

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

oti nordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 12 - Gennaio 2008

www.otinordovest.it



Autostrada Torino-Milano

a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



In evidenza:

Rapporto 2007 - OTI NordOvest

pag. 2

– Autostrada Torino-Milano: inaugurata tratta Torino-Santhià

” 8

– A.C. Torino-Lione: parte il tavolo politico

” 8

Eventi e Convegni:

– “Infrastructura 2007”

” 8

Prossimi appuntamenti:

– Mobility Conference 2008 – Milano, 28-29 gennaio 2008

” 9

In evidenza:**RAPPORTO 2007
OTI NORDOVEST**

Anche quest'anno l'impegno delle tre Associazioni imprenditoriali di Milano, Torino, Genova, promotrici dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture, si è concretizzato con il Rapporto 2007 che fa il punto sullo stato di attuazione dei progetti infrastrutturali del Nordovest dell'anno appena trascorso, mettendo in luce le criticità presenti ed evidenziando le principali attese per il 2008.

In questa edizione, dopo una disamina delle principali novità riguardanti le politiche infrastrutturali a livello europeo e nazionale e al consueto quadro di aggiornamento delle opere in fase di realizzazione nelle tre Regioni, viene proposto un focus sul progetto 24 “corridoio dei due mari”. Completa il rapporto il contributo della Fondazione Nord Est, utile per avere un quadro complessivo e più organico dell'andamento dei progetti riguardanti tutto il Nord Italia.

Di seguito si riporta l'executive

summary e un approfondimento sul corridoio 24, ricordando che il Rapporto è disponibile nella sezione “Documenti” del sito www.otinordovest.it.

EXECUTIVE SUMMARY

Nel 2007 l'Italia ha vissuto un anno di maggior dinamismo da parte delle Istituzioni sulle politiche infrastrutturali, ma le aspettative di avvio e prosecuzione dei cantieri sono state solo in parte soddisfatte. Nonostante il Governo abbia posto in essere l'apprezzabile sforzo di dare continuità attuativa alla programmazione in corso, le risorse disponibili sono ancora distanti dai fabbisogni reali e le esigenze finanziarie espresse nei principali documenti programmatori di ANAS e di RFI superano le dotazioni di spesa autorizzate.

La necessità di passare da un elenco di opere a “piè di lista” ad un programma funzionale e operativo è ancora in gran parte disattesa e rimane urgente l'esigenza di individuare il cronoprogramma delle opere e il relativo flusso finanziario per l'intero ciclo di vita dei progetti, così come è

indispensabile che la valutazione delle priorità progettuali sia strettamente collegata con le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Per quanto riguarda le modalità di finanziamento delle opere, sarebbe auspicabile un maggior coraggio da parte dei decisori pubblici nel creare quel circolo virtuoso tra territorio e investimenti infrastrutturali in grado di liberare nuove risorse economiche; va in questa direzione l'introduzione nella Finanziaria per il 2008 della norma sull'uso dell'extragetito fiscale per le attività derivanti dalle operazioni di importazione nei porti e negli interporti.

La gestione del consenso nel nostro Paese continua a rimanere un tema di difficile soluzione, che richiede lo sviluppo di specifiche azioni e iniziative volte a promuovere e rafforzare l'accettabilità sociale delle opere infrastrutturali. Le resistenze alla realizzazione delle nuove opere continuano a permanere nonostante le numerose iniziative in corso, quali ad esempio le attività dell'Osservatorio sulla Torino-Lione.

Il grave stato di arretratezza della rete infrastrutturale del Nordovest nel contesto europeo

emerge con maggiore evidenza nelle parti di pertinenza italiana della rete TEN-T. In uno specifico approfondimento dedicato al “Corridoio dei due mari”, nel Rapporto sono messi in evidenza lo stato di avanzamento del progetto, l’esperienza maturata in Svizzera per l’esecuzione dei tunnel del Lotschberg e del Gottardo, nonché le misure possibili per definire un quadro programmatico, finanziario e gestionale idoneo a superare i gap esistenti.

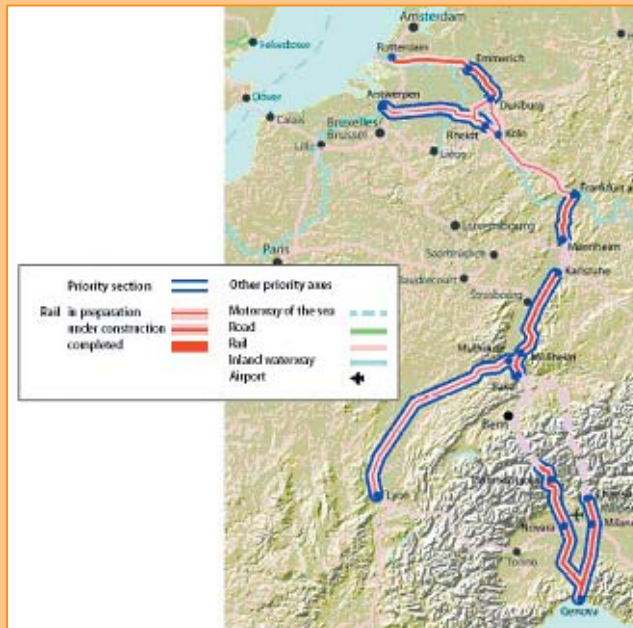
CORRIDOIO DEI DUE MARI Stato dell’arte e vincoli tecnico-finanziari alla realizzazione del progetto n. 24 della rete TEN-T

IL PROGETTO

Il progetto n. 24 della rete europea TEN-T riguarda il potenziamento dell’asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa e si prefigge di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con il Mare del Nord, i porti del Southern con quelli del Northern Range.

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

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



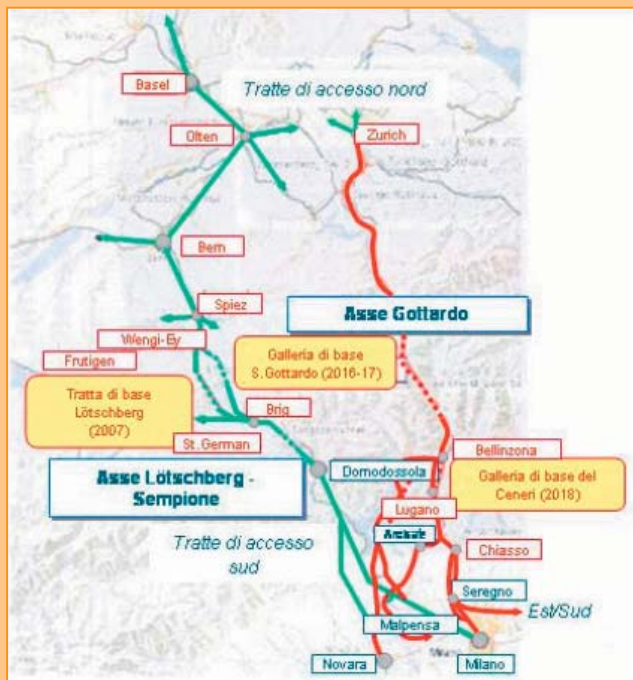
11 Basilea-Zurigo-Gottardo-Milano-Genova

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

- **Emmerich-Duisburg-Colonia:**

ed entrata in esercizio prevista nel 2015

- **Basilea-Berna-Sempione-Novara-Genova:** Il nuovo tunnel del Loetschberg (ad una canna) è entrato in esercizio nel 2007.
- **Basilea-Zurigo-Gottardo-Milano-Genova:** completamento lavori in territorio svizzero (nuovi tunnel del Gottardo e del M. Ceneri) ed entrata in esercizio prevista nel 2018.



completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel 2015

- **Anversa-Rheidt-Colonia:** completamento lavori ed entrata in

(in particolare Genova e Novara) e il superamento della barriera appenninica (Terzo Valico).

Con riferimento allo schema di contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e RFI la situazione attuale dei principali progetti appare la seguente:

Nordovest aveva proposto quattro linee di azione per superare i vincoli realizzativi che si frappongono alla realizzazione delle opere infrastrutturali di cui il Paese ha bisogno. Procedendo per titoli, tali

italiana per la realizzazione del Corridoio dei due mari, anche alla luce delle novità legislative intervenute nel corso del 2007, si possono formulare i seguenti approfondimenti.

Tabella A – “Opere in corso”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Variante di Gozzano (Novara-Domodossola)	Progetto definitivo approvato, gara d'appalto da bandire	31	26
Potenziamento nodo di Genova	Progetto definitivo approvato, gara d'appalto da bandire	622	622
Adeguamento al traffico merci, della linea Domodossola/Luino, Novara-Ovada-Genova	Opera in fase di ultimazione	130	130
Adeguamento al traffico merci linea Milano-Chiasso	Opera in fase di ultimazione	8	8

Tabella B – “Opere prioritarie da avviare”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Terzo Valico	Progetto definitivo approvato, annullato contratto TAV/COCIV	5060	197
Nuovo collegamento Arcisate-Stabio	In progettazione	223	5

Tabella C – “Altre opere da realizzare”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Nodo di Novara	In progettazione	463	95
Potenziamento Bergamo-Seregno	Progetto preliminare approvato	1000	83
Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	Programmato	900	0
Quadruplicamento Tortona-Voghera	Programmato	600	4

Tabella D – “Opere previste a completamento del piano”

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITÀ (M€)
Raddoppio Vignale-Arona	Programmato	535	3
Raddoppio Laveno-Luino	Programmato	1270	0
Quadruplicamento Chiasso-Monza	Programmato	1412	0

Riassuntivamente, quindi, il costo totale stimato dei progetti sopra indicati ammonta a **M€ 12.254**, di cui solo **1.173** (9,6%) risultano attualmente disponibili.

Nel suo Rapporto 2006 OTI

linee di azione erano:

1. Passare dalla lista al programma
2. Superare l'alibi delle risorse finanziarie
3. Gestire il consenso
4. Costruire una politica per la mobilità.

Con riferimento alle opere di parte

PASSARE DALLA LISTA AL PROGRAMMA

Come accennato precedentemente, tutte le opere estere previste all'interno del progetto n. 24 della rete TEN-T sono in corso di esecuzione o comunque hanno una previsione di ultimazione entro un termine definito, non successivo al 2018.

Al contrario, nella maggior parte dei casi le opere da realizzarsi sul territorio italiano non possiedono un riferimento temporale attendibile per la loro entrata in esercizio, anche perché per alcune (es. Terzo Valico) sussistono rilevanti vincoli di natura contrattuale ed economico-finanziaria.

Tuttavia è necessario che, anche attraverso il superamento di tali vincoli, si definisca in tempi rapidi un cronoprogramma di riferimento funzionale, fasato sulla progressiva risoluzione dei colli di bottiglia e sui tempi di approntamento delle opere svizzere, nonché coordinato con i progetti di potenziamento delle infrastrutture portuali di Genova, Savona e La Spezia.

Tale decisione potrebbe utilmente essere sancita all'interno di un accordo di programma promosso dal Governo ed aperto a tutti i soggetti aventi competenza per la sua attuazione (Regioni, Enti locali, Autorità Portuali, FS).

SUPERARE L'ALIBI DELLE RISORSE FINANZIARIE

A differenza di altre opere infrastrutturali, volte a garantire il diritto alla mobilità per ogni cittadino ed impresa a prescindere

dalla sua ubicazione territoriale, la realizzazione del Corridoio dei due mari è un investimento da valutarsi in termini di ritorni economici misurabili e nel complesso positivi.

In più occasioni, facendo riferimento ad una ricca letteratura in materia, OTI Nordovest ha proposto di esaminare la redditività della spesa per opere infrastrutturali sotto il profilo dei benefici economici diretti (ottenibili dalla fase di cantiere e dall'esercizio dell'infrastruttura stessa) e indiretti (riscontrabili sulla maggiore competitività del sistema socio-economico e legati alle politiche di sviluppo attivabili sul territorio).

Nel corso del 2007, stanti le perduranti ed oggettive difficoltà gravanti sul bilancio dello Stato, sono stati approfonditi gli aspetti tecnici e politici connessi al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, tra cui quelle del progetto n. 24. In particolare, si è valutato come diminuire (e in ipotesi annullare) l'aggravio sulla fiscalità generale, sostituendolo con entrate variamente connesse all'entrata in esercizio dell'opera stessa. Riassuntivamente, le principali categorie di tali entrate possono essere riferite ai seguenti punti:

▪ **Destinazione dell'extragettito fiscale**

La legge Finanziaria 2008 (n. 244/07) allarga il principio dell'autonomia finanziaria dei porti già introdotto dalla Finanziaria 2007, in particolare con il comma 990 che oltre alle tasse e ai diritti portuali devolveva alle Autorità Portuali una quota di tributi normalmente destinati alla fiscalità generale. L'assunto di base è che l'inefficienza dei

porti italiani (in gran parte dovuta a deficit infrastrutturali) rispetto ai concorrenti europei provoca un danno patrimoniale allo Stato in termini di mancato gettito fiscale per attività logistiche svolte presso altri Paesi membri.

Le nuove disposizioni (art. 1, commi 247-250) prevedono che al fine di finanziare gli investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti, nonché dei connessi collegamenti stradali e ferroviari, venga attribuito alle Regioni l'80% dell'incremento delle riscossioni sull'IVA e sulle accise relative alle importazioni nei porti e negli interporti, a condizione che il gettito complessivo sia almeno pari a quanto previsto dalla Relazione previsionale e programmatica tenuto conto del consuntivo dell'anno precedente.

Per quanto allo stato attuale ancora manchino i decreti attuativi di tali disposizioni è possibile formulare qualche prima stima, doverosamente provvisoria, circa l'ammontare dell'extragettito disponibile.

In base ad una serie di studi elaborati dal CERTET dell'Università Bocconi, tenuto conto dei dati disponibili sull'IVA riscossa per la diversa tipologia di merce attualmente importata (al netto delle compensazioni per gli esportatori abituali), dell'evoluzione prevedibile dei traffici e dell'aumento di capacità operativa già pianificato nei tre porti liguri, sono possibili alcune prime simulazioni del contributo derivabile dall'extragettito fiscale che portano a ritenere plausibile un importo pari a circa 1.300 milioni di euro su un arco temporale considerato di 38 anni (Valore Attualizzato Netto con un tasso di attua-

lizzazione del 10%). Per avere un termine di raffronto tale importo corrisponderebbe al 32% dell'investimento totale previsto per il progetto del Terzo Valico.

Ovviamente tali valori sono soggetti a numerose variabili fortemente elastiche e riferite sia alle dinamiche di mercato (volumi di traffico, valore della merce ecc.) che infrastrutturali (esecuzione delle opere portuali previste) e normative (assetti concessori, fiscalità ecc.).

▪ **Riduzione delle esternalità ambientali e riequilibrio modale**

Conformemente al principio "chi usa (e chi inquina) paga" la Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette" consente di applicare un sovrapedaggio sui mezzi pesanti superiori a t. 3,5 in transito sul sistema autostradale per il finanziamento di opere prioritarie per l'Europa situate in regioni montane, quali quelle del Progetto n. 24 della rete TEN-T, in particolare per quanto riguarda il Terzo Valico e il collegamento con le linee provenienti dalla Svizzera. Tale maggiorazione potrà essere del 15% del pedaggio medio ponderato.

Nel 2006 i chilometri percorsi dai veicoli di classe 3, 4 e 5 circolanti sulle autostrade italiane del Corridoio dei due mari (A7 Milano-Genova, A26 Genova Voltri-Gravellona Toce, A8/A9 Milano-Laghi) sono stati pari a 671.400.000 e avrebbero generato un gettito da sovrapedaggio di circa 13 milioni di euro.

Applicando un'aliquota di sovrapedaggio del 15% sul pedaggio chilometrico medio 2007 di ogni classe per cia-

scuna tratta autostradale interessata si ottengono infatti i seguenti dati:

	A7 Milano-Genova	A26 Voltri-Gravellona T	A8/A9 Milano-Laghi
Sovrapedaggio Cl. 3 Km. 2006	1,03 c€/km 31.400.000	1,06 c€/km 33.200.000	1,33 c€/km 31.300.000
Gettito Eurovignette	323.420 €	351.920 €	417.855 €
Sovrapedaggio Cl. 4 Km. 2006	1,63 c€/km 29.600.000	1,68 c€/km 28.600.000	2,12 c€/km 14.000.000
Gettito Eurovignette	482.480 €	480.480 €	297.150 €
Sovrapedaggio Cl. 5 Km. 2006	1,96 c€/km 179.300.000	2,01 c€/km 217.700.000	2,50 c€/km 106.300.000
Gettito Eurovignette	3.514.280 €	4.375.770 €	2.657.500 €
Totale Eurovignette	4.320.180 €	5.208.170 €	3.372.505 €

	A7 Milano-Genova	A26 Voltri-Gravellona T	A8/A9 Milano-Laghi
Sovrapedaggio C. B Km 2006	0,90 c€/km 176.700.000	0,88 c€/km 200.500.000	1,20 c€/km 220.400.000
Gettito Eurovignette	1.590.300 €	1.764.400 €	2.648.800 €
Totale Eurovignette	5.911.080 €	6.972.570 €	6.021.305 €

Estendendo il calcolo a tutti i veicoli pesanti (comprendendo pertanto anche la classe B), il gettito ipotetico nell'anno di riferimento salirebbe a circa 19 milioni di euro.

Tra l'altro, oltre che assicurare significativi riscontri in termini di disponibilità finanziarie, l'applicazione del sovrapedaggio autostradale consente anche di rendere più competitiva in termini di costi il trasporto ferroviario, a tutto vantaggio del riequilibrio modale e della maggiore redditività dell'investimento ferroviario nella sua gestione caratteristica.

▪ Valorizzazione del patrimonio immobiliare

Numerose ricerche a livello internazionale hanno messo in evidenza il contributo dato dalla realizzazione di stazioni di accesso alla rete ferroviaria AV relativamente all'aumento del valore immobiliare

delle aree interessate. Oltre a ciò, una nuova infrastruttura di tale portata può consentire

di rendere utilizzabili ovvero di ricoverare, riqualificare o modificare la destinazione d'uso di ambiti territoriali di rilevante dimensione destinati a divenire generatori di gettito per le amministrazioni locali sia in forma diretta (oneri di urbanizzazione, ICI, locazioni, concessioni ecc.) sia in forma indiretta (imposte sul reddito e tassazione sulle attività).

▪ Compartecipazione dei beneficiari

Accanto a fonti finanziarie che individuano nel bilancio della Pubblica Amministrazione, intesa in senso lato, il soggetto beneficiario di maggiori entrate o di minori costi conseguenti alla disponibilità della nuova infrastruttura (v. extragettito fiscale, diminuzione delle esternalità ambientali, valorizzazione del patrimonio immobiliare), un ulteriore criterio di equa ripartizione dei costi dell'investimento può essere dato dalla volontà di sostituire la quota residua altrimenti da coprirsi facendo ricorso alla fiscalità generale con un equivalente contributo posto

a carico di ulteriori categorie di beneficiari, individuati con specifico riferimento al contesto territoriale.

Poiché il Corridoio dei due mari non è destinato esclusivamente a rendere più efficiente il trasporto delle merci sulla direttrice nord-sud, ma permette anche di migliorare sensibilmente la mobilità su scala locale, nazionale e internazionale soprattutto per i cittadini e le imprese del Nordovest, è possibile che costoro partecipino almeno in parte alla copertura dei relativi costi. Da questo punto di vista le ipotesi sono molteplici, già sperimentate in casi analoghi e comunque allo studio: addizionali sulle accise dei carburanti, sovrapedaggi autostradali per il traffico leggero, tassa di scopo ecc.

GESTIRE IL CONSENSO

Per quanto riguarda le opere ferroviarie sul Corridoio dei due mari il tema appare molto meno critico rispetto ad altri progetti infrastrutturali.

L'intervento più oneroso dal punto di vista dei costi e dell'impatto ambientale è indubbiamente il Terzo Valico il cui progetto definitivo è peraltro già stato approvato dal CIPE nel marzo del 2006, con il sostegno di tutte le Amministrazioni coinvolte e con un grande livello di condivisione su base locale.

Da questo punto di vista va segnalata come meritevole di interesse la recente legge n. 39/2007 della Regione Liguria che istituisce i Programmi regionali di intervento strategico (PRIS), al cui interno acquistano grande rilevanza i temi della comunicazione e della ricerca del consenso con le popolazioni interessate, in primo luogo dall'impatto diretto dei cantieri,

per le quali viene istituito un contributo a fondo perduto destinato alla rilocalizzazione delle residenze incompatibili con l'opera.

COSTRUIRE UNA POLITICA PER LA MOBILITÀ

La realizzazione delle infrastrutture rappresenta una condizione indispensabile, ma di per sé non sufficiente per garantire un reale miglioramento dei servizi per la mobilità sul territorio. Pertanto, anche il completamento delle opere previste dal progetto n. 24 della rete TEN-T necessita di essere accompagnato da altre misure di natura organizzativa e regolamentare che possano garantire uno sviluppo della modalità ferroviaria consona alla potenzialità dell'infrastruttura. Riassuntivamente, i principali capitoli di una politica per mobilità sul Corridoio dei due mari sono:

- **L'aumento della capacità competitiva del sistema portuale ligure nell'attrazione dei traffici marittimi:** ciò è legato al ridisegno dell'attuale governance della portualità, puntando su una maggiore integrazione politica, programmatica e gestionale dei tre scali e nei confronti delle piattaforme logistiche dell'Oltre Appennino. Il tema è al centro delle discussioni in corso per la riforma della legge n. 84/94 e a livello locale tra Regioni interessate (in primis Liguria e Piemonte), Province, Comuni e comunità portuali, anche in funzione delle novità legislative in tema di autonomia finanziaria delle Regioni e dei porti per la realizzazione di opere infrastrutturali.
- **Il sostegno della modalità ferroviaria nelle politiche**

tariffarie e regolamentari degli accessi: affinché cresca in maniera significativa la percentuale di merce trasportata su rotaia da/per i porti liguri è necessario che oltre ad essere affidabile e di qualità il servizio ferroviario risulti competitivo in termini di costi complessivi (manovre e instradamento). Come accennato, l'applicazione della direttiva Eurovignette potrà fornire un contributo interessante anche da questo punto di vista. Un ruolo fondamentale potrà giocare anche la costituenda Authority dei trasporti, la cui legge istitutiva è attualmente in discussione al Senato.

- **L'interoperabilità e la concorrenza degli operatori ferroviari:** per il Corridoio dei due mari è previsto in via sperimentale l'introduzione del sistema ERTMS su tutta la linea al fine di uniformare i sistemi nazionali di segnalamento senza soluzione di continuità. Oltre a ciò, in termini più generali è necessario che venga assicurata una reale liberalizzazione dei servizi ferroviari, semplificando la normativa, incentivando la concorrenza tra diversi operatori, uniformando i sistemi di gestione, di omologazione e la formazione del personale.
- **Il miglioramento sostanziale del servizio ferroviario:** ancorché incentivato da un'auspicata concorrenza con altri operatori del settore, il miglioramento del servizio di FS passa attraverso una riorganizzazione generale del settore cargo che è stata avviata e che prevede anche interventi importanti dal punto di vista del materiale rotabile. Di grande interesse appare la costituzione di partnership con operatori terminalisti (in particolare quella realizzatasi per la concessione del VI modulo di

Voltri) che apre la strada per efficientamenti importanti su tutta la catena logistica.

* estratto dal Rapporto OTI Nordovest 2007

AUTOSTRADA TORINO-MILANO: INAUGURATA LA TRATTA TORINO-SANTHIÀ

Cinquanta chilometri di autostrada Torino-Milano, tra Torino e Santhià, per una larghezza complessiva delle tre corsie più quella di emergenza di oltre 32 metri sono stati inaugurati il 7 gennaio scorso presso l'uscita di Rondissone, in provincia di Torino alla presenza del ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro e del presidente dell'Anas Pietro Ciucci.

I lavori di ammodernamento della tratta hanno consentito il passaggio dalle carreggiate di dieci metri per senso di marcia con spartitraffico a due carreggiate da 14,25 metri pavimentati (3 corsie da 3,75 metri più corsia di emergenza da tre metri) per senso di marcia con spartitraffico di 4,14 metri.

Entro la fine dell'anno in corso dovrebbe essere ultimata un'ulteriore tratta completamente ammodernata di circa 20 chilometri dell'autostrada, da Santhià a Greggio, per poi proseguire verso Novara e Milano, sempre in affiancamento alla ferrovia alta velocità Torino-Milano, in corso di realizzazione, a costituire fondamentale e strategico tassello del Corridoio europeo 5.

Il presidente dell'Anas Pietro Ciucci ha ricordato le prossime scadenze: "L'avvio dei lavori della tratta Novara-Milano all'inizio del 2009, il completamento finale dell'opera nel dicembre 2013 e apertura, già a partire dalla fine del 2010, dei tratti autostradali di volta in volta ultimati".

A.C. TORINO-LIONE: PARTE IL TAVOLO POLITICO

Il Sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei Ministri Enrico Letta, d'intesa con Il Ministro Antonio DiPietro, ha convocato l'atteso tavolo politico sulla Torino-Lione per il 30 gennaio prossimo. L'incontro cui parteciperanno, oltre ai Ministri coinvolti, gli amministratori della valle di Susa, dovrebbe essere il momento determinante per la scelta di come procedere e per decidere se e come affrontare il problema del tracciato del versante italiano.

Eventi e Convegni:

INFRASTRUCTURA 2007 Biennale internazionale delle infrastrutture

La manifestazione, che si è svolta a Torino, presso Lingotto Fiere, da giovedì 29 novembre a sabato 1 dicembre 2007, ha proposto una sessione convegnistica di due giorni, con relatori e tematiche di rilievo internazionale, un'esposizione multimediale e una rassegna commerciale degli operatori del settore.

Organizzata da GLevents-Promotor International in partnership con la Regione Piemonte, che sostiene attivamente l'iniziativa, Infrastructura ha ottenuto il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti, dello Sviluppo Economico e dei Beni e delle Attività Culturali.

I convegni, inaugurati dall'intervento dell'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, Daniele Borioli, si sono concentrati sui temi "Infrastrutture come architetture del territorio", "Infrastrutture e innovazione" e "Infrastrutture e committenza": un nuovo modo di parlare di architettura e di opere pubbliche, un approccio concreto e costruttivo che incontra il favore degli attori coinvolti nei processi di pianificazione, valutazione, finanziamento, progettazione e realizzazione delle infrastrutture. La qualità architettonica dell'infrastruttura e la sua integrazione con il territorio sono valori che vanno progressivamente diffondendosi, e il merito spetta anche a momenti di confronto come quelli promossi da Infrastructura. Novità di questa edizione la "Galleria di bei progetti e buone pratiche", un percorso multimediale che presenta una serie di infrastrutture ritenute significative per la qualità della progettazione e della realizzazione. Attraverso filmati, rendering e documenti progettuali i visitatori hanno potuto conoscere in anteprima progetti in fase di realizzazione, che saranno terminati tra qualche anno e che costituiscono innovazione nella loro categoria apprendendone il processo decisionale, i tempi e i costi dei cantieri, le specificità del progetto e l'impatto sociale dell'opera.

Accanto a grandi opere che hanno rivoluzionato il panorama europeo dell'architettura, come il celebre viadotto di Millau in Francia e il ponte sull'Oresund che collega Svezia e Danimarca, la Galleria ha proposto una vetrina dedicata ai giovani progettisti italiani, uno spazio per i progetti italiani già in funzione, come la metropolitana di Torino e quella di Napoli, e una sezione sulle prospettive future per le nostre città, con il progetto delle nuove stazioni ferroviarie italiane, destinate a diventare sempre più uno snodo della vita quotidiana.

Prossimi appuntamenti:

MOBILITY CONFERENCE 2008

Milano,
28-29 Gennaio 2008

Il 28 e 29 gennaio di terrà a Milano la sesta edizione della Mobility Conference.

L'evento sarà anche l'occasione per presentare il Rapporto OTI 2007. L'obiettivo è quello di approfondire il dibattito e il confronto su due grandi temi dell'agenda politica nazionale: la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche che permettono al Nord e a tutto il Paese di rimanere agganciati ai flussi internazionali di merci e persone, le reti e la gestione della mobilità nelle grandi aree metropolitane. Saranno svolti anche seminari di taglio più tecnico su specifici temi che riguardano i trasporti e la mobilità.

Il programma completo dell'iniziativa, la cui partecipazione è gratuita, è disponibile sul sito www.mobilityconference.it

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
Area Ambiente e Territorio,
Studi e Ricerche
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338465 - Fax 010.8338577
www.confindustria.ge.it
e.mail: pnicura@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: urbanistica.territorio@ui.torino.it