

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 10 - Luglio 2007

oti nordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otinordovest.it



Veduta aerea del Porto di Genova

a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



- Scadenze europee	pag.	3
- DPEF 2008-2011: Infrastrutture	"	3
- Situazione A.C. Torino-Lione	"	3
- All'estero inaugurate importanti opere ferroviarie	"	4
- Via libera alla progettazione definitiva della Treviglio-Brescia	"	5
- Pedemontana Lombarda: firmata la nuova convenzione di concessione	"	5
- Pedemontana Lombarda e Brebemi: nuovi ritardi in vista?	"	5
- Asti-Cuneo: inaugurati due nuovi lotti	"	5
- Porto di Genova: pianificazione delle opere infrastrutturali per il triennio 2007-2009	"	6
- Piattaforma contenitori di Vado Ligure: assegnazione alla ATI Maersk/GL Fincosit/Technital	"	6
Notizie dal Nord Est:		
- A4 Venezia-Trieste: si rischia la paralisi quotidiana	pag	6

Il DPEF 2008-2011 ha il merito di rendere esplicito il quadro complessivo del Governo per gli interventi sul fronte infrastrutturale, in attuazione della Legge Obiettivo.

Peraltro, chiarezza espositiva non equivale a soluzione dei problemi, se è vero che dei 111,6 miliardi di euro necessari ne mancano all'appello 44,6 come fabbisogno finanziario ancora da reperire.

Nel frattempo, lo stesso DPEF ha aggiunto alla lista ulteriori opere da avviare entro il 2012, per un valore complessivo di 5 miliardi di euro, tra le quali fanno la parte del leone il raddoppio ferroviario Roma-Pescara e il prolungamento dell'Alta Capacità ferroviaria tra Napoli e Bari. Il tema dei finanziamenti risulta, quindi, sempre più come la variabile maggiormente critica per passare dal libro delle necessità alla concretezza delle realizzazioni.

OTI Nordovest ha dedicato una parte significativa del

proprio rapporto 2006 proprio su questo aspetto, riassunto nello slogan: "superare l'alibi delle risorse finanziarie", poi ripreso nell'ambito della Mobility Conference Exhibition di Milano con una serie di proposte volte a valutare correttamente l'impatto economico derivante dalla realizzazione delle grandi opere.

Il punto qualificante di questo approccio sta nell'intendere che la maggior parte delle infrastrutture di cui si tratta non sono un semplice costo per la collettività, da sostenere per garantire a tutti l'esercizio del proprio diritto alla mobilità o alla sicurezza. Al contrario, in moltissimi casi la spesa in infrastrutture può e deve essere valutata come un investimento i cui ritorni economici sono evidenti, misurabili e tali da ripagare convenientemente il capitale investito.

Ciò comporta un salto di qualità nelle tecniche di redazione dei piani economico-finanziari ed anche nei modelli di programmazione e gestione delle grandi opere; tut-

tavia si tratta di un elemento di discontinuità necessario per passare dalla logica dell'addebito alla fiscalità generale (sempre più esangue) alla logica della compartecipazione dei beneficiari all'investimento.

Tutto questo impatta certamente sui territori interessati dai progetti infrastrutturali, sulle loro politiche di sviluppo e sui ritorni economici che ne possono derivare per cittadini ed imprese; ma riguarda anche lo Stato e in genere ogni livello di amministrazione della cosa pubblica, laddove dall'esistenza di adeguate infrastrutture possono derivare ingenti fonti di gettito e risparmi di spesa.

Molti segnali indicano che il tempo è maturo per sperimentare nuove strade; quanto si sta muovendo in tema di autonomia finanziaria dei porti ovvero di sistema integrato intermodale di corridoio va esattamente in questa direzione.

Anche in questo caso si tratta di accelerare.

SCADENZE EUROPEE

Il 22 marzo 2007 il Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'Unione Europea ha approvato il regolamento relativo alle nuove disposizioni di finanziamento della rete Transeuropea TEN-Trasporto che assommano globalmente a 8,1 miliardi di euro per il periodo 2007-2013.

Il testo finale del Regolamento è stato quindi approvato definitivamente dal Parlamento Europeo nella sessione parlamentare del 23 maggio 2007.

Secondo l'accordo raggiunto, le quote di co-finanziamento europeo per i progetti TEN sono le seguenti:

- 50% per i costi di studi (e per il progetto ERTMS);
- 30% per i costi dei lavori di progetti transfrontalieri (tra cui il tunnel di base del Frejus e della Torino-Lione e il tunnel del Brennero) e per le vie di navigazione interne, con il vincolo che i lavori devono iniziare prima del 2010 e devono essere accompagnati da adeguate garanzie finanziarie da parte degli Stati membri;
- 20% per i costi dei lavori di progetti prioritari (le tratte nazionali delle reti TEN tra cui la Milano-Verona);
- 10% per i costi dei lavori di altri progetti.

Il 25 maggio 2007 la Commissione Europea ha pubblicato il bando per la realizzazione delle reti TEN, la cui scadenza per la presentazione delle domande da parte degli Stati membri è il 20 luglio 2007.

Le valutazioni, che si concluderanno nel marzo 2008, terranno conto dell'eccellenza e della completezza tecnica dei progetti, della tabella di marcia, della maturità

e dell'impatto ambientale, dell'impegno finanziario di partecipanti pubblici e privati.

DPEF 2008-2011: INFRASTRUTTURE

La parte del DPEF 2008-2011 dedicata alle infrastrutture ribadisce le politiche già attuate nell'azione di governo nella nuova legislatura: criteri di selezione delle opere in funzione della efficienza della spesa, della tempistica di realizzazione, della diversa fase di avanzamento (cantieri aperti, appalti in corso, appalti ancora da esigere).

Il DPEF rimanda al Piano generale "Infrastrutture prioritarie", elaborato a seguito di un confronto con i singoli territori, che definisce le opere ritenute irrinunciabili per ogni Regione italiana tra cui gli interventi ferroviari per lo sviluppo del Corridoio V, gli interventi rivolti all'implementazione delle autostrade del mare, le opere per l'accessibilità ferroviaria al nodo aeroportuale di Malpensa, le opere funzionali al decongestionamento dei nodi urbani, tra i quali le metropolitane di Torino e di Milano.

Il fabbisogno finanziario complessivo ancora da reperire per l'insieme di tali opere corrisponde a 32,149 miliardi di euro, cui vanno aggiunti 12,593 milioni di euro per le opere prioritarie delle reti TEN. Nello specifico l'Allegato B dell'annesso Infrastrutture distingue tra:

- opere ultimate (per un valore di 2,2 miliardi di euro)
- opere in corso integralmente coperte (per un valore di 13,7 miliardi di euro)
- opere in corso con copertura parziale (per un valore di 21,4

miliardi di euro di cui 8,5 ancora da reperire)

- opere da avviare entro il 2012 (per un valore di 55,9 miliardi di euro, di cui 19,8 ancora da reperire)
- ulteriori opere da avviare entro il 2012 (per un valore di 5 miliardi di euro, di cui 3,7 ancora da reperire)
- opere prioritarie della rete TEN, ovvero Torino-Lione, Terzo Valico dei Giovi e Galleria del Brennero (per un valore di 13,4 miliardi di euro di cui 12,6 ancora da reperire).

Il Piano generale ha costituito riferimento per le scelte operate nell'ambito delle diverse programmazioni di settore, con particolare riferimento alla definizione del Piano della Viabilità e del Contratto di Programma tra Stato e RFI per il periodo 2007/2011; in particolare è prevista una spesa di 4.291 milioni di euro per investimenti nel settore stradale e di 22.165 milioni di euro per investimenti di manutenzione straordinaria delle reti ferroviaria, potenziamento infrastrutturale su opere in corso e realizzazione di nuovi interventi.

SITUAZIONE A.C. TORINO-LIONE

L'uscita dalla Legge Obiettivo del progetto della linea ad Alta Capacità Torino-Lione, 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) del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione 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.

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 di Impatto Ambientale mediante affidamento con gara europea. L'avvio delle attività è avvenuto il 10 dicembre 2006. Il 30 aprile 2007 la società LTF ha inviato ai Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente e agli altri Enti interessati lo Studio di Impatto Ambientale del progetto della Torino-Lione.

Nell'ambito della valutazione delle alternative sono state 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.

Dallo Studio di Impatto Ambientale si evince che l'alternativa che ha avuto un punteggio maggiore è quella “Sinistra Dora”, ovvero il progetto iniziale che passa dalla Valle di Susa e dal quale sono iniziate le proteste degli abitanti della Valle.

Il 13 giugno 2007 il tavolo politico-istituzionale voluto dal Governo per ottenere il consenso dei territori attraversati dall'opera, ha raggiunto un accordo attraverso il quale si dà mandato all'Osservatorio sulla Torino-Lione guidato dall'Arch. Virano di lavorare ad uno schema di progetto di tracciato da presentare il 20 luglio alla Commissione Europea per la richiesta di finanziamento e che avrà alcune invarianti: uscita del tunnel di base a Chiomonte anziché a Venaus; interrimento della linea storica in bassa Val di Susa; passaggio dall'interporto di Orbassano, ingresso a Torino da Corso Marche.

Si fa notare che tale progetto, secondo fonti ufficiose, presenterà costi aggiuntivi per almeno due miliardi di euro, che corrisponde indicativamente alla quota di cofinanziamento europeo per realizzare il tunnel del Frejus.

Quello che appare chiaro, quindi, è che per il 20 luglio sarà pronto uno studio di fattibilità che non comprenderà la valutazione di impatto ambientale.

Dalle dichiarazioni dello stesso Virano, così come di Rainer Masera, Presidente della Commissione Intergovernativa Torino-Lione, sembra che per la data del 20 luglio sarà sufficiente fare avere alla Commissione Europea lo studio di fattibilità del tracciato. Tuttavia, questa possibilità è ancora soggetta a verifica, tant'è che nel bando europeo si indicano esplicitamente i criteri premiali per

la valutazione dei progetti: il loro livello di maturità, la descrizione del piano economico finanziario, gli effetti socio-economici e le conseguenze ambientali.

Inoltre è bene ricordare che il nostro Paese gareggia con altri Paesi che presenteranno richieste di finanziamento su progetti in fase avanzata di elaborazione, come il progetto n. 17 di alta velocità ferroviaria Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava del quale il 10 giugno è stata aperta al pubblico la tratta Parigi-Strasburgo.

Il 3 luglio a Palazzo Chigi, alla presenza del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Enrico Letta, è stata presentata la prima parte del lavoro svolto dall'Osservatorio Tecnico; si tratta dei primi due quaderni sulla capacità della linea storica e sui flussi di traffico attuali e previsti.

Inoltre il Governo si è dichiarato disponibile a prendere in considerazione l'ipotesi di un referendum sulla TAV per fine anno, attraverso azioni di consultazione locale non per decidere se fare la TAV, ma per discutere con la popolazione sul come farla e quali conseguenze ne deriverebbero per i territori attraversati.

Ancora da definire il nodo di Torino che sarà oggetto del terzo quaderno di approfondimento previsto per fine anno.

**ALL'ESTERO
INAUGURATE
IMPORTANTI OPERE
FERROVIARIE**

Il 10 giugno è stata aperta al pubblico la tratta di 300 km di alta velocità ferroviaria Parigi-Baudrecourt in Lorena,

permettendo così di collegare Parigi a Strasburgo (500 km) in 2 ore e 20 minuti. Tale tratta fa parte del Corridoio europeo n. 17 Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava, di cui si prevede il completamento nel 2015 con un costo di 13,5 miliardi di euro.

Il 15 giugno è stato invece inaugurato il tunnel ferroviario del Lotschberg, in Svizzera.

L'opera, costata 5,3 miliardi di franchi svizzeri, è la terza galleria più lunga del mondo e costituisce, insieme al tunnel del Gottardo che sarà ultimato nel 2016/2017, un tassello fondamentale per la realizzazione dell'Asse europeo n. 24 Genova-Rotterdam.

VIA LIBERA ALLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA TREVIGLIO-BRESCIA

Dopo la revoca delle concessioni TAV, il 5 aprile scorso, su indicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il CIPE ha definito la procedura e i tempi per l'avvio della gara per la realizzazione della tratta AC/AV Treviglio-Brescia, sulla linea Milano-Verona (ricordiamo che il quadruplicamento della tratta Milano-Treviglio è in corso di completamento). RFI dovrà presentare la progettazione definitiva entro l'estate 2007, in modo da convocare la Conferenza dei servizi in settembre e quindi procedere al bando di gara all'inizio del 2008.

PEDEMONTANA LOMBARDA: FIRMATA LA NUOVA CONVENZIONE DI CONCESSIONE

In data 20 aprile 2007, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, è stata firmata dal Concedente Concessioni Autostradali Lombarde SpA (CAL) e dal Concessionario Società Pedemontana Lombarda SpA lo schema di Convenzione di Concessione per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del "Sistema Viabilistico Pedemontano, tangenziali di Corno e Varese".

Lo schema di convenzione prevede 32 mesi dall'approvazione della Convenzione per l'avvio dei lavori per le tangenziali di Corno e Varese e l'individuazione delle modalità più opportune per estendere tali tempi anche per la tratta Busto Arsizio - Meda. Pertanto l'inizio dei lavori è fissato nel 2010 mentre l'intera opera dovrebbe essere completata entro il 2014. A garanzia del rispetto dei tempi, la Convenzione prevede sanzioni, fino addirittura alla revoca della Concessione, in caso di ritardi o inadempienze.

PEDEMONTANA LOMBARDA E BREBEMI: NUOVI RITARDI IN VISTA?

L'iter di approvazione delle convenzioni di Brebemi (26 marzo) e Pedemontana Lombarda (20 aprile) prevede l'invio degli schemi di convenzione da Cal al Ministero delle Infrastrutture, da questi al Cipe per l'ottenimento dei pareri, quindi il successivo invio alle commissioni parlamentari

competenti, per concludersi con l'emanazione del decreto interministeriale di approvazione. L'iter dovrebbe essere completato entro settembre 2007.

Tuttavia la Commissione lavori Pubblici del Senato, che aveva ricevuto i dossier delle due opere dal Ministero delle Infrastrutture all'inizio di giugno, ha sospeso il giudizio e rispedito la documentazione al Ministero delle infrastrutture dopo aver rilevato alcune incompletezze.

Si attende pertanto che le due convenzioni possano riprendere l'iter di approvazione, per completarsi nei tempi previsti di settembre 2007.

ASTI-CUNEO: INAUGURATI DUE NUOVI LOTTI

Il 18 giugno scorso sono stati aperti al traffico altri 8,6 km dell'autostrada Asti-Cuneo tra Marene e Cherasco.

Si tratta di due lotti che hanno richiesto all'Anas un investimento complessivo di oltre 172,6 milioni di euro: il primo si sviluppa per oltre 6 km dal nuovo casello di Cherasco sulla Torino-Savona fino a Marene e consente di bypassare l'abitato di Roreto e collegare direttamente le due autostrade; il secondo prosegue verso Alba.

Con queste nuove tratte si è completata la parte di autostrada in carico ad Anas per un totale di 37,4 km, pari al 42% dell'intera opera.

Rimangono da realizzare altri 53 km, per i quali ora finalmente c'è la certezza sui tempi della sua ultimazione e sulle modalità

di controllo e finanziamento: il 7 maggio è stata firmata a Torino la convenzione per la concessione dell'autostrada tra Anas e società concessionaria che è stata approvata dal Cipe il 23 maggio.

La convenzione che prevede la concessione per una durata di 27 anni e 6 mesi (quattro dei quali per i lavori) al raggruppamento di imprese Salt-Grassetto Lavori-Itinere, consente di sbloccare gli otto lotti ancora da realizzare, di cui però in alcuni casi manca la progettazione definitiva.

PORTO DI GENOVA: PIANIFICAZIONE DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI PER IL TRIENNIO 2007-2009

Il Comitato Portuale di Genova ha approvato un nuovo atto di pianificazione degli interventi infrastrutturali per il triennio 2007/2009, anche alla luce delle novità introdotte dalla Legge Finanziaria 2007 sia sotto il profilo di una maggiore autonomia finanziaria dei porti sia dal punto di vista della rimozione dei vincoli alla spesa per investimenti.

Il piano delle opere così attualizzato stabilisce priorità nelle scelte di programmazione che determinano maggiori effetti in termini di gettito fiscale, maggiore certezza degli importi da finanziare e ricerca di maggiore corrispondenza tra previsioni di avvio degli interventi ed effettiva realizzazione.

Fra gli interventi sono ricompresi la realizzazione del retroporto di Alessandria e i connessi interventi sul fronte ferroviario.

PIATTAFORMA CONTENITORI DI VADO LIGURE: ASSEGNAZIONE ALLA ATI MAERSK/GL FINCOSIT/TECHNITAL

L'Autorità portuale di Savona, nell'ambito della procedura a livello europeo per l'assegnazione della piattaforma contenitori di Vado Ligure, ritenendo inaccoglibile per mancanza di requisiti l'unica richiesta pervenuta da mettere a confronto con il Promotore, ha deciso di formalizzare gli atti di assegnazione con l'ATI composta da Maersk, GLFincosit e Technital.

Notizie dal Nord Est

A4 VENEZIA-TRIESTE: SI RISCHIA LA PARALISI QUOTIDIANA

Giorgio Santuz, presidente della società Autovie Venete, che ha in gestione il tratto compreso fra Venezia e Trieste della A4, ha lanciato di recente (cfr. La Nuova Venezia del 6 giugno) un accorato grido di allarme dinanzi alla situazione di paralisi che questa arteria – dati alla mano – rischia di conoscere

di qui a pochi anni. Al punto che, mentre ancora si discute della realizzazione della terza corsia di marcia, è già tempo di prendere in considerazione l'ipotesi di realizzarne una quarta.

L'appello di Santuz non è dettato solo da considerazioni di natura strategica, ma è ben suffragato dai dati statistici disponibili in materia di traffico, tempi di percorrenza e incidentalità.

In conseguenza del continuo incremento dell'interscambio commerciale fra il Nord Est e i Paesi dell'Europa centro-orientale, il traffico pesante sulla Venezia-Trieste è cresciuto del 56,5% negli ultimi dieci anni, con un balzo di 6

punti percentuali nel corso del solo 2006. I dati relativi al primo trimestre del 2007 confermano tali tendenze, con un ulteriore aumento del traffico pesante del 10% rispetto all'analogo intervallo di tempo dello scorso anno. Qualora questi trend proseguano, è presumibile che di qui ai prossimi 6-7 anni si assista ad un sostanziale raddoppio del numero di camion che ogni anno percorrono la Venezia-Trieste, in una o nell'altra direzione.

Un ulteriore segnale di una situazione che va deteriorandosi è offerto dai dati relativi alle code registrate lungo i singoli tratti della A4 e – segnatamente

– nella sezione compresa tra Venezia Est e il Terraglio, ove è stata raggiunta la cifra record di 2.342 ore di coda, quasi esclusivamente determinate da una situazione di paralisi dovuta ad un traffico insostenibile. L'incremento esponenziale dei mezzi pesanti in transito, poi, ha determinato pure l'innalzamento del numero di incidenti, in cui sono assai sovente coinvolti camion e tir guidati da cittadini stranieri (73,4% dei casi). La società Autovie Venete ha tentato di porre un primo rimedio mediante l'introduzione del divieto di sorpasso lungo diversi tratti della A4 e facendo rispettare, in modo severo, i limiti di velocità. Queste soluzioni, tuttavia, sono solo un tampone nell'attesa che si renda disponibile la terza corsia di marcia, il cui iter appare peraltro ancora lungo e abbastanza tortuoso. Autovie Venete, infatti, dispone di tutte le autorizzazioni del caso per la realizzazione del solo tratto compreso fra Quarto d'Altino e San Donà di Piave, un intervento peraltro già incluso nel piano finanziario della società. La commissione ministeriale cui spetta l'affidamento del progetto è al lavoro e se ne attende la delibera, per poi

passare alla progettazione definitiva, che richiederà altri 6 mesi. Di conseguenza, è verosimile che il progetto finale possa essere trasmesso a Roma – per le opportune valutazioni da parte di Anas, Ministero delle Infrastrutture, Cipe e Conferenza dei Servizi – nella tarda primavera del 2008. Questa fase di analisi e valutazione durerà quantomeno un anno, dopo di che sarà possibile indire la gara di appalto (per un lasso di tempo di ulteriori 3-4 mesi). I cantieri, quindi, non potranno essere aperti prima del 2010 e il completamento dei lavori richiederà altri 3 anni. La terza corsia lungo il tratto Quarto d'Altino-San Donà non sarà pronta prima del 2014. Ancor più complessa è la situazione del tratto che conduce sino a Trieste, dal momento che un pronunciamento del Cipe stabilisce la necessità di affiancare la terza corsia della A4 alla nuova linea ferroviaria ad alta velocità. Autovie Venete, quindi, nella propria opera di progettazione, dovrebbe tenere conto anche dello spazio necessario a far correre la linea TAV, con una conseguente ulteriore spesa di 300 milioni di euro la cui copertura non è garantita né dal Governo né dalle Ferrovie dello Stato. Senza

contare, poi, che della Venezia-Ronchi dei Legionari-Trieste non esiste ancora neppure una ipotesi condivisa di tracciato. In questo scenario generale si inserisce pure la discussione con Anas, già in corso da tempo, del nuovo piano finanziario di Autovie Venete. Una bozza preparata già nel 2004 stabilisce un piano di investimenti dell'ordine di 1,6 miliardi di euro ed esclude che le spese per l'affiancamento della terza corsia alla TAV possano essere fatte ricadere su Autovie Venete. Di più, già nel 1999 la società friulana aveva proposto all'Anas di procedere alla realizzazione della terza corsia di marcia lungo l'intero tratto di propria competenza dell'autostrada A4, ma quest'opera fu ritenuta allora non necessaria. E mentre il traffico cresce in modo inarrestabile – nel 2006 sono transitati attraverso la Venezia-Trieste quasi 40 milioni di veicoli – unitamente alle ore trascorse in coda e al numero degli incidenti, iniziare a concepire una quarta corsia per senso di marcia non suona affatto risibile o fuori luogo. Pena la paralisi quotidiana e totale.

Federico Ferraro
Fondazione Nord Est Venezia

Tabella 1 – Andamento recente del traffico lungo la A4 Venezia-Trieste
Numero di veicoli effettivi

	1997	2006	Var. %
Veicoli leggeri	24.713.000	29.541.000	+19,5
Veicoli pesanti	6.569.000	10.281.000	+56,5
Traffico totale	31.282.000	39.822.000	+27,3

Fonte: Autovie Venete

Tabella 3 – Ore di coda registrate lungo la A4 Venezia-Trieste e loro causa principale

	Per traffico intenso	Causa cantieri	Causa incidenti
Intera tratta	2.776**	473	431
Venezia Est (Quarto d'Altino)-Terraglio	2.342	75	66

** questo dato equivale ad un periodo di tempo di 116 giorni spesi ad aspettare uno in fila all'altro in autostrada
Fonte: Autovie Venete

Tabella 2 – Numero di incidenti in cui sono rimasti coinvolti mezzi pesanti e incidenza dei mezzi pesanti guidati da stranieri

	2002	2003	2004	2005	2006	2007*
Incidenti con mezzi pesanti	344	348	309	398	477	139
Incidenti con mezzi pesanti stranieri	217	231	200	252	337	102
% di stranieri sul totale degli incidenti	63,1	61,2	64,7	63,3	70,7	73,4

* dati riferiti al solo primo trimestre
Fonte: Autovie Venete

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