

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

oti nordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 15 - Ottobre 2008

www.otinordovest.it



a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



– EDITORIALE	pag.	2
– Il CIPE approva con integrazioni il DPEF infrastrutture	”	3
– La BEI finanzia opere strategiche per 15 miliardi di euro	”	3
– Infrastrutture ed Expo 2015	”	4
– Definito l'accordo di programma per la piattaforma portuale di Vado	”	4
– Pedemontana Lombarda: affidato l'incarico di General Contractor	“	4
– Stop della corte dei conti ai prolungamenti delle linee 2 e 3 delle metropolitane milanesi e al completamento della ferrovia Parma-La Spezia	“	4
– Retroporto di Alessandria	“	5
– Nasce <i>Ligurian Ports</i> , l'associazione dei porti liguri	“	5

Eventi e Convegni:

– I costi del non fare: la linea ferroviaria veloce Milano-Venezia	“	5
– Table Ronde Transalpine: “Esistono le condizioni per una riconversione del traffico merci verso il modo ferroviario a partire dal 2010?”	“	6

Prossimi appuntamenti:

– I servizi ferroviari passeggeri in Piemonte e Liguria - Torino, 17 novembre 2008	“	6
------------------------------------------------------------------------------------	---	---

Notizie dal Nord Est

– Nominato il Commissario straordinario per la terza corsia della A4 Venezia-Trieste	“	6
--------------------------------------------------------------------------------------	---	---

EDITORIALE

AUTHORITY DEI TRASPORTI PERCHÈ?

La presenza di un'Autorità per i servizi e le infrastrutture di trasporto è determinante per l'evoluzione del settore verso migliori standard di qualità ed efficienza, in un quadro governato dai principi della libera concorrenza, della trasparenza e dell'orientamento al costo, nel rispetto delle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese.

Alla costituenda Authority dei trasporti potrebbero essere

attribuite competenze in materia di:

- condizioni di accesso in un regime di libera concorrenza alle infrastrutture autostradali, aeroportuali, portuali, ferroviarie e ai loro servizi accessori;
- standard qualitativi, prezzi e tariffe in regime di oneri di servizio pubblico o comunque sovvenzionati con risorse pubbliche;
- monitoraggio, studio ed analisi dei flussi di traffico, dei progetti infrastrutturali, delle condizioni di erogazione dei servizi e di altri dati sensibili per il settore dei trasporti;
- osservazioni e proposte al Governo e al Parlamento in

materia di trasporti e per il recepimento delle direttive europee;

- informazione al pubblico sui servizi regolati, recepimento dei reclami e conciliazione delle controversie;
- verifica, controllo ed eventuali sanzioni per le materie di propria competenza.

Il provvedimento costitutivo dovrebbe ovviamente occuparsi del trasferimento all'Authority delle funzioni in oggi attribuite ad altre Amministrazioni pubbliche e del coordinamento tra le competenze da attribuire all'Authority e quelle da mantenere in capo ai Ministeri competenti e al CIPE.

Analogamente ad altre Autorità già operanti (v. in particolare quella per l'energia elettrica e il gas, con sede a Milano e quella per le garanzie nelle comunicazioni, con sede a Napoli) per ragioni di efficienza ed equità amministrativa è auspicabile che la nuova Authority dei trasporti abbia sede in quella parte del territorio nazionale in cui più significativa risulta la concentrazione dei servizi da regolare e la disponibilità di risorse tecnico-scientifiche per

il suo funzionamento. Da questo punto di vista è indubbio che queste condizioni sussistono prioritariamente nel Nordovest, che si colloca all'incrocio di due corridoi plurimodali di rilievo europeo, in relazione con il sistema portuale ligure e con una rete di piattaforme logistiche di fondamentale importanza per il Paese. Già nella passata legislatura un disegno di legge in materia di riforma delle Authority aveva previsto la costituzione di una

specifica Autorità per i servizi e per le infrastrutture di trasporto ed anche nell'attuale Parlamento è stata presentata alla Camera dei Deputati una proposta di legge per l'istituzione di un Ente con caratteristiche analoghe. In un momento storico cruciale per la ridefinizione dei sistemi regolatori dell'economia reale oltre che finanziaria, sarebbe bene che anche il mercato della mobilità facesse un salto di qualità nella direzione di una maggiore efficienza.

IL CIPE APPROVA CON INTEGRAZIONI IL DPEF INFRASTRUTTURE

Con la Delibera 4 luglio 2008 il CIPE ha approvato l'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, con il contestuale invito rivolto al Governo di presentare una dettagliata relazione sullo sviluppo delle iniziative comunitarie concernenti le infrastrutture e in modo particolare le reti TEN-T, un prospetto con il dettaglio degli interventi da attivare nel prossimo triennio e la quota da imputare alle risorse destinate all'attuazione del Programma delle opere strategiche.

È fatta salva esplicitamente l'opportunità di individuare un primo gruppo di infrastrutture strategiche da finanziare, anche in linea con i più recenti indirizzi comunitari, con il ricorso al partenariato pubblico-privato.

LA BEI FINANZIA OPERE STRATEGICHE PER 15 MILIARDI DI EURO

L'8 ottobre scorso in Lussemburgo la Banca europea per gli Investimenti (BEI) e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno firmato un accordo-quadro per il finanziamento delle opere inserite nel Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche del Governo italiano.

Ai sensi dell'accordo, la BEI e il Ministero intensificheranno la collaborazione, al fine di individuare i progetti compresi nel Piano Decennale finanziabili da parte della Banca, ma non solo. Verranno anche definite congiuntamente le modalità di finanziamento più appropriate e condivise le competenze acquisite dalla Banca in ambito europeo in materia di finanza strutturata e di progetto, ovvero su temi quali le procedure concorrenziali e negoziate per l'assegnazione di concessioni in regime di partenariato pubblico-privato.

Il volume di finanziamenti che la

BEI potrà mettere a sostegno di progetti infrastrutturali economicamente sostenibili sarà dell'ordine di 15 miliardi di euro nel quinquennio 2008-2012.

“L'accordo consentirà all'Italia di riprendere in modo deciso la sua infrastrutturazione” - ha commentato il Ministro Matteoli - “Il Paese - ha aggiunto - sconta su questo fronte un ritardo pesantissimo, che gli impedisce di crescere, sviluppare la sua economia e competere con i partner europei e mondiali. Di fronte alla grave crisi economica e finanziaria internazionale, il Governo italiano si sta muovendo per reperire risorse adeguate per realizzare le indispensabili infrastrutture di cui il Paese necessita. I finanziamenti di BEI sono un tassello importante. Ci muoveremo anche per favorire l'investimento dei privati attraverso il partenariato pubblico-privato. In tal senso abbiamo modificato il codice dei contratti per incoraggiare l'investimento privato, offrendo regole più flessibili, tempi certi e procedure più snelle”.

Come in passato, i finanziamenti

della BEI potranno riguardare investimenti promossi direttamente dal Ministero o da amministrazioni dello Stato e società pubbliche, di Regioni, enti pubblici territoriali e soggetti concessionari.

Il Ministero infine, esaminerà insieme alla BEI le opportunità di co-finanziamento con i fondi disponibili attraverso i programmi dell'Unione europea.

Il testo integrale dell'accordo quadro sottoscritto:

http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/mop_all.php?p_id=00892

INFRASTRUTTURE ED EXPO 2015

È in dirittura d'arrivo il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che definisce la governance della società di gestione dell'Expo 2015 di Milano. Tra i compiti della società, grande importanza assumono la programmazione e la pianificazione degli investimenti per la preparazione, realizzazione e connessione del sito. Da questo punto di vista è fondamentale proseguire con celerità e senza indugi con gli iter procedurali per la progettazione delle opere di connessione diretta dell'area Expo (di cui le principali sono la nuova linea metropolitana M6 Bisceglie-Castelbarco, indispensabile per decongestionare la M1, e il collegamento viario tra la SP11 Padana Superiore, la A4 Torino-Milano, la A8 dei Laghi, la SP233 Varesina e la SP46 Rho-Monza). Inoltre, diversi altri progetti di connessione indiretta, e inseriti nel dossier di candidatura, presentano alcune criticità che devono essere

avviate a soluzione: si evidenziano in particolare i ritardi nelle scelte progettuali per i collegamenti ferroviari diretti tra l'area Expo e Malpensa (raccordo Y di Busto Arsizio, collegamento tra terminal 1 e terminal 2, collegamento tra terminal 2 e stazione di Gallarate) e l'incertezza dei finanziamenti per il potenziamento della rete metropolitana milanese (tratta Sforza/Policlinico-Linate della M4 e tratta Garibaldi-San Siro della M5) e della rete ferroviaria (terzo binario sulla Rho-Gallarate).

DEFINITO L'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA PIATTAFORMA PORTUALE DI VADO

La Conferenza dei servizi ha approvato la versione definitiva dell'accordo di programma tra Regione Liguria, Autorità Portuale, Provincia di Savona e Comune di Vado Ligure per la realizzazione della piattaforma multipurpose di Vado Ligure. Rispetto alle precedenti versioni il testo prevede diverse novità relative sia alla distribuzione degli accosti sia alle connessioni infrastrutturali di terra.

Il timing prevede l'avvio dei lavori nella prima metà del 2009 e l'avvio dell'operatività entro il 2012.

PEDEMONTANA LOMBARDA: AFFIDATO L'INCARICO DI GENERAL CONTRACTOR

Il 26 agosto 2008 è stato firmato il contratto con il quale Autostrada Pedemontana Lombarda ha affidato all'ATI composta da Impregilo, Astaldi, Consorzio Stabile e Pizzarotti l'incarico di general contractor per la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione della tratta A (dalla A8 alla A9) e dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese per l'importo di 630 milioni di Euro. Si ricorda che già l'8 maggio scorso era stata aggiudicata all'ATI guidato da Technital Spa la gara per la progettazione definitiva delle tratte da Lomazzo a Dalmine (tratte B - C - D) e del secondo lotto delle tangenziali di Como e di Varese.

STOP DELLA CORTE DEI CONTI AI PROLUNGAMENTI DELLE LINEE 2 E 3 DELLE METRO MILANESI E AL COMPLETAMENTO DELLA PARMA-LA SPEZIA

Lo scorso mese di agosto la Corte dei Conti ha bocciato la delibera del CIPE di approvazione del progetto preliminare del prolungamento della linea M3 da San Donato Milanese a Paullo e stessa sorte sta per toccare al prolungamento della M2 da Cologno Nord a Vimercate. Le delibere di approvazione dei due progetti da parte del CIPE

risalivano al 21 dicembre 2007 e stanziavano anche i contributi per la progettazione definitiva (6 milioni per la M2 e 8,6 milioni per la M3). Lo stop della Corte dei Conti, sostanzialmente motivato per i costi troppo elevati dei due interventi senza l'indicazione di adeguate garanzie sulla copertura finanziaria, costituisce un elemento fortemente critico in quanto essi rientrano nell'ambito dell'accordo di programma regionale per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano, che prevede la riorganizzazione complessiva del sistema della mobilità dell'est milanese. Si ricorda, inoltre, che i finanziamenti per i due progetti approvati dal CIPE, 533 milioni per la M2 e 800 milioni per la M3, sono totalmente da reperire.

Allo stesso modo la Corte dei Conti ha bocciato anche la delibera del CIPE, sempre del 21 dicembre 2007, nella quale si approvava il progetto preliminare delle tratte Chiesaccia-Berceto e Fornovo-Parma della ferrovia Parma-La Spezia. La delibera del CIPE assegnava anche i 48 milioni di euro per la progettazione definitiva. Anche in questo caso la motivazione è dovuta all'assenza di adeguate indicazioni su come saranno reperiti i finanziamenti per realizzare l'intervento (che costa circa 2,3 miliardi di euro) e all'incoerenza temporale tra il cronoprogramma dei lavori (che arrivano fino al 2021) e il contratto di programma di RFI, che invece scade nel 2011.

RETROPORTO DI ALESSANDRIA

Il protocollo d'intesa firmato il 5 maggio 2008 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, è in dirittura d'arrivo per la definizione del Programma di sviluppo.

Il protocollo ha infatti una scadenza al 21 ottobre, data entro la quale le parti firmatarie si erano impegnate a realizzare i seguenti punti:

- il piano di riutilizzo delle aree comprensivo dei collegamenti stradali;
- il lay out dello Scalo, con le indicazioni di dotazioni infrastrutturali e strutturali ritenute necessarie e relativa analisi dei costi e dei tempi di realizzazione;
- il Piano degli Investimenti Pubblici (da raccordare con il Programma per gli Investimenti Privati a carico del Soggetto Gestore) e i principali aspetti economici e funzionali dell'iniziativa;
- il modello organizzativo di gestione delle diverse articolazioni operative dell'Hub;
- il modello organizzativo per l'ottimizzazione della capacità integrata del sistema porto-linea-Hub.

L'Osservatorio Territoriale delle Infrastrutture resta pertanto in attesa di verificare l'effettivo compimento di questi obiettivi.

NASCE LIGURIAN PORTS, L'ASSOCIAZIONE DEI PORTI LIGURI

Si è costituita l'Associazione "Ligurian Ports - Sistema dei Porti Liguri", con sede a Genova, finalizzata a rappresentare i tre porti di Genova, la Spezia e Savona attraverso il coordinamento dei rispettivi Piani regolatori, la programmazione delle infrastrutture e le politiche in materia di autonomia finanziaria.

Oltre a ciò continuerà l'attività già avviata negli anni scorsi di collaborazione nelle iniziative promozionali di comune interesse, come la partecipazione a fiere, convegni e manifestazioni internazionali.

Il sistema dei porti liguri movimentava circa il 60% del traffico portuale italiano.

Eventi e Convegni:

I COSTI DEL NON FARE: LA LINEA FERROVIARIA VELOCE MILANO-VENEZIA

Transpadana e Agici hanno presentato lo studio sui "costi del non fare" calcolati in merito alla mancata realizzazione della linea ferroviaria veloce Milano-Venezia. In base allo studio, che si avvale di una metodologia basata sull'analisi costi-benefici, il costo del non fare l'intera linea è pari a 31,3 miliardi di euro che corrispondono ad un'ipotetica bolletta per ogni famiglia residente in Lombardia e Veneto pari 760 euro per i ritardi

già accumulati dal 2002 (anno in cui la linea doveva essere operativa nel primo piano della TAV) fino al 2015 (termine minimo in caso di prossimo avvio dei lavori). È ovvio che tale "bolletta" tenderebbe a crescere ulteriormente per ogni ritardo successivo al 2015.

**TABLE RONDE
TRANSALPINE: "ESISTONO
LE CONDIZIONI PER UNA
RICONVERSIONE DEL
TRAFFICO MERCI VERSO
IL MODO FERROVIARIO A
PARTIRE DAL 2010 ?".**

L'omologo di Transapadana, Le Comité pour la Transalpine, che si occupa della promozione della Torino-Lione, presieduto da M. Franck Riboud Presidente e Direttore Generale del Gruppo Danone, ha organizzato a Lione l'11 settembre una Tavola Rotonda dal titolo "Esistono le condizioni per una riconversione del traffico merci verso il modo ferroviario a partire dal 2010?".

L'obiettivo è stato quello di riunire intorno ad un tavolo i decisori economici, alcune delle aziende che utilizzano la ferrovia (o vorrebbero utilizzarla) per i loro commerci ed i professionisti dei trasporti e della logistica per raccogliere e scambiare alcune proposte utili allo sviluppo del traffico ferroviario delle merci attraverso le Alpi in generale, ed in particolare tra Italia e Francia.

La Tavola Rotonda si è svolta alla presenza di un invitato d'eccezione, il Coordinatore del progetto prioritario Lione-

Budapest Laurens J. Brinkhorst, che su questi temi ha avviato da tempo uno scambio di informazioni con i due Comitati (Transpadana e Transalpine).

Prossimi appuntamento:

**I SERVIZI FERROVIARI
PASSEGGERI IN
PIEMONTE E LIGURIA**

Torino,
17 novembre 2008

Le Confindustrie del Piemonte e della Liguria hanno organizzato per il 17 novembre 2008 un Workshop con tema "I servizi ferroviari passeggeri in Piemonte e Liguria".

All'incontro interverranno gli operatori ferroviari presenti in Piemonte e Liguria, le istituzioni interessate e le associazioni territoriali piemontesi e liguri.

I temi da affrontare saranno: le infrastrutture ed i servizi, le regole ed i contratti, le tecnologie, le criticità, le proposte (verso la qualità ed il mercato).

Notizie dal Nord Est

**NOMINATO IL
COMMISSARIO
STRAORDINARIO PER LA
TERZA CORSIA DELLA A4**

L'iter di avvio dei lavori per la terza corsia di marcia lungo l'autostrada A4 Venezia-Trieste sembra arrivato a una svolta. Il Governo ha infatti formalizzato in settembre la nomina a Commissario straordinario di Renzo Tondo, da pochi mesi neoeletto Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia. Sono stati contestualmente nominati due "subcommissari", Riccardo Riccardi, Assessore ai Trasporti della Giunta friulana e Silvano Vernizzi, già Commissario per il Passante di Mestre. Il neo commissario sarà dotato di alcune facoltà di carattere straordinario concernenti la messa in cantiere, con alcune deroghe rispetto ai regolamenti di autorizzazione del Cipe, e la gestione della viabilità connessa alle emergenze dovute ai picchi di traffico e ai futuri cantieri. L'intervento di ampliamento dell'infrastruttura si applica sul tratto compreso tra Quarto D'Altino in Provincia di Venezia e Villesse in Provincia di Gorizia. In base al progetto preliminare, i lavori dovrebbero partire nel 2011 e concludersi nel 2016. Per quanto riguarda i costi, invece, si stima una spesa di 1,375 miliardi di euro. L'opera di potenzialmente si compone di quattro lotti, per una lunghezza complessiva di 94 chilometri, 54 in territorio veneto, 40 in territorio friulano. Secondo quanto è stato preliminarmente stabilito, l'intervento risulta suddiviso in quattro parti per tempistica e

spese. La cantierizzazione del 1° lotto Quarto D'Altino-San Donà di Piave dovrebbe partire nella primavera del 2011, per concludersi nel febbraio del 2014. La spesa per tale segmento è di 352 milioni di euro. I cantieri del tratto compreso tra San Donà di Piave e lo svincolo di Alvisopoli non saranno aperti prima dell'aprile 2012, per essere chiusi nel 2016, con un costo di 348 milioni di euro. Procedendo verso Est, i lavori tra il nuovo casello di Ronchis e Gonars dovrebbero essere compresi tra il dicembre 2014 e il dicembre 2016, per un costo di 207 milioni di euro. Infine, il 4° lotto, tra Gonars e Villesse, sarà realizzato tra il gennaio 2012 e il dicembre 2014, e comporterà una spesa di 187 milioni.

In base alle più recenti esternazioni del neocommissario, sembra comunque che le stime di tempistica e costi potrebbero essere riviste al rialzo. L'inizio dei lavori potrebbe sì essere anticipato al 2009, grazie alle deroghe rispetto ai regolamenti del Cipe consentite dal commissariamento, tuttavia si teme una durata dei lavori che

potrebbe raggiungere i dieci anni. I costi potrebbero altresì lievitare, arrivando a raggiungere 1,6 miliardi di euro. L'intero ammontare della cifra prevista per l'opera dovrebbe essere speso dalla società concessionaria Autovie Venete tramite la finanza di progetto e senza l'ausilio di fondi pubblici.

Già tema di discussione da tempo, il commissariamento ha subito un'accelerazione in seguito all'emergenza generata dai numerosi incidenti lungo l'autostrada. Il traffico pesante nel tratto Venezia-Trieste ha infatti subito un incremento sostenuto e progressivo negli ultimi anni. Nei primi sei mesi del 2008, i veicoli pesanti che hanno percorso il tratto da Trieste in direzione Venezia Est sono stati 457.555, andando a segnare una crescita del 17,08% rispetto al primo semestre del 2007 (390.797). Rispetto ai livelli registrati nell'analogo periodo del 2004 (mesi da gennaio a giugno) l'incremento raggiunge addirittura il 124,95%. Per quanto riguarda poi il totale tra veicoli pesanti e leggeri, nei primi sei mesi del 2008 sono stati raggiunti i 14.593.940, pari all'8,41% in più rispetto al

medesimo periodo del 2007 e al 43,03% in più rispetto al primo semestre del 2004.

Anche se comparata con altri segmenti autostradali sulla medesima direttrice, l'aumento del traffico lungo la Venezia-Trieste appare evidente. I dati riguardanti solo il trasporto merci del 2007 fanno segnare per tale asse un aumento dell'8,35%, il doppio rispetto alla crescita del 4,79% registrata sulla Venezia-Padova e del 4,15% sulla Padova-Brescia.

Nel dicembre 2009 dovrebbe venire consegnato il Passante di Mestre che dovrebbe andare a rendere finalmente fluida la viabilità autostradale nel veneziano. Tuttavia, la continua crescita del traffico sulla A4 e i continui intasamenti rischiano di ridurre notevolmente tali benefici, andando a spostare gli intasamenti di qualche decina di chilometri più a est. Una volta inaugurato il Passante, l'imbuto causato dal traffico si sposterebbe al casello di Quarto D'Altino, non in grado di assorbire l'elevato numero di veicoli provenienti da Ovest.

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 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 Studi e Ricerche,
Infrastrutture, Ambiente
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338465 - Fax 010.8338577
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
e.mail: urbanistica.territorio@ui.torino.it