

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

oti nordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 26 - Luglio 2011

www.otinordovest.it



a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



In evidenza**FINALMENTE APERTO IL CANTIERE DELLA MADDALENA****EDITORIALE**

- ALLARME INFRASTRUTTURE: UN FRENO TIRATO NELLA CORSA ALLA RIPRESA pag. 5
- Genova marcia per il Terzo Valico ” 7
- Brebemi: il Cipe sblocca l'aggiornamento della convenzione “ 7
- Expo 2015: varata “Arexpo” “ 8
- Linea AV/AC Milano-Verona: ok dalla Corte dei Conti “ 9

Prossimi appuntamenti

- “Le infrastrutture per il Nord Ovest - Dove eravamo, dove siamo”
Genova, 27 settembre 2011 “ 9

Notizie dal Nord Est

- Nuovi progetti per la portualità dell'Alto Adriatico “ 9

In evidenza**FINALMENTE APERTO IL CANTIERE DELLA MADDALENA**

Sono iniziati il 27 giugno 2011 i lavori per l'allestimento del cantiere della Maddalena a Chiomonte, in Val di Susa. È stata rispettata così la scadenza del 30 giugno, imposta dalla Ue, e al presidio degli oppositori dei treni ad alta velocità si è sostituito quello di Carabinieri e Polizia. Si tratta naturalmente di un momento assai importante e che attendevamo da anni, non solo per la linea Torino-Lione in sé, ma per l'intero Progetto Prioritario Europeo n.6 (reteTen-T). È la quarta opera di ricognizione dopo le tre “discenderie” fran-

cesi già terminate di Villarodin-Bourget/Modane, Saint-Martin-La-Porte e La Praz, previste nel progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. La galleria avrà una lunghezza complessiva di 7,54 chilometri e un diametro di circa 6 metri, l'imbocco è collocato al fondo della Valle Clarea, in zona Maddalena di Chiomonte.

La galleria di Chiomonte, tecnicamente definita cunicolo esplorativo, ha tre principali finalità: conoscere meglio la struttura geologica del Massiccio d'Ambin fin da subito, in attesa dell'avvio dei lavori del tunnel di base; te-

stare la tecnologia che sarà utilizzata nella realizzazione dell'opera principale; in corso d'opera sarà utilizzata come via d'accesso ai lavori del tunnel di base, mentre dopo la messa in servizio servirà per la ventilazione, per la manutenzione e per il transito dei mezzi di soccorso se necessario.

I primi lavori da realizzare riguardano la formazione della zona interessata per poi passare agli scavi per la realizzazione del tunnel geognostico di circa 7 km, propedeutico alla Torino-Lione.

Il cantiere si trova a nord del

viadotto autostradale sulla A32 tra il torrente Clarea, la strada dell'Avanà e la strada delle Gallie. È proprio dall'autostrada che sarà costruito un accesso provvisorio al cantiere, così da consentire il passaggio dei mezzi di lavoro che di conseguenza non si riverseranno sulla viabilità locale e limiteranno i disagi sulla mobilità ordinaria in valle. E il materiale prodotto dallo scavo? Rimarrà sul posto: in parte verrà utilizzato come calcestruzzo nella costruzione della galleria stessa e in parte trasferito, con nastri trasportatori coperti, in un sito che verrà utilizzato per la risagomatura e la rinaturalizzazione di un'area a suo tempo utilizzata come discarica per la realizzazione dell'autostrada.



Render della futura stazione internazionale a Susa

IL PROGETTO DELLA TORINO LIONE OGGI:

Dal primo progetto della NLTL il tracciato è radicalmente cambiato. Ora la tratta comune, della lunghezza complessiva di 84,1 km, prevede per quanto riguarda il territorio italiano 32,6 km in galleria e solo 2,8 km a cielo aperto, minimizzando così l'impatto ambientale e paesaggistico che l'opera potrà avere sulla Valle di Susa. Gli

unici tratti in superficie saranno in corrispondenza dell'attuale autoporto di Susa, dove verrà costruita la nuova stazione ferroviaria internazionale, e della piattaforma logistica di Orbassano. Ad opera finita, a Chiusa di San Michele, pur restando interrata, la linea proseguirà per 750 metri a cielo aperto.

Le modifiche al tracciato, le modalità scelte per la movimentazione del materiale di scavo, gli adeguamenti ambientali da realizzarsi prima dell'avvio dell'opera, sono solo alcune delle scelte adottate dalle istituzioni, in primis dalla Regione Piemonte, per venire incontro alle richieste provenienti dal territorio. In più, si è stabilito di ricorrere ai servizi ricettivi e di ristorazione presenti in Valle di Susa, senza ricorrere così

al sistema del campo base di cantiere, ottimizzando le ricadute positive per l'economia locale. Con enti, associazioni e amministrazioni valsusine è stato cercato

il confronto costruttivo nell'ottica di garantire il massimo beneficio per il territorio e di trovare le migliori soluzioni per limitare l'impatto dei cantieri.

I BENEFICI IMMEDIATI PER L'ECONOMIA IN VALLE

La Regione Piemonte ha varato la legge Cantieri Sviluppo-Territorio sulle grandi opere, che avrà la

sua prima applicazione per la Nuova Linea Torino- Lione (NLTL), con l'obiettivo di ottimizzare le ricadute economiche e il miglioramento dei servizi per i territori interessati e di limitare l'impatto derivante dalla cantierizzazione. La legge regionale prevede l'istituzione di appositi tavoli tecnici che monitoreranno l'andamento dei cantieri sotto il profilo della salute, della prevenzione, della sicurezza del lavoro, della tutela ambientale, dello sviluppo delle imprese locali, della promozione di progetti per il territorio e della comunicazione. Una prima applicazione si è già vista con l'assegnazione dei lavori preliminari per il cantiere di Chiomonte all'associazione temporanea di impresa formata da due ditte valsusine per un valore di quasi 1,5 milioni di euro. In più verranno appaltati 10 milioni di euro da Ltf in maniera accessibile alle imprese locali. Oltre a ciò, la Regione ha già finanziato con circa 1 milione di euro la riqualificazione di 7 stazioni della linea storica (Susa, Rosta, Avigliana, Bardonecchia, Condove, Bussoleno e Chiomonte), mentre 30 milioni di euro saranno investiti nell'acquisto di nuovi treni: 10 da parte della Regione Piemonte e 20 dal Governo. Inoltre 6 milioni di euro sono destinati al cadenzamento orario sulla Torino-Bardonecchia (a regime significherà il transito a Bussoleno di un treno ogni mezz'ora da e per Torino). Infine, è prevista la costruzione dello svincolo autostradale di Chiomonte.



Render della discenderia galleria esplorativa

GLI SCONTRI, I CONTRASTI E LE OPINIONI

I no TAV della Valle Susa, Val Sangone, Gronda e Torino hanno ostacolato l'inizio del cantiere con scontri, barricate e aggressioni per rinnovare con violenza la loro opposizione alla realizzazione della linea di alta velocità Torino-Lione.

Vi sono stati dei feriti soprattutto tra le Forze dell'ordine. Anche il Presidente della Repubblica Napolitano ha dichiarato: "Quel che è accaduto in Val di Susa, per responsabilità di gruppi addestrati a pratiche di violenza eversiva, sollecita tutte le istituzioni e le componenti politiche democratiche a ribadire la più netta condanna, e le forze dello Stato a vigilare e intervenire ancora con la massima fermezza", ha detto il capo dello Stato. "Non si può tollerare che a legittime manifestazioni di dissenso cui partecipino pacificamente cittadini e famiglie si sovrappongano, provenienti dal di fuori, squadre militarizzate per condurre inaudite azioni aggressive contro i reparti di polizia chiamati a far rispettare la legge".

Pierluigi Bersani. «I fatti di Val di Susa con le forze dell'ordine

attaccate violentemente mentre difendono il cantiere, sono allarmanti e assolutamente inaccettabili. Qui non si tratta più di come si fa una ferrovia. Qui si tratta di come funziona una democrazia. Isolare, condannare la violenza e ripudiarne ogni presunta giustificazione è un dovere elementare di tutte le forze politiche e delle persone civili. Su questo concetto non è per noi tollerabile nessun equivoco».

La leader del Partito Socialista Francese, Martine Aubry, ha detto la sua sulla Torino - Lione: "In Francia tutta la sinistra è stata unanime nel sostenere il progetto della Torino-Lione. Sono molto dispiaciuta per gli eventi italiani e come Bersani dico che dal momento in cui la democrazia si è pronunciata non c'è nessuna giustificazione alla violenza".

Sergio Chiamparino: "È incomprensibile come un treno (di questo stiamo parlando, non di un mostro, ma di una linea ferroviaria), possa scatenare una contestazione così cieca e fanatica. Nessuno degli argomenti cari ai No Tav sono sufficienti a giustificare un'autentica guerriglia con tanto di bombe carta e sassi."

Roberto Cota: "La Torino-Lione

è un'opera indispensabile per il Piemonte e per l'intero sistema Paese per dare opportunità e futuro alle giovani generazioni, un'opera che apre le porte alla modernità".

L'assessore regionale ai Trasporti, Barbara Bonino, ha sostenuto che "il movimento No Tav esce sconfitto dalla violenza divampata durante la manifestazione: dopo questi fatti di assoluta gravità non ci può essere più dialogo con i portatori di pericolosa doppiezza. Purtroppo ora dobbiamo commentare un nuovo bollettino di guerra e fare la conta di operai e agenti feriti, a cui va tutta la mia solidarietà. Il mio pensiero va anche alle loro famiglie, che ora staranno vivendo ore di ansia e preoccupazione. Allo stesso tempo ribadisco la più ferma condanna sia nei confronti degli anarchici nuovamente responsabili di gravi episodi di violenza sia dei movimenti politici che li fiancheggiano e li appoggiano: a tutti i partiti chiedo di rompere le alleanze e gli accordi con i fiancheggiatori di questi professionisti del disordine e dell'eversione".

COSA NE PENSA L'EUROPA?

NUOVO PIANO DEI TRASPORTI UE PER RAFFORZARE I COLLEGAMENTI CON LE REGIONI AD EST E A SUD DELL'UNIONE

La Commissione Europea ha confermato il proprio pieno sostegno alla Torino-Lione. La Commissione Europea ha pubblicato un nuovo piano dei trasporti con le nazioni vicine

che, attraverso 20 iniziative, ha l'obiettivo di rafforzare i collegamenti di trasporto con le regioni ad Est e a Sud dell'Unione Europea. «La libertà di movimento - ha dichiarato il vicepresidente della Commissione UE, Siim Kallas, responsabile per i trasporti - è qualcosa che tutti tendiamo a dare per scontato in Europa, ma che non deve fermarsi alle frontiere. Oggi se vogliamo veramente una relazione con i nostri vicini dobbiamo fornire l'infrastruttura essenziale per i flussi di beni e di persone attraverso le frontiere ed eliminare la burocrazia e le strozzature». Gli elementi principali del piano prevedono di estendere alle regioni vicine il mercato interno dell'aviazione dell'UE e il Cielo unico europeo, di collegare la rete transeuropea dei trasporti con l'infrastruttura dei Paesi vicini attraverso progetti prioritari di trasporto, di migliorare lo sfruttamento del potenziale di trasporto merci aprendo i mercati e riducendo le barriere tecniche quali le differenze di scartamento dei binari, di razionalizzare l'attuazione della cooperazione nell'ambito del trasporto regionale istituendo un "Gruppo di esperti per i trasporti nel partenariato orientale" che coordini la cooperazione con i Paesi limitrofi orientali, di rendere più efficiente il trasporto marittimo con i Paesi vicini, anche nel lungo termine, mediante la loro inclusione nella "cintura blu" della libera circolazione marittima in Europa e nei mari attorno all'Europa, di contribuire al miglioramento della sicurezza stradale nei Paesi vicini.

La Commissione Europea ha precisato che queste azioni sa-

ranno finanziate fino al 2013 con le risorse esistenti grazie a una migliore definizione delle priorità di progetti e misure. Il piano della Commissione sarà presentato al Consiglio e al Parlamento europeo; quindi, nel corso della conferenza ministeriale organizzata dalla presidenza polacca dell'UE che si terrà il 24 e 25 ottobre prossimi a Cracovia, verrà dato il via ai lavori del nuovo Gruppo di esperti per i trasporti nel partenariato orientale che supervisionerà l'attuazione delle misure per l'Est. Intanto la Commissione Europea ha confermato il proprio pieno sostegno alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. «Dopo l'avvio dei lavori al tunnel esplorativo della Maddalena e la riunione della conferenza intergovernativa franco-italiana a Roma del 6 luglio - ha spiegato Bruxelles in una nota - la Commissione continua ad essere impegnata nel sostenere Francia e Italia nel completamento dell'asse ferroviario Lione-Torino. Questo collegamento chiave mancante della rete transeuropea di trasporto connetterà non solo due delle principali città e regioni europee, ma completerà anche un principale corridoio di trasporto europeo est-ovest collegando la penisola iberica con l'Europa centrale e contribuendo alla crescita economica dell'Europa».

ALLARME INFRASTRUTTURE: UN FRENO TIRATO NELLA CORSA ALLA RIPRESA

È EMERGENZA SUI RITARDI DELLE
INFRASTRUTTURE ITALIANE. LO
RIBADISCONO CONFINDUSTRIA,
BANKITALIA E ANTITRUST NEL GIRO
DI POCHE SETTIMANE.

L'ultimo in ordine di tempo è stato Cesare Trevisani, vice presidente di Confindustria, che ha ribadito come normative troppo complesse, tempi autorizzatori troppo lunghi e scarsa qualificazione degli attori pubblici e privati rischiano di rallentare ulteriormente gli investimenti in infrastrutture nel nostro Paese, compreso il project financing. E davvero - tra programmi incerti, valutazione e selezione approssimativa dei progetti, competenze sovrapposte e norme inadeguate - non c'è da stupirsi se nel nostro Paese le opere sono spesso meno utili e più costose che altrove.

Certo, il rifinanziamento del fondo infrastrutture per 4,9 miliardi di euro previsto dalla legge sulla stabilizzazione finanziaria rappresenta una boccata d'ossigeno sul fronte delle infrastrutture, anche se si tratterebbe di risorse destinate solo a tre opere ferroviarie strategiche: Terzo Valico, Treviglio-Brescia e Brennero. Poi, la decisione di riallocare risorse ad opere cantierabili attraverso la revoca dei mutui per in-

infrastrutture impegnati dalla Cassa Depositi e Prestiti ma non ancora erogati, se da un punto di vista logico non fa una piega, tuttavia potrebbe avere vittime illustri come la Pedemontana Lombarda, i cui cantieri per la verità sono già stati aperti. Per non parlare, infine, della contestata norma sul tetto dell'1% annuo all'ammortamento fiscale dei beni in concessione, per fortuna stralciata grazie alla levata di scudi da parte di Confindustria e delle associazioni dei costruttori e dei concessionari: la versione finale della norma incide solo sul cosiddetto fondo di ripristino, con effetti meno devastanti per gli investimenti in nuove opere, ma rappresenta pur sempre un disincentivo al project financing.

L'ANALISI DI BANKITALIA

Prima di Trevisani, Mario Draghi. Il governatore in pectore della BCE, nelle sue ultime considerazioni finali all'Assemblea di Bankitalia, ha ribadito il ritardo infrastrutturale dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei, con una spesa programmata per il 2012 dell'1,6% del PIL (rispetto al 2,5% nel 2009), contro una media europea del 2,2%. Inoltre, i progetti finanziati dal Fondo europeo di sviluppo regionale vengono eseguiti in tempi quasi doppi e con spese più alte del 40% rispetto ai preventivi, contro un ritardo medio del 25% e un aumento dei costi del 20% nell'UE. Senza parlare dei 23 miliardi (pari a metà della nuova manovra finanziaria) che rischiano di tornare a Bruxelles perché non sono ancora stati utilizzati.

Ma anche il rapporto tra pubblico e privato non funziona: i costi delle opere sono troppo alti e i tempi di realizzazione anche. In particolare, il dossier della Banca d'Italia ha rilevato che sul 56% dei ritardi pesano le carenze progettuali, sul 36,7% le carenze autorizzative e i conflitti tra enti pubblici, sul 36,6% l'insorgenza di contenziosi e sul 53,7% i ritardi nei pagamenti delle Amministrazioni Pubbliche alle imprese. A tutto questo bisogna aggiungere la scarsa chiarezza delle regole sul rapporto tra concessionario e soggetto pubblico, che impediscono di sviluppare una politica seria di project financing.

PIÙ COMPETIZIONE SUI TRASPORTI

Più o meno nello stesso periodo, una terza voce autorevole si è aggiunta al coro, sottolineando che le preoccupazioni riguardano anche i servizi per la mobilità. È quella del presidente dell'Antitrust Antonio Catricalà che, nella sua relazione annuale, ha parlato chiaro: "Senza la concorrenza è a rischio la vitalità, peraltro già compromessa, del Paese". Secondo Catricalà, per agevolare la ripresa della crescita è fondamentale combattere i monopoli di fatto, introducendo assetti di mercato realmente competitivi nei settori delle ferrovie, delle gestioni autostradali e aeroportuali e della governance bancaria e assicurativa. Per l'Antitrust la strada da imboccare è l'istituzione di un'Authority per i trasporti - come peraltro è stato più volte sollecitato dal nostro Osservatorio - che scioglia i nodi fondamentali dovuti alla debolezza e all'ambiguità delle regole che disciplinano l'attività dei monopoli naturali. Anche

l'istituzione dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, prevista dalla legge di stabilizzazione finanziaria e che sottrarrà ad ANAS i compiti di programmazione della rete stradale e di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali, non scioglie il nodo della regolazione nei trasporti poiché anziché proporre un'autorità terza, indipendente e forte, pone la nuova struttura in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

GENOVA MARCIA PER IL TERZO VALICO

Lunedì 4 luglio Confindustria Genova ha promosso una manifestazione a favore dell'apertura dei cantieri del Terzo Valico sulla nuova linea ferroviaria AV/AC Genova-Milano.

La manifestazione è consistita in una 'marcia' dalla centralissima Piazza De Ferrari fino alla sede della Prefettura, alla quale hanno partecipato oltre 500 persone, in gran parte imprenditori oltre a professionisti, rappresentanti di istituzioni e cittadini accomunati dalla preoccupazione dei ritardi con i quali un'infrastruttura vitale per lo sviluppo di Genova e del Nordovest stenta a tradursi in realtà.

Nel documento consegnato al Prefetto Musolino è stato stigmatizzato come dopo oltre cinque anni dall'approvazione del progetto definitivo e nonostante la recente pubblicazione della Delibera CIPE contenente il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera, con autorizzazione all'avvio del primo lotto costruttivo, la situazione non risultasse definita. L'impasse denunciato ha riguardato la

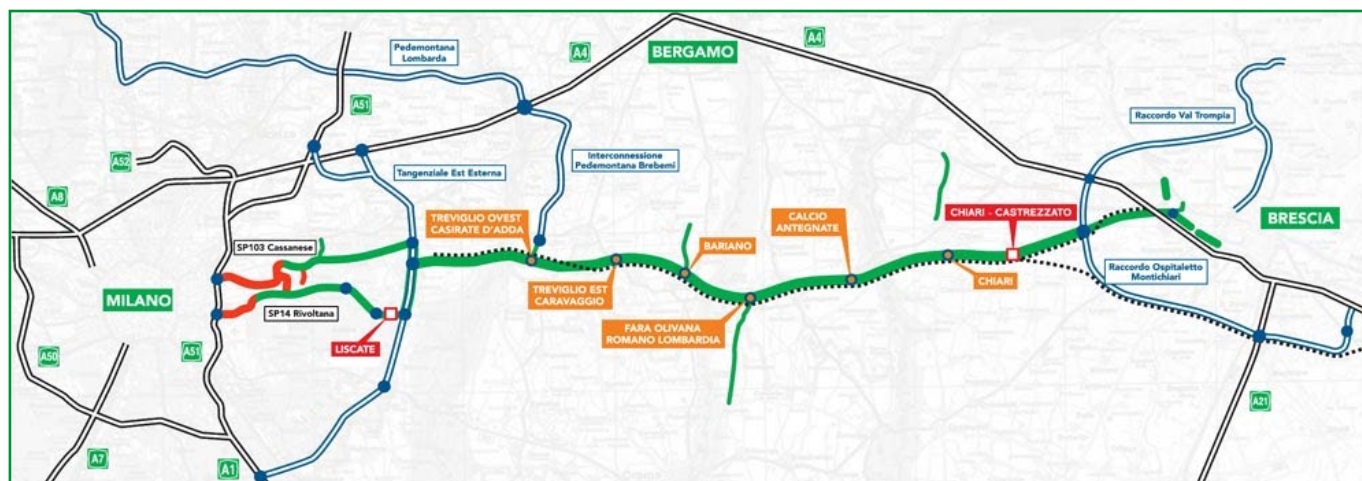


mancata sottoscrizione dei nuovi rapporti contrattuali con il contraente generale COCIV, che necessariamente devono riguardare l'esecuzione dell'intera opera. La conseguente richiesta, trasmessa tramite il Prefetto alla Presidenza del Consiglio e ai Ministri competenti, ha riguardato la messa in campo di azioni dirette a creare le condizioni per una rapida definizione dei rapporti contrattuali tra committenza e general contractor, nel rispetto dei termini stabiliti dal cronoprogramma approvato dal CIPE e delle conseguenti ricadute sulla programmazione economico-finanziaria del Governo, in particolare per lo stanziamento del secondo lotto costruttivo.

Al documento consegnato in Prefettura era allegata una ricerca condotta dal Gruppo Clas per il Comitato Transpadana sul tema delle ricadute socio-economiche della realizzazione dell'opera nella sola fase di cantiere; la ricerca, disponibile sul sito web del Comitato Transpadana (www.transpadana.org) dimostra come la rapida apertura dei cantieri rappresenti un'occasione straordinaria di impatto socio-economico sul sistema delle imprese e del lavoro, in una fase congiunturale tuttora molto critica.

BREBEMI: IL CIPE SBLOCCA L'AGGIORNAMENTO DELLA CONVENZIONE

Il 22 giugno il CdA della Cassa Depositi e Prestiti ha deliberato il prestito fino all'importo massimo di 765 milioni di euro per la realizzazione della Brebemi, per una durata di 25 anni. È questo il primo esito dell'approvazione da



parte del CIPE il 5 maggio scorso del secondo atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta nel dicembre 2010 tra la società Brebemi e la società concedente CAL e che recepisce il nuovo piano economico e finanziario del collegamento autostradale diretto Brescia-Milano. I capisaldi del nuovo piano economico e finanziario dell'opera, che danno il via ai finanziamenti, sono: la partecipazione diretta di Cassa Depositi e Prestiti al finanziamento a lungo termine dell'opera con una quota del 50%; l'aumento delle tariffe da pedaggio; la revisione dei traffici previsti; l'aumento dell'equity a circa 517 milioni di euro; la realizzazione della terza corsia anche nella tratta da Treviglio a Brescia; la conferma della durata della concessione in 19,5 anni e del riconoscimento a Brebemi da parte del subentrante dell'indennizzo finale di 1,205 miliardi di euro.

Intanto proseguono i cantieri, con l'obiettivo di aprire l'opera nel primo semestre del 2013: allo stato attuale è pronto circa il 30% sia dei viadotti su Oglio, Adda e Serio, che dei sottovia stradali e dei passaggi idraulici e circa il 20% di trincee, rilevati, aree di servizio e viabilità locali. Procedono anche gli espropri dei terreni e degli immobili che si trovano sulla direttrice interessata dai lavori: si tratta di oltre 6 milioni di metri quadrati di occupazioni a cui si sono aggiunti 0,8 milioni di metri quadrati per le riqualificazioni di Rivoltana e Cassanese e per la variante di Liscate a Milano. Accordi bonari sono stati sottoscritti per circa 3 dei 4,1 milioni di metri quadrati e per una trentina di fabbricati da demolire per una spesa di 101 milioni di euro.

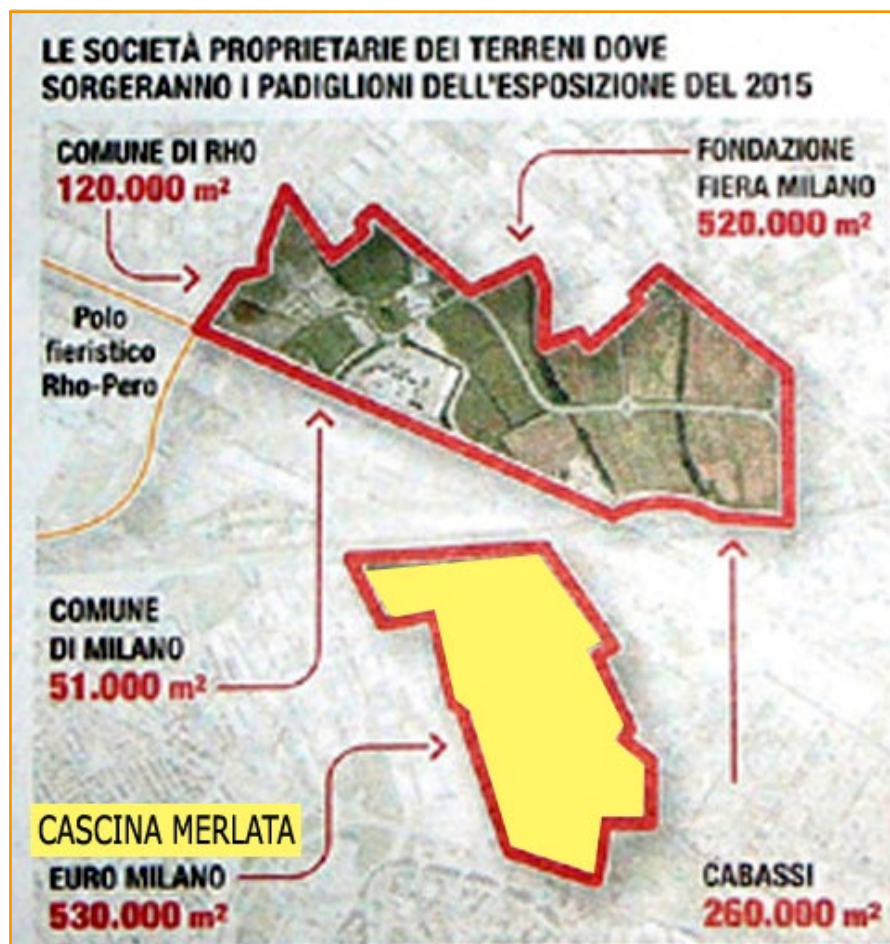
EXPO 2015: VARATA "AREXPO"

Il 31 maggio scorso, con una delibera della Giunta regionale della Lombardia, è stata costituita la Società Arexpo s.p.a., società per azioni a partecipazione pubblica maggioritaria con il compito di acquisire le aree su cui sorgerà il sito espositivo del 2015.

La delibera ha anche stanziato la quota di partecipazione di Regione Lombardia alla società, 2 milioni di euro, pari - al momento - al 100% del capitale sociale. Ora si apre la fase di adesione degli altri soci (si parla di Comune di Milano, Provincia di Milano, Camera di Commercio di Milano, Comune di Rho e Fondazione Fiera Milano) e della connessa ricapitalizzazione. La nuova società, oltre ad acquisire le aree e a metterle a

disposizione della società Expo 2015 per avviare gli interventi necessari alla realizzazione del sito, si occuperà anche di coordinare il processo di sviluppo del piano urbanistico dell'area nella fase post Expo.

Ricordiamo che attualmente i principali proprietari delle aree, pari a circa 1 milione di metri quadrati, su cui sorgerà il sito espositivo sono: Fondazione Fiera Milano (54,7%), Belgioioso Cabassi (27,3%), Comune di Rho (12,6%) e Comune di Milano (5,4%). In particolare, Fondazione Fiera Milano e Comune di Rho dovrebbero conferire le aree come quota di ingresso nella società Arexpo, mentre con Belgioioso Cabassi è stato firmato un contratto d'opzione per l'acquisizione delle aree che Arexpo potrà esercitare entro il 5 agosto per un prezzo stabilito di 49,6 milioni di euro. I lavori di



preparazione del sito (rimozione interferenze e nuova viabilità) dovrebbero iniziare l'1 ottobre di quest'anno per concludersi nel settembre 2013.

Invece nel 2012 inizieranno i lavori per la realizzazione del Villaggio Expo, nell'area di Cascina Merlata: l'accordo con la società Euromilano, proprietaria delle aree, prevede per il dopo Expo la realizzazione di 323.000 mq di alloggi, di un parco di oltre 200.000 mq oltre che di un nuovo polo scolastico, un centro anziani, un albergo, un centro commerciale e un distretto di uffici.

LINEA AV/AC MILANO-VERONA

Il 14 aprile la Corte dei Conti ha dato il via libera alla delibera del CIPE del novembre 2010 con il quale si approvava la realizzazione del primo lotto costruttivo della tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona (delibera pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 26 aprile scorso). In particolare, si conferma il costo della tratta in 2.050 milioni di euro, da ripartirsi in 2 lotti costruttivi dal valore rispettivamente di 1.130,95 milioni, già finanziati, e di 919,05 milioni, da finanziarsi a partire dal 2012. L'attivazione della tratta è prevista dal 31 ottobre 2015. Ricordiamo che il 7 marzo scorso era già stato sottoscritto tra RFI e il Consorzio Cepav 2 l'atto integrativo alla convenzione del 1992 che sbloccava di fatto l'opera. A questo punto si attende solo l'ufficialità per l'avvio dei cantieri.

Prossimi appuntamenti:

2001-2011
LE INFRASTRUTTURE
PER IL NORD OVEST
DOVE ERAVAMO, DOVE SIAMO

Genova,
27 settembre 2011

Mettere in luce l'impegno di Assolombarda, Unione Industriale di Torino e Confindustria Genova per il potenziamento delle infrastrutture della macroregione del Nordovest.

Comunicare gli avanzamenti registrati delle priorità infrastrutturali rispetto a programmazione degli interventi in una logica di sistema, progettazione, avvio e chiusura dei cantieri.

Evidenziare le criticità rimanenti e concordare un'agenda di impegni comuni condivisi per lo sviluppo del sistema infrastrutturale del Nordovest.

Saranno questi i principali temi da affrontare nella tavola rotonda del convegno cui parteciperanno i presidenti delle tre regioni del Nord Ovest: Claudio Burlando, Roberto Cota e Roberto Formigoni e i presidenti delle Associazioni imprenditoriali Giovanni Calvini - Confindustria Genova, Gianfranco Carbonato - Unione Industriale di Torino e Alberto Meomartini - Assolombarda.

Notizie dal Nord Est

NUOVI PROGETTI PER LA PORTUALITÀ DELL'ALTO ADRIATICO

Il porto di Trieste, insieme a quello di Monfalcone, e il porto di Venezia sono oggetto di due ambiziose proposte per l'ampliamento delle proprie strutture di movimentazione container.

L'obiettivo è di servire i mercati dell'Europa centro-orientale, che attualmente si appoggiano soprattutto sui porti del Nord Europa, Rotterdam, Amburgo e Anversa, più competitivi perché dotati di strutture portuali ad elevata capacità ricettiva, dotazioni logistiche e industriali, capillari reti di trasporto multimodale. Per le navi provenienti da Suez e dall'Asia raggiungere questi scali richiede però circa 5 giorni di navigazione in più di un approdo ai porti dell'Alto Adriatico, la cui posizione geografica potrebbe favorirne la futura crescita.

I due progetti, in base ai business plan presentati, prevedono il finanziamento in project financing e la gestione delle future strutture portuali da parte degli investitori privati. In entrambi i casi verranno previsti, però, anche dei contributi pubblici, aspetto che ha generato una contesa per ottenere l'appoggio del Governo, che dovrà decidere lo stanziamento delle risorse disponibili.

La proposta per i porti di Trieste e Monfalcone prevede la creazione di una piattaforma integrata capace di movimentare circa 3 milioni di teu all'anno grazie alla costruzione di un nuovo terminal container nel porto isontino e dell'ampliamento del Molo set-

timo nello scalo giuliano. Il piano è stato presentato a febbraio 2010 dal suo promotore, Unicredit, cui poi si è unito l'operatore danese di shipping Maersk, e prevede anche opere di adeguamento della rete ferroviaria che attraverso Udine e Tarvisio porta all'Austria e all'Europa centrale. In una seconda fase, potrebbero poi essere ulteriormente ampliate le strutture di Trieste, con la creazione di un molo Ottavo, che porterebbe la capacità dei due porti fino a 4-5 milioni di teu all'anno. L'investimento stimato è di circa 1 miliardo di euro, di cui 700 a carico dei promotori e 300 che dovrebbero venire dal contributo pubblico.

A febbraio di quest'anno Unicredit e Maersk hanno deciso di sospendere i piani relativi a Trieste e Monfalcone in attesa che lo Stato chiarisca i propri piani di investimento per l'Alto Adriatico, nell'eventualità che altri progetti concorrenti, innanzi tutto quello di Venezia, ottenessero finanziamenti pubblici. A maggio sono giunte rassicurazioni dal Governo in occasione di un incontro coi due promotori, che avrebbero ottenuto l'impegno a non finanziare con fondi pubblici porti concorrenti come Venezia o Ravenna e anche l'impegno a nominare un commissario straordinario.

L'Autorità portuale veneziana punta invece a creare una nuova struttura "off shore", collocata a circa dieci chilometri fuori della laguna di Venezia, per aumentare la capacità di movimentazione ottenendo allo stesso tempo fondali più profondi. Il progetto prevede inoltre la riconversione a fini logistici di alcune aree di Porto Marghera e altri interventi per migliorare l'accessibilità fer-

roviaria e stradale. Il costo dell'operazione, in base alle stime, si aggira intorno a 1,3 miliardi di euro e, secondo quanto è stato fatto sapere dall'Autorità portuale, potrebbe essere interamente a carico dei privati, anche in questo caso secondo le modalità del project financing. Tuttavia, il progetto si poggerebbe anche sul finanziamento da parte dello Stato della diga di protezione della piattaforma off shore (tra 250 e 350 milioni di euro), intervento che però rientra nel piano regolatore già sottoscritto tra il Porto di Venezia e il Governo.

Con la delibera Cipe del maggio 2010, emanata nello stesso periodo in cui avveniva la riunione con i promotori della piattaforma Monfalcone/Trieste, il Governo è parso dare un sostanziale via libera al progetto di Venezia, dichiarando di avere "preso atto del piano di opere portuali complementari alla salvaguardia della laguna di Venezia, finalizzate a estromettere i traffici petroliferi dall'ambiente lagunare". Da segnalare infine anche i piani di crescita del Porto di Capodistria, le cui potenzialità non sembrano inferiori a quelle di Venezia e di Monfalcone/Trieste. Il porto sloveno si mostra in questo momento come la realtà più dinamica dell'Alto Adriatico, essendo riuscito a movimentare nel 2010 476 mila teu. Capodistria potrebbe inoltre costituire un'alternativa per Unicredit e Maersk che, soprattutto a inizio 2011, quando sono emersi dubbi riguardo alla realizzabilità del progetto a Monfalcone e Trieste per mancanza di segnali dal Governo, hanno lanciato l'ipotesi di dirottare i propri piani di investimento sul porto sloveno.

*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 Ambiente, Territorio, Centro Studi
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338461 - 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