

# NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 7 - Ottobre 2006

**oti**nordovest  
*osservatorio territoriale infrastrutture*



a cura di

CONFINDUSTRIA GENOVA - ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



– <b>EDITORIALE</b>	pag. 2
– DPEF e finanziaria sul tema infrastrutture	” 3
– Pubblicata la rivisitazione del programma nazionale delle infrastrutture strategiche	” 4
– Lo stato di attuazione delle reti TEN	” 4
– Intervista a Joan Amoros, segretario generale di Ferrmed	” 5
– Accordo di programma regionale per realizzare Pedemontana Lombarda e Tangenziale est esterna di Milano	” 6
– DDL sulla logistica della Regione Piemonte	“ 6
<b>Eventi e Convegni:</b>	
– Convegno “Il futuro del polo logistico di Orbassano”	” 7
– Conferenza Internazionale sul Corridoio V	“ 7
<b>Prossimi appuntamenti:</b>	
– Urban Promo 2006 - Venezia, 7-11 novembre 2006	” 8
– Mobility Conference Exhibition 2007 - Milano, 29-30 gennaio 2007	“ 8
<b>Notizie dal Nord Est</b>	
– Il Nord Est e le infrastrutture alla ricerca di (urgenti) risposte concrete	” 8
– Da Autovie Venete la metà dei denari necessari per la linea Venezia-Trieste	“ 11

## EDITORIALE

Che il nostro Paese soffra di un grave deficit infrastrutturale è ormai risaputo. Che le infrastrutture rappresentino una condizione necessaria per lo sviluppo è altrettanto chiaro. Così come ormai sappiamo che realizzare le infrastrutture nel nostro Paese è cosa estremamente complicata: problemi di mancanza di consenso, di selezione delle priorità, di scarsità di risorse pubbliche, di lunghi iter procedurali. E allora, cosa fare? Soprattutto, quali infrastrutture? E come farle?

La passata legislatura aveva fatto della Legge Obiettivo il luogo in cui inserire le opere prioritarie, individuando iter procedurali accelerati e definiti nella tempistica con una indicazione di costi e risorse per la loro realizzazione. Purtroppo la Legge Obiettivo, pur

meritoria nelle intenzioni, si è mostrata inefficace proprio laddove avrebbe dovuto sciogliere i nodi principali. Tanti progetti, senza una reale valutazione economica e trasportistica della loro utilità, indispensabile per l'individuazione di una scala di priorità, e senza una programmazione temporale e finanziaria per le realizzazioni, unitamente al permanere di interessi localistici e alle lentezze della burocrazia, hanno determinato un sostanziale stato di emparse dei processi realizzativi.

Sciogliere il nodo del consenso significa sostenere il confronto con il territorio, ma è fondamentale una assunzione di responsabilità da parte di tutti i soggetti coinvolti, nella consapevolezza che l'interesse generale deve prevalere su quelli locali.

Il rapporto OTI Nordovest 2005

(disponibile sul nostro sito) ha indicato quali siano a nostro avviso i nodi da affrontare per predisporre un programma di opere sostenibile, efficace e possibile.

Innanzitutto riteniamo fondamentale dare centralità alla programmazione e alla pianificazione degli interventi infrastrutturali, migliorando anche i processi di coordinamento tra i diversi livelli decisionali e territoriali. Ci sembra quantomai opportuno procedere all'individuazione di una sorta di masterplan contenente le reali priorità infrastrutturali per la realizzazione di un sistema logistico del Paese, efficace anche per agevolare la ricerca del consenso.

L'impostazione della politica infrastrutturale del nuovo Governo ci sembra invece in molti casi perseguire le logiche del passato, in cui sulle valutazioni tecniche sembrano prevalere le ragioni della politica, con l'unica differenza

*che ci sono minori risorse pubbliche da "spartire".*

*A nostro avviso, la realizzazione di un nuovo piano delle infrastrutture, per essere efficace, non può essere disgiunto dalla realizzazione di un più complessivo insieme di interventi capace di affrontare i temi della mobilità nei nodi urbani, della qualità e dell'efficienza dei servizi di trasporto per le merci e i passeggeri, dei processi di liberalizzazione, dello sviluppo dell'intermodalità.*

*La necessità di ridurre il rapporto deficit-PIL e il debito pubblico ha messo in luce in tutta la sua drammaticità l'impossibilità di sostenere attraverso la finanza pubblica un programma di sviluppo infrastrutturale tanto ambizioso nelle dimensioni: 173 miliardi di euro necessari a fronte di 58 miliardi disponibili.*

*La carenza di risorse pubbliche non può tuttavia costituire il pretesto per non realizzare le opere. Negli ultimi mesi il dibattito politico a livello nazionale e locale sembra aver trovato terreno fertile per l'individuazione di nuove modalità di finanziamento delle opere: la piena attuazione del federalismo fiscale, la possibilità di integrare tra loro politiche tariffarie, fiscali, territoriali per il finanziamento delle opere, la creazione di società pubbliche per il reperimento sul mercato dei capitali necessari a realizzare le opere sono temi che meritano più di un approfondimento teorico e politico.*

*L'Europa va avanti, e non ci aspetta. L'Unione Europea nelle prossime settimane deve approvare il regolamento per la ripartizione dei finanziamenti comunitari per le reti TEN nel periodo 2007-2013. L'Europa chiede, e ci chiede, una forte volontà politica e una programmazione temporale e finanziaria per realizzare le opere prioritarie di livello europeo. Sciogliere questi nodi significa anche non perdere il treno dell'Europa.*

## **DPEF E FINANZIARIA 2007 SUL TEMA INFRASTRUTTURE**

Il DPEF elaborato dal Governo per il quinquennio 2007-2011 traccia un quadro analitico dello stato di attuazione delle opere previste dalla Legge Obiettivo, indicandone il livello di avanzamento e fissando criteri di priorità per indirizzare l'attribuzione delle risorse disponibili per il loro completamento.

Rispetto all'originario programma approvato dal CIPE con la delibera 121 del 20 dicembre 2001, l'incremento dei progetti formalizzato con la delibera CIPE del 6 aprile 2006 ha portato ad un aggravio di costi del 38% (da 125,9 a 173,4 miliardi di euro), per i quali i finanziamenti disponibili risultano essere pari a 58,5 miliardi di euro; per completare il quadro degli interventi occorrerebbero quindi 114,9 miliardi di euro. Tra le opere sottoposte al CIPE il 29,3% sono finanziate integralmente, il 51,1% sono dotate di un finanziamento parziale mentre il 19,6% sono approvate soltanto in linea tecnica. Con riferimento ai criteri utilizzati per definire il livello di priorità, al primo posto stanno le opere già avviate, per le quali il completamento si impone al fine di non disperdere le disponibilità finanziarie già utilizzate. Per le altre opere la scelta verrà effettuata in base allo stato di avanzamento progettuale, la capacità di completamento di altri interventi realizzati o in corso, la valenza strategica della localizzazione, un riequilibrio degli stanziamenti tra nord e sud.

Il disegno di legge finanziaria per il 2007 prevede finanziamenti a favore delle Ferrovie dello Stato per 2,7 miliardi nel 2007, 2,9 miliardi nel 2008 e 1,2 miliardi nel 2009 di cui: 2 miliardi di euro ne-

gli anni 2007 e 2008 per investimenti di RFI sulla rete tradizionale e 900 milioni di euro nel 2008 e 1.200 milioni di euro nel 2009 per il sistema AV/AC. E' inoltre previsto un finanziamento di 400 milioni di euro nel 2007 per ricapitalizzazione di Trenitalia. Analogamente viene finanziato il capitale sociale di ANAS (per 1,1 miliardi di euro nel 2007, 1,6 miliardi di euro nel 2008 e 2009) di cui si prevede la separazione delle funzioni di gestione e di vigilanza e la copertura sostanziale dei costi operativi con l'aumento delle tariffe a pedaggio.

La legge obiettivo viene rifinanziata solo per 1 miliardo di euro l'anno nel triennio 2007/2009, a fronte delle necessità di completamento dei cantieri aperti e delle opere già affidate. Di grande interesse risulta l'art. 136 del disegno di legge finanziaria, che introduce maggiori poteri di autonomia finanziaria da parte delle Autorità Portuali per sostenere interventi di manutenzione e sviluppo delle infrastrutture portuali.

Infine, il Decreto Legge 3 ottobre 2006, collegato alla Finanziaria, introduce importanti novità in merito alla disciplina dei rapporti tra ANAS e società autostradali concessionarie, che si prevede evolvano verso una concessione unica con un maggiore potere di controllo di ANAS anche dal punto di vista della regolazione degli aggiornamenti tariffari.

Lo stesso Decreto Legge storna le risorse finanziarie connesse agli impegni di Fintecna Spa per la costruzione del Ponte di Messina (pari a 2,4 miliardi di euro) per la realizzazione di altre opere infrastrutturali nelle regioni Sicilia e Calabria.

Sono, infine, stabilite nuove norme per facilitare lo svolgimento di attività di dragaggio nei porti anche nelle more delle attività di bonifica.

## PUBBLICATA LA RIVISITAZIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Sulla Gazzetta Ufficiale del 28 agosto scorso è stata pubblicata la delibera del CIPE del 6 aprile 2006, con la quale si procede ad una rivisitazione del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001.

La delibera si è resa necessaria sia per ricomprendere una serie di interventi aggiuntivi sia per aggiornare il quadro finanziario in relazione al costo effettivo degli interventi già licenziati dal CIPE e da quelli ancora in istruttoria presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dal punto di vista generale, il co-

sto complessivo previsto per la realizzazione del programma passa da 125,9 miliardi di euro a 173,4 miliardi di euro.

Per quanto riguarda le opere ricadenti nel territorio del Nordovest e monitorate da OTI il quadro aggiornato risulta essere quello riportato nella tabella che segue.

### LO STATO DI ATTUAZIONE DELLE RETI TEN

Lo scorso 13 settembre la Commissione europea ha adottato la comunicazione del vicepresidente

Barrot che presenta i principali risultati dell'attività dei coordinatori della rete transeuropea di trasporto (TEN). Le sei personalità designate nel luglio 2005 per valutare lo stato di avanzamento di alcuni progetti TEN hanno anche individuato quattro principi essenziali per l'attuazione dei progetti stessi. Questi principi, ripresi nella comunicazione della Commissione, sono:

- **concentrare prioritariamente le risorse disponibili sulle sezioni transfrontaliere e su alcune principali strozzature**, all'interno di progetti che offrono il massimo valore aggiunto per la Comunità;
- tenere conto, fin dalla fase di concezione dei progetti, degli aspetti connessi alla **interoperabilità**;
- applicare un **tasso di finanziamento** sufficientemente **incentivante** per permettere l'avvio dei lavori sulle sezioni transfrontaliere e sulle strozzature;
- ripartire le risorse comunitarie disponibili in modo ottimale e secondo un **criterio di equità**.

In particolare, per quanto riguarda il progetto prioritario n. 6 Lione-Torino-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest, il coordinatore Loyola De Palacio riscontra quattro gravi problemi che le autorità interessate devono affrontare tempestivamente:

1. un problema di **coerenza di pianificazione** nella realizzazione di sezioni contigue del progetto;
2. **l'opposizione al progetto di una parte della popola-**

### COSTO PREVISTO PER LE OPERE MONITORATE DA OTI (in milioni di Euro)

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	COSTO	ASSEGNAZIONI L. 166/2002	ALTRE DISPONIBILITÀ	TOTALE DISPONIBILITÀ
Traforo di sicurezza del Frejus	167,80	0,00	137,00	137,00
Frejus ferroviario	2.278,00	0,00	92,00	92,00
Opere di accesso ai valichi alpini	4.800,00	0,00	2.500,00	2.500,00
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio V	11.602,00	0,00	5.190,00	5.190,00
Accessibilità ferroviaria Malpensa	2.261,00	48,50	418,90	467,40
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,00	0,00	64,00	64,00
Completamento stradale Corridoio V	3.651,00	0,00	2.543,00	2.543,00
Accessibilità Malpensa	683,80	0,00	0,00	0,00
Autostrada Asti-Cuneo	1.086,10	0,00	381,70	381,70
Asse stradale pedemontano (piemontese, lombardo, veneto)	6.739,00	0,00	1.989,70	1.989,70
Asse autostradale medio padano (Brescia-Milano e Passante di Mestre)	4.072,00	113,40	1.580,00	1.693,40
SS 415 Pausse	167,50	0,00	136,10	136,10
Asse ferroviario Brennero-Verona Parma-La Spezia	2.536,00	0,00	348,60	348,60
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano	7.124,50	0,00	6.204,20	6.204,20
Potenziamento sistema Gottardo	2.412,00	0,00	139,40	139,40
Accessibilità Fiera di Milano	387,10	182,70	204,40	387,10
Accessibilità metropolitana Fiera MI	300,00	110,28	154,11	264,40

zione della Valle di Susa, che potrebbe portare a delle ripercussioni tanto sul calendario di realizzazione quanto sulla coerenza dell'asse nella sua globalità;

- 3. incertezze per quanto riguarda gli impegni finanziari degli Stati** per talune sezioni e l'esigenza di ottenere un incentivo comunitario adeguato per compensare l'insufficienza dei finanziamenti nazionali;
- 4. la mancanza di coerenza nelle caratteristiche dell'infrastruttura** sulle sezioni slovene e ungheresi.

Oltre a questi quattro punti nella relazione si tiene conto di un altro aspetto non trascurabile: **l'assenza di una pianificazione integrata e di una reale visione globale dello sviluppo del corridoio nel suo insieme**, con problemi di divergenze nel calendario oppure di scelta del tipo di infrastruttura lungo l'asse.

Il coordinatore De Palacio raccomanda pertanto che tutte le parti interessate rafforzino i processi di cooperazione.

Infine, poiché la **realizzazione completa dell'asse non è ipotizzabile prima del 2020**, il coordinatore raccomanda che **vengano prese, fin da ora e in modo coordinato, misure volte a rafforzare l'attrattività del trasporto di merci a lungo raggio.**

Dall'insieme di queste constatazioni derivano **le proposte di sostegno comunitario**, indicative, che il coordinatore ha presentato alla Commissione come proposta per la programmazione finanziaria 2007-2013.

Premesso che la coerenza dell'asse non è concepibile senza la realizzazione delle sezioni transfrontaliere, il coordinatore ritiene che la priorità nel cofinanziamento comunitario a titolo del bilancio 2007-2013 do-

vrebbe andare a tali sezioni, secondo la ripartizione riportata quindi seguito:

- un sostegno equivalente al **20% del costo della sezione transfrontaliera franco-italiana**, pari, per il periodo 2007-2013, a circa **un miliardo di euro**. Condizione di tale finanziamento è la garanzia delle autorità italiane di fare tutto il possibile, nei tempi più rapidi possibili, per trovare soluzioni alle difficoltà incontrate in Valle di Susa;
- un sostegno pari al **10% del costo totale delle sezioni di accesso francesi e italiane alla galleria di base**;
- un sostegno fino al **50%** per la prosecuzione **degli studi della sezione italo-slovena e delle sezioni fra Divaè e Budapest**, a complemento del sostegno che potrebbe essere concesso a titolo dei fondi strutturali e di coesione per la costruzione di tale infrastruttura, a condizione tuttavia che quest'ultima sia coerente (e naturalmente interoperabile) con il resto dell'infrastruttura che compone l'asse prioritario in esame.

#### INTERVISTA A JOAN AMOROS, SEGRETARIA GENERALE DI FERRMED

Lo scorso 2 ottobre OTI NordOvest ha incontrato Joan Amoros, Segretario Generale di FERRMED. Di seguito si riportano i contenuti principali dell'intervista svolta.

#### Cosa è FERRMED?

È una associazione no-profit nata nel 2004 per promuovere

l'asse ferroviario per le merci Stoccolma-Algeiras, congiungendo Mar Baltico, Mare del Nord e Mar Mediterraneo Occidentale. Altro obiettivo è quello di promuovere l'implementazione di standard di operabilità unici nel trasporto ferroviario delle merci lungo i grandi assi europei di trasporto.

#### Chi sono i soci di FERRMED?

FERRMED riunisce le imprese private interessate allo sviluppo dell'asse ferroviario per il trasporto dei loro prodotti. Riunisce altresì imprese di trasporto e di logistica, centri intermodali, porti, Camere di Commercio e altre entità e istituzioni interessate al trasporto europeo delle merci. Attualmente conta 80 soci provenienti da 7 differenti Paesi europei.

#### Come viene proposto il progetto FERRMED?

L'Associazione, che ha sede a Bruxelles, ha presentato ufficialmente nel 2005 nella città belga uno studio che giustifica la necessità di includere l'asse tra le priorità europee. L'Associazione, inoltre, svolge un ruolo di sensibilizzazione nei confronti delle istituzioni nazionali e locali a livello europeo affinché aderiscano al progetto e quindi rafforzino l'azione di lobby presso le istituzioni europee dell'Associazione stessa.

#### Perché realizzare un nuovo corridoio europeo?

Lo studio svolto dall'Associazione contiene una analisi tecnica, socioeconomica e trasportistica che mette in luce come l'area di influenza del progetto riguardi 245 milioni di abitanti e il 66% del PIL europeo. L'asse consentirebbe di intercettare da 24 milioni a 111 milioni di tonnellate di merci, con scenari di crescita che vanno dal 5,5% al 10% annui. La riduzione delle esternalità negative indotta dalla realizzazione della nuova infrastruttura è pari a 2.600 milioni di euro all'anno.

## ACCORDO DI PROGRAMMA REGIONALE PER PEDEMONTANA LOMBARDA E TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO

La **Regione Lombardia** sta promuovendo l'**Accordo di programma regionale** come strumento per individuare soggetti, costi, ripartizione degli oneri, tempi e responsabilità per realizzare le infrastrutture prioritarie regionali. **Attualmente la Regione ha promosso gli Accordi di programma per Pedemontana Lombarda (19 luglio scorso) e Tangenziale est esterna di Milano (2 agosto scorso) e intende promuovere una iniziativa analoga anche per Brebemi.** L'Accordo di Programma di Pedemontana Lombarda individua come soggetti aderenti Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Provincia di Como, Provincia di Milano, Provincia di Varese, ANAS, Autostrada Pedemontana, una rappresentanza di 7 Comuni interessati dal tracciato. L'Accordo di Programma di Tangenziale Est esterna di Milano individua come soggetti aderenti Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Lodi, ANAS, Ministero delle Infrastrutture, una rappresentanza di 5 Comuni interessati dal tracciato. Entrambi gli Accordi di Programma devono essere definiti nei contenuti entro il 31 dicembre 2006.

## DDL SULLA LOGISTICA DELLA REGIONE PIEMONTE

Il 2 ottobre 2006 è stato approvato dalla Giunta regionale del Piemonte uno specifico DDL sulla Logistica: "Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale".

Il DDL nasce dall'esigenza di aggiornare l'esistente normativa regionale per i Trasporti, ferma alla LR n. 11 del 1980, in coerenza con le funzioni attribuite alla Regione Piemonte dalla LR 44/2000, in tema di programmazione degli interporti e dell'intermodalità.

Con il DDL la Regione riconosce carattere di strategicità e di priorità alle infrastrutture di trasporto delle merci, alle piattaforme logistiche, alle opere ad esse connesse ed alle attività di servizio del settore logistico, in considerazione delle possibilità di sviluppo socio-economico e territoriale che ne possono derivare.

Obiettivi di fondo sono:

- valorizzazione delle potenzialità territoriali e delle sinergie con i territori confinanti, integrazione di iniziative comuni a scala anche sovragionale (sistema portuale ligure, Corridoio V e Asse Genova-Rotterdam, Area Nord-Ovest e Patto della Logistica);
- potenziamento delle modalità di trasporto merci su rotaia;
- sviluppo di iniziative di marketing, di promozione e di accompagnamento a favore dei settori della logistica e dei settori produttivi organizzati;
- miglioramento e razionalizzazione delle strutture di interscambio tra modalità di trasporto delle merci, per una migliore efficienza del sistema e per favorire le attività di servizi correlati;

- integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e per il trasporto passeggeri, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di sicurezza e di efficienza;
- individuazione di un unico soggetto che, in stretta relazione con l'Assessorato ai Trasporti, diventi strumento preferenziale - attraverso l'accorpamento delle partecipazioni societarie di Regione Piemonte e Finpiemonte SpA- della gestione degli interporti esistenti nel territorio regionale e della promozione di nuove società di intervento;
- integrazione ed ottimizzazione del trasporto merci con il trasporto passeggeri, anche attraverso l'applicazione di tecnologie innovative.

In particolare al fine di coordinare l'attività degli interporti con i porti liguri, la Regione - d'intesa anche con le altre Regioni - costituisce un organismo unico, finalizzato al conseguimento di un sistema logistico integrato che preveda:

- la promozione del sistema delle merci del nord-ovest;
- un'attività di marketing territoriale per l'insediamento di operatori logistici e di trasporto internazionali;
- l'assistenza alle imprese nelle loro strategie commerciali all'estero;

Si prevedono contributi e finanziamenti per lo sviluppo del settore logistico, per la realizzazione di interventi infrastrutturali, per l'incentivazione, nonché promozioni ed azioni di sostegno mirate a conseguire gli obiettivi generali di cui sopra.

Per l'attuazione della Legge, dopo la conversione del DDL, si chiede l'autorizzazione per una spesa

complessiva di euro 13.000.000 per l'anno finanziario 2007, di cui euro 3.000.000 per spese correnti ed euro 10.000.000 per spese di investimento.

## Eventi e Convegni:

### Convegno: "IL FUTURO DEL POLO LOGISTICO DI ORBASSANO"

La Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino ed altri Comuni della cintura metropolitana sono firmatari di un Protocollo d'intesa, con oggetto la realizzazione dell'asse integrato Corso Marche e del connesso studio di riassetto territoriale, quale elemento strutturale del progetto di nuova linea ferroviaria ad alta capacità Lione-Torino.

Il convegno del 27/8 us, successivo ad uno specifico workshop svoltosi nel dicembre 2005 e promosso dalla Camera di Commercio di Torino, ha offerto a soggetti istituzionali e ad operatori della logistica l'occasione per dibattere la questione del rilancio della logistica torinese, nel contesto nazionale ed internazionale, al cui interno il nodo di Orbassano rappresenta una presenza strategica, sia per gli investimenti già realizzati, sia per le prospettive di sviluppo legate alla piattaforma.

**Rocco Giordano**, Coordinatore Scientifico della Consulta Generale della Logistica ha presentato i contenuti maggiormente rilevanti del Piano Nazionale della Logistica, con un focus specifico sull'area torinese; **Gianni Rosa**,

Responsabile della Pianificazione dell'Assessorato Trasporti della Regione Piemonte ha fornito gli elementi guida del Piano regionale della Logistica, mentre **Mario Carrara**, moderatore del convegno, ha approfondito le problematiche della logistica dell'area torinese, con uno sguardo all'orizzonte globale ed al quadro locale.

Una tavola rotonda ha poi coinvolto **Gerardo Larotonda**, Direttore di S.I.TO. SpA, **Marco Manfredini**, Direttore operativo di Trenitalia Cargo, **Livio Ambrogio**, AD di Ambrogio SpA, **Paolo Balistreri**, Responsabile Trasporti & Infrastrutture di Confindustria Piemonte, **Enzo Pompilio**, Direttore FAI, **Costantino Spataro** Responsabile di settore di CNA-FITA Autostradporti. La tavola rotonda è stata conclusa dalle testimonianze di **Maria Grazia Sestero**, Assessore alla Viabilità del Comune di Torino, di **Franco Campia**, Assessore ai Trasporti e Grandi Infrastrutture della Provincia di Torino e di **Daniele Borioli**, Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture della Regione Piemonte.

Dal dibattito, con la sola esclusione di Trenitalia, è emersa una posizione condivisa sull'importanza della piattaforma logistica di Orbassano, non solo per il completamento del progetto di interporto, con attività legate sia all'intermodalità, sia alla city logistics, sia ancora all'insediamento di ulteriori attività di logistica produttiva, ma anche al progetto del Corridoio 5, cui deve essere relazionato funzionalmente e da cui può trarre contenuti operativi di prospettiva.

La proposta per un'eventuale nuovo insediamento logistico ad est di Torino (zona Chivasso), avanzata da RFI, non ha riscontrato il gradimento degli intervenuti, rap-

presentanti economici ed istituzionali; è preferibile ricercare ruoli e modalità operative a favore di investimenti già realizzati nell'area, di Orbassano, anziché investire ulteriori risorse in progetti la cui effettiva necessità, non trova riscontri nella domanda espressa dal territorio e dal mercato, in un'area molto prossima (forse troppo) all'interporto di Novara CIM.

### CONFERENZA INTERNAZIONALE SUL CORRIDOIO V

Alla presenza del Commissario ai Trasporti della Commissione Europea Jacques Barrot e dei rappresentanti dei Governi di Italia, Francia, Slovenia, Ungheria e Ucraina, si è svolta il 16 ottobre ad Udine la Conferenza internazionale sulle reti di trasporto transeuropee, dedicata in particolare alla realizzazione del cd. Corridoio V.

La Conferenza, organizzata dall'Assemblea delle Regioni d'Europa, si è conclusa con l'approvazione di una dichiarazione finale che sottolineando l'importanza strategica del Corridoio V da Lisbona a Kiev sollecita la definizione delle Conferenze intergovernative, lo sviluppo dei progetti, il reperimento delle risorse finanziarie e infine la realizzazione degli interventi nelle tratte internazionali tra Torino e Lione, tra Trieste e Divaca e tra i confini dell'Ungheria con Slovenia e Ucraina.

Le Regioni firmatarie chiedono inoltre agli Stati dell'Arco Alpino di elaborare e rendere rapidamente operativi provvedimenti in grado di favorire un trasferimento di traffico attraverso le Alpi dalla gomma alla ferrovia.

## Prossimi appuntamenti:

### URBAN PROMO 2006

Venezia,  
7-11 novembre 2006

Evento di marketing urbano e territoriale, giunto alla terza edizione, che racconterà di città, metropoli e territori in trasformazione.

Dal 7 all'11 novembre 2006 a Venezia nella sale di Palazzo Franchetti.

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

### MOBILITY CONFERENCE EXHIBITION 2007

Milano,  
29-30 gennaio 2007

Si terrà il **29 e 30 gennaio 2007** la quinta edizione della Mobility Conference Exhibition, evento convegnistico ed espositivo sui temi delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità organizzato da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano. Il programma sarà disponibile nelle prossime settimane sul sito [www.mobilityconference.it](http://www.mobilityconference.it). L'evento sarà anche l'occasione per presentare il Rapporto OTI 2006.

## Notizie dal Nordest

### IL NORD EST E LE INFRASTRUTTURE: ALLA RICERCA DI (URGENTI) RISPOSTE CONCRETE

Il passante di Mestre rimane, ad oggi, in cima alla lista delle priorità degli imprenditori del Nord Est sul piano delle politiche infrastrutturali. Tale assunto discende da un sondaggio realizzato dalla Fondazione Nord Est su un panel di titolari d'impresa delle tre regioni in oggetto, interpellati periodicamente quali testimoni privilegiati delle dinamiche sociali ed economiche dell'area.

Dinanzi ad una lunga lista di opere già in cantiere o in previsione per il territorio del Nord Est, i rispondenti non hanno nascosto (70,1% di prime scelte) di concentrare la propria attenzione – in modo quasi corale – alla realizzazione dell'anello autostradale che dovrebbe dare soluzione all'annosa questione del cosiddetto "valico di Mestre". Qualora, poi, si considerino i dati che discendono dalla sommatoria delle prime e seconde scelte espresse, il secondo gradino del podio spetta alla Pedemontana Veneta (33%), che – per sua intrinseca natura – incontra il favore degli imprenditori di stanza nel Veneto (39,6%) assai più che dei titolari d'impresa residenti nelle due regioni contermini.

Quanto alla linea TAV, il corridoio ad alta velocità ed alta capacità che dovrebbe collegare Torino a Trieste passando per Milano e Venezia, su scala Nord Est essa raccoglie le preferenze di solo un quinto dei rispondenti (20%). Ciò non di meno, una sensibilità maggiore nei confronti di tale opera si ha tra i titolari d'impresa del

Friuli Venezia Giulia (33,9%), presso i quali si riscontra forse una maggiore consapevolezza – anche per evidenti ragioni geografiche – dell'importanza che tale asse può rivestire nella gestione e nello sviluppo delle relazioni commerciali tra l'Est e l'Ovest del Vecchio Continente. Infine, per concludere con le priorità "regionali", oltre la metà dei rispondenti residenti nelle province di Trento e Bolzano (58,4%, il 31,2% considerando le sole prime scelte) hanno posto l'accento sulla necessità di proseguire con l'ammodernamento della storica linea ferroviaria del Brennero e la costruzione del nuovo tunnel di base compreso tra Fortezza e Innsbruck, al fine di una migliore e più efficiente gestione dei traffici diretti verso la Germania e gli altri mercati dell'Europa continentale.

Un secondo elemento di interesse proposto dal sondaggio è rappresentato dalla valutazione, richiesta ai rispondenti, delle azioni sin qui intraprese dal proprio Governo regionale o provinciale in materia di politiche infrastrutturali. A tale riguardo, la quota dei soddisfatti risulta prevalente nel solo Trentino Alto Adige (54,5%). Per contro, una maggiore criticità si riscontra in Veneto, realtà in cui il 44,7% dei rispondenti si è dichiarato poco soddisfatto, mentre un ulteriore 21,6% ritiene del tutto insufficienti le misure sin qui intraprese per le differenti priorità afferenti il territorio regionale. Quanto al Friuli Venezia Giulia, la platea degli imprenditori appare spaccata: da un lato, poco meno della metà si dice moderatamente soddisfatto di quanto è stato sin qui fatto dalla Giunta di stanza a Trieste (49%); dall'altro lato, una quota pressoché analoga (51%) ritiene che resti ancora molto da fare, in sede negoziale e sul cam-



po, per dare adeguata risposta alle criticità che ancora insistono sul sistema infrastrutturale locale e sovrrregionale.

Dinanzi a tale situazione e alla penuria di fondi pubblici utili alla realizzazione di nuove opere o all'ammodernamento di quelle già esistenti, torna di attualità l'interrogativo circa un possibile – maggiore – coinvolgimento dei privati in tale consesso, in particolare mediante le procedure e le dinamiche del *project financing*. La maggioranza assoluta degli interpellati (59,6%), seppur secondo gradi differenti, si dimostra interessata alla partecipazione a progetti siffatti. Tale dato raggiunge il valore più alto proprio in Veneto (62,9%), a testimonianza di come il ceto imprenditoriale inizi a ripensare al proprio ruolo in materia a fronte dei rallentamenti sin qui registrati su molti fronti.

Per concludere, potremmo dire che il Nord Est sta – al pari dell'intero Paese - cercando di uscire dalle secche di una paralisi infrastrutturale che dura ormai da molto tempo. Non è da escludere che proprio dagli imprenditori possa giungere in futuro non solo la consueta azione di pressione per l'implementazione di alcune opere ritenute prioritarie, ma anche una vera e propria iniezione di capitale per accelerare i tempi e mettere sul terreno alcuni interventi attesi da tanti, troppi anni.

### Federico Ferraro

Ricercatore Fondazione Nord Est

**Tabella 1** Qui di seguito le proponiamo un elenco delle principali opere infrastrutturali già in cantiere o in discussione e da realizzarsi sul territorio del Nord Est. Le chiediamo, fra quelle proposte, di indicare le due opere a Suo giudizio più urgenti ed importanti ai fini della competitività del sistema economico e produttivo dell'area:

	% prima scelta	% seconda scelta
Passante di Mestre	70,1	14,4
Pedemontana Veneta	8,7	25,5
Terza corsia autostrada Venezia-Mestre	5,4	13,2
Alta velocità ferroviaria (corridoio 5 Torino-Trieste)	5,1	15,6
Ammodernamento ferrovia del Brennero e tunnel di base	4,3	6,8
Valdastico Sud	2,5	9,2
Autostrada Nuova Romea	2,1	7,7
Mose	1,2	1,6
Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale	0,6	6
Totale	100	100

Fonte: Fondazione Nord Est – Veneto Banca, ottobre 2006 (n. casi 308)

**Tabella 2** Come valuta le azioni intraprese dal Governo della Sua Regione per cercare di colmare il gap infrastrutturale di cui soffre il territorio locale?

	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Trentino Alto Adige
Molto soddisfacenti	1,2	6,1	4,5
Abbastanza soddisfacenti	32,5	42,9	50
Poco soddisfacenti	44,7	44,5	38,2
Per nulla soddisfacenti	21,6	6,5	7,3
Totale	100	100	100

Fonte: Fondazione Nord Est – Veneto Banca, ottobre 2006 (n. casi 308)

**Tabella 3** Ad oggi permangono forti dubbi sul fatto che le casse dello Stato, da sole, siano in grado di sostenere il piano di opere infrastrutturali di cui abbisogna il nostro Paese senza coinvolgere adeguatamente anche i soggetti privati. In che misura Lei ritiene che la classe imprenditoriale del Nord Est sarebbe disposta a partecipare al finanziamento di una o più delle "grandi opere" che insistono sul territorio di quest'area?

	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Trentino Alto Adige	Nord Est
Molto	17,5	6,1	6,3	15,1
Abbastanza	45,4	40,8	41,1	44,5
Poco	34,3	46,9	50,9	37,4
Per nulla	2,8	6,2	1,7	3
Totale	100	100	100	100

Fonte: Fondazione Nord Est – Veneto Banca, ottobre 2006 (n. casi 308)

## DA AUTOVIE VENETE LA METÀ DEI DENARI NECESSARI PER LA LINEA VENEZIA-TRIESTE

*La proposta del Presidente della Regione Friuli Riccardo Illy*

Dinanzi ad una ormai prolungata situazione di stallo, il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Riccardo Illy, ha di recente lanciato una proposta concreta che, a suo giudizio, potrebbe rilanciare le sorti della linea ferroviaria ad alta velocità nel tratto compreso tra Venezia e Trieste. In un'intervista rilasciata al quotidiano locale La Nuova Venezia, Illy ha infatti dichiarato il proprio interesse a sostenere e a riprendere un modello già sperimentato lungo l'asse del Brennero, in base al quale la locale società autostradale – in cambio di un prolungamento della scadenza della propria concessione – ha iniziato a mettere da parte i propri utili per finanziare il nuovo tunnel di base compreso tra Innsbruck e Fortezza.

La società Autovie Venete – della quale la Regione Friuli Venezia Giulia detiene l'87% del capitale azionario – potrebbe impegnarsi a devolvere i propri profitti alla realizzazione della linea ad alta velocità ed alta capacità compresa tra Venezia e Trieste, a fronte di un allungamento dei termini della propria concessione. In tal modo, la società potrebbe destinare alla realizzazione della TAV una cifra dell'ordine di 1 miliardo di euro, pari a circa metà dell'intero costo dell'opera.

Tale iniziativa, tuttavia, può avere un senso – almeno nelle parole e nelle intenzioni di Illy – solo nella misura in cui si proceda anche ad un contemporaneo rilancio dell'intero asse ferrovia-

rio del Corridoio paneuropeo n. 5, in particolare mediante la soluzione del nodo di Vicenza e la definizione di un tracciato concordato con gli enti locali per la tratta Venezia-Trieste. A tale riguardo, l'ex sindaco di Trieste insiste sulla necessità di tornare alla prima ipotesi di tracciato, quella cioè secondo cui la ferrovia è destinata a correre parallela all'autostrada A4, e a dare immediata soluzione alla questione del soggetto su cui ricade il costo per la progettazione dei cavalcavia e dei sottopassi all'altezza delle intersezioni con il medesimo tracciato autostradale (trattasi di 200 milioni di euro in tutto).

In ogni caso, qualsiasi azione inerente la TAV non può prescindere anche da una prospettiva e visione internazionale dell'opera: al nostro Governo spetta un'intensa opera diplomatica, dice il Governatore del Friuli Venezia Giulia, per aumentare la pressione sulle autorità slovene, la cui collaborazione sul fronte infrastrutturale è stata pressoché nulla e che sin qui hanno badato piuttosto a rafforzare i collegamenti e i traffici con le vicine Austria, Ungheria e Germania.

### **Federico Ferraro**

Ricercatore 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:

#### **ASSINDUSTRIA GENOVA**

Servizio Territorio e Infrastrutture  
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova  
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577  
[www.assindustria.ge.it](http://www.assindustria.ge.it)  
e.mail: [fpatrone@assindustria.ge.it](mailto: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](http://www.assolombarda.it)  
e.mail: [mitoz@assolombarda.it](mailto: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](http://www.ui.torino.it)  
e.mail: [usu@ui.torino.it](mailto:usu@ui.torino.it)