

# NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

**oti nordovest**  
*osservatorio territoriale infrastrutture*

n. 31 - Luglio 2013

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



a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



## Editoriale

### Decreto-Legge 21/06/2013 N. 69

- Opere per Expo e oltre Expo: la situazione	pag. 3
- Al traguardo il progetto "interalpes" dedicato al traposto intermodale	pag. 4
- Iter del progetto definitivo del tunnel di base della Torino-Lione	pag. 5
- Il progetto "smart Susa Vally": come usare le compensazioni in maniera strategica	pag. 6
- In pista il nuovo piano regolatore del porto di Genova	pag. 6
- VIA favorevole per la gronda autostradale di Genova	pag. 6
- Accesso intermodale all'aeroporto di Genova	pag. 7

## Prossimi appuntamenti

Move.App Expo - Milano 5-9 ottobre 2013	pag. 7
---	--------



## Editoriale

### DECRETO-LEGGE 21/06/2013 N. 69

Il decreto legge del 21 giugno 2013 n. 69, cosiddetto "del fare", ha introdotto diverse novità in materia di infrastrutture e trasporti, lasciando tuttavia il campo aperto ad alcune criticità che auspichiamo siano risolte in sede di conversione in legge o con altri tempestivi provvedimenti normativi.

In particolare si richiama l'attenzione sull'articolo 18 che assegna una dotazione di oltre 2 miliardi di euro a un fondo per garantire la continuità di cantieri in corso e perfezionare gli atti contrattuali finalizzati all'avvio di lavori. Tra le opere beneficiarie di finanziamento sono comprese la Tangenziale est ester-

na di Milano, la linea 4 della metropolitana milanese e il secondo lotto della Rho-Monza, di completamento della Tangenziale nord di Milano (mentre rimane escluso dal finanziamento il primo lotto).

Alla positività della norma, tuttavia, fa da contraltare il fatto che tale fondo è alimentato per lo più con finanziamenti precedentemente assegnati alla Torino-Lione (per 639 milioni) e al Terzo Valico dei Giovi (per 763 milioni). Quest'ultima opera, in particolare, vede tagliata la quasi totalità dei finanziamenti, pari a 860 milioni, necessari ad avviare fin da subito il secondo lotto costruttivo. Per ovviare a questa criticità è da segnalare positivamente la delibera CIPE del 19 luglio che rifinanzia per 802 milioni il Terzo Valico.

In tema di appalti la soddisfazione è parziale, in quanto la responsabilità solidale del committente nei confronti dell'appaltatore e dell'appaltatore nei confronti del subappaltatore è abrogata solo

per i versamenti relativi all'IVA, mentre rimangono tutte le criticità già segnalate da Confindustria per quanto concerne la responsabilità solidale per le ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente.

Una novità positiva riguarda l'abbassamento a 200 milioni (rispetto ai 500 milioni precedentemente in vigore) della soglia per usufruire del credito d'imposta non superiore al 50% del costo dell'investimento a valere sull'IRES e sull'IRAP di opere realizzate in project financing e che non usufruiscono di contributi pubblici. Va detto che si sarebbe potuto osare di più, abbassando ulteriormente la soglia ai 100 milioni ipotizzata da Confindustria o prevedendo una defiscalizzazione totale fino al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico e finanziario.

Altri contenuti del decreto, che vanno nella direzione auspicata di accelerare gli iter procedurali e autorizzatori, riguardano l'individuazione chiara e univoca del termine

entro cui rilasciare le autorizzazioni ministeriali ai concessionari autostradali per le variazioni tariffarie e degli investimenti previsti, nonché l'assunzione da parte del Consiglio dei Ministri delle decisioni circa l'approvazione unica dei progetti preliminari che presentano criticità procedurali tali da impedirne l'approvazione nei termini previsti.

Infine, in tema di servizi di trasporto ferroviario, il decreto precisa ulteriormente la separazione contabile e la trasparenza di bilancio dell'incumbent ferroviario, con l'indicazione di specificare le attività cui sono destinate le risorse pubbliche ricevute. Per ultimo, viene introdotto il principio della compensazione nei confronti del titolare di un contratto di servizio di trasporto ferroviario da parte di un nuovo gestore che effettua fermate intermedie tali da pregiudicare la sostenibilità economico - finanziaria indicata nel contratto già stipulato.

Dal punto di vista di OTI Nordovest, l'osservatorio con cui le associazio-

ni industriali di Genova, Milano e Torino seguono l'ammodernamento della rete infrastrutturale sul proprio territorio, il nickname del decreto legge n. 69 del 21 giugno 2013 suona quanto mai gradito, perfino familiare: decreto 'del fare' è stato, infatti, soprannominato dallo stesso Governo, nell'intento dichiarato di rimuovere quanti più ostacoli all'effettiva cantierizzazione di piccole e grandi opere, di sbloccare investimenti pubblici e privati, in una parola di rimettere l'Italia sul binario di una crescita economica reale e non soltanto declamata.

In verità, qualche dubbio hanno suscitato quelle disposizioni che per 'fare' si propongono prima di 'disfare', sottraendo risorse a interventi già avviati (primo tra tutti il Terzo Valico sulla linea ferroviaria Genova-Milano) per destinarle ad altri di cui non si conoscono le effettive, immediate esigenze di cassa.

Nel caso del Terzo Valico, considerando i tempi di costruzione e le necessità imposte dal nuovo traforo del Gottardo, il "fare" si coniu-

ga con una data possibile, compatibile, per l'entrata in esercizio della linea: 2021. Per quest'opera il Governo ha quasi subito rimediato, riconoscendo di fatto di aver commesso un 'grossolano' errore: auspichiamo che i tempi di registrazione della delibera CIPE con cui viene restituito ciò che era stato tolto siano congrui con il cronoprogramma delle cantierizzazioni. Un osservatorio come OTI non può che monitorare e tener di conto. In sintesi si può affermare che può essere considerato un primo passo nella direzione giusta, ma di certo non sufficiente per ribaltare la situazione: è quanto mai necessario passare dall'elenco dei problemi alla fase attuativa con un puntuale controllo dell'avanzamento delle singole iniziative e con adeguati provvedimenti. Sarà dunque compito di OTI seguire l'iter evolutivo e l'attività delle singole amministrazioni coinvolte le cui tempistiche al momento non paiono, però commisurate alle attuali situazioni economiche delle imprese e del Paese in generale.

## OPERE PER EXPO E OLTRE EXPO: LA SITUAZIONE

Mancano meno di due anni all'Expo e la situazione delle opere di accessibilità presenta ancora numerosi nodi irrisolti e poche certezze circa il completamento nei tempi previsti degli interventi programmati.

Per quanto concerne il sistema delle metropolitane, è ormai definito che per l'Expo saranno pronte solo due fermate delle 21 totali della linea M4 Linate-Lorenteggio, Linate e Forlanini FS, dove dovrà

essere realizzata la nuova fermata del passante ferroviario per consentire l'interscambio con la rete ferroviaria regionale. La linea M5, invece, per l'apertura di Expo sarà in esercizio lungo 14 delle 19 fermate totali. Non desta invece preoccupazione il prolungamento della linea M1 da Sesto San Giovanni a Monza Bettola (due fermate), anche se permangono le incertezze sulla realizzazione del parcheggio di interscambio previsto al nuovo capolinea.

Passando alle opere ferroviarie, non sarà realizzato il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago

e il raccordo "Y" per Malpensa: per sopperire al mancato potenziamento ferroviario, e garantire comunque una buona accessibilità al sito espositivo, sarà necessario attestare alla stazione di Rho alcune linee suburbane e acquistare nuovo materiale rotabile. Non vive di sorte migliore il prolungamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa che, nonostante sia stato di recente oggetto di cofinanziamento europeo, deve ancora completare l'iter autorizzatorio e il reperimento delle risorse mancanti.

Le opere stradali vivono vicende

alterne: ormai certe la Brebemi e l'arco di tangenziale est esterna che garantisce lo sbocco su Milano, mentre non è più completamente da escludere - dopo l'iniezione di risorse pubbliche previste dal recente decreto "del fare" - che tutta la tangenziale est esterna sia completata in tempo per l'Expo. Pedemontana Lombarda sarà sicuramente pronta nella tratta che collega le autostrade A8 e A9, mentre si farà di tutto per realizzare anche il prolungamento fino alla superstrada Milano-Meda. La realizzazione delle rimanenti tratte fino a Dalmine dipenderà dalla disponibilità dei finanziamenti. Per quanto concerne il completamento della Rho-Monza, che chiude l'anello della tangenziale nord di Milano connettendosi direttamente al sito espositivo, non vedrà la luce in tempo per Expo la tratta da Paderno Dugnano a Novate Milanese, mentre grosse incertezze permangono anche sulla tratta Novate Milanese-Barranzate, così come sulla variante nord della strada provinciale Varesina (la variante sud era già stata stralciata). Proseguono i lavori per la realizzazione del collegamento viario Molino Dorino-A8, che consente di collegare direttamente la tangenziale ovest di Milano con l'autostrada dei laghi, mentre è stato appaltato il tratto di 1,8 km della strada Zara-Expo da Via Eritrea a Via Stephenson (e quindi al sito Expo): sono state stralciate, invece, le tratte Zara-Via Eritrea e Via Stephenson-Cascina Merlata.

## AL TRAGUARDO IL PROGETTO "INTERALPES" DEDICATO AL TRASPORTO INTERMODALE

Si è concluso lunedì 8 luglio il progetto di cooperazione transfrontaliera ALCOTRA "INTERALPES" che ha visto lavorare come capofila l'Associazione della Conferenza delle Alpi Franco-Italiane C.A.F.I. di cui la Provincia di Torino è presidente, avvalendosi del partenariato di Confindustria Piemonte, del Comité pour la Transalpine, Comitato Transpadana e IPRA (opérateur du MEDEF Rhône-Alpes). Dedicato al trasporto intermodale, il modo più rispettoso per l'ambiente per trasportare le merci, il progetto InterAlpes si è proposto di trovare nuove forme di trasporto delle merci, in grado di ridurre le emissioni di gas nocivi nell'atmosfera e di aumentare la sicurezza del viaggio, in sintesi proporre soluzioni operative volte a favorire lo sviluppo dell'inter-

modalità tra Francia e Italia in funzione delle infrastrutture e dei servizi esistenti e progettati, dei flussi di trasporto e dei contesti normativo-tecnologico-economico.

Osservando i transiti lungo l'arco alpino tra i nostri due Paesi, è facile notare come il traffico stradale rappresenti il modo preponderante, mentre solo una piccola percentuale delle merci viaggia utilizzando altri modi di trasporto. Attraverso il progetto InterAlpes sono state identificate le procedure e le soluzioni per contribuire allo sviluppo dell'intermodalità per il trasporto delle merci, fornendo delle precise indicazioni sull'origine e la destinazione dei traffici attuali attraverso l'arco alpino tra la Francia e l'Italia ed è nato un vero e proprio Osservatorio che monitora i flussi di merci e passeggeri.

Ma a che punto siamo oggi con l'intermodalità nelle Alpi?

L'Italia è il secondo paese cliente e fornitore della Francia, il primo se si considera la Regione Rhône-Alpes. Si tratta di scambi economici che

**interAlpes**  
Insieme, oltre i confini

**SAVE THE DATE**  
**8 Luglio 2013**  
14h15 - 18h00

**CONFERENZA FINALE DI PROGETTO**  
Provincia di Torino - Sala Consiglieri  
via Maria Vittoria 12, Torino

**INTERALPES**  
nasce per proporre soluzioni operative per favorire lo sviluppo dell'intermodalità tra Francia e Italia, in funzione delle infrastrutture e dei servizi esistenti e progettati, dei flussi di trasporto e dei contesti normativo, tecnologico ed economico nei quali tali infrastrutture insistono: la conferenza finale sarà l'occasione per presentare le azioni individuate, il panorama attuale dei flussi di trasporto tra Italia e Francia e le possibili evoluzioni in termini di scenari futuri e aspetti regolatori.

Per informazioni:  
[www.interalpes.eu](http://www.interalpes.eu)  
C.A.F.I.: tel. +39 011 861 77 43 [cafi@cafiweb.eu](mailto:cafi@cafiweb.eu)

Con il contributo di:

CAFI, CONFINDUSTRIA Piemonte, la transalpine, TRANSPADANA, IPRA MEDEF Rhône-Alpes, Regione Piemonte, C.A.F.I., Regione Rhône-Alpes, CENSER GENERAL.

generano importanti flussi di trasporto attraverso le Alpi: nel 2011 oltre 42 milioni di tonnellate sono transitati attraverso le Alpi italo-francesi. Purtroppo i modi alternativi alla strada giocano al momento ancora un ruolo marginale, a differenza di altri territori alpini: tra i nostri due Paesi solo l'11 per cento delle merci transita su ferrovia, ben poco se lo si paragona al 31% del traffico tra Italia ed Austria e ad al 64% tra Italia e Svizzera. Le differenze dipendono da problemi strutturali legati all'utilizzo della linea ferroviaria storica e le cause della situazione attuale sono la mancanza di competitività dei passaggi stradali alpini. Basti pensare che i pedaggi dei tunnel di Fréjus e Monte Bianco sono i più elevati dell'arco alpino con la conseguenza che per gli scambi economici italo-francesi resta grande la difficoltà di stabilire e mantenere servizi intermodali nelle Alpi, al di fuori di nicchie ancora inesplorate.

## ITER DEL PROGETTO DEFINITIVO DEL TUNNEL DI BASE DELLA TORINO LIONE

Lo scorso gennaio 2013 è stato presentato il progetto definitivo della sola Sezione Transfrontaliera, composta dal tunnel di base e, sul lato italiano, dagli interventi sulla piana di Susa e dalla connessione con la linea storica a Bussoleno, per circa 4 km. Il costo dell'opera, relativo alla tratta oggetto di immediata realizzazione è stato quantificato nel progetto preliminare pari a 8,2 €/mld; di cui la quota italiana<sup>(1)</sup> ammonta a circa 2,8 €/mld. È in corso l'iter autorizzativo dello stesso.

L'11 aprile è stata data comunicazione della partenza della procedura per la pubblica utilità, che ufficialmente ha dato avvio al percorso approvativo del progetto definitivo. L'avviso pubblicato dà il via anche all'iter per la valutazione di compatibilità ambientale presso i ministeri competenti e si è concluso in una

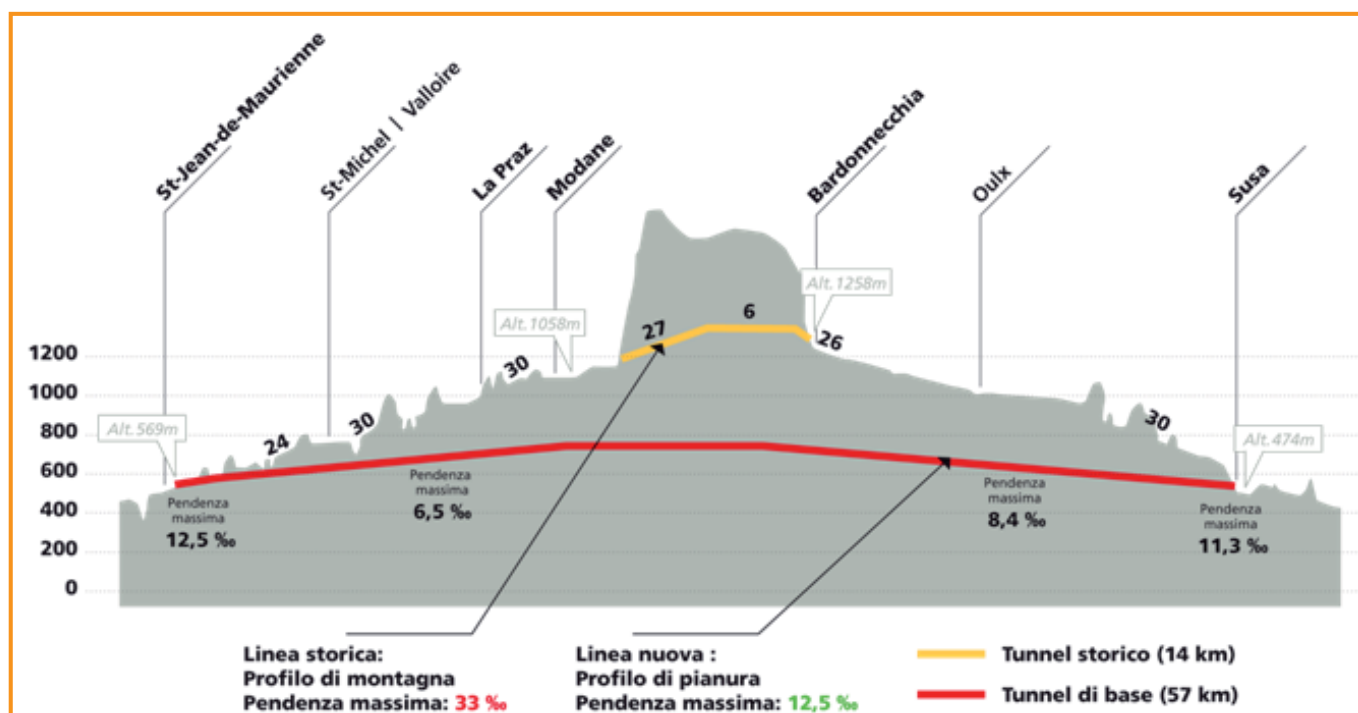
prima fase con la conferenza dei servizi del 13 giugno, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera sui territori interessati, identificati attraverso i piani catastali.

Successivamente è stata convocata una conferenza dei servizi con i sindaci di tutti i Comuni attraversati dalla tratta nazionale della Torino-Lione la Regione e la Provincia.

Entro fine anno l'iter approvativo si concluderà e prevedibilmente entro marzo 2014 avverrà la pubblicazione in gazzetta ufficiale.

Nel frattempo ci aspettiamo la ratifica dell'accordo bi-nazionale (ricordiamo che il 20 novembre 2013 ci sarà un meeting dei due Paesi a Roma) e la costituzione dell'ente promotore interministeriale che disporrà per i bandi di gara per il tunnel di base della Torino Lione.

<sup>(1)</sup> Cfr. Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Roma, 30 gennaio 2012: "sottratto il contributo dell'Unione Europea" (proposta dalla Commissione al 40%), il riparto del finanziamento tra Italia e Francia (art.18) è convenuto in 57,9% a carico dell'Italia e 42,1% a carico della Francia".

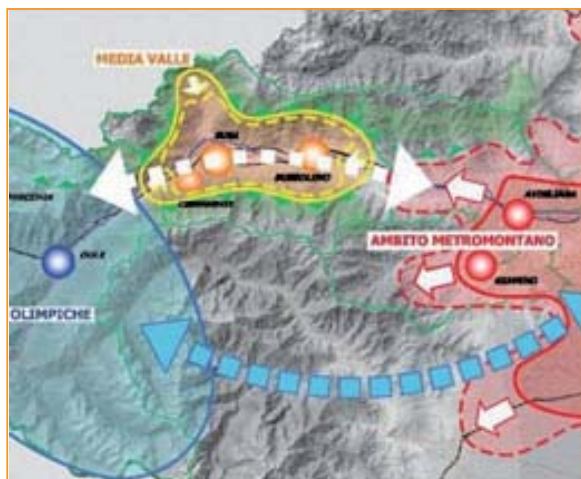


## IL PROGETTO "SMART SUSA VALLEY" COME USARE LE COMPENSAZIONI IN MANIERA STRATEGICA

Il complesso progetto "Smart Susa Valley", la cui stesura è affidata all'Osservatorio tecnico e che dovrà prendere corpo con i fondi delle compensazioni dell'alta velocità pari a circa 140 milioni (di cui 10 disponibili a breve termine), che corrisponde al 5% circa dell'investimento diretto del Governo italiano sul tratto transfrontaliero della linea.

La connessione totale in fibra, con una larghezza di banda pari a quella installata in un'area metropolitana è uno degli assi portanti di Smart Susa Valley, le cui azioni s'indirizzano anche sull'assetto idrogeologico, sullo sviluppo delle energie alternative sullo sviluppo del trasporto intermodale e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente.

Il progetto SMART SUSA VALLEY propone di superare la logica prevalente delle compensazioni come fonte di finanziamento per opere di carattere locale e non connesse tra loro, per identificare una strategia comune di valle che trovi nella realizzazione della NTL il volano per l'avvio di processi di sviluppo sostenibile e integrato.



## IN PISTA IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI GENOVA

L'Autorità Portuale di Genova ha presentato il 4 luglio 2012 le linee guida per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (il piano vigente risale al 2001) avviando il confronto con le categorie economiche circa le prospettive di sviluppo dello scalo genovese. Lo scorso mese di dicembre la medesima Autorità ha presentato otto diversi scenari di pianificazione alternativi, e contestualmente, ha richiesto ai vari soggetti coinvolti - tra i quali Confindustria Genova - di esprimersi in merito alle ipotesi progettuali ritenute preferibili per lo sviluppo del porto nel medio-lungo periodo.

Gli operatori in particolare sono stati chiamati ad esporre commenti, punti di forza e/o di debolezza di ciascuno scenario proponendo critiche e suggerimenti sulle opere infrastrutturali caratterizzanti lo sviluppo dello scalo e, quindi, ad individuare lo scenario che meglio soddisfi le future esigenze di sviluppo del porto.

Detti scenari, sebbene contengano alcune scelte pianificatorie alternative, sono caratterizzati da alcune idee progettuali comuni quali: lo spostamento a mare della diga foranea per gran parte della

sua lunghezza al fine di garantire l'accesso alle navi di grandi dimensioni, il riempimento di alcuni specchi acquei volti ad aumentare l'offerta commerciale dello scalo, il potenziamento del polo della cantieristica presso Sestri Ponente, il consolidamento del comparto industriale delle riparazioni navali nell'area di

levante del porto in prossimità degli attuali cinque bacini di carenaggio e la contestuale realizzazione di una nuova grande vasca.

Lo scorso mese di febbraio, al termine di un proprio confronto interno, Confindustria Genova ha presentato formalmente le proprie osservazioni agli scenari di cui sopra.

Entro l'estate l'Autorità Portuale di Genova dovrebbe individuare lo "scenario" di sviluppo progettuale ritenuto preferibile sulla base delle verifiche tecniche e finanziarie effettuate dai propri uffici e delle indicazioni pervenute dai vari stakeholder, sottoponendolo quindi all'attenzione del Comitato Portuale con apposita delibera.

## VIA FAVOREVOLE PER LA GRONDA AUTOSTRADALE DI GENOVA

Con la pronuncia favorevole della Commissione VIA nazionale sullo studio di impatto ambientale della Gronda autostradale 'di levante' si aggiunge un altro tassello nell'estenuante trafila procedurale relativa all'approvazione di un progetto fondamentale per migliorare l'accessibilità e la mobilità di persone e merci sull'area metropolitana genovese. Data infatti giugno 2003 la prima proposta di riassetto del nodo autostradale genovese da parte della Regione Liguria, in attuazione della Legge Obiettivo.

A seconda dei punti di vista, viene anche a cadere uno degli alibi che hanno finora rallentato la presa di decisioni definitive sui termini del progetto, per il quale a breve si dovrà aprire la conferenza dei servizi.

## ACCESSO INTERMODALE ALL'AEROPORTO DI GENOVA

La Commissione europea ha giudicato coerente con gli obiettivi del bando Reti Ten-T, esprimendo quindi una raccomandazione positiva, l'istanza di co-finanziamento del progetto presentato congiuntamente nel febbraio 2013 da Aeroporto di Genova S.p.A., Regione Liguria, Comune di Genova e Società per Cornigliano S.p.a. avente la finalità di sviluppare la progettazione del collegamento tra l'Aeroporto di Genova con la vicina rete ferroviaria.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria di riferimento denominata Erzelli/Aeroporto e di un sistema di collegamento via fune (cabinovia) di detta stazione con il terminal passeggeri dell'aeroporto e con il polo tecnologico di Erzelli sito sulla collina retrostante.

Con riferimento allo sviluppo del progetto avviato nel 2009, Confindustria Genova si è attivata sin dall'inizio con tutti i soggetti sia pubblici che privati per sostenerne l'importanza richiedendo di essere ricompresa nell'ambito degli "stakeholder" dell'iniziativa.

L'opera costituisce un elemento fondamentale per lo sviluppo dello scalo aeroportuale e del territorio da esso servito, arricchendo il nodo ferroviario genovese e la rete nazionale con una importante nuova funzionalità intermodale. Nei pressi della stazione sarà inoltre realizzato un parcheggio di interscambio a servizio dell'utenza che vorrà raggiungere lo scalo aeroportuale, il polo tecnologico ovvero il centro città. La realizzazione della nuova infrastruttura consentirà di sfruttare appieno i benefici e le potenzialità di un aeroporto "cittadino" quale

quello genovese.

Per quanto concerne il reperimento delle risorse finanziarie, la Commissione europea provvederà a contribuire al finanziamento della progettazione esecutiva per un 50%, considerandolo tra quelli importanti a livello comunitario nello sviluppo di reti intermodali, mettendo a disposizione 586.000 euro su un totale necessario di un milione e duecentomila; la residua parte dei fondi verrà stanziata dagli enti coinvolti.



## MOVE.APP EXPO

5,6,7,8,9 ottobre 2013, Milano  
Palazzo Giureconsulti.  
Transport & Logistics, Smart Mobility & Technology.  
Appuntamento dedicato all'innovazione tecnologica nei trasporti e alle politiche per la mobilità.  
Per ulteriori informazioni  
<http://www.moveappexpo.com>



**TRANSPORT & LOGISTICS**  
**SMART MOBILITY & TECHNOLOGY**  
*Innovazione tecnologica e politiche per la mobilità ed i trasporti*

- AV/AC
- Smart cities
- Catene logistiche multimodali
- Città Elettriche 11ª edizione

**Milano**  
Palazzo Giureconsulti  
5-6-7-8-9 ottobre 2013

## 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.

## NordOvest Infrastrutture

[www.otinordovest.it](http://www.otinordovest.it)  
[info@otinordovest.it](mailto:info@otinordovest.it)

a cura di:

ASSOLOMBARDA  
Area Monitoraggio del Territorio e Infrastrutture,  
Organizzazione Zonale  
Via Pantano, 9 - 20122 Milano  
Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326  
[www.assolombarda.it](http://www.assolombarda.it)  
e.mail: [tae@assolombarda.it](mailto:tae@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](http://www.confindustria.ge.it)  
e.mail: [pnicura@confindustria.ge.it](mailto: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](http://www.ui.torino.it)  
e.mail: [urbanistica.territorio@ui.torino.it](mailto:urbanistica.territorio@ui.torino.it)