

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 1 - Maggio 2005

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

a cura di



ASSINDUSTRIA GENOVA - ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

SOMMARIO

- Rapporto OTI NordOvest 2004	<i>pag.</i> 2
- Linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona: intervento di ISPA per il finanziamento	" 2
- Autostrada Milano-Brescia (Brebemi): parere favorevole della commissione VIA	" 3
- Pedemontana lombarda: parere favorevole della commissione VIA	" 3
- AC Torino-Lione: il punto sulla situazione	" 3
- Indagine sullo stato di attuazione delle Legge obiettivo	" 3
- Rapporto Ance sulle infrastrutture in Italia	" 4
- Valichi alpini: una stima dei costi della congestione	" 4
- Torino polo del trasporto su treno	" 4

COS'È OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

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.

L'iniziativa nasce dalla consapevolezza che l'area del Nord Ovest ha accumulato negli anni un rilevante ritardo nella dotazione infrastrutturale derivante dalla inadeguatezza degli investimenti, ma anche dalla complessità degli iter procedurali che spesso ritardano l'avvio di interventi già programmati e finanziati.

L'osservatorio ha come obiettivo il monitoraggio delle opere selezionate, seguendone le diverse fasi di progettazione ed esecuzione, il percorso finanziario e autorizzativo, l'evoluzione delle criticità.

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.

Questa newsletter si propone come strumento informativo di agile consultazione relativo alle principali novità nei settori delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità.

La newsletter avrà inizialmente periodicità trimestrale e verrà inviata esclusivamente via e mail.

RAPPORTO OTI NORDOVEST 2004

Le tre Associazioni imprenditoriali di Genova, Milano e Torino hanno presentato in gennaio il rapporto OtiNordovest 2004, che fa il punto sullo stato dell'arte di oltre cinquanta interventi relativi a viabilità, ferrovie, porti, nodi metropolitani, aeroporti, centri logistici nelle tre regioni.

Il giudizio del rapporto sui progressi dell'anno appena trascorso non è del tutto positivo. Alcune opere hanno sostanzialmente **rispettato i tempi previsti**: in particolare, gli interventi sull'asse Torino-Milano (linea ferroviaria ad alta capacità nella tratta Torino-Novara, potenziamento dell'autostrada Torino-Milano), il collegamento stradale Boffalora A4-Malpensa e la prima fase delle opere stradali di accesso alla nuova Fiera di Milano a Rho-Però. Anche altri progetti sulla rete ferroviaria sono stati avviati o hanno fatto significativi passi in avanti: passante ferroviario di Milano, quadruplicamento Bovisa-Cadorna e Pioltello-Treviglio, nodo di Genova, tratta imperiese della Genova-Ventimiglia, Pontremolese. Viceversa, si devono registrare **rallentamenti** su altre opere importanti: completamento del passante ferroviario di Torino, avvio dei cantieri sul Terzo Valico e sulla Milano-Novara, iter approvativi dei progetti di numerose opere (tra le quali la Torino-Lione, la connessione al tunnel del Gottardo, la Milano-Verona, la Milano-Mortara e il nodo di Castellanza).

Particolarmente critica è la situazione relativa ad alcuni assi autostradali e ai nodi viari metropolitani, dove nel 2004 si è

registrato un sostanziale blocco nelle procedure o nell'avvio dei cantieri. È il caso di Pedemontana lombarda, autostrada direttissima Milano-Brescia, tangenziali milanese e torinese, nodo genovese, interventi che restano ancora solo sulla carta. Anche l'intero sistema dei porti liguri non ha compiuto significativi avanzamenti.

Le criticità che rallentano o bloccano le opere programmate riguardano questioni procedurali, finanziarie e politiche. Per quanto riguarda gli aspetti procedurali, nonostante il ricorso all'iter previsto dalla Legge Obiettivo, che dovrebbe semplificare e accelerare il processo decisionale, molti progetti sono ancora fermi presso i vari uffici Ministeriali e del CIPE, oppure hanno richiesto modifiche da parte dei soggetti proponenti e attuatori che ne hanno ritardato i tempi di approvazione.

Forti incertezze permangono dal punto di vista delle **disponibilità finanziarie** per realizzare gli interventi. Ad oggi neanche le opere con progettazione definitiva/esecutiva hanno una copertura finanziaria del 100%. Infine si riscontra la permanenza di molti nodi politici, legati al consenso con gli enti locali coinvolti nella realizzazione delle opere.

La versione completa del Rapporto 2004 è scaricabile dal sito www.otinordovest.it

LINEE AV/AC MILANO-GENOVA E MILANO-VERONA: INTERVENTO DI ISPA PER IL FINANZIAMENTO

Nella seduta del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato i dossier di valutazione economico-finanziaria relativamente al "Terzo valico dei Giovi" e alla tratta Milano-Verona (nodo di Verona incluso). Pertanto, **il finanziamento di tali opere verrà assicurato da Infrastrutture Spa** ai sensi dell'art. 75 della legge 289/2002 attraverso l'emissione di obbligazioni il cui costo sarà coperto in parte con i proventi d'esercizio e in parte sotto forma di contributo in conto aumento di capitale da parte dello Stato.

Il costo delle opere è confermato in 4,719 mld di euro per il Terzo valico dei Giovi e in 5,818 mld di euro per la Milano-Verona e l'integrazione dello Stato è prevista rispettivamente per l'85% e il 70% dell'indebitamento conseguente a tali importi.

Per il Terzo Valico la restituzione del debito è prevista con rate costanti trentennali, con estinzione nel 2042, essendo confermata l'entrata in esercizio della linea nel 2012. Per la Milano-Verona le rate costanti si articolano su 35 anni, con estinzione del debito nel 2047.

Rimangono a **totale carico dello Stato** la copertura degli interessi intercalari nel periodo antecedente l'entrata in esercizio delle linee e gli oneri per manutenzione ordinaria e straordinaria.

La delibera del CIPE impegna RFI ad adottare tutte le misure necessarie per assicurare il rispetto dei limiti di spesa e dei tempi previsti per la realizzazione delle opere.

AUTOSTRADA MILANO-BRESCIA (BREBEMI): PARERE FAVOREVOLE DELLA COMMISSIONE VIA

Il 1° marzo 2005, la Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente, ha espresso **parere favorevole** in merito al progetto del collegamento autostradale diretto Brescia-Milano (BRE.BE.MI.).

L'istruttoria ministeriale si è conclusa con una **valutazione complessivamente positiva** del progetto, individuando alcune prescrizioni per garantire un miglior inserimento ambientale dell'intervento. L'approvazione del tracciato e del Piano economico e finanziario (che dovrebbe definire anche l'eventuale entità del finanziamento pubblico), in base alla procedura definita dalla Legge Obiettivo, è ora in capo al Comitato Interministeriale di Programmazione Economica (CIPE), su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

PEDEMONTANA LOMBARDA: PARERE FAVOREVOLE DELLA COMMISSIONE VIA

L'8 marzo 2005 la Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente **si è espressa favorevolmente** in merito al progetto del collegamento autostradale denominato Pedemontana Lombarda, che collega l'autostrada A8 all'altezza di Gallarate con l'autostrada A4 all'altezza di Dalmine, attraverso la Brianza. Il progetto prevede anche la realizzazione

e il completamento delle tangenziali di Como e Varese.

L'istruttoria ministeriale si è conclusa con l'espressione di un parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera, individuando tuttavia prescrizioni che garantiscano un miglior inserimento ambientale dell'intervento.

L'approvazione del tracciato e del Piano economico e finanziario (che dovrebbe definire anche l'entità del finanziamento pubblico), in base alla procedura definita dalla Legge Obiettivo, è ora in capo al Comitato Interministeriale di Programmazione Economica (CIPE), su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

AC TORINO-LIONE: IL PUNTO SULLA SITUAZIONE

Il 18 aprile ha avuto luogo il previsto incontro tra il Ministro Lunardi e il collega francese De Robein per fare il punto sullo stato di avanzamento della Torino-Lione.

È stato ribadito **l'impegno politico** dei governi per la realizzazione dell'opera che dovrebbe essere ultimata fra il 2016 e il 2020. Rimangono ancora indeterminati gli aspetti relativi **alle procedure e agli impegni finanziari**, che saranno affrontati in una riunione ad hoc prevista in tempi brevi.

La Società Lyon-Turin Ferroviarie (Ltf), costituita ad hoc, ha comunicato che il progetto definitivo verrà trasmesso al CIPE, dopo l'approvazione della Conferenza

intergovernativa, come previsto all'inizio del 2006, anche se si continuano a registrare ritardi nell'esecuzione dei sondaggi della maxi-galleria, determinati soprattutto dall'opposizione dei Comitati No Tav.

Sulla questione è intervenuto di recente il quotidiano "Le Monde" che ha dato voce alle perplessità e ai tentennamenti politici che in Francia continuano a esistere sulla reale utilità del collegamento. L'argomento si fonda soprattutto sui costi elevati a fronte di benefici incerti.

Una tesi che è vigorosamente contestata dai fautori dell'opera che sottolineano come il traffico fra Italia e Francia possa ricevere un notevole impulso dalla nuova linea.

INDAGINE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE OBIETTIVO

Con delibera n. 8/2005 del 21 marzo 2005 la Corte dei Conti ha approvato i risultati di un'indagine sullo stato di avanzamento del Programma infrastrutturale nazionale promosso in esecuzione della Legge Obiettivo (legge n. 443/01).

Tra le diverse criticità lo studio mette in luce come, malgrado il notevole sforzo di composizione degli interessi in gioco sostenuto dalle Amministrazioni Statali, regionali e degli enti locali interessati, **gli incrementi dei costi delle opere e l'insufficienza dei finanziamenti** rischiano di vanificare l'andamento generale del programma delle grandi opere. In particolare si riscontra come in alcune opere le aspettative in ter-

mini di autofinanziamento siano state ridimensionate dal lievitare dei costi e dalla richiesta integrativa di fondi (per esempio per quanto concerne la tangenziale est esterna di Milano); in altre opere, che prevedono finanziamenti misti pubblico-privato, la finanziabilità dell'intervento appare condizionata, da parte del privato, proprio dal conseguimento del finanziamento pubblico non ancora ottenuto (per esempio si cita il caso della Pedemontana Lombarda); in altri casi ancora il Piano finanziario già definito è stato modificato a seguito di numerose varianti progettuali imposte dalla valutazione di impatto ambientale, tanto che il costo originariamente previsto a carico dei privati potrebbe richiedere un'integrazione finanziaria pubblica, pena la non remunerabilità dell'investimento (come nel caso della Brebemi).

La relazione completa è scaricabile dal sito www.otinordovest.it news del 05.04.2005

RAPPORTO ANCE SULLE INFRASTRUTTURE IN ITALIA

L'11 marzo 2005 è stato presentato il Rapporto ANCE/AGI sullo stato di attuazione delle infrastrutture in Italia.

Il Rapporto prende in esame lo stato di avanzamento nel 2004 di 144 interventi di importo superiore a 10 milioni di euro ricomprese o non nel program-

ma della Legge Obiettivo e relative a opere ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali, metropolitane, sistemi idrici, urbani ed edilizia pubblica.

Per ulteriori informazioni: www.ance.it

VALICHI ALPINI: UNA STIMA DEI COSTI DELLA CONGESTIONE

Secondo una stima dell'Associazione degli autotrasportatori i colli di bottiglia ai valichi alpini generano un danno all'economia italiana pari a circa un miliardo di Euro l'anno. La metà di questo danno viene sopportato dalle aziende di autotrasporto in termini di maggiore costo del lavoro, soste prolungate e riduzione della velocità commerciale.

Secondo l'Associazione autotrasportatori, altri 350 milioni di Euro sono stati persi nell'ultimo anno a causa di mancati contratti.

TORINO POLO DEL TRASPORTO SU TRENO

Dopo la prima edizione sperimentale del 2004, Expoferroviaria (la più importante fiera del settore) si terrà anche nel 2006 al

Lingotto di Torino e avrà poi continuità con cadenza biennale.

Questa scelta consente alla città di Torino di diventare la capitale italiana del trasporto su rotaia e di affiancarla ai poli mondiali, sedi di altre grandi manifestazioni di settore: Kuala Lumpur, Honkong, Singapore, Mosca, ecc.

La prima edizione tenutasi nel 2004 è stata visitata da oltre 5000 operatori provenienti da 45 paesi.

Contemporaneamente a Expoferroviaria, verrà organizzata anche **Intertunnel**, settima esposizione internazionale della galleria.

NordOvest Infrastrutture

www.otinordovest.it
info@otinordovest.it

a cura di:

ASSINDUSTRIA GENOVA

Studi e ricerche Ambiente Territorio
Via F. Romani, 9 - 16122 Genova
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338460
www.assindustria.ge.it
e.mail: fpatrone@assindustria.ge.it

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

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio
Via M. Fanti, 17 - 10128 Torino
Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458
www.ui.torino.it
e.mail: usu@ui.torino.it