

# NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

**otinordovest**  
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 14 - Luglio 2008

[www.otinordovest.it](http://www.otinordovest.it)



a cura di

**ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO**



– EDITORIALE	pag.	2
– Approvato dal CIPE l'allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013	”	3
– Passante Ferroviario di Milano: completati i lavori	”	3
– AC-AV Torino-Lione	”	4
– Nodo di Novara: centro di un crocevia strategico	”	5
– Gli investimenti infrastrutturali per l'expo Milano 2015	“	7
– Brebemi, Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano: passi avanti nell'iter procedurale	“	7
– Retroporto di Alessandria: logistica al servizio dei porti liguri	“	8
– Al via l'edizione 2008 del premio Pimby	“	9
– Infrastrutture: investimenti in Italia sotto la media UE	”	9
<b>Eventi e Convegni:</b>		
– Incontro Parlamentari-Confindustria	“	9
<b>Prossimi appuntamenti:</b>		
– Il trasporto merci tra Francia ed Italia - Lyon, 11 settembre 2008	”	10
– I costi del non fare - Milano, 22 settembre 2008	“	10
<b>Notizie dal Nord Est</b>		
– Nuovo progetto viario in direzione Nord per il Veneto	“	10

## EDITORIALE

La presentazione dell' "Allegato Infrastrutture" al DPEF 2009-2013 costituisce il primo passo concreto del nuovo Governo per rispondere alle drammatiche emergenze della mobilità nel nostro Paese.

Come sappiamo le infrastrutture non sono la soluzione ad ogni problema, poiché è l'efficienza complessiva dei sistemi di trasporto a garantire la mobilità delle persone e delle merci secondo standard qualitativi accettabili. Peraltro, senza un background infrastrutturale adeguato ogni sforzo in questa

direzione (compresi gli obiettivi dello stesso Governo a favore dell'intermodalità, del miglioramento del trasporto pubblico locale o per la riforma della portualità) risulterebbe vano.

È quindi del tutto apprezzabile che il DPEF rilanci con forza il tema dell'infrastrutturazione dell'Italia, ricomprendendo tra l'altro negli obiettivi dichiarati di questa legislatura l'avvio dei cantieri per opere fondamentali sull'asse del Corridoio V (Torino-Lione e Milano-Verona) e sull'asse del Corridoio dei due mari (Milano-Genova).

Tuttavia, per evitare che tutto questo rimanga allo stato dei buoni propositi sarà necessario

superare gli ostacoli che tuttora permangono sul fronte del consenso a livello locale, di una programmazione organica degli interventi e soprattutto su quello delle risorse finanziarie, che risultano largamente inferiori ai bisogni: rispetto alle esigenze complessive del Piano decennale delle opere strategiche mancano all'appello circa 124 miliardi di euro rispetto ai quali ci si prefigge di addebitarne in quota al bilancio nazionale circa 40 nel prossimo quinquennio.

A chi, a quali condizioni e con quali strumenti toccherà di mettere a disposizione gli 84 miliardi mancanti?

## APPROVATO DAL CIPE L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DPEF 2009-2013

Il 4 luglio scorso il CIPE ha espresso parere positivo sull'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013.

Occorre subito dire che per ora non c'è un impegno diretto da parte del Governo a reperire nelle prossime leggi finanziarie i fondi necessari a finanziare le opere.

In sintesi, il documento stima in 174 miliardi il valore del Piano decennale delle infrastrutture strategiche, per il quale il totale delle disponibilità è di 76 miliardi di euro. È bene sottolineare che il Piano costituisce un aggiornamento e una riformulazione dell'elenco approvato dal CIPE nella seduta del 29 marzo 2006, che già conteneva non solo le opere presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche del 2001 ma anche quelle inserite nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2005-2008 con le proposte avanzate dalle Regioni.

Si tratta, quindi, di un ricco elenco di opere che si è incrementato nel corso degli anni.

Rispetto a questo quadro, dal CIPE sono già stati deliberati interventi per 115,6 miliardi, per i quali al momento sono disponibili risorse per 60 miliardi di euro. Rispetto alle opere già deliberate dal CIPE, quindi, si rileva un ammanco di 55,6 miliardi di euro. Di questi 55,6 miliardi di euro, circa 22 miliardi sono le risorse da reperire per realizzare le infrastrutture prioritarie per il Nordovest. I principali ammanchi riguardano:

- l'asse ferroviario Torino-Lione, per il quale sono da reperire 5 miliardi di euro;
- la Gronda ferroviaria merci di

Torino, per la quale sono da reperire 2,3 miliardi di euro;

- il Terzo Valico dei Giovi sull'asse ferroviario Milano-Genova, per il quale sono da reperire 4,8 miliardi di euro;
- il raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia, per il quale sono da reperire 920 milioni di euro;
- le tratte AV/AC Treviglio-Brescia e Brescia-Verona, per le quali sono da reperire complessivamente 4,6 miliardi di euro;
- il terzo binario sulla linea ferroviaria Rho-Gallarate per l'accessibilità a Malpensa, per il quale sono da reperire 292 milioni di euro;
- la tratta ferroviaria Bergamo-Seregno di connessione al tunnel del Gottardo, per la quale sono da reperire 917 milioni di euro;
- la Pedemontana Lombarda, per la quale sono da reperire 450 milioni di euro;
- il potenziamento delle metropolitane milanesi (M2-M3-M4-M5), per cui sono da reperire 2,9 miliardi di euro.

Inoltre, nel documento viene ribadita la necessità di aprire i cantieri che, per problematiche di diversa natura (normativa, di consenso, procedurale), risultano bloccati. Con riferimento al Nordovest, essi riguardano:

- l'asse ferroviario Torino-Lione;
- il Terzo Valico dei Giovi sull'asse ferroviario Milano-Genova;
- l'asse ferroviario Milano-Verona;
- l'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi).

Tuttavia, realisticamente, viene espressamente chiarito che il quadro di esigenze finanziarie così delineato non trova una corrispondenza nelle reali disponibilità delle risorse pubbliche. Per questo motivo occorre approfondire nuove

strade che consentano:

- un possibile utilizzo di parte dei cespiti che derivano da IVA e da accise;
- un coinvolgimento adeguato di capitali privati (principalmente attraverso un maggior ricorso al partenariato pubblico-privato);
- una ottimizzazione delle risorse comunitarie.

Da questo punto di vista, quindi, l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, pur mettendo un punto fermo sul fatto che le infrastrutture rimangono una priorità dell'agenda politica, rimanda la traduzione delle aspettative e delle intenzioni alle prossime leggi finanziarie e a nuovi provvedimenti legislativi.

## PASSANTE FERROVIARIO DI MILANO: COMPLETATI I LAVORI

Il 15 giugno sono stati completati i lavori del Passante ferroviario di Milano, aprendo al transito la tratta di 3,5 km da Milano Porta Vittoria a Milano Rogoredo. Grazie all'attivazione della nuova tratta, il servizio ferroviario suburbano raggiungerà il sud della città e la stazione di Milano Rogoredo diventerà la ventesima del sistema suburbano in cui fermano le linee S. In particolare, i viaggiatori delle linee Milano-Pavia-Genova e Milano-Piacenza-Bologna, da Milano Rogoredo potranno utilizzare un treno delle linee S1 (per Saronno), S2 (per Mariano Comense), S6 (per Novara) e S10 (per Milano Bovisa).

Complessivamente, sono 19 i chilometri di linea a doppio binario

del Passante che attraversano il capoluogo lombardo da ovest ad est, e sette sono le fermate intermedie: Milano Villapizzone, Milano Lancetti, Milano Porta Garibaldi, Milano Repubblica, Milano Porta Venezia, Milano Dateo e Milano Porta Vittoria.

## AC-AV TORINO-LIONE

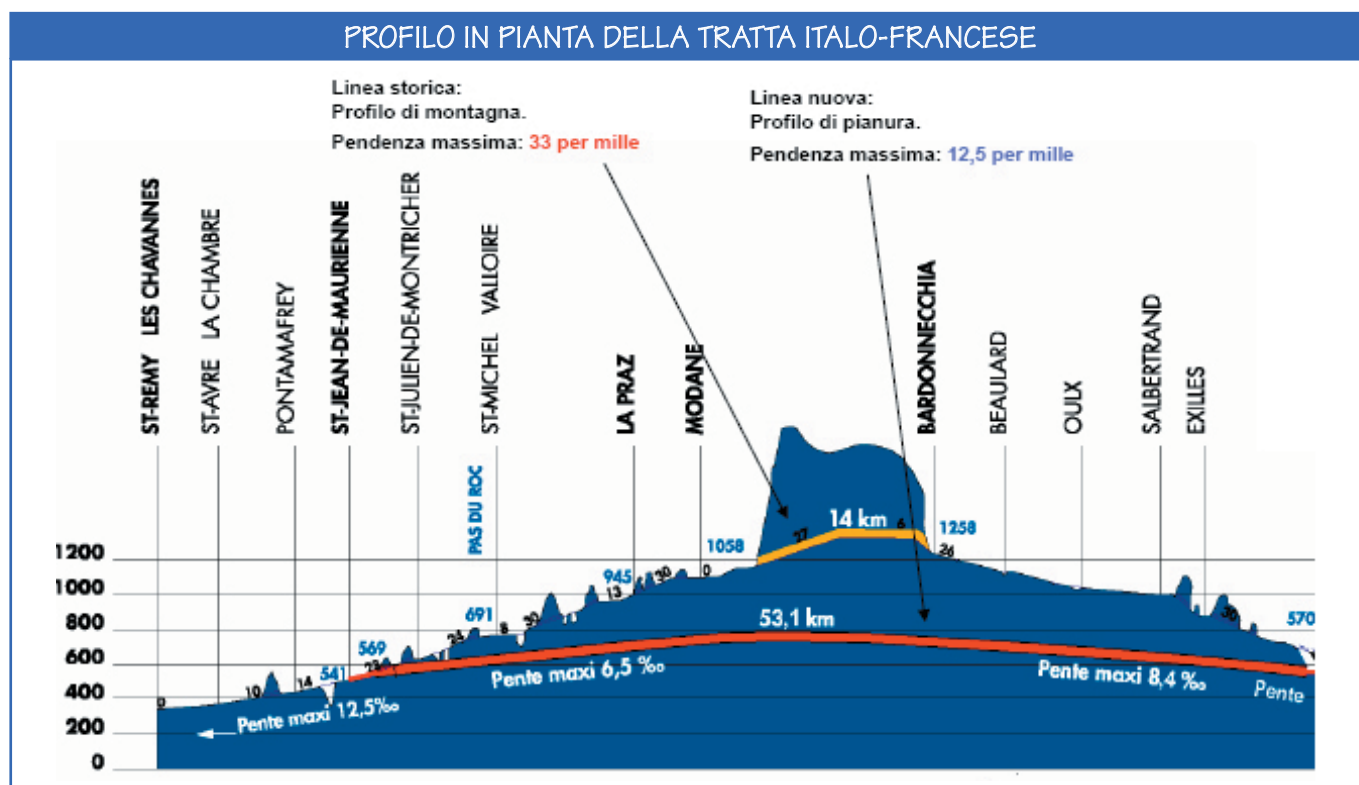
In Italia non è ancora stato scavato neppure un buco di pochi centimetri, mentre in Francia la Torino-Lione è una

realtà concreta più che visibile. A dimostrarlo, nella tratta comune italo-francese, ci sono tre discenderie, quella di Modane, completata a novembre 2007, di La Praz e di Saint Martin la Port, attualmente in fase di scavo. Lì si lavora a ciclo continuo, 24 ore su 24, 7 giorni su 7, con turni da sei ore. E i risultati non si sono fatti attendere. Un lavoro propedeutico alla costruzione di quello che sarà il futuro tunnel di base il cui percorso in territorio francese è già ampiamente deciso. I dubbi riguardano solo l'Italia.

Nei giorni scorsi il presidente di Ltf, Lyon Turin Ferroviare (1), Patrice Raulin, in occasione di una visita con la stampa alla discenderia di Saint Martine de

la Porte ha sottolineato come il suo team di tecnici ed ingegneri sia pronto a mettersi al lavoro in Italia non appena dal governo italiano, e quindi dalla conferenza intergovernativa, arriverà il via libera alla realizzazione del progetto. Sono state messe in evidenza le fasi previste per la realizzazione della linea AC AV Torino-Lione: 11 mesi per il progetto preliminare, 11 mesi per il progetto definitivo, con l'auspicio di inizio degli scavi nel 2013, e conseguente entrata in esercizio nel 2023.

Tra le principali tappe che dovranno affrontare il governo italiano e francese c'è anche la stesura di un protocollo aggiuntivo che sarà complementare al "memorandum" del maggio 2004 tra l'Italia e la



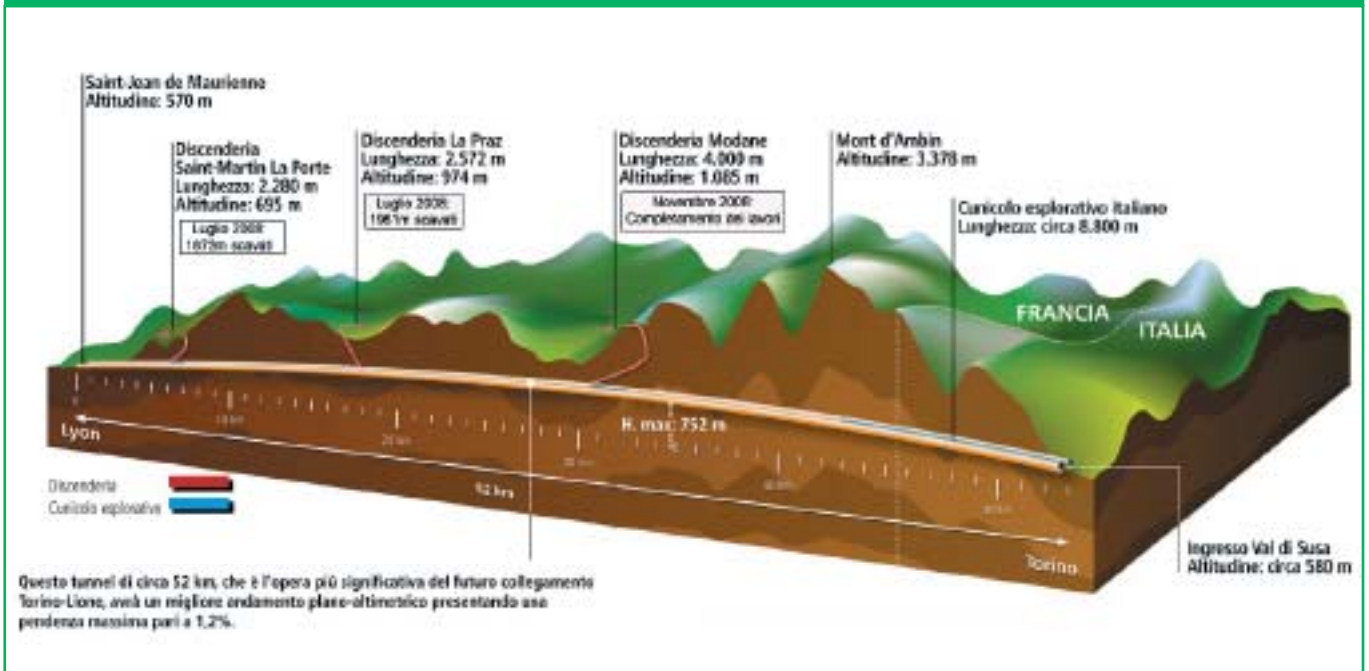
(1) – La Lyon Turin Ferroviare (LTF) nasce nell'ottobre del 2001, a seguito dell'accordo tra Italia e Francia del gennaio 2001. Un accordo che ha visto i governi dei due Paesi impegnarsi "a costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci/viaggiatori tra Torino e Lione" (estratto dell'accordo, Articolo 1).

LTF è una società per azioni semplificata transnazionale, i cui azionisti al 50 % sono Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Réseau Ferré de France (RFF). LTF è presieduta da Patrice Raulin e diretta da Paolo Comastri.

LTF lavora sotto la supervisione della Commissione Intergovernativa (CIG) creata nel gennaio del 1996. La CIG è presieduta alternatamente dalla Francia e dall'Italia. Dopo Rainer Maserà nel 2007, il Presidente nel 2008 è Louis Besson.



## FUTURO TUNNEL DI BASE ITALO-FRANCESE: DISCENDERIE E CUNICOLI ESPLORATIVI



Francia.

Intanto in Italia, il 3 luglio scorso, il Consiglio dei Ministri ha riconfermato Mario Virano commissario straordinario del governo per il coordinamento delle attività relative all'asse Torino-Lione. L'incarico al Presidente dell'Osservatorio tecnico, che con il 30 giugno scorso ha terminato la sua missione, è stato prorogato fino alla fine dell'anno in corso.

La priorità ora è di preparare il Tavolo di Palazzo Chigi, previsto per il 29 luglio prossimo, che dovrà valutare le conclusioni dell'Osservatorio e definire le caratteristiche della nuova seconda fase, come procedere e con quali organismi. Due gli aspetti prioritari: definire le misure a breve termine e garantire ai Sindaci gli approfondimenti richiesti.

Due anni dopo la cancellazione della TAV dalla Legge Obiettivo, l'accordo di Pra Catinat di fine giugno sembrava aver sancito la fine del muro contro muro tra le parti e la certificazione che il metodo della concertazione

partecipata può dare dei risultati. Ma lo zoccolo duro dei NO Tav resiste e annuncia ancora battaglia.

### NODO DI NOVARA: CENTRO DI UN CROCEVIA STRATEGICO

Le previsioni di aumento del traffico sulla direttrice del corridoio europeo n° 5 che attraversa l'Europa da Ovest a Est (Lione-Kiev, in Italia dalle Alpi occidentali a Trieste) e sulla direttrice del corridoio n° 24 sud/nord-Genova/Svizzera, detto anche dei due mari, faranno di Novara il centro di un crocevia sempre più importante. Le politiche europee puntano a potenziare i mezzi di trasporto alternativi a quelli su gomma e l'Italia sta cercando di adeguarsi, soprattutto per le infrastrutture ferroviarie.

Il Piemonte è interessato dalla realizzazione della nuova linea ad alta velocità Torino-Milano, dagli accordi per la nuova linea ad alta velocità Torino-Lione, dalla ristrutturazione di linee ferroviarie secondarie e dalla modernizzazione del traforo del Sempione verso la Svizzera.

Il progetto per il nuovo assetto ferroviario del nodo di Novara riveste un'importanza particolare: gli interventi mirano sia ad alleggerire il traffico ferroviario, in particolare merci in zone residenziali, con contestuale miglioramento del trasporto locale, sia a creare collegamenti più veloci e con maggior capacità di trasporto tra Novara e l'aeroporto internazionale di Malpensa e le grandi città.

RFI, TAV e Ferrovie Nord Milano insieme alla Regione Piemonte, la Provincia e al Comune di Novara hanno firmato nel luglio 2004 il protocollo d'intesa "quadro sull'assetto ferroviario del nodo di Novara" che si prefiggeva l'obiettivo di definire il progetto dell'intero nodo di Novara, le procedure approvative e le fonti di finanziamento.

Gli interventi per l'adeguamento del nodo di smistamento di Novara prevedono:

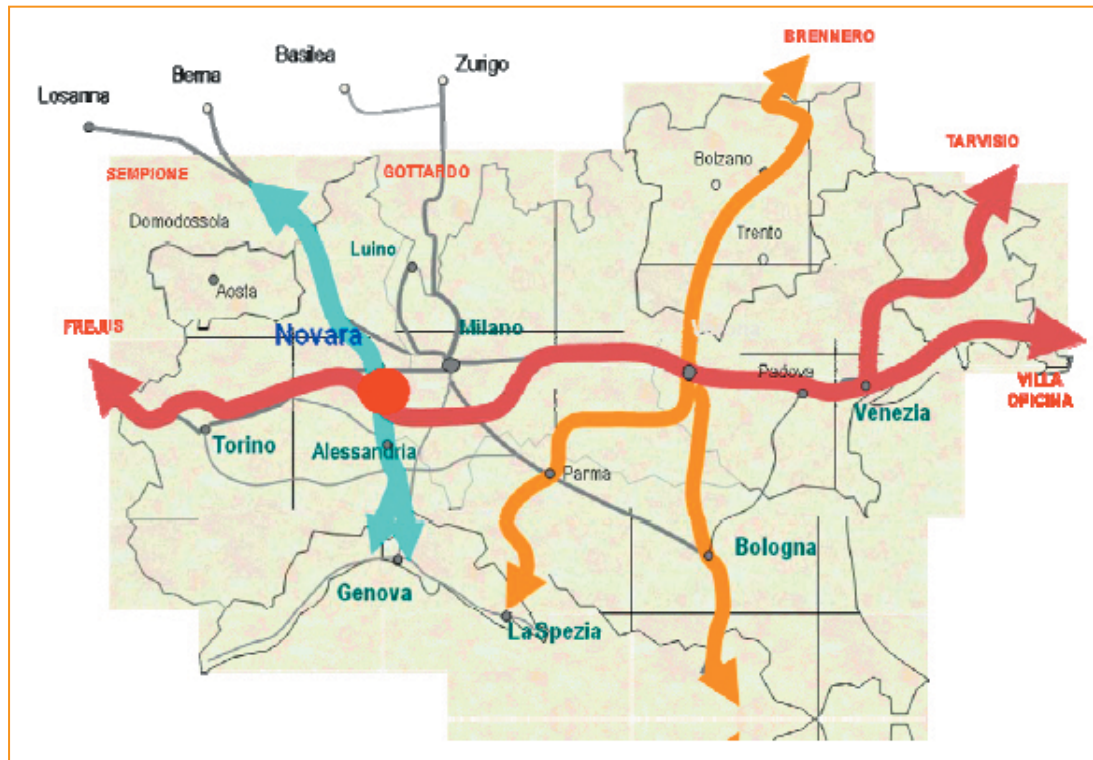
- cambiamento del tracciato dell'interconnessione di Novara est; l'interconnessione sarà realizzata in affiancamento a una parte del nuovo percorso delle Ferrovie Nord Milano, dalla zona di Novara Boschetto fino al casello di Novara est dell'Autostrada A4 Torino-

in un'area strategica a breve distanza dalla nuova zona fieristica di Milano e da Novara centro, e collegato all'aeroporto intercontinentale di Malpensa e alle città di Torino e Milano;

- realizzazione di una galleria per il collegamento dei treni provenienti da Genova/Alessandria con lo scalo merci di Boschetto;
- raddoppio della linea Novara-

ramo di entrata a Novara della linea Vignale-Novara e allo stesso tempo permetterà di collegare lo stesso asse merci, tramite l'interconnessione AV di Novara ovest, con lo scalo merci di Boschetto e con la direttrice Novara-Genova, senza incrociare le altre linee ferroviarie.

Ad avvenuta attuazione di queste opere infrastrutturali, C.I.M. S.p.A. potrà proporsi come localizzazione ideale per tutte quelle attività connesse con il trattamento delle merci che necessitano sia di insediamenti logistici prossimi a raccordi ferroviari (traffici "ferro-gomma") sia per il collettamento e la distribuzione (traffici "gomma-gomma"). Entro il 2015 l'apertura dei nuovi trafori svizzeri del Loetschberg e del Gottardo, del terzo



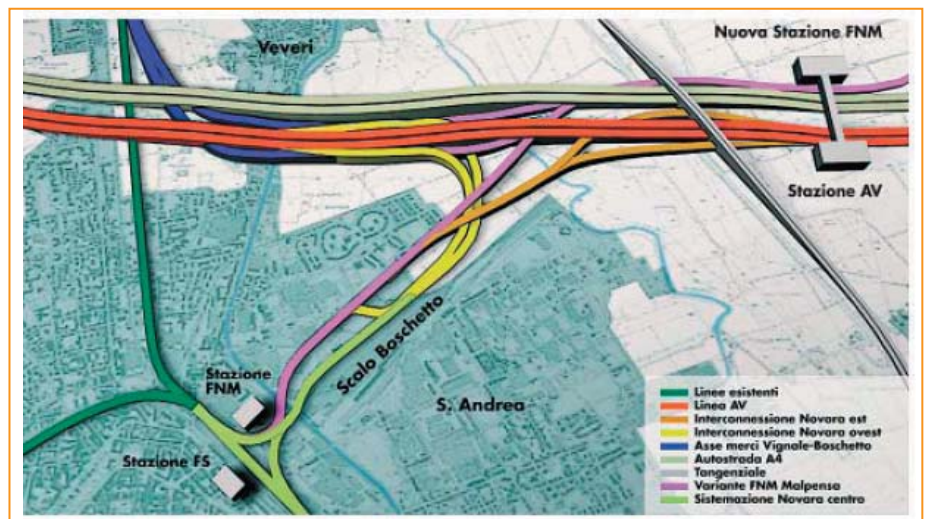
Milano;

- raccordo diretto tra la linea Alta Velocità da Torino e le Ferrovie Nord Milano verso Malpensa, sfruttando parte dell'interconnessione di Novara ovest;

- realizzazione della stazione sulla linea AV che sarà collegata al casello autostradale di Novara est e alla nuova stazione delle Ferrovie Nord Milano con passaggi pedonali. Il sistema di tali stazioni, che costituirà un vero e proprio "polo intermodale", dotato di parcheggi a breve e a lunga sosta e di strutture d'interscambio con gli autobus, sarà localizzato

Domodossola per il traffico merci da e per Domodossola-Luino che consentirà di liberare dal traffico merci l'attuale

valico su Genova e del nuovo traforo del Frejus faranno del Novarese la più importante area di afflusso per le merci nel sud Europa.



## GLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI PER L'EXPO MILANO 2015

Nel dossier di candidatura di Milano all'Expo 2015 si prevedono investimenti infrastrutturali "essenziali" pari a 3,228 miliardi di euro, di cui 1,253 di preparazione e realizzazione del sito, 1,780 per opere di connessione del sito con il territorio, 195 milioni per opere ricettive e tecnologiche. Il business plan dell'evento prevede che gli investimenti infrastrutturali vengano finanziati dallo Stato con 1,5 miliardi di euro (46% del totale), dagli Enti locali con 851 milioni (26% del totale) e dai privati 891 milioni (28% del totale).

Il Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008 autorizza la spesa per lo Stato di 30 milioni di euro per l'anno 2009, 45 milioni di euro per l'anno 2010, 59 milioni di euro per l'anno 2011, 223 milioni di euro per l'anno 2012, 564 milioni di euro per l'anno 2013, 445 milioni di euro per l'anno 2014 e 120 milioni di euro per l'anno 2015 per la realizzazione delle opere e delle attività connesse allo svolgimento dell'evento. Si attende ancora, tuttavia, il decreto legge che disegnerà l'architettura istituzionale e gestionale dell'Expo. Infine, rimangono da reperire i finanziamenti previsti da parte degli enti locali e dei privati.

È importante sottolineare che gli investimenti previsti al 2015 per la realizzazione delle opere infrastrutturali direttamente e indirettamente funzionali all'Expo, e inseriti nel dossier di candidatura, ammontano invece a più di 10 miliardi di euro.

Queste opere comprendono:

- il prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola;

- la M4 Lorenteggio-Linate;
- la M5 Bignami-San Siro;
- la M6 Rho Fiera-Castelbarco;
- il terzo binario sulla tratta ferroviaria Rho-Gallarate;
- il collegamento tra le linee ferroviarie RFI e FNM per la connessione diretta tra la stazione AV/AC Rho Fiera e Malpensa;
- il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa;
- la Brebemi;
- la Pedemontana Lombarda;
- la Tangenziale Est Esterna di Milano;
- il completamento della tangenziale Nord di Milano (potenziamento SP46 Rho-Monza);
- la variante alla SP233 Varesina;
- la connessione tra la SP11 Padana Superiore, l'A4 Torino-Milano, l'A8 dei Laghi, la SP233 Varesina la SP46 Rho-Monza e le aree parking dell'Expo.

### BREBEMI, PEDEMONTANA LOMBARDA E TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO: PASSI AVANTI NELL'ITER PROCEDURALE.

Brebemi: il 5 maggio 2008 è stato consegnato il progetto definitivo a CAL. L'avvio dei lavori è previsto per il 14 giugno 2009, il termine per il 23 giugno 2012. Si ricorda che sull'opera è ancora aperta la procedura di infrazione della Commissione Europea sulle modalità di gara (avviata su iniziativa di alcune associazioni ambientaliste e di

alcuni parlamentari di estrema sinistra) e per la quale si attende ancora l'esito.

Pedemontana Lombarda: è stata aggiudicata definitivamente la gara per la progettazione definitiva delle tratte B, C, D (da Lomazzo/A8 a Dalmine A/4) e del secondo lotto delle tangenziali di Varese e Como, mentre è stata aggiudicata provvisoriamente la gara al contraente generale per il primo lotto delle tangenziali di Varese e di Como e della tratta A (da Cassano Magnago/A9 a Lomazzo/A8).

Il cronoprogramma prevede: nel marzo 2010 l'inizio dei lavori del primo lotto delle tangenziali di Como e Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8; nel maggio 2011 l'inizio dei lavori della tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4; nel luglio 2012 la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Como; nel luglio 2013 la conclusione dei lavori del primo lotto della tangenziale di Varese e della tratta Cassano Magnago/A9-Lomazzo/A8; nel 2015 la conclusione dei lavori della tratta Lomazzo/A8-Dalmine/A4.

Tangenziale Est Esterna di Milano: CAL (Concessionarie Autostradali Lombarde) ha adeguato il Piano Economico e Finanziario dell'opera, allungando la concessione in modo da non prevedere alcun contributo pubblico, e redatto i documenti per bandire la gara di concessione. Il Collegio di Vigilanza del 7 maggio 2008 ha deciso l'avvio della gara entro l'estate 2008. Inoltre, nell'ambito degli impegni dell'Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna, si sta predisponendo l'Accordo sul ferro (prolungamento delle linee M2 sino a Vimercate e della M3 sino a Paullo).

Secondo i piani della Regione Lombardia, entro la fine del



2008 sarà aggiudicata la gara per la progettazione definitiva, realizzazione e gestione dell'opera, in modo da avviare i lavori alla fine del 2010 e concluderli nel 2014.

Tuttavia, si sottolinea che deve essere definito l'inserimento, nei futuri piani finanziari di ASP1 e Serravalle, del completamento dello svincolo tra la A4 e l'attuale tangenziale est di Milano, al fine di alleggerire il piano finanziario dell'opera.

**RETROPORTO DI ALESSANDRIA: LOGISTICA AL SERVIZIO DEI PORTI LIGURI**

Il 5 maggio 2008 è stato firmato il protocollo d'intesa per la "realizzazione e gestione dell'Hub di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità d'accesso", fra le Ferrovie dello Stato Spa, le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, Genova e Savona, i Comuni di Alessandria e Genova, le autorità portuali di Genova e Savona, la fondazione Slala, la Confindustria Liguria e Confindustria Piemonte. Obiettivo del protocollo è quello di realizzare un progetto per il riutilizzo di circa 280.000 mq dello scalo Smistamento di Alessandria (Sup. Tot. Mq 1.000.000) con funzione di retroporto (Porti di Genova e Savona), ovvero centro di smistamento delle merci, da collegarsi con la rete autostradale.

L'idea progettuale del retroporto si basa sull'assunto di un sistema 'porto-retroporto' concepito come uno spazio operativo unico in coerenza con le infrastrutture già in progetto e previste all'interno dell'area portuale e con l'utilizzo

delle linee ferroviarie storiche. Il dimensionamento dell'interporto deve riguardare circa 500.000 teu.

Lo scalo merci di Alessandria occupa una posizione strategica per i collegamenti con i porti liguri, essendo il naturale prolungamento del porto di Genova. La perimetrazione dell'ambito è stata definita da RFI compatibilmente con l'organizzazione delle funzioni all'interno del Retroporto. Il parco ferroviario di Alessandria ospiterà quindi un retroporto inteso come unico sistema logistico e doganale al servizio del porto di Genova.

La soluzione retro portuale, dovrebbe fondarsi sui seguenti presupposti:

- localizzazione retroporto: parco ferroviario di smistamento intermodale dotato di adeguate tecnologie e di spazi interni (o collegati) utilizzabili per lo smistamento modale non inferiori a 250000 mq (dimensione compatibile con uno sviluppo produttivo di progetto pari a 500000 teu a regime);
- funzione: terminalizzazione portuale in regime doganale (tale condizione risulta essere essenziale per lo scopo di aumentare la produttività degli spazi portuali e per le esigenze delle categorie economiche portuali);
- obiettivo produttivo: movimentazione annua a regime (2010) di circa 500000 teu (corrispondenti a 20-22 coppie di treni/giorno) con una soglia iniziale di circa 100.000 teu (corrispondenti a 2-4 coppie di treni/giorno);
- trasferimento: da/per il porto via ferrovia con treni dedicati e con utilizzo dei collegamenti di rete disponibili (Voltri – Ovada – Alessandria e Sampierdarena – Arquata);
- obiettivi commerciali: smistamento modale e rilanci ferroviari verso grandi distanze

sia nazionali (Padania) sia internazionali (Svizzera, Baviera ecc...); sostegno alla capacità produttiva ed all'efficienza competitiva dei singoli attori portuali operanti tanto sui mercati nazionali quanto su quelli internazionali;

- aspetti economici: il costo della "rottura di carico" deve essere contenuta nei 70 euro/teu in modo da risultare conveniente per il costo dell'intero ciclo trasportistico: assumendo al riguardo il differenziale tra il costo dell'intero ciclo camionistico (da porto a destino) e quello dei tre segmenti (navettamento ferroviario da porto a retroporto, handling, camionistico a destino) imposti dall'utilizzo del retroporto;
- collegamenti stradali: la viabilità permette l'integrazione e il collegamento tra il sistema su ferro (Scalo Smistamento) con il sistema su gomma (casello autostradale di Alessandria sud A26).
- tempi: avvio operativo entro il 2008, a regime nel 2010.

Riepilogo investimenti sulle infrastrutture:

	in Euro
Adeguamento impianti ferroviari portuali (GE)	~6/8 milioni
Viabilità di collegamento retroporto	~11 milioni
Realizzazione retroporto (AL Smistamento Inter.)	~62 milioni
Attrezzature retroporto (AL Smistamento Inter.)	~25 milioni
<b>TOTALE</b>	<b>~106 milioni</b>



## AL VIA L'EDIZIONE 2008 DEL PREMIO PIMBY

Il Premio vuole contribuire a portare alla luce esperienze virtuose nel campo della corretta informazione, della comunicazione e del coinvolgimento dei portatori di interesse di un territorio, stimolando un dibattito serio e privo di pregiudizi sulle modalità con cui realizzare quelle opere di cui il Paese ha bisogno.

Saranno presi in considerazione progetti che ricadono in una delle seguenti macro categorie di infrastrutture: energia, gestione dei rifiuti, mobilità. I progetti devono riguardare opere che siano state pienamente autorizzate, cantierizzate o realizzate nel quinquennio 2003-2008.

Le candidature devono essere inviate alla segreteria dell'Associazione entro il **30 settembre 2008**.

Maggiori informazioni sul premio e sul bando sono disponibili sul sito [www.pimby.it](http://www.pimby.it).

## INFRASTRUTTURE: INVESTIMENTI IN ITALIA SOTTO LA MEDIA UE

Il Presidente dell'ANCE, Paolo Buzzetti, nella relazione introduttiva all'assemblea annuale dell'associazione nazionale dei costruttori edili, tenutasi il 3 luglio scorso, ha lanciato l'allarme sullo stato delle infrastrutture in Italia: "È a livelli di guardia, negli ultimi 10 anni l'Italia ha investito 120 miliardi in meno rispetto alla media Ue".

"Nel contesto economico globale -

ha sottolineato- occorre garantire a interi territori l'accesso ai mercati internazionali, mentre fino ad oggi il loro isolamento è stato la premessa per la progressiva esclusione dalle dinamiche di crescita. Di fronte all'evidente urgenza di 'accorciare' il Paese - spiega Buzzetti - l'inerzia italiana sta producendo l'effetto di allungarlo".

Secondo Buzzetti, "i decisori pubblici, se da un lato hanno sempre riconosciuto l'emergenza italiana e garantito il proprio impegno per offrire una soluzione, dall'altro non sono stati in grado, fino ad oggi, di prendere le decisioni necessarie ad avviare un concreto processo di recupero. A testimoniare questa contraddizione basti ricordare che, mediamente, la quota di reddito nazionale investita in opere pubbliche è del 2 per cento in Italia, contro il 2,9 per cento medio dei membri dell'Unione europea. Quasi un punto di Pil in meno ogni anno",

Il presidente dell'Ance ha evidenziato quindi come sia "piuttosto semplice calcolare che negli ultimi 10 anni il nostro Paese, assumendo un atteggiamento europeo avrebbe potuto investire in infrastrutture circa 12 miliardi di euro in più ogni anno, rispetto a quanto realmente speso. Un altro modo di leggere il fenomeno ci porta ad osservare che, negli ultimi 10 anni, l'Italia ha investito 120 miliardi di euro in meno rispetto alla media dei Paesi dell'Unione europea".

"Trasformare questo fiume di denaro in capitale sociale - ha concluso - avrebbe permesso di realizzare l'equivalente di 4 linee TAV Torino-Milano-Napoli, oppure 40 linee Metropolitane C di Roma, o 60 Autostrade Pedemontana Veneta o 14 Salerno-Reggio Calabria".

## Eventi e Convegni:

### INCONTRO PARLAMENTARI- CONFINDUSTRIA

Genova, 14 luglio 2008

Lo scorso 14 luglio a Genova le Confindustrie di Liguria e Piemonte hanno incontrato i Parlamentari delle due regioni per discutere delle opere infrastrutturali prioritarie per il Nordovest.

Nel corso dell'incontro è stato affrontato il tema dell'Authority dei Trasporti e della relativa sede operativa, su cui la Confindustria Piemonte e la Confindustria Liguria hanno espresso pieno sostegno ad una candidatura delle città di Genova e Torino.

È stata evidenziata l'esigenza di considerare prioritarie, nella prospettiva di un consolidamento del Nord Ovest quale piattaforma logistica di livello europeo, le opere infrastrutturali e gli interventi tecnologici interessati alle direttrici internazionali in grado di integrare i territori dell'Italia con l'Europa: il corridoio 24, Genova-Rotterdam e il corridoio 5, Lisbona-Kiev.

Inoltre sono stati esaminati i temi dei nodi metropolitani, dello sviluppo dei porti e del sistema aeroportuale, richiamando la necessità della garanzia dei fondi.

La documentazione presentata durante l'incontro è disponibile sul sito:

[www.confindustria.piemonte.it](http://www.confindustria.piemonte.it)

## Prossimi appuntamenti:

### IL TRASPORTO MERCI TRA FRANCIA E ITALIA

Lyon,  
11 settembre 2008

L'11 settembre prossimo si terrà una tavola rotonda "Il trasporto merci tra Francia e Italia: esistono le occasioni per una riconversione del traffico merci verso il Nodo ferroviario a partire dal 2010?". L'incontro organizzato dal Comitato Transalpine Lyon-Turin con il patrocinio di Transpadana si terrà presso la Chambre de Commerce e d'Industrie de Lyon - Place de la Bource - 69002 Lyon.

Per ulteriori informazioni:  
Transpadana tel. 011.4331510  
[www.transpadana.org](http://www.transpadana.org)

## I COSTI DEL NON FARE

Milano,  
22 settembre 2008

Il Comitato Transpadana, con il contributo di Assolombarda e Unioncamere del Veneto ha svolto uno studio per valutare i costi economici, sociali ed ambientali derivanti da ogni anno di ritardo nella realizzazione delle tratte ferroviarie ad alta capacità: la Milano-Verona e la Verona-Padova.

I risultati dell'indagine saranno presentati al Convegno che si terrà a Milano, presso la Camera di Commercio - Palazzo Giureconsulti - Piazza Mercanti 2, il 22 settembre 2008 alle ore 9,30.

Per ulteriori informazioni:  
Transpadana tel. 011.4331510  
[www.transpadana.org](http://www.transpadana.org)

## Notizie dal Nord Est

### NUOVO PROGETTO VIARIO IN DIREZIONE NORD PER IL VENETO

In programma un prolungamento di 20 chilometri per l'autostrada A27 Venezia Belluno. L'8 luglio 2008 la Giunta della Regione Veneto ha recepito la proposta delle società promotrici dell'opera: impresa di costruzione Mantovani, Adria Infrastrutture (che come Mantovani fa capo a Romeo Chiaretto) e la Grandi Lavori Fincosit (società partecipata dal Gruppo veronese Mazzi). Il nuovo tratto si chiamerà "Passante Alpe Adria".

La A27 era inizialmente stata progettata come lo sbocco viario più importante del Veneto in direzione Nord e avrebbe dovuto attraversare l'Austria fino a raggiungere Monaco di Baviera. L'ambizioso progetto si è tuttavia fermato sul nascere (da più di vent'anni i lavori per la sua prosecuzione sono fermi) e attualmente l'infrastruttura arriva a Pian di Vedoia, una manciata di chilometri a Nord di Belluno. Per come è stato concepito dalla Regione Veneto, il prolungamento dell'autostrada dovrà in prospettiva collegare la A27 con la A23 Udine-Tarvisio. In questo modo, il traffico su gomma proveniente dal Veneto potrà guadagnare uno sbocco molto più agevole verso l'area carinziana e oltre, fino a raggiungere l'area dell'Europa centro orientale, con la quale le regioni del Nordest italiano intrattengono relazioni commerciali sempre più intense, che causano un crescente intasamento degli assi viari



in direzione Est – Ovest. La situazione è particolarmente pesante sull'Autostrada A4, che rimane la via obbligata per il passaggio di tir e automobili lungo questa direttrice.

Una volta realizzato, il segmento "Cadore-Carnia" dovrebbe chiudere a Nordest il quadrilatero del sistema autostradale del Triveneto, che comprenderà anche la A28, destinata a collegare la A4 all'altezza di Portogruaro, con la A27 presso Conegliano. Il termine dei lavori per il completamento dell'ultimo lotto della A28 (della lunghezza di 4,9 chilometri) è atteso per la primavera del 2010.

Per il finanziamento dell'opera è stato previsto il meccanismo del project financing, in base al quale le imprese che realizzano l'infrastruttura si assumono il costo della sua progettazione e costruzione in cambio dei proventi che deriveranno dalla futura riscossione dei pedaggi. Si tratta dello

stesso espediente adottato per la Superstrada pedemontana veneta, come anche per il sistema delle tangenziali lungo il tratto veneto della A4.

Sul piano tecnico il prolungamento dell'Autostrada A27 comporta difficoltà notevoli a causa della conformazione del territorio. Oltre ad essere situata in un territorio montuoso, l'area è attraversata dal corso del fiume Piave, la cui vallata, particolarmente stretta, limita fortemenete le opzioni realizzative a disposizione dei costruttori. A causa di ciò, quasi metà del percorso (8 chilometri) dovrà passare attraverso una galleria. Complessivamente saranno costruiti 17,5 chilometri di autostrada, per proseguire da Pian di Vedoia fino a Macchietto (frazione del comune di Perarolo, nel centro del Cadore). Da qui, per raggiungere Cortina d'Ampezzo restano ancora 44 chilometri, percorribili con la Strada Statale 51.

I costi si prevedono quindi piuttosto

elevati. Le società promotrici stimano un investimento di 930 milioni di euro, calcolati al netto dell'Iva, che dovrebbero divenire 1,2 miliardi sommandovi le spese di ordine tecnico e i costi assicurativi.

Il progetto così delineato ha segnato solo una prima tappa. Ora dovrà essere sottoposto alla valutazione della Commissione competente in Consiglio regionale del Veneto, e alla Valutazione di Impatto Ambientale. Successivamente dovrà essere indetta una gara pubblica europea, in cui il progetto delle imprese promotrici potrà entrare in concorrenza con eventuali soluzioni progettuali alternative di altri soggetti. Una volta che la Regione Veneto avrà indetto la gara per l'appalto, non sarà valido il diritto di prelazione in favore delle società promotrici dell'opera.

Carlo Bergamasco  
Fondazione Nord Est

## 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](http://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](http://www.otinordovest.it)  
[info@otinordovest.it](mailto: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](http://www.assolombarda.it)  
e.mail: mitoz@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA  
Area Studi e Ricerche,  
Infrastrutture, Ambiente  
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova  
Tel. 010.8338465 - Fax 010.8338577  
[www.confindustria.ge.it](http://www.confindustria.ge.it)  
e.mail: pnicora@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](http://www.ui.torino.it)  
e.mail: urbanistica.territorio@ui.torino.it