrastrutture, Asti-Cuneo e Tav. Questi gli argomenti al centro dell'incontro di venerdì 30 marzo scorso tra il Ministro per le Infrastrutture, Antonio Di Pietro, la presidente della Regione Piemonte, Mercedes Bresso, e gli assessori alle Politiche Territoriali, Sergio Conti, e ai Trasporti e Infrastrutture, Daniele Borioli. In tema di infrastrutture la presidente Bresso ha dichiarato “Il Ministro ci ha sottoposto una bozza di accordo che saremo in grado di sottoscrivere nelle prossime settimane: vi sarà l'elenco delle opere che si realizzeranno in Piemonte fino al 2011”.

L'assessore Borioli, in merito alla Asti-Cuneo, ha affermato che il 16 aprile apriranno gli altri lotti terminati, mentre per quanto riguarda la parte ancora da realizzare, Di Pietro ha confermato la volontà di arrivare a un accordo con la società concessionaria in tempi rapidi e, nel caso l'accordo non ci fosse, di realizzare comunque l'opera a carico di Anas”.

BIELLA-SANTHIÀ, INTESA PER LO STUDIO DI FATTIBILITÀ

Dopo anni di attesa e di discussioni, la scelta definitiva per il **collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano**, che si svilupperà lungo la direttrice di Santhià, è stata messa nero su bianco con un protocollo d'intesa per la realizzazione dello studio di fattibilità sottoscritto il 14 marzo dall'assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli, dal presidente della Provincia di Vercelli, Renzo Masoero, e dall'assessore ai Lavori pubblici della Provincia di Biella, Claudio Marampon. Si configurerà come un'autostrada regionale a pedaggio, con quattro corsie, due per ogni senso di marcia, e sarà promossa in project financing sulla scorta di quanto previsto dalle nuove normative.

Le valutazioni per l'individuazione del collegamento migliore tra il capoluogo laniero e l'autostrada Torino-Milano hanno infatti evidenziato come la direttrice di Santhià sia più funzionale, rispetto all'alternativa di Carisio, alle strategie di sviluppo del territorio e all'assetto infrastrutturale esistente. Una scelta condivisa dai diversi soggetti.

“Per la fine dell'anno - ha annunciato Borioli - saremo pronti a partire con un bando di project financing che potrebbe essere il primo banco di prova per un nuovo approccio della Regione al tema delle infrastrutture, anche alla luce degli indirizzi previsti dal disegno di legge sulle autostrade regionali. È proprio da interventi come la Biella-Santhià che lavoreremo per costituire anche per il Piemonte una società mista Regione-Anas, sul modello lombardo, che si proponga in futuro quale ente concedente per la realizzazione e la gestione di infrastrutture di interesse regionale”.

Masoero ha sottolineato “la sinergia istituzionale che ha accompagnato questa decisione e l'importanza della scelta di arrivare a Santhià, centro nevralgico di interconnessione per tutto il nostro territorio”, mentre Marampon ha commentato che “la firma rappresenta finalmente un fatto concreto e positivo”.

Lo studio di fattibilità è finalizzato all'individuazione di un tracciato condiviso e compatibile con il territorio attraversato ed è propedeutico ai successivi sviluppi progettuali ed operativi che porteranno alla realizzazione dell'infrastruttura. Il piano di lavoro avrà un costo di quasi 99 mila euro, che verranno coperti dalla Provincia di Biella con i finanziamenti ricevuti dal ministero dell'Economia.

Per monitorare lo stato di avanzamento delle attività, l'accordo istituisce, oltre ad un collegio di vigilanza, anche un tavolo tecnico composto da funzionari regionali, provinciali e tecnici dell'Ares. È possibile prevedere la predisposizione dei bandi pubblici per il 2008 e l'avvio degli appalti entro il 2009.

LA SITAF PRESENTA IL SECONDO TUNNEL

Il progetto definitivo della seconda canna del Fréjus è stato presentato lo scorso mese ai Sindaci della Valle di Susa. Secondo i progettisti, la galleria «di sicurezza» servirà ai soccorritori in caso d'incidente nel Fréjus; secondo gli oppositori sarà un «cavallo di Troia» per arrivare al raddoppio delle capacità di trasporto del Traforo.

L'attuale traforo è largo nove metri mentre la galleria di sicurezza

sarà larga 8, un po' più stretta dell'attuale tunnel autostradale ma più larga, ad esempio, del traforo del Monte Bianco.

I responsabili della Sitaf hanno comunque inviato il progetto al Ministero delle Infrastrutture che lo trasmetterà al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale e alla conferenza dei servizi per l'approvazione definitiva. In teoria i cantieri dovrebbero aprirsi entro l'inizio del 2008. Tutti gli enti locali, dalla Regione ai Comuni, si sono sempre detti contrari al raddoppio del traforo e hanno sostenuto che la nuova galleria dovrà servire solo per il passaggio dei mezzi di soccorso in caso di incidente.

Il presidente della Sitaf, Giuseppe Cerutti, difende il progetto e ne spiega la genesi: «In un primo tempo -racconta- avevamo previsto una galleria larga cinque metri. Ma dopo l'incendio di due anni fa, che provocò la chiusura temporanea del traforo, le perizie dei vigili del fuoco e della protezione civile concordarono sul fatto che era necessario realizzare una galleria di servizio più ampia. Larga almeno 8 metri, per consentire il transito nei due sensi delle autobotti. La stessa indicazione ci è venuta dai governi italiano e francese». Cerutti nega che la galleria di servizio possa essere aperta un giorno al traffico delle auto e dei tir: «Non sarebbe possibile - sostiene il presidente della Sitaf - perché la realizzeremo in modo che non possa essere convertita a quell'uso. Se poi si realizzerà la linea ferroviaria ad alta capacità non vedo come possa essere interesse di qualcuno procedere al raddoppio della galleria autostradale». I lavori per la galleria di sicurezza dovrebbero essere conclusi in pochi anni per giungere preparati all'appuntamento del 2014, quando l'Ue ha imposto che tutti i trafori siano a norma. «Se anche volessimo raddoppiare il traforo - conclude Cerutti - in base alle nuove norme

europee dovremmo realizzare una galleria larga 12,5 metri».

Il Ministro Di Pietro, durante l'incontro con la Presidente Bresso del 30 marzo scorso, ha dichiarato che il tunnel del Frejus non sarà raddoppiato, ma verrà realizzato un tunnel più piccolo, oppure una serie di nicchie destinate ad accrescere la sicurezza del traforo. Ha inoltre spiegato che «serve una soluzione di sicurezza condivisa dall'UE. Soluzione che individueranno i tecnici, ma finalizzata soltanto ad offrire maggiori garanzie di sicurezza al transito. Non certo al raddoppio del traffico autostradale».

RETROPORTO DI GENOVA AD ALESSANDRIA

Il Comitato Portuale del 15 febbraio scorso ha approvato le conclusioni di un apposito gruppo di lavoro incaricato di individuare la migliore localizzazione di un'area retroportuale al servizio del porto di Genova nei territori oltre appennino.

Le valutazioni condivise dal Comitato Portuale hanno identificato tale area con il parco ferroviario di Alessandria, pari a ca. 286.000 mq. di superficie fondiaria ivi compresi 32.000 mq. destinati ai binari del fascio di appoggio.

Il cronoprogramma del progetto prevede la definizione di un accordo di programma tra Regioni Liguria e Piemonte, Ferrovie, Autorità Portuali, Agenzie delle Dogane e SLALA traguardato all'avvio della prima fase operativa entro il secondo semestre 2008 e la messa a regime dell'area e dei servizi connessi entro il 2010.

I SOLDI DEI PORTI: PRESENTATO IL RAPPORTO FINALE DELLA RICERCA CERTeT BOCCONI

Lo studio elaborato dal CERTeT dell'Università Bocconi per conto di Ligurian Ports (Associazione delle Autorità portuali dei Savona, Genova e La Spezia) ha messo in luce le strategie, rese più possibili ed attuali in base alle previsioni della Finanziaria 2007, per l'autonomia finanziaria e l'intermodalità.

Secondo lo studio la sostanziale stagnazione dei traffici portuali italiani dal 2000 al 2005 è frutto, oltretutto della generale ridotta crescita dell'economia italiana e della stabilizzazione dei flussi in peso dell'import ed export, anche dei ritardi negli investimenti e dell'assenza di una concreta attenzione al potenziamento delle sinergie fra attività portuali e attività logistiche specifiche per filiera merceologica.

Lo studio ha approfondito alcuni degli aspetti considerati più critici per lo sviluppo dei porti ed in particolare ha analizzato due strategie di rilancio prospettico: come valorizzare il ruolo dei porti quali catalizzatori dei servizi logistici rafforzando le relazioni fra porti ed hinterland e come favorire gli investimenti in infrastrutture sia attraverso un maggior coinvolgimento dei privati sia attraverso forme di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali.

Dopo aver analizzato il ruolo delle Autorità Portuali nella promozione dell'intermodalità e della logistica quale elemento strategico per il rilancio del sistema portuale italiano, il lavoro ha esaminato sia il possibile ruolo degli investitori privati nel finanziamento delle infrastrutture portuali, sia il tema dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Le strategie

perseguibili per superare il gap infrastrutturale dei porti italiani sono di due tipologie, non alternative, ma di tipo sinergico. La prima strada percorribile è fare in modo che le Autorità Portuali siano messe nella condizione di autofinanziarsi. Ciò è possibile tramite un incremento delle entrate correnti che, garantendo maggiori flussi di cassa, permetta alle Autorità Portuali di aprire linee di credito bancarie in grado di alimentare piani di investimento pluriennali. La devoluzione della totalità dei diritti marittimi riscossi nei porti (prevista dagli articoli 136 e 137 della legge finanziaria 2007) rappresenterebbe un primo e significativo passo in tal senso, generando risorse aggiuntive di natura corrente e fortemente correlate con i traffici marittimi più che raddoppiando la quota dei diritti marittimi a disposizione delle Autorità Portuali. In particolare nel caso del sistema ligure si passerebbe da una disponibilità annua di 24,5 a 51,4 milioni di euro (dati relativi al 2005).

La seconda ipotesi è quella di creare le condizioni politiche e sociali che permettano un maggiore coinvolgimento dei soggetti privati, siano essi terminalisti o compagnie armatoriali, negli investimenti infrastrutturali nell'ambito portuale e nell'ambito logistico a servizio dei porti.

L'evoluzione normativa più recente (legge finanziaria 2007) rimanda il completamento del processo di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali ad un decreto che dovrà essere adottato dai tre ministeri competenti (Trasporti, Infrastrutture ed Economia e delle Finanze). Il perfezionamento dovrà avvenire con la determinazione della quota dei tributi diversi dalle tasse e dai diritti portuali, cioè IVA e dazi, da devolvere a ciascuna Autorità Portuale, per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

Lo studio evidenzia come i diritti

doganali direttamente collegabili ai traffici portuali (tassa di imbarco e sbarco delle merci, tassa di ancoraggio, dazi, altre imposte e Iva sulle importazioni) abbiano un ruolo di primo piano e crescente fra le entrate a livello locale, anche se fortemente sbilanciato verso il gettito Iva relativo alle importazioni. Infatti, lo studio conferma empiricamente l'inadeguatezza del sistema di tassazione specifico sulle attività portuali attualmente in vigore nell'ordinamento italiano. Importi unitari dei diritti marittimi non aggiornati, unitamente ad uno sbilanciamento del sistema di tassazione verso i canoni demaniali, fa sì che il prelievo fiscale legato ai traffici marittimi sia limitato e inferiore rispetto alle altre realtà europee. Il lavoro, attraverso una simulazione con tre tipologie di navi, evidenzia come i traffici generano un'entrata fiscale pari ad un valore indice di 100 a Marsiglia e di 84 a Valencia. Questo valore si riduce a 37 a Genova e solamente a 29 per Savona e La Spezia.

Sommando tra loro la totalità dei diritti doganali riscossi dalle tre Agenzie delle Dogane, il gettito fiscale complessivamente generato dai porti liguri passa tra il 2002 e il 2005 da 3,126 a 3,954 miliardi di euro, con un incremento del 26,5%. Il ruolo dell'IVA rappresenta complessivamente, con 3,327 miliardi di euro nel 2005, l'84% del gettito fiscale complessivamente riscosso nell'anno da parte delle tre Agenzie delle Dogane.

Ciò che è importante sottolineare è inoltre l'andamento del gettito IVA tra il 2002 e il 2005. Una crescita complessiva del 24,1% è infatti indice di un'attività commerciale in continuo sviluppo. Questo fenomeno è peraltro confermato dall'andamento degli altri diritti doganali, e in particolare dei dazi che crescono complessivamente del 43,7% nel periodo considerato.

Eventi e Convegni:

MOBILITY CONFERENCE EXHIBITION 2007

Il 29 e 30 gennaio si è svolta la quinta edizione della Mobility Conference Exhibition, organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano. Il dibattito ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica i principali nodi infrastrutturali che impediscono il pieno sviluppo economico e territoriale del nostro Paese e, in particolare, del Nord, anche grazie al supporto analitico offerto dal Rapporto 2006 di OTI NordOvest (disponibile sul sito www.otinordovest.it).

In particolare l'Osservatorio OTI NordOvest ha curato l'organizzazione del seminario dal titolo "La valutazione delle ricadute economiche e territoriali delle nuove infrastrutture di trasporto".

Tutta la documentazione, inclusa la rassegna stampa, relativa alla MCE 2007 è liberamente disponibile sul sito internet www.mobilityconference.it. Dallo stesso sito è possibile accedere all'Area Video, sezione contenente le interviste ai protagonisti dell'evento, che comprende anche una raccolta dei principali servizi televisivi e le riprese integrali delle due sessioni del convegno di apertura tenutosi presso Assolombarda.

Prossimi appuntamenti:

PIEMONTE E LIGURIA,
TORINO E GENOVA:
PRODUTTIVITÀ E SVILUPPO
CON TRASPORTI E
LOGISTICA

Torino,
11 maggio 2007

L'Associazione Trasporti e Infrastrutture dell'Unione Industriale di Torino e Confindustria Piemonte hanno organizzato il convegno "Piemonte e Liguria, Torino e Genova: produttività e sviluppo con Trasporti e Logistica" che si terrà presso l'Unione Industriale di Torino, venerdì 11 maggio prossimo con inizio alle ore 9.

È prevista la partecipazione del Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, della Vice Presidente Confindustria, Emma Marcegaglia, Amministratori pubblici, rappresentanti del sistema imprese e finanza, di servizi e tecnologie e i Presidenti della maggiori società che gestiscono i trasporti.

SALES INVENTORY & OPERATIONS PLANNING

Milano,
21 maggio 2007

Rivolto a Supply Chain Manager ed ai Responsabili della Pianificazione di aziende di produzione e di distribuzione, il seminario presenterà i più moderni sistemi di pianificazione e gestione a tutti i livelli (dalle operations alle vendite), cercando di dare risposte alle domande sulla catena logistica che riguarda il miglioramento del livello di servizio a costi sostenibili
Per informazioni e iscrizioni: formazione@ailog.it

Notizie dal Nordest

IL PORTO DI VENEZIA: UN
ANNO NEL SEGNO DEI
RECORD E PROGETTI
AMBIZIOSI PER IL FUTURO

Qualche settimana or sono l'Autorità Portuale di Venezia ha reso noti i dati statistici afferenti l'anno 2006, un esercizio che si è chiuso all'insegna di una serie di importanti record per lo scalo lagunare. Il traffico merci, infatti, ha quasi raggiunto i 31 milioni di tonnellate – cifra che garantisce un incremento su base annua del 6,3% - trascinato dalle performance del settore commerciale (+14%) e container (+9,2%).

Tali risultati rappresentano la diretta conseguenza della ripresa dell'economia dell'area e dell'intero retroterra che fa riferimento alle strutture di Porto Marghera, ma pure un primo indicatore dei benefici che possono discendere dai piani di ammodernamento infrastrutturale già implementati dalla locale Autorità Portuale o in corso d'opera. L'avvio dell'escavo dei canali di navigazione e la riorganizzazione dei servizi di trasporto combinato – sulla base di un accordo ad hoc sottoscritto con Trenitalia e le Ferrovie dello Stato – hanno avuto senz'altro un ruolo importante quali motore della ripresa registrata dopo un 2005 che, peraltro anche per l'intero sistema portuale italiano, era stato all'insegna della stagnazione, quando non di un'autentica riduzione dei traffici.

Quanto al settore commerciale, connotato come si è già detto poc'anzi da una crescita annua a due cifre, le merci cosiddette tradizionali – quali cereali e

carbone – hanno fatto un balzo in avanti di quasi il 20%; per contro il settore petroli, nonostante un andamento comunque positivo, non ha fatto registrare alcun record mentre il comparto industriale chiude il 2006 con un segno meno, unica nota dolente in questo panorama all'insegna dei primati.

Il piano operativo predisposto dall'Autorità Portuale di Venezia per il triennio 2005-2007 prevede investimenti dell'ordine di 315 milioni di euro, una cifra consistente e destinata a coprire interventi di differente natura e portata. Tra questi, particolare importanza spetta all'escavazione di 3 milioni di metri cubi di fanghi utili a portare la profondità del canale Malamocco-Marghera a 11 metri, così da consentire l'ingresso nella zona portuale di navi di maggiore stazza e portata.

Una seconda grande area di intervento ha per oggetto, nello specifico, l'isola portuale di Marghera. L'ambizioso progetto intende portare alla realizzazione di un nuovo sistema di accessibilità - che garantisca la separazione del traffico su gomma da quello su rotaia -, nonché al potenziamento del parco e della rete ferroviaria oggi esistenti, mediante due nuovi binari da utilizzare per il trasporto delle merci verso la Germania via Verona o Tarvisio.

Da ultimo, il 2006 ha offerto al porto di Venezia un altro primato, e cioè un traffico passeggeri annuo che – per la prima volta nella storia – ha superato 1,4 milioni di unità (+6,5% rispetto al 2005). Venezia è ormai tappa fissa dei principali itinerari croceristici nel Mediterraneo e la locale Autorità si attende

un ulteriore incremento, per il 2007, del numero di passeggeri trasportati dell'ordine di 150-200 mila unità. Proprio a fronte di tali dinamiche e

previsioni, l'Autorità Portuale ha pianificato la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri che sorgerà nell'area detta della Marittima, e cioè assai prossimo

al cuore del centro storico di Venezia.

Federico Ferraro
Fondazione Nord Est Venezia

Tabella 1

Il traffico merci del porto di Venezia

Anno	Traffico commerciale	Traffico industriale	Traffico petroli	Traffico totale	Movimento containers (in T.E.U.)
1996	7.363.090	6.445.090	10.458.038	24.266.488	168.805
1997	8.807.697	4.963.322	10.606.402	24.377.421	211.969
1998	10.106.355	4.721.623	11.913.428	26.741.406	206.389
1999	10.319.690	5.796.831	11.003.052	27.119.573	199.803
2000	11.062.990	6.532.020	10.581.193	28.176.203	218.023
2001	12.177.759	5.973.346	10.658.118	28.809.223	246.196
2002	12.475.167	5.798.989	11.274.372	29.548.542	262.337
2003	12.715.743	5.970.768	11.440.487	30.126.998	283.667
2004	13.016.263	5.994.286	10.745.587	29.756.136	290.898
2005	12.722.043	5.834.761	10.542.237	29.099.041	289.860
2006	14.541.961	5.033.494	11.361.476	30.936.931	316.641
Variaz. percentuale					
1997/1996	19,6%	-23,0%	1,4%	0,5%	25,6%
1998/1997	14,7%	-4,9%	12,3%	9,7%	-2,6%
1999/1998	2,1%	22,8%	-7,6%	1,4%	-3,2%
2000/1999	7,2%	12,7%	-3,8%	3,9%	9,1%
2001/2000	10,1%	-8,6%	0,7%	2,2%	12,9%
2002/2001	2,4%	-2,9%	5,8%	2,6%	6,7%
2003/2002	1,9%	3,0%	1,5%	2,0%	8,0%
2004/2003	2,4%	0,4%	-6,1%	-1,2%	2,5%
2005/2004	-2,7%	-2,7%	-1,9%	-2,2%	-0,4%
2006/2005	14,3%	-13,7%	7,8%	6,3%	9,2%

(dati in tonnellate, in grassetto i record assoluti per tipologia di traffico)

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Tabella 2

Il traffico passeggeri del porto di Venezia

Anno	Arrivi e partenze	Transiti	Totale
1996	453.527	76.193	529.720
1997	601.565	106.482	708.047
1998	642.885	116.319	759.204
1999	421.263	80.945	502.208
2000	736.804	136.435	873.239
2001	860.471	162.325	1.022.796
2002	839.685	150.508	990.193
2003	940.668	183.545	1.124.213
2004	834.581	203.252	1.037.833
2005	n.d.	n.d.	1.365.375
2006	n.d.	n.d.	1.453.513
Variaz. percentuale			
1997/1996	32,6%	39,7%	33,7%
1998/1997	6,9%	9,2%	7,2%
1999/1998	-34,8%	-30,4%	-33,8%
2000/1999	74,9%	68,5%	73,9%
2001/2000	16,8%	19,0%	17,1%
2002/2001	-2,4%	-7,2%	-3,2%
2003/2002	12,0%	22,0%	13,5%
2004/2003	-11,3%	10,7%	-7,7%
2005/2004	n.d.	n.d.	31,6%
2006/2005	n.d.	n.d.	6,5%

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

COS'È OTI NORDOVEST

OTI NORDOVEST è un osservatorio sulle opere infrastrutturali prioritarie che interessano il territorio della Lombardia, del Piemonte e della Liguria, creato dalle Associazioni industriali di Genova, Milano e Torino che ha come obiettivo il monitoraggio delle opere selezionate, al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web www.otinordovest.it nel quale sono disponibili e scaricabili le schede informative su oltre cinquanta progetti, il rapporto annuale sullo stato di avanzamento delle opere, oltre ad una breve rassegna stampa e a documenti di interesse specifico.

La newsletter ha periodicità trimestrale e viene inviata esclusivamente via e mail.

NordOvest Infrastrutture

www.otinordovest.it
info@otinordovest.it

a cura di:

ASSOLOMBARDA

Area Monitoraggio del Territorio e Infrastrutture, Organizzazione Zonale
Via Pantano, 9 - 20122 Milano
Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326
www.assolombarda.it
e.mail: mitoz@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Servizio Territorio e Infrastrutture
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577
www.confindustria.ge.it
e.mail: fpatrone@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: usu@ui.torino.it