



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2007

gennaio 2008

INDICE

1	Presentazione	pag. 4
2	Executive summary	pag. 5
3	Lo scenario generale	pag. 6
4	Il quadro del Nordovest	pag. 9
5	Il quadro per Regione	pag. 11
	5.1 Lombardia	pag. 11
	5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 11
	5.1.2 Criticità	pag. 15
	5.1.3 Attese per il 2008	pag. 15
	5.2 Piemonte	pag. 17
	5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 17
	5.2.2 Criticità	pag. 20
	5.2.3 Attese per il 2008	pag. 21
	5.3 Liguria	pag. 22
	5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 22
	5.3.2 Criticità	pag. 24
	5.3.3 Attese per il 2008	pag. 25
6	Il quadro del Nordest	pag. 26
	6.1 Stato di avanzamento degli interventi	pag. 27
	6.2 Criticità	pag. 35
	6.3 Attese per il 2008	pag. 36

7	Il “Corridoio dei due mari”: stato dell’arte e vincoli tecnici e finanziari per la realizzazione del progetto TEN-T n. 24	pag. 37
	7.1 Il progetto	pag. 37
	7.2 Risorse finanziarie e consenso: l’esperienza svizzera	pag. 43
	7.3 Superare i vincoli, realizzare le opere	pag. 45
	Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2006-2007	pag. 52
	Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 53

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2007, da: Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Giuseppina Bevilacqua e Antonino Scordo per Unione Industriale di Torino; Guido Conforti per Confindustria Genova. La redazione del capitolo 6 è a cura di Federico Ferraro della Fondazione Nord Est.

1. PRESENTAZIONE

L'impegno delle tre Associazioni imprenditoriali del Nordovest, promotrici dell'Osservatorio territoriale per il monitoraggio dei progetti infrastrutturali prioritari, si concretizza anche quest'anno nel Rapporto OTI .

Dopo una disamina delle principali novità che hanno riguardato le politiche infrastrutturali a livello europeo e nazionale, con particolare riferimento ai provvedimenti di natura finanziaria e normativa del settore, il Rapporto fa il punto sullo stato di attuazione dei progetti infrastrutturali del Nordovest, mette in luce le criticità presenti ed evidenzia le principali attese per il 2008.

Lo scorso Rapporto forniva inoltre alcune proposte per superare i vincoli di natura finanziaria e indicava nuove strade per gestire il consenso sulle nuove opere: in questo Rapporto 2007 constatiamo che alcuni tentativi, sia pure limitati ad alcuni casi, vanno nella direzione delle proposte da noi formulate.

In questa edizione, oltre al consueto quadro di aggiornamento dei nuovi provvedimenti e dell'avanzamento delle opere in fase di realizzazione nelle tre Regioni, viene proposto un focus sul progetto 24, il "Corridoio dei due mari", ritenuta opera prioritaria non solo per la rete TEN-T, ma per l'intero Nordovest. L'approfondimento ha l'obiettivo di mettere in evidenza i nodi che devono essere sciolti per le opere di parte italiana al fine di agganciare il nostro Paese ad uno degli assi portanti della nuova Europa.

L'ormai consolidata collaborazione con la Fondazione NordEst fornisce infine un ulteriore contributo a rappresentare un quadro complessivo e più organico dell'andamento dei progetti che interessano tutto il Nord Italia.

2. EXECUTIVE SUMMARY

Nel 2007 l'Italia ha vissuto un anno di maggior dinamismo da parte delle Istituzioni sulle politiche infrastrutturali, ma le aspettative di avvio e prosecuzione dei cantieri sono state solo in parte soddisfatte. Nonostante il Governo abbia posto in essere l'apprezzabile sforzo di dare continuità attuativa alla programmazione in corso, le risorse disponibili sono ancora distanti dai fabbisogni reali e le esigenze finanziarie espresse nei principali documenti programmatori di ANAS e di RFI superano le dotazioni di spesa autorizzate.

La necessità di passare da un elenco di opere a "piè di lista" ad un programma funzionale e operativo è ancora in gran parte disattesa e rimane urgente l'esigenza di individuare il cronoprogramma delle opere e il relativo flusso finanziario per l'intero ciclo di vita dei progetti, così come è indispensabile che la valutazione delle priorità progettuali sia strettamente collegata con le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Per quanto riguarda le modalità di finanziamento delle opere, sarebbe auspicabile un maggior coraggio da parte dei decisori pubblici nel creare quel circolo virtuoso tra territorio e investimenti infrastrutturali in grado di liberare nuove risorse economiche; va in questa direzione l'introduzione nella Finanziaria per il 2008 della norma sull'uso dell'extragetito fiscale per le attività derivanti dalle operazioni di importazione nei porti e negli interporti.

La gestione del consenso nel nostro Paese continua a rimanere un tema di difficile soluzione, che richiede lo sviluppo di specifiche azioni e iniziative volte a promuovere e rafforzare l'accettabilità sociale delle opere infrastrutturali. Le resistenze alla realizzazione delle nuove opere continuano a permanere nonostante le numerose iniziative in corso, quali ad esempio le attività dell'Osservatorio sulla Torino-Lione.

Il grave stato di arretratezza della rete infrastrutturale del Nordovest nel contesto europeo emerge con maggiore evidenza nelle parti di pertinenza italiana della rete TEN-T. In uno specifico approfondimento dedicato al "Corridoio dei due mari", nel Rapporto sono messi in evidenza lo stato di avanzamento del progetto, l'esperienza maturata in Svizzera per l'esecuzione dei tunnel del Lotschberg e del Gottardo, nonché le misure possibili per definire un quadro programmatico, finanziario e gestionale idoneo a superare i gap esistenti.

3. LO SCENARIO GENERALE

L'anno appena trascorso ha visto il nostro Paese più impegnato, rispetto al passato, sul fronte delle politiche infrastrutturali che, tuttavia, si sono tradotte solo parzialmente in realizzazioni e avvio di cantieri.

Partendo dall'analisi del contesto europeo, si sottolinea l'importante risultato raggiunto dal nostro Paese con la proposta di assegnazione di oltre 1 miliardo di euro, sui 5,1 complessivamente messi a disposizione dalla Commissione Europea, per la realizzazione delle tratte transfrontaliere delle reti TEN-T. In particolare, hanno ottenuto finanziamenti le tratte internazionali Torino-Lione per 671,8 milioni (di cui il 40% alla Francia), Innsbruck-Fortezza per 786 milioni di euro (di cui il 50% all'Austria) e Trieste-Divaca per 50,7 milioni. Sono state cofinanziate anche le tratte Fortezza-Verona per 58,8 milioni, Ronchi Sud-Trieste per 24 milioni e, in minima parte, il nodo ferroviario di Genova per 5,05 milioni. Non ha invece trovato sostegno economico il Terzo Valico sull'asse n. 24 Genova-Rotterdam, per il quale era stato chiesto un contributo all'Europa di 160 milioni.

Sul fronte nazionale si è assistito a un anno durante il quale sono state assunte importanti decisioni sul capitolo delle infrastrutture, ma molti sono i nodi che rimangono da sciogliere. In particolare, si ricordano il decreto legge 81 del 2 luglio 2007 di stanziamento di 1 miliardo a RFI e ANAS per scongiurare la chiusura dei cantieri in essere, e il decreto legge 159 del 1 ottobre 2007 di assegnazione alle infrastrutture di ulteriori 2 miliardi derivanti dall'extragettito fiscale (in aggiunta ai 16,7 previsti dalla Finanziaria del 2007). Inoltre, sono da annoverare l'approvazione del contratto di programma ANAS 2007, che prevede investimenti da avviare da subito per 1,335 miliardi di euro (1,12 miliardi stanziati dalla legge finanziaria per il 2007 e 215 milioni assegnati dal decreto legge 159/07), e il contratto di programma RFI 2007-2011, che prevede nel quinquennio erogazioni per opere in corso pari a 26,5 miliardi di euro e nuovi impegni (ma con risorse disponibili solo per i 5 miliardi delle opere in corso) per complessivi 57 miliardi.

Tuttavia, se il Governo pone in essere l'apprezzabile sforzo di dare continuità attuativa alla programmazione in corso, i finanziamenti disponibili sono ancora distanti dai fabbisogni reali. Infatti, se per il 2008 si prevede per le infrastrutture un incremento del 22% rispetto alle risorse stanziare con la precedente manovra, si segnala che le esigenze finanziarie espresse nei principali documenti programmatori di ANAS e di RFI superano le dotazioni di spesa autorizzate. Infatti, il piano quinquennale degli investimenti ANAS prevede nel periodo 2007-2011 nuovi investimenti pari a circa 7 miliardi di euro, mentre si rileva che la

Finanziaria 2008 conferma lo stanziamento per il periodo 2007-2010 di 4,45 miliardi di euro, senza prevedere nessun finanziamento per l'anno 2010. Invece, il piano RFI 2007-2011 prevede per il 2008 un fabbisogno di 3,9 miliardi, mentre le risorse rese disponibili dal combinato disposto dalla Finanziaria 2008 e dal DL 159/2007 autorizzano un contributo complessivo di 2,9 miliardi nello stesso anno. Per quanto concerne, infine, le opere strategiche della Legge Obiettivo, si rileva che i contributi quindicennali di 100 milioni attribuiti dalla Finanziaria per il triennio 2008-2010 comportano circa 3,3 miliardi di euro di investimenti, a fronte di un fabbisogno quantificato dal Ministero delle infrastrutture, sulla base dell'allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012, pari a 6,2 miliardi per lo stesso triennio 2008-2010. Deve comunque essere segnalata la norma introdotta dalla Finanziaria 2008 che prevede di destinare l'80% dell'extragegittito fiscale prodotto dalle importazioni nei porti e negli interporti alla realizzazione di interventi infrastrutturali; per quanto non determinabili a priori, le risorse così attivabili possono costituire una componente essenziale per il finanziamento di alcune opere.

Con riferimento all'aspetto procedurale, il 2007 ha visto a livello nazionale la principale iniziativa della Legge 40 del 2 aprile 2007 che ha revocato le concessioni rilasciate alla TAV per la realizzazione delle linee AC/AV Milano-Verona, Verona-Padova, Milano-Genova e, di conseguenza, anche i contratti di concessione stipulati da TAV con i general contractor. Nel mese di luglio una sentenza del TAR del Lazio ha sospeso la revoca delle concessioni, bloccando di fatto ogni avanzamento progettuale, e solo lo scorso 10 ottobre 2007 il Consiglio di Stato ha ribaltato la decisione del TAR, confermando il disposto della legge 40 del 2 aprile 2007.

Anche il disposto previsto dalla legge 286/2006, che riguarda l'applicazione a partire dal 2007 della convenzione unica per le concessionarie autostradali che modifica il precedente sistema concessorio, ha di fatto determinato un rallentamento degli iter procedurali di molte opere, che si sono risolti solo a partire dalla metà del 2007 con la firma di 8 nuove convenzioni uniche autostradali per un totale di 13,344 miliardi di euro di nuovi investimenti.

In conclusione, facendo riferimento alle proposte che il rapporto OTI dello scorso anno riteneva come necessarie per il superamento dei vincoli realizzativi, si forniscono di seguito alcune riflessioni rispetto alla politica di Governo nel 2007.

La necessità di passare da un elenco di opere a "piè di lista" ad un programma funzionale e operativo rimane ancora in gran parte disattesa, anche se, a onor del vero, un primo tentativo sembra essere stato fatto con l'elenco delle priorità indicate nelle tabelle del contratto di programma RFI 2007-2011. Tuttavia, rimane urgente l'esigenza di

individuare il cronoprogramma delle opere e il relativo flusso finanziario per l'intero ciclo di vita dei progetti, così come è indispensabile che la valutazione delle priorità progettuali sia strettamente collegata con le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Per quanto riguarda il tema delle modalità di finanziamento delle opere, il Governo sembra intenzionato a privilegiare un approccio volto, da un lato, alla riduzione dei costi pubblici, che rimane comunque tutta da verificare, attraverso il superamento dei rapporti in essere con i general contractor per la realizzazione della rete AV/AC e, dall'altro, al recupero di nuove risorse da parte delle concessionarie autostradali, così come si evince dalla disciplina della convenzione unica. Sarebbe auspicabile, invece, un maggior coraggio da parte del Governo nel creare quel circolo virtuoso tra territorio e investimenti infrastrutturali in grado di liberare nuove risorse economiche. Va in questa direzione l'introduzione nella Finanziaria per il 2008 della già citata norma sull'uso dell'extrageggiato fiscale.

La gestione del consenso nel nostro Paese continua a rimanere un tema di difficile soluzione, che richiede lo sviluppo di specifiche azioni e iniziative volte a promuovere e rafforzare l'accettabilità sociale delle opere infrastrutturali. Le resistenze alla realizzazione delle nuove opere continuano a permanere, ma si segnala positivamente l'approccio che il Governo ha adottato per la realizzazione dell'alta capacità Torino-Lione dove, se pur tra molte difficoltà e diversi ritardi, l'attività dell'Osservatorio ha consentito di riallacciare il dialogo con le comunità locali volto a spostare la discussione dal "se" fare l'opera a "come" fare l'opera. Si ribadisce in questa sede la necessità di promuovere verso le popolazioni coinvolte una maggiore consapevolezza dell'interesse comune e un dialogo diretto al superamento di quei timori che spesso provocano vere e proprie psicosi di rifiuto di qualsiasi proposta.

Infine, si sottolinea che la realizzazione delle infrastrutture deve essere inserita in una cornice che riguarda, più in generale, l'intera politica della mobilità e che richiede l'attuazione di misure organiche al fine di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica. Sotto questo aspetto si riscontrano scarsi passi in avanti sia sul piano normativo sia su quello gestionale rispetto alle proposte avanzate dal Rapporto OTI dello scorso anno, in particolare per quanto concerne il completamento dei processi di privatizzazione e liberalizzazione dei servizi di trasporto, le politiche per il riequilibrio modale, il coordinamento tra le diverse politiche settoriali, per finire con la creazione della nuova Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto.

4. IL QUADRO DEL NORDOVEST

Nel Nordovest, sono pochi i casi in cui si è assistito all'avanzamento dei progetti infrastrutturali avviati e delle opere in corso di realizzazione. Come lo scorso anno, i maggiori passi in avanti si sono registrati lungo l'asse da ovest ad est sia per quanto concerne il completamento della linea AV/AC Torino-Milano (previsto per il 2009) che per l'autostrada che collega le due città, anche se i cantieri si concluderanno con grave ritardo rispetto alle previsioni iniziali (2013). Inoltre, sempre lungo questo asse, e anche grazie alle attività svolte dalla Concessioni Autostradali Lombarde (CAL), la società mista paritetica costituita da ANAS e Regione Lombardia, sembrano essersi risolti i blocchi procedurali che avevano fin qui caratterizzato il proseguimento degli iter di Brebemi e Pedemontana Lombarda, anche se i cantieri apriranno solo nel 2009 per la prima e nel 2010 per la seconda.

Rispetto alla realizzazione della rete AV/AC e delle connessioni ai valichi alpini, nonostante il risultato ottenuto dal nostro Paese con l'assegnazione di oltre un miliardo di euro di cofinanziamenti europei per la realizzazione dei progetti ricadenti all'interno delle reti TEN-T, molte questioni rimangono da risolvere. L'avanzamento della progettazione della Torino-Lione, su cui si segnala la ripresa del dialogo con le comunità locali, è pressoché fermo, mentre il proseguimento ad est di Milano del cosiddetto Corridoio V è in una fase di sostanziale incertezza. Così come per i progetti posti lungo il cosiddetto Corridoio dei due mari (Genova-Rotterdam), con particolare riferimento al Terzo Valico sulla Genova-Milano e alle connessioni al tunnel del Gottardo, manca ancora la definizione di un programma che definisca fasi, tempi e risorse per la realizzazione degli interventi.

Peraltro, rispetto ai cantieri aperti, si sono registrati ritardi significativi su importanti opere, ad esempio per il raddoppio della ferrovia del Ponente ligure o l'autostrada Asti-Cuneo, mentre solo con il 2008 saranno completati i lavori della superstrada Malpensa-Boffalora/A4 e dei collegamenti stradali alla Fiera di Rho-Pero.

Per quanto concerne i progetti sui tre nodi metropolitani, si registra un sostanziale stallo sia sul fronte stradale che su quello ferroviario, se si eccettuano alcune opere che interessano il nodo metropolitano milanese.

Nonostante alcuni passi in avanti di tipo procedurale e amministrativo, non sono stati avviati i previsti cantieri per il potenziamento delle aree operative dei porti liguri, di cui ci si attende l'inizio a partire dal 2008.

Dal quadro poc' anzi delineato emergono le forti difficoltà nel portare avanti gli interventi infrastrutturali del Nordovest non solo rispetto alle diverse fasi procedurali che li caratterizzano, ma anche rispetto alla prosecuzione dei cantieri già avviati.

Si evidenzia come particolarmente critica la mancanza di un quadro programmatico certo e definito per le nuove linee di alta capacità ferroviaria che interessano il Corridoio V e il Corridoio dei due mari e per le connessioni ai valichi alpini.

Peraltro, nonostante lo sforzo finanziario messo in campo dal Governo, è grave l'incertezza sulla disponibilità di risorse pubbliche per avviare i cantieri non solo sui progetti appena menzionati, ma anche su molte opere che interessano i nodi metropolitani di Genova, Milano e Torino. Ci sembra di poter dire che l'incertezza delle disponibilità finanziarie è un elemento ostativo rilevante per l'approvazione di molti progetti.

Inoltre, se sul fronte del consenso sembrano essersi risolte alcune conflittualità con le comunità locali che avevano caratterizzato l'anno precedente (in prima battuta per la Torino-Lione, ma anche per la Tangenziale Est Esterna di Milano), non vi è dubbio che la ricerca di una necessaria mediazione si traduce in rallentamenti delle fasi progettuali.

Così come contenziosi di vario genere hanno determinato rallentamenti per l'apertura dei cantieri e per il proseguimento di quelli avviati.

5. IL QUADRO PER REGIONE

5.1 Lombardia

5.1.1 Stato di avanzamento degli interventi

Il 2007 in Lombardia è stato caratterizzato da luci e ombre.

Sul fronte ferroviario si sono conclusi i lavori di alcune opere ferroviarie metropolitane (i quadruplicamenti Cadorna-Bovisa e Pioltello-Treviglio) e altre hanno visto il proseguimento dei cantieri avviati (AV/AC Milano-Torino, alcuni lotti della Milano-Mortara e della Novara-Malpensa-Saronno-Seregno, Passante ferroviario di Milano), mentre desta grave preoccupazione l'incertezza programmatica (temporale e finanziaria) per la realizzazione delle opere connesse al collegamento al tunnel del Gottardo (quadruplicamento Chiasso-Seregno e potenziamento Seregno-Bergamo) e della ferrovia AV/AC Milano-Verona e del suo proseguimento verso est.

Sul fronte stradale, la costituzione di CAL (Concessioni Autostradali Lombarde), la società mista tra ANAS e Regione Lombardia, ha contribuito a superare i blocchi procedurali che caratterizzavano alcune opere (Brebemi e Pedemontana Lombarda) e a dare una spinta decisiva al proseguimento degli iter, mentre la sottoscrizione dell'accordo di programma regionale sembra abbia messo fine all'empasse che caratterizzava la Tangenziale est esterna di Milano; tuttavia l'apertura dei primi cantieri avverrà solo nel 2009 e solo per Brebemi. Con riferimento alle opere già avviate, il 2007 avrebbe dovuto vedere l'apertura completa delle opere di accessibilità alla Fiera di Rho-Però e della superstrada Malpensa-Boffalora/A4, posticipate invece al 2008. Rispetto al proseguimento degli iter procedurali di importanti opere stradali di interesse metropolitano, si riscontra una grave incertezza programmatica per la realizzazione della variante del Sempione e del collegamento Magenta-tangenziale ovest di Milano, mentre ritardi si sono riscontrati sul cronoprogramma procedurale delle strade Rho-Monza, Paullese e Villa di Monza.

a) Ferrovie

Come già sottolineato nel Rapporto OTI 2006, mentre l'asse ferroviario AV/AC Torino-Milano-Napoli gode dei finanziamenti necessari per il completamento, continuano a

permanere pesanti incertezze rispetto alla prosecuzione della rete lungo l'asse Milano-Verona.

Per quanto concerne la **Torino-Milano**, i lavori sulla tratta Novara-Milano al settembre 2007 hanno raggiunto il 70% di avanzamento e la loro conclusione viene confermata al 2009.

Invece, rispetto alla nuova linea **Milano-Verona**, se si sono conclusi i lavori sulla tratta regionale Pioltello-Treviglio (salvo alcune opere di completamento), si sottolinea che nel Contratto di Programma RFI 2007-2011 il Governo si impegna a finanziare come opera prioritaria da avviare subito la tratta Treviglio-Brescia, dal costo di 2 miliardi di euro, mentre la tratta Brescia-Verona viene inserita sotto la voce "altre opere da realizzare", la cui effettiva realizzazione è demandata alle future disponibilità finanziarie pubbliche.

Anche per quanto concerne le opere di **collegamento al tunnel ferroviario del Gottardo**, permane una fase di stallo e una grave incertezza programmatoria: per la tratta **Seregno-Bergamo** il Contratto di Programma RFI 2007-2011 prevede solo la messa a disposizione degli 83 milioni di euro per la progettazione definitiva, mentre per il quadruplicamento della linea **Chiasso-Seregno** non è previsto alcun finanziamento nel periodo. Si sottolinea che la realizzazione di tali opere, attualmente ipotizzata al 2021, è fondamentale per dare continuità sul territorio italiano al Corridoio europeo dei due mari (progetto TEN 24), il cui completamento per le altre tratte europee è indicato al 2018.

L'asse ferroviario **Novara-Malpensa-Saronno-Seregno**, che costituisce una vera e propria gronda nordovest rispetto al nodo di Milano, è stato caratterizzato nel 2007 dal proseguimento dei cantieri sulle tratte già avviate (tunnel di Castellanza e tratta Magnano-Vanzaghello), mentre i lavori sulle tratte rimanenti (Castano-Turbigo e Seregno-Saronno) inizieranno, con ritardo, solo nel 2009.

b) Viabilità

Nel settore della viabilità si segnala positivamente, come già anticipato all'inizio del capitolo, lo scioglimento di importanti nodi procedurali che riguardano Brebemi, Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano. Nello stesso tempo è importante sottolineare che, se finalmente viene definito un quadro programmatorio certo per la realizzazione di queste opere, i cantieri per la prima di esse apriranno solo nel 2009, mentre per le altre due nel 2010.

Per Brebemi il 2007 ha finalmente visto la sottoscrizione tra il concedente Concessioni Autostradali Lombarde SpA (CAL) e il concessionario Società di Progetto Brebemi SpA della nuova Convenzione di Concessione per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del "Collegamento Autostradale tra le città di Brescia e Milano",

approvata dal CIPE e registrata infine alla Corte dei Conti il 18 ottobre. Con la convenzione si definiscono il costo dell'opera (1.511 milioni di euro), la sua copertura, nonché la data di inizio dei lavori (inizio 2009) e di apertura al traffico (18 dicembre 2012). Si segnala che, su iniziativa di alcune Associazioni ambientaliste e di alcuni parlamentari di estrema sinistra, la Commissione Europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti del Governo su questa convenzione, che tuttavia non ha causato ritardi nell'avanzamento procedurale.

Anche per **Pedemontana Lombarda** il 2007 è stato segnato dalla firma da parte di CAL e del concessionario Pedemontana Lombarda SpA della Convenzione di Concessione per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del "Sistema autostradale pedemontano lombardo", approvata dal CIPE e infine registrata dalla Corte dei Conti il 18 ottobre. La convenzione prevede la realizzazione dei lotti 1 delle tangenziali di Como e Varese (per un costo di 450 milioni) e dell'asse principale Cassano Magnago-Dalmine (per un costo di 3.000 milioni). Restano invece fuori dalla convenzione i lotti 2 delle tangenziali di Como e Varese, che costano 700 milioni (attualmente non disponibili). L'avvio dei lavori sulle tratte prioritarie è previsto nel marzo 2010, mentre la conclusione dell'opera è prevista nel 2015.

La **Tangenziale Est Esterna di Milano** ha visto solo nel novembre scorso la sottoscrizione dell'accordo di programma regionale, anche grazie al lavoro di mediazione territoriale svolto dalla Provincia di Milano, gettando le basi per l'indizione da parte di CAL della gara di concessione per la progettazione definitiva, l'esecuzione dei lavori e la gestione dell'opera e mettendo finalmente fine ad uno stallo che durava da più di un anno.

Infine, sono proseguiti i lavori di realizzazione della **superstrada Malpensa-Boffalora** e la sua apertura è confermata al 31 marzo 2008, anche se con più di un anno di ritardo rispetto al cronoprogramma iniziale.

c) Nodo metropolitano milanese

Rispetto al nodo infrastrutturale dell'area metropolitana milanese, che subisce maggiormente le ripercussioni negative derivanti dalla scarsa dotazione infrastrutturale e dello scarso livello dei servizi di mobilità, anche nel 2007 si riscontra, salvo poche eccezioni, un sostanziale stallo.

Il progetto preliminare del **collegamento viario Magenta-Tangenziale ovest di Milano**, che costituisce il naturale proseguimento verso sud della superstrada Malpensa-Boffalora, è fermo da più di un anno al Ministero delle Infrastrutture, che deve ancora fornire al CIPE la documentazione sulle prescrizioni richiesta per la pubblicazione finale della delibera.

Anche il progetto della **Variante alla Strada del Sempione** è fermo da più di due anni al CIPE, che deve approvare il progetto preliminare e recuperare le risorse all'interno della Legge Obiettivo.

Per quanto riguarda il potenziamento della **strada provinciale Rho-Monza**, di completamento della **Tangenziale Nord di Milano**, il 2007 non ha visto sostanziali passi in avanti, se non la decisione di prevederne la realizzazione nell'ambito dei piani di investimento di Autostrade per l'Italia e Serravalle.

Anche per quanto concerne il potenziamento delle strade **Rivoltana** e **Cassanese**, per i lotti inseriti nelle opere accessorie a Brebemi, il 2007 non ha visto progressi, mentre inizieranno solo con il 2008 i lavori per il lotto della Cassanese a servizio del **centro intermodale di Segrate**.

Sulla **strada provinciale Paullese** sono state avviate le procedure di esproprio per la realizzazione del primo lotto Peschiera-Paullo e l'aggiudicazione dei lavori avverrà nel gennaio 2008, mentre i cantieri saranno aperti solo un anno più tardi.

Rispetto alle opere viarie in corso di realizzazione, si segnala che il completamento dei collegamenti viari di accessibilità alla **Fiera di Rho-Pero**, che sarebbe dovuto avvenire nella seconda metà del 2007, è stato invece posticipato alla metà del 2008.

Infine, per quanto concerne l'interramento della **strada provinciale Villa di Monza**, di connessione tra il sistema autostradale milanese e l'area della Brianza e del nord della Lombardia, si segnala che, seppur tra un colpo di scena e l'altro (annullamento da parte del Consiglio di Stato della revoca del contratto di appalto precedentemente stipulato tra ANAS e società vincitrice) e con ritardo rispetto al cronoprogramma ipotizzato, sono iniziati i lavori sul primo lotto che riguarda il collegamento con il sistema autostradale milanese, mentre nel 2008 inizieranno i lavori veri e propri di realizzazione del tunnel stradale.

Sul fronte della rete ferroviaria, sono proseguiti i lavori per il completamento del **Passante Ferroviario di Milano** (fine lavori prevista: giugno 2008), mentre si segnala positivamente la conclusione dei lavori del **quadruplicamento Milano Cadorna-Milano Bovisa**, che consente collegamenti più regolari e frequenti con l'area nordovest del territorio lombardo e con l'aeroporto di Malpensa.

Per quanto riguarda il potenziamento della linea **Milano-Mortara**, si segnala positivamente l'avvio dei lavori per il raddoppio della tratta Milano S.Cristoforo- Albairate/Vermezzo, mentre sulla tratta rimanente fino a Mortara è tutto sospeso a causa della mancanza dei finanziamenti necessari.

5.1.2 Criticità

La maggiore criticità riguarda l'incertezza nella programmazione, essenzialmente legata alla mancanza di risorse pubbliche, per l'avvio delle nuove linee dell'alta capacità ferroviaria (in primis la linea Milano-Verona) e delle connessioni ferroviarie al tunnel del Gottardo. Per quanto riguarda la Milano-Verona, se l'Allegato infrastrutture al DPEF 2008-2012 prevede la realizzazione della tratta Treviglio-Brescia, manca una indicazione per la tratta restante fino a Verona, oltre che del suo proseguimento ad est. Per quanto riguarda le connessioni al tunnel del Gottardo (quadruplicamento della Chiasso-Seregno e potenziamento della Seregno-Bergamo), appare del tutto assente una programmazione temporale di assegnazione delle risorse necessarie a realizzare le opere entro il 2017, data in cui si prevede che la Svizzera completerà il tunnel del Gottardo.

Peraltro, criticità di ordine economico-finanziario si rilevano anche per opere di interesse metropolitano, come il potenziamento della ferrovia Milano-Mortara o ancora la realizzazione della variante alla strada del Sempione e del collegamento viario Magenta-Tangenziale ovest di Milano, cui si sommano per queste ultime due ritardi nelle approvazioni dei progetti.

Passando al fronte autostradale, per la Tangenziale est esterna di Milano deve essere definito l'inserimento, nei futuri piani finanziari di ASPI e Serravalle, del completamento dello svincolo tra la A4 e l'attuale tangenziale est di Milano, al fine di alleggerirne il piano finanziario; inoltre rimane aperto il problema del contributo pubblico previsto come necessario dai piani finanziari sin qui sviluppati e che, allo stato attuale, non è stato affrontato. Dal punto di vista tecnico, l'accordo raggiunto in sede regionale pone come problematica la risoluzione del nodo dello svincolo di Agrate sulla A4.

Infine, si sottolinea il perpetuarsi della mancanza di un programma di attività che definisca il completamento della Tangenziale Nord di Milano (potenziamento della Rho-Monza).

5.1.3 Attese per il 2008

- Assegnazione delle risorse per realizzare la tratta Treviglio-Brescia e definizione di un cronoprogramma certo nei tempi e nell'assegnazione delle risorse per la tratta Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Verona.

- Definizione di un cronoprogramma certo nei tempi e nell'assegnazione delle risorse per le opere ferroviarie di connessione al tunnel del Gottardo (quadruplicamento Chiasso-Seregno e potenziamento Seregno-Bergamo) in modo da modularne la realizzazione entro il 2017, data in cui la Svizzera completerà il tunnel del Gottardo.
- Assegnazione delle risorse per la realizzazione dell'intero potenziamento della ferrovia Milano-Mortara.
- Conclusione dei lavori per l'apertura completa del Passante ferroviario di Milano.
- Conclusione dei lavori sulla tratta ferroviaria Castano-Turbigo e apertura dei cantieri su quella Seregno-Saronno, opere fondamentali per la realizzazione della gronda ferroviaria Novara-Malpensa-Seregno.
- Approvazione del nuovo piano economico-finanziario e indizione della gara di concessione per la progettazione definitiva, l'esecuzione dei lavori e la gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano.
- Veloce e positiva conclusione dell'iter di verifica da parte della Commissione Europea rispetto alla procedura di infrazione avviata nei confronti del Governo sulla Convenzione tra CAL e Brebemi Spa per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale diretto tra Brescia e Milano e realizzazione e approvazione del progetto definitivo, in modo da aprire i cantieri nel 2009.
- Ultimazione delle procedure di gara per la Pedemontana Lombarda, con conseguente avvio della progettazione definitiva, e assegnazione delle risorse per i lotti 2 delle tangenziali di Como e Varese.
- Definizione di un programma di attività per il completamento della Tangenziale Nord di Milano (potenziamento Rho-Monza).
- Approvazione in sede CIPE dei progetti preliminari della variante alla strada del Sempione e del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, con assegnazione dei finanziamenti statali previsti.
- Avvio dei lavori di potenziamento lungo la strada Paullese.
- Avvio dei lavori di realizzazione del tunnel viario lungo la strada provinciale Villa di Monza, per il collegamento tra alcuni importanti valichi svizzeri e il nodo autostradale milanese.
- Apertura al traffico della strada Malpensa-Boffalora/A4.
- Apertura al traffico di tutte le connessioni stradali alla Fiera di Rho-Pero.

5.2 Piemonte

5.2.1 Stato di avanzamento degli interventi

Il 2007 per il Piemonte è stato un anno condizionato dal clima di instabilità del quadro politico nazionale che non ha permesso di ottenere le necessarie risorse per tradurre in azioni i proclami e gli annunci che, in numerose occasioni nel corso dell'anno i responsabili di governo, locali e non, hanno esposto agli organi di informazione sull'avvio degli interventi e sugli attesi finanziamenti per le opere oggetto di monitoraggio da parte del nostro Osservatorio.

In sostanza nessuna novità di rilievo si può segnalare sul fronte dell'Alta Capacità Torino-Lione rispetto agli anni passati e purtroppo non si è manifestato l'auspicato recupero dei notevoli ritardi su quasi tutte le altre opere ferroviarie e stradali in corso.

Dal punto di vista procedurale ed amministrativo alcuni nodi sono stati sciolti, permettendo così il riavvio dei lavori su alcune autostrade piemontesi, ma altri ancora non hanno trovato soluzione, rendendo così ad esempio sempre più problematica l'attesa per il potenziamento della tangenziale torinese e del suo prolungamento ad est.

Permangono inoltre problematiche sul fronte finanziario: a livello nazionale, pur valutando positivamente gli impegni in finanziaria va rilevato che le necessità di spesa, anche solo per gli interventi previsti dalla Legge Obiettivo, sono state soddisfatte parzialmente. A livello europeo va evidenziata la prima piccola tranche assegnata all'Alta Capacità, importo poco significativo, ma da considerare come un primo sintomo della volontà di realizzare l'opera.

Da segnalare l'accordo raggiunto tra il Ministro delle Infrastrutture e la Regione Piemonte sul pacchetto di opere strategiche, sottoscritto da parti sociali ed associazioni di categoria all'interno del Patto per lo sviluppo del Piemonte, per il quale il Governo si è impegnato a definire modalità e tempistiche di finanziamento per tradurre il piano in concrete realizzazioni nei prossimi anni.

È stato inoltre sottoscritto l'accordo di programma quadro sulle reti infrastrutturali e di trasporto fra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Piemonte, Comune di Torino, RFI e GTT che rilancia una serie di interventi finanziati con risorse del CIPE e Regionali ai quali è stato assegnato un primo finanziamento di 50 milioni di euro.

a) Ferrovie

Anche il 2007 è trascorso senza che il travagliato cammino delle **linea AC Torino-Lione** abbia fatto sostanziali passi avanti. Il lavoro dell'Osservatorio ha portato all'individuazione di un nuovo tracciato (peraltro non ancora definitivo e condiviso), ma non ha prodotto una evoluzione della fase progettuale che rimane a livello preliminare. L'indeterminatezza del tracciato vincola inoltre altre importanti opere a livello metropolitano, la cui progettazione definitiva è subordinata alla soluzione finale della linea AC Torino-Lione.

L'opera di dialogo dell'Osservatorio con le comunità locali interessate, pur avendo notevolmente stemperato le tensioni esistenti spostando il confronto dal precedente rifiuto dell'opera alle nuove ipotesi di tracciato, non ha ancora portato ad un livello di accettazione e condivisione tale da garantire che al momento dell'avvio dell'opera non emergano ulteriori motivi di dissenso. Il segnale positivo resta per ora lo stanziamento europeo di 670 milioni di euro per completare gli studi di tracciato e le indagini geognostiche relative all'impatto ambientale, segnale che perlomeno manifesta chiaramente la volontà del Governo italiano e della Comunità Europea a realizzare l'opera.

Proseguono a ritmo serrato i lavori sulla tratta **AV/AC Torino-Milano** (fra Novara e Milano) per mantenere gli impegni di scadenza per la conclusione dell'opera nel 2009; tuttavia, a causa di nuove soluzioni tecniche, sono cresciuti in modo notevole gli impegni finanziari, ora al vaglio del Ministero delle Infrastrutture.

Continuano invece ad accumulare ritardi i lavori del **passante ferroviario di Torino** a cui sono anche legate le scelte definitive di tracciato della Torino-Lione, in base alle quali potrà essere confermata o meno la realizzazione della derivazione ferroviaria sotto il nuovo corso Marche e la sua interconnessione con il nodo logistico di Orbassano; in linea con le ultime previsioni la costruzione della nuova stazione di Porta Susa.

L'accordo di programma recentemente sottoscritto dal Governo con Regione Piemonte, Comune di Torino, RFI e GTT grazie ai 50 milioni di euro concessi, permetterà di acquistare nuovo materiale rotabile, di finanziare il progetto preliminare e definitivo del tratto di collegamento della **Torino-Ceres** col nodo di Torino (per un'efficace collegamento con l'aeroporto di Caselle), nonché il progetto e la realizzazione del raddoppio della **ferrovia Canavesana** fra Settimo e Volpiano e infine la progettazione definitiva del raddoppio della **linea Torino-Pinerolo** e l'elettificazione di un tratto della **Casale-Vercelli**.

b) Viabilità

Completato nel 2007 il potenziamento dell'**autostrada Torino-Milano** sul primo tronco da Torino a Carisio (48,5 km), il 2008 porterà alla conclusione il successivo tratto di 19 km fino a Greggio, coprendo all'incirca metà dell'intera opera. La firma della nuova concessione fra Anas e Satap, siglata lo scorso ottobre, prevede investimenti per circa 1 miliardo di euro grazie ai quali potranno proseguire i lavori di completamento da Greggio a Milano: se questi verranno avviati nel 2008, è prevedibile l'ultimazione dell'opera nel 2013 (con un ulteriore anno di ritardo), salvo imprevisti causati dai concomitanti lavori sulla tratta AV/AC Novara-Milano.

Possono ripartire i lavori sull'**autostrada Asti-Cuneo**, in forza del perfezionamento della società concessionaria e delle relative convenzioni approvate dal CIPE, sui tre tratti cuneesi; pertanto i ritardi accumulati fino ad oggi potranno essere contenuti e l'ultimazione della nuova autostrada concludersi entro il 2011.

Ancora in fase di iter procedurale e progettuale la **Pedemontana piemontese**: il protocollo firmato nel luglio 2007 fra Regione Piemonte e le province di Biella, Vercelli e Novara ha dato il via alle integrazioni di verifiche ambientali al progetto preliminare della tratta Masserano-Romagnano/A26 e prevede un contributo regionale di 550.000 euro, mentre 2 milioni dei 50 finanziati dall'accordo di programma Governo-Regione consentiranno la progettazione preliminare del collegamento tra Biella e la A4; ancora da individuare le risorse finanziarie per realizzare l'intera opera e l'eventuale concessionario.

Finalmente in dirittura di arrivo il nuovo **tunnel del Tenda**: dopo l'approvazione dell'accordo internazionale fra Italia e Francia e il parere positivo della conferenza dei servizi sull'opera, si prevede la pubblicazione del bando di Gara entro Aprile 2008 e l'assegnazione dell'appalto entro fine anno.

Progetto definitivo e studio di impatto ambientale del **tunnel di sicurezza del Frejus** sono stati trasmessi ai Ministeri competenti: ottenuta l'approvazione del CIPE si darà avvio alla procedura di appalto e i lavori potrebbero iniziare già nel corso del 2008. I programmi prevedono circa 5 anni per l'esecuzione delle opere.

c) Nodo metropolitano di Torino

Sciolti i nodi procedurali e nonostante la disponibilità delle risorse, battuta d'arresto per la progettazione preliminare della quarta corsia della **Tangenziale di Torino** a causa dell'indeterminatezza del tracciato della linea AV/AC ferroviaria che in più punti potrebbe interferire con la tangenziale nel tratto fra lo svincolo di corso Regina Margherita

e Settimo Torinese. A questo punto risulta oltremodo difficile fare previsioni sulle date di inizio lavori.

Torna invece d'attualità la realizzazione del tratto **tangenziale ad Est di Torino** con caratteristiche di tracciato autostradale: la Regione Piemonte ha stanziato 200 mila euro a favore della Provincia di Torino per realizzare uno studio di fattibilità.

d) Piattaforme logistiche intermodali

Attivate nel 2007 altre importanti risorse, sia da parte pubblica che privata, per il potenziamento dell'**interporto di Torino S.I.T.O. S.p.A.** Gli investimenti previsti, e già in larga parte resi operativi, assommano a oltre 500 milioni di euro, di cui circa 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e 350 per impianti e insediamenti privati. Ad oggi sono stati realizzati investimenti pubblici per 110 milioni e investimenti privati per 250 milioni di euro.

Con D.G.R. dell'agosto 2007 la Regione Piemonte ha riconosciuto l'intervento di implementazione binari dell'**interporto C.I.M. di Novara** come prioritario in relazione agli obiettivi generali dell'Amministrazione, ed ha stabilito contestualmente di concorrere al finanziamento dei lavori fino alla soglia del 50% dei costi, pari a 790.000 euro.

Raggiunta una intesa per la realizzazione di una piattaforma logistica nell'area dello **scalo merci di Alessandria** in collegamento con il sistema dei porti liguri. L'intesa che sarà sottoscritta dalle Ferrovie, dalla Regione Piemonte, dalla Provincia e Comune di Alessandria sarà proposta anche alla Regione Liguria e alle autorità portuali di Genova e Savona, nonché agli Enti Territoriali Liguri, alle autorità Camerali e alle associazioni territoriali. L'ipotesi di base prevede una prima fase attuativa collocata su circa 250.000 mq nell'attuale area di scalo merci e una successiva fase di espansione di pari dimensione sempre all'interno dell'area dello scalo.

5.2.2 Criticità

Nessuna delle aspettative dello scorso anno è stata soddisfatta in merito alla linea Alta Capacità Torino-Lione: non si è ancora pervenuti alla scelta definitiva del tracciato, non si sono risolti i conflitti con le popolazioni dei territori interessati, non si hanno certezze sui finanziamenti che dovranno coprire l'intera opera per parte italiana, ad eccezione della piccola tranche destinata agli approfondimenti ambientali, mentre invece dalla parte francese i lavori proseguono senza interruzioni.

La stessa opera ha iniziato a mettere in crisi altre infrastrutture che sono strettamente legate, in termini di connessioni o presentano interferenze col tracciato in fase di studio: gronda nord di Torino, collegamento all'interporto di Orbassano, ampliamento della tangenziale restano al palo in attesa delle soluzioni TAV.

In generale va rilevato che molte delle infrastrutture sia ferroviarie che stradali in corso presentano aspetti di criticità finanziaria legati sia ai ritardi nell'esecuzione dei lavori, sia alle diverse soluzioni tecniche che sono state adottate a causa di reciproche interferenze. Praticamente tutti i programmi ANAS e RFI ad oggi non presentano coperture finanziarie sufficienti a garantire i completamenti delle opere in corso.

Di fondo appare evidente che l'attuale gestione politica e finanziaria dei trasporti e delle opere infrastrutturali prioritarie non sia all'altezza delle esigenze e delle aspettative del territorio piemontese.

5.2.3 Attese per il 2008

- Definizione e progettazione definitiva del tracciato della linea AC Torino-Lione.
- Velocizzazione degli interventi sul passante ferroviario al fine di contenere i ritardi accumulati finora e completamento della progettazione per il collegamento della Torino-Ceres fra Passante e Aeroporto di Caselle.
- Rispetto dei tempi, già disattesi lo scorso anno, sul completamento della A4 fino a Greggio.
- Riavvio dei lavori sull'autostrada Asti-Cuneo.
- Completamento della fase progettuale e procedurale della Pedemontana piemontese.
- Attuazione della procedura di appalto e avvio dei lavori per il nuovo tunnel del Tenda e quello di sicurezza del Frejus.
- Condivisione della soluzione di tipo autostradale per la tangenziale est di Torino.

5.3 Liguria

5.3.1 Stato di avanzamento degli interventi

Nonostante un grande impegno profuso in sede istituzionale e tecnica per lo sblocco delle numerose criticità esistenti, nel corso del 2007 la situazione delle grandi opere previste per il territorio ligure e monitorate da OTI, salvo alcuni casi particolari, non ha registrato sostanziali progressi.

L'unica opera in corso, il raddoppio della ferrovia del Ponente ligure per la parte imperiese, ha visto un blocco dei cantieri che si è protratto per alcuni mesi e che solo in fine d'anno si è risolto positivamente con la soluzione di alcuni nodi contrattuali ed operativi.

Esaurita la fase di approvazione dei tre Piani Regolatori Portuali, si è lavorato alle fasi amministrative per l'avvio dei lavori degli importanti interventi previsti nei porti di Savona (piattaforma di Vado Ligure) e della Spezia (Canaletto e Terzo Bacino), mentre solo in fine d'anno si è conclusa la vicenda giudiziaria connessa all'aggiudicazione degli appalti per il riempimento di Calata Bettolo a Genova.

Di fatto è rimasta inalterata rispetto all'anno precedente la situazione relativa al nodo ferroviario di Genova, al Terzo Valico e al nodo autostradale di Genova per il quale la presentazione di un progetto preliminare per la cd. "Gronda di Ponente" continua ad essere rinviata di anno in anno.

Va segnalata, viceversa, come nota positiva l'approvazione della progettazione preliminare del raddoppio della "Pontremolese" (per la parte ancora mancante, in territorio emiliano) da parte del CIPE nella seduta del 21 dicembre 2007.

a) Ferrovie

Come detto, il proseguimento dei lavori sulla tratta S.Lorenzo al Mare-Andora (a completamento della parte in provincia di Imperia) del raddoppio della **ferrovia del Ponente ligure** ha visto nel corso del 2007 un blocco dei cantieri causato da una serie di motivi connessi all'esecuzione delle opere da parte dell'impresa aggiudicataria dei lavori; la conclusione dei lavori è prevista per il 2010. Per la tratta in provincia di Savona (Andora-Finale L.) è in corso la redazione del progetto definitivo. Il termine prevedibile per l'entrata in esercizio dell'intera opera è fissato al 2016.

Per quanto riguarda il raddoppio della **linea Parma-La Spezia** (cd. "Pontremolese"), terminati i lavori sul territorio ligure proseguono quelli sul territorio emiliano nella tratta Solignano-Fornovo. Il CIPE, nella seduta del 21 dicembre 2007, ha approvato il progetto preliminare del raddoppio per un investimento stimato di 2.304 milioni di euro.

Per quanto riguarda il **Terzo Valico** la Legge n. 40 del 2 aprile 2007 ha sancito l'annullamento della concessione con il General Contractor COCIV e dopo un pronunciamento contrario del TAR del Lazio il Consiglio di Stato ha giudicato legittimi i provvedimenti conseguenti. L'opera è stata confermata dal DPEF e inserita nel Contratto di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e RFI per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011 nella tabella "Opere prioritarie da avviare", con una spesa prevista di 5.060 milioni di euro di cui 4.863 milioni da reperire. Nonostante la presentazione di una richiesta di finanziamento per 160 milioni di euro in risposta a un bando dell'UE per le opere della rete TEN-T, la Commissione ha proposto di non inserire il Terzo Valico nell'ambito del budget 2007-2013 in quanto opera interna ad uno Stato membro. Sulla proposta della Commissione è atteso un voto finale da parte del Parlamento Europeo.

Per quanto riguarda il potenziamento del **nodo di Genova**, esso è inserito nella Tabella A delle opere in corso del citato Contratto di Programma 2007-2011. Il progetto esecutivo è in fase di elaborazione da parte di Italferr.

b) Viabilità

Il 2007 è stato contraddistinto da una serie di valutazioni di ordine tecnico e politico circa il tracciato della cd. "Gronda di Ponente", anche a seguito del rinnovo della Giunta Comunale di Genova, il cui territorio è interessato dall'attuale **nodo autostradale** e dalle ipotesi di suo potenziamento.

La presentazione del progetto preliminare è attesa per il 2008.

c) Porti

Per le opere di potenziamento delle aree commerciali del **porto di Genova**, nel corso del 2007 si è concluso -con il rigetto delle eccezioni di legittimità- il procedimento amministrativo relativo all'aggiudicazione dei lavori per il riempimento della Calata Bettolo, che quindi avvierà i cantieri nel 2008. E' stata approvata la progettazione per il riempimento tra i moli Ronco e Canepa, mentre è in attesa di completamento l'iter per la Calata Concenter.

Nel **porto della Spezia** sono finalmente stati avviati i dragaggi dei fondali a partire dal bacino del Molo Ravano e sono ripresi i lavori (interrotti dal 2003) per il prolungamento del

Molo Garibaldi. Sono in corso gli accordi per il trasferimento delle attività degli attuali concessionari interessati dagli interventi sulle aree Canaletto e Terzo Bacino ed è stata definita una pre-intesa con FS per il potenziamento del sistema ferroviario di S.Stefano Magra.

Nel **porto di Savona** la gara per l'affidamento di realizzazione e gestione della nuova piattaforma di Vado Ligure è stata vinta dall'ATI proponente (Maersk, Grandi Lavori Fincosit e Technital) ed è in fase di definizione il relativo accordo di programma tra ATI, Autorità Portuale e Comune di Vado Ligure. L'investimento relativo è determinato in 450 milioni di euro, di cui 150 a carico dell'ATI e 300 di risorse pubbliche, con attivazione delle norme contenute nella legge Finanziaria 2007.

5.3.2 Criticità

Come negli anni passati le principali criticità sono connesse all'entità dei rilevanti investimenti che comporta l'esecuzione delle opere infrastrutturali. Se a ciò si aggiunge che la Liguria è caratterizzata da un assetto territoriale fortemente urbanizzato, nonché da una morfologia montuosa in terra ferma e da alti fondali in mare, si comprende come i vincoli di natura economica siano amplificati e comprensivi anche di implicazioni specifiche di natura sociale e politica. Inoltre la Liguria è una regione piccola, che svolge una funzione logistica primaria in una dimensione nazionale ed europea, ma che per le sue ridotte dimensioni ha più difficoltà di altre a reperire al suo interno le risorse necessarie per adeguare il patrimonio infrastrutturale.

Per questi oltre che per altri più specifici motivi le opere monitorate da OTI hanno tutte subito delle lunghissime fasi decisionali, progettuali e dei ritardi se non dei veri e propri arresti nella loro esecuzione. Il caso emblematico è dato dal Terzo Valico ferroviario, che da più di cento anni appare come un'opera necessaria e da almeno un ventennio vitale per le prospettive di sviluppo della portualità ligure. Ma analoghe valutazioni possono farsi per il nodo autostradale di Genova e per i tempi sempre più dilatati con cui si procede al raddoppio di arterie ferroviarie fondamentali come la Pontremolese o la linea costiera del Ponente.

Le recenti novità legislative introdotte dalle Finanziarie 2007 e 2008 (sviluppate nel capitolo dedicato al Corridoio dei due Mari in questo Rapporto) lasciano intendere che le criticità di natura finanziaria possano essere ora affrontate in un modo innovativo, facendo leva su una maggiore autonomia finanziaria della Regione e dei porti. In ogni caso,

nonostante la positività di tali disposizioni, non c'è dubbio che una loro efficace attuazione presupponga un salto di qualità nella capacità programmatica e nella coesione tra il Governo centrale e le diverse articolazioni delle Istituzioni locali.

5.3.3 Attese per il 2008

- Presentazione del progetto preliminare della Gronda di Ponente e delle opere connesse sul nodo autostradale genovese.
- Definizione del cronoprogramma e del quadro finanziario per la realizzazione del Terzo Valico sulla linea ferroviaria AV/AC Genova-Milano.
- Approvazione del progetto esecutivo e gara d'appalto sul nodo ferroviario genovese.
- Approvazione del progetto definitivo per la tratta savonese del raddoppio della linea ferroviaria costiera del Ponente.
- Avvio dei lavori aggiudicati per il riempimento della calata Bettolo, nonché per il riempimento tra i moli Ronco e Canepa e della Calata Concenter, previo il completamento della relativa progettazione.
- Firma dell'accordo di programma, progettazione definitiva e esecutiva, avvio dei lavori per la piattaforma multipurpose di Vado Ligure.

6. IL QUADRO DEL NORDEST ¹

Il rapporto OTI dello scorso anno, in un'ottica che possiamo definire di sistema, ha esteso per la prima volta il proprio orizzonte anche alle regioni site nel Nordest della nostra penisola, il cui ruolo nel panorama nazionale delle politiche infrastrutturali risulta quanto mai importante alla luce di una collocazione geografica davvero strategica in direzione dei Paesi dell'Europa orientale di recente entrati nella UE. L'edizione precedente del presente rapporto fece pertanto il punto sull'origine – quasi storica – di taluni progetti afferenti la locale rete stradale e ferroviaria, mettendo in luce una serie di importanti ritardi e criticità. Qui di seguito andremo a ricapitolare quanto è accaduto nel corso degli ultimi 12 mesi, in cui si sono registrati alcuni avanzamenti nella realizzazione di alcune opere e nell'iter procedurale di altre ma, nel contempo, anche il perdurare di alcune situazioni di stallo.

Prima di addentrarci nel dettaglio delle singole opere, una menzione particolare è destinata alla decisione di recente assunta in sede comunitaria in merito alla ripartizione dei fondi disponibili per la realizzazione delle Reti di trasporto transeuropee (TEN). L'Unione Europea, infatti, ha finalmente allocato – in modo chiaro e definitivo – le risorse disponibili per il periodo 2007-2013, destinandone una parte abbastanza cospicua a progetti che interessano direttamente il territorio del nostro Paese e, segnatamente, anche le regioni del Nord Est.

Il tanto conclamato Corridoio n. 5 Lione-Torino-Trieste-Divaca-Lubiana-Budapest, infatti, gode di uno stanziamento comunitario dell'ordine di 754,5 milioni di €. La linea ferroviaria ad alta velocità e capacità, che rappresenta la struttura portante su cui si regge l'intero corridoio, è ancora ben lungi dall'essere completata o anche solo definita ad est di Milano, ma le autorità comunitarie hanno concesso un importante finanziamento di 24 milioni di € per la tratta compresa fra Ronchi Sud e Trieste, che ad oggi sconta ritardi ancora importanti anche in sede di progettazione e definizione del tracciato. E, proseguendo in direzione Est, ulteriori 50,7 milioni sono stati assegnati alla Trieste-Divaca, cifra che dovrà essere suddivisa in parti uguali fra Italia e Slovenia, poiché si tratta di un progetto di carattere transfrontaliero. Infine, protendendo l'occhio ancor più in direzione Est, altri 8 milioni sono stati destinati all'Ungheria per la realizzazione della linea AV/AC vicino a Budapest.

¹ La stesura di questo capitolo è stata curata dalla Fondazione Nord Est (www.fondazione Nordest.net)

A seguito della decisione assunta dalle autorità di Bruxelles, ulteriori interessanti novità – che andremo ad esaminare poi nel dettaglio – si registrano pure lungo l’asse del Brennero, in particolare per la costruzione ed implementazione del tunnel di base fra Fortezza e Innsbruck.

Questi passi hanno generato un forte entusiasmo presso le autorità politiche del nostro Paese, che hanno posto l’accento sul fatto che l’orientamento della Commissione Europea è stato determinato anche dalle azioni implementate a partire dall’insediamento del governo Prodi. Al di là di una legittima soddisfazione, la strada da percorrere è ancora lunga. La proposta elaborata dalla Commissione Europea, infatti, dovrà essere approvata – forse entro la fine del 2007 – dal Comitato TEN composto dai rappresentanti dei 27 Paesi membri della UE. E pure i fondi cui si è fatto cenno poc’anzi saranno erogati a partire dal 2008, ma tenendo conto dello stato di avanzamento dei progetti in questione, della velocità nella loro realizzazione, dell’impegno finanziario dei Governi nazionali e a fronte di un costante monitoraggio dei cantieri da parte di Bruxelles. Ulteriore postilla, non di poco conto: i finanziamenti comunitari garantiscono soltanto il 30% delle somme necessarie alla realizzazione delle reti TEN e – di conseguenza – anche l’Italia sarà chiamata a mettere in campo risorse proprie di notevole entità.

6.1 Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie

La linea AV/AC Verona-Padova-Venezia-Trieste. Qualora si segua su di una cartina geografica il percorso della linea AC/AV ad est di Milano, uno delle questioni ancora irrisolte riguarda l’attraversamento del nodo di Vicenza. Purtroppo, poco o nulla è accaduto dal 22 marzo 2006, data in cui il progetto preliminare – presentato da RFI e integrato con le varianti proposte dal Comune di Vicenza – è stato approvato “in linea tecnica con prescrizioni” dal Comitato Interministeriale di Programmazione Economica (CIPE).

Tale progetto preliminare prevede che gli interventi previsti debbano essere realizzati in due fasi: in un primo momento, RFI procederà al quadruplicamento dei binari in affiancamento alla linea storica; a seguire, è attesa la costruzione del tunnel per l’attraversamento del nodo di Vicenza e l’interramento della ferrovia nel padovano.

In buona sostanza, il nodo di Vicenza non è ancora stato sciolto, poiché l’approvazione del CIPE si limita alle sole tratte della prima fase, e cioè alla Verona-Montebello e alla

Grisignano di Zocco-Padova. L'unica nota positiva è data da una leggera contrazione dell'importo previsto a budget, che secondo RFI dovrebbe essere di 1,5 miliardi di euro rispetto a quanto inizialmente previsto, a fronte della decisione di eliminare il passaggio sotterraneo a Padova, dove invece si procederà con l'ammodernamento della linea esistente.

Quanto al tratto seguente della linea AV/AC, la Padova-Mestre, i lavori per il quadruplicamento veloce dei 24 chilometri di strada ferrata che collegano le due località – iniziati il 25 febbraio 2003 – si sono conclusi nel dicembre 2006 e a partire dal 1 marzo 2007 la nuova linea è entrata in funzione. Si tratta della sola sezione della TAV, ad est di Milano, ad oggi terminata e operativa, ben poca cosa se si considera l'intero sviluppo che la linea dovrebbe avere nel territorio del Nord Est.

Nubi ancor più fitte insistono sulla tratta Venezia-Ronchi dei Legionari, rispetto alla quale – pur a fronte di un cofinanziamento europeo per il segmento da Ronchi sino a Portogruaro e di convenzioni ad hoc sottoscritte con le Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia – non esiste ancora una ipotesi di tracciato condiviso, determinando pesanti ripercussioni anche sulla realizzazione della terza corsia di marcia dell'autostrada A4 lungo il medesimo asse. Poco o nulla di nuovo – rispetto a quanto già scritto lo scorso anno – si riscontra anche in riferimento alla Trieste-Ronchi dei Legionari, ferma alla bocciatura del progetto di RFI da parte della Commissione VIA datata settembre 2005 e alla ripubblicazione di tale progetto decisa qualche mese più tardi dalla Regione Friuli Venezia Giulia. E' pertanto auspicabile che, a fronte dei 24 milioni di € di recente assegnati dalla Commissione Europea a questa tratta, tale situazione di stallo possa essere finalmente allentata e sbloccata.

Qualche evoluzione, per contro, dopo anni di tergiversazioni da parte delle autorità slovene, si riscontra invece in riferimento al collegamento ferroviario AV/AC da Trieste a Lubiana. Lo studio di fattibilità, approvato il 30 gennaio 2006 e finanziato con i fondi del programma comunitario INTERREG III/A, dovrebbe essere completato entro marzo 2008. A margine del vertice dei Ministri della Quadrilaterale (Italia, Slovenia, Ungheria e Croazia) tenutosi a Trieste il 28 febbraio 2006, gli allora Ministri dei Trasporti italiano e sloveno giunsero alla sottoscrizione di un protocollo di intenti per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario compreso fra Trieste e Divaca. A fronte di tale intesa, è stata istituita una Commissione intergovernativa che ha il compito di seguire, mediante appositi gruppi di lavoro, la progettazione di questa tratta. Anche qui, al pari della Trieste-Ronchi dei Legionari citata poc'anzi, importanti speranze sono riposte nella decisione adottata dalla Commissione Europea al riguardo del finanziamento delle reti TEN, che ha stanziato

50,7 milioni di € da ripartire equamente fra Italia e Slovenia proprio per la realizzazione di alcuni importanti interventi sulla Trieste-Divaca.

L'asse del Brennero. Un recente studio promosso dalla Commissione Europea ha permesso di fare il punto sull'andamento dei traffici – stradali e ferroviari – riscontrati lungo l'arco alpino e, quindi, anche in riferimento al quadrante Nord Est. Tra il 1994 e il 2004, il traffico merci fra le nostre regioni e l'Austria è cresciuto del 66%, con il trasporto su gomma che da solo ha conseguito una quota di mercato dell'ordine di 77 punti percentuali. Il traffico stradale, afferente i soli passeggeri, nell'arco del medesimo decennio è aumentato dell'84% e quello ferroviario del 26, con una quota di mercato – spettante a quest'ultimo – che è scesa da 31 a 23 punti percentuali. La fine del sistema degli ecopunti, a suo tempo praticato dalle autorità austriache al fine di ridurre le emissioni inquinanti, ha senz'altro determinato una forte crescita del traffico stradale. Tuttavia, un altro dato di grande pregnanza deve essere tenuto in debita considerazione: tra il 1999 e il 2004, quando la crescita del PIL nazionale è stata in media dell'1,3% annuo, gli scambi lungo l'intero arco alpino sono aumentati del 3,6%, a testimonianza di come il nostro Paese e anche il Nord Est si stiano trasformando in un corridoio di transito lungo gli assi Nord-Sud ed Est-Ovest, una tendenza che non potrà che essere esacerbata a fronte dell'allargamento dell'Unione Europea ai Paesi dell'Europa centro-orientale.

La situazione è particolarmente difficile in corrispondenza del Brennero, tradizionale punto di passaggio dei traffici in direzione dell'Europa centrale e provenienti da quei medesimi mercati. Il limite di capacità del valico, che il medesimo studio promosso dalla Commissione quantifica in 3 milioni di mezzi pesanti l'anno, sarebbe già stato raggiunto e ampiamente superato.

Di qui l'importanza dei lavori di potenziamento da realizzare sulla ferrovia oggi esistente, che – nei tratti di accesso sia da Nord che da Sud – si presenta ancora con i tratti tipici di una linea di montagna a forte pendenza, con limiti di velocità che ne riducono fortemente le performance generali.

Poiché la ferrovia del Brennero rientra a pieno titolo all'interno del Corridoio n. 1 Berlino-Palermo, la Commissione Europea ha di recente deciso lo stanziamento di una somma pari a 786 milioni di € che dovranno essere ripartiti equamente fra Italia e Austria e destinati alla realizzazione del tunnel di base compreso fra Fortezza e Innsbruck. Il tunnel, lungo 56 km, permetterà la circolazione di treni passeggeri e merci a velocità decisamente superiori a quelle odierne (250 km/h e 100-120 km/h rispettivamente). Le autorità di Bruxelles hanno deciso di destinare 592,95 milioni di euro per i lavori di

realizzazione del tunnel di base e ulteriori 193,35 milioni per gli studi che ancora rimangono da effettuare.

Questi stanziamenti fanno seguito alla firma del memorandum italo-austriaco avvenuta a Vienna alla presenza del Ministro Di Pietro il 10 luglio scorso, passo indispensabile affinché la richiesta di finanziamento da parte della UE potesse essere accettata e presa in considerazione.

Il potenziamento della ferrovia del Brennero non si esaurisce, però, nella sola costruzione del tunnel di base. Grazie ad un parziale ammodernamento delle linee di accesso, previsto entro il 2015, già a partire dal 2020 potranno transitare 223 treni merci al giorno per 28 milioni e mezzo di tonnellate trasportate. Da ultimo, nel 2030 – quando si dovrebbe raggiungere la configurazione finale dell'intero asse incluso il quadruplicamento della linea Monaco/Verona – la capacità della linea giungerà a 300 treni/giorno per 41 milioni di tonnellate trasportate.

Di conseguenza, proprio al fine di snellire i traffici lungo questo asse, è di fondamentale importanza che entrambi i Paesi proseguano nei lavori di modernizzazione delle linee di accesso. L'Unione Europea, a questo riguardo, ha concesso al nostro Paese ulteriori 58,81 milioni di euro per realizzare l'adduzione Sud al tunnel nel tratto Fortezza-Verona, mentre l'Austria potrà contare su 58,30 milioni per costruire l'ingresso da Nord.

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR). Il SFMR si propone di giungere alla creazione di un sistema di trasporto integrato, che garantisca adeguata soddisfazione alla domanda di mobilità espressa dalla popolazione veneta e migliori la qualità dei servizi regionali su rotaia, in modo da renderli competitivi con il trasporto individuale e contenere i fenomeni di inquinamento acustico e atmosferico.

Dopo la predisposizione di un piano di servizi e dal suo confronto con la capacità di trasporto attualmente disponibile il SFMR ha definito una serie di interventi da realizzare sulle infrastrutture esistenti, così da garantire una capacità di servizio in linea con quanto definito nel piano poc' anzi menzionato.

La ristrutturazione dell'intera rete ferroviaria regionale avverrà secondo una scansione temporale precisa che prevede due fasi di attuazione principali. Le linee interessate dal primo ciclo di interventi sono: la Venezia-Mestre-Quarto d'Altino, in direzione Trieste; la Mestre-Treviso; la Mestre-Padova; la Padova-Castelfranco Veneto; la Mestre-Mira; la Mestre-Castelfranco Veneto; il ripristino della cosiddetta linea dei Bivi, in direzione Mestre.

La prima fase si articola a sua volta in una serie di lotti funzionali e la conclusione dei lavori afferenti i lotti A e B – che comprendono le linee Padova/Castelfranco e

Mestre/Castelfranco – è prevista per la primavera del 2008. I cantieri relativi al lotto C – linea Mestre/Mira e tratta Mogliano/Mestre della Mestre/Treviso – sono partiti nei primi mesi del 2003 e il loro completamento è atteso per la fine del 2008. Per quanto riguarda le restanti tratte rientranti nella prima fase di attuazione del SFMR, è in corso l'appalto degli interventi riguardanti il nodo di Mestre, mentre la cantierizzazione della Mestre-Padova è stata condizionata dai lavori per il quadruplicamento che rientrano nell'ambito della realizzazione della già citata ferrovia AV/AC.

In definitiva, la conclusione di tutti i lavori della prima fase – ivi inclusa la riorganizzazione del nodo di Mestre – è da prevedersi entro il 2009.

Per quanto riguarda la seconda fase, la Giunta Regionale ha richiesto nel 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'assegnazione di fondi per 84 milioni di €, cioè per il 60% degli investimenti complessivi previsti (140 milioni). Questa richiesta si riferisce alle tratte Quarto d'Altino-San Donà di Piave-Portogruaro, Treviso-Conegliano, Castelfranco-Vicenza e Padova-Monselice. La medesima delibera della Giunta Regionale ha altresì assicurato l'impegno dell'ente a finanziare la quota parte restante per un importo complessivo di 56 milioni di €. Per tali interventi è in corso la Conferenza dei Servizi, la cui conclusione è attesa per la fine del 2007.

Da ultimo, la Regione Veneto ha già fatto predisporre la progettazione preliminare di tutte le rimanenti linee e, in alcuni casi, sono stati siglati degli accordi di programma tra Regione medesima, RFI, Province e Comuni interessati per anticipare – mediante cofinanziamento – alcuni interventi previsti.

L'ultima sfida, in prospettiva, per portare davvero alla creazione di un sistema di trasporto integrato, attiene alla predisposizione di un unico documento di viaggio che possa essere usato indifferentemente dall'utente su autobus e treni, a prescindere dal gestore del servizio, e di un piano di informazione che renda conto ai cittadini delle opportunità offerte dal SFMR, così da giungere davvero ad un cambiamento radicale nelle modalità di gestione del trasporto pubblico locale e regionale.

b) Viabilità

Il Passante di Mestre. Lo scorso 6 agosto, alla presenza del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Enrico Letta, del Presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan e di altre autorità, è stato inaugurato il primo tratto del Passante di Mestre. Si tratta del collegamento, lungo in tutto 5 km più altri 3 di rampe e bretelle di raccordo, fra l'autostrada A4 all'altezza di Quarto d'Altino e il casello della A27 Mestre-Belluno situato nella zona di Bonisiolo, nel territorio del Comune di Mogliano Veneto. Il Passante, dunque,

dopo molte polemiche e lunghe attese, inizia a diventare realtà. L'intero asse, destinato con i suoi 32 km complessivi a mutare il quadro dei flussi di traffico che insistono sull'area di Mestre, sarà pronto entro dicembre 2008, mentre per la fine del 2009 saranno ultimate anche le opere complementari, compresi i caselli.

Di qui al dicembre 2008 non è in calendario l'apertura al traffico di altri tratti, poiché per la sua conformazione il Passante non rende possibile procedere a ulteriori e simili eventi.

La Pedemontana Veneta. Con i suoi 90 km circa di lunghezza (che interessano una trentina di Comuni delle Province di Vicenza e Treviso), rappresenta una importante risposta alle esigenze di mobilità espresse dalla fascia settentrionale del Veneto e, nel contempo, una possibile direttrice alternativa alla autostrada A4 per la gestione dei traffici di più lunga percorrenza lungo l'asse Est-Ovest.

Il progetto preliminare, elaborato ormai un anno e mezzo or sono, è stato nel frattempo emendato alla luce delle osservazioni raccolte presso gli Enti provinciali e locali interessati. In merito a tale progetto, il CIPE ha espresso parere favorevole e la Regione Veneto ha così potuto indire la gara per la concessione dell'opera. Il promotore, Pedemontana Veneta Spa, deve fare i conti con due associazioni temporanee d'impresa (ATI), Cintra-Merloni-Ferrovial e Sis-Sacyr-Itinere. Sul piano finanziario, è bene ricordare che il vincitore della gara potrà beneficiare di un contributo in conto esercizio legato ai flussi di traffico per un ammontare massimo di 20,5 milioni di euro annui per 30 anni.

La concessione per la realizzazione e la gestione dell'opera, secondo le intenzioni della Regione Veneto, dovrebbe essere assegnata entro l'anno, mentre il 2008 sarà dedicato agli espropri e al completamento della progettazione. Secondo l'assessore regionale alla mobilità, Renato Chisso, l'approvazione definitiva da parte del CIPE è attesa prima delle prossime ferie estive e i lavori saranno avviati, quindi, con tutta probabilità entro la fine del 2008, con tempi di realizzazione che sono stati calcolati nell'ordine di quattro anni e mezzo. Il medesimo assessore, in occasione di una recente uscita pubblica, ha dichiarato che il tracciato sin qui definito non sarà toccato in termini di spostamento, fatta salva la possibilità di introdurre alcune modifiche di affinamento e a scopo migliorativo.

La terza corsia della A4 Venezia-Trieste. In conseguenza del continuo incremento dell'interscambio commerciale fra il Nord Est e i Paesi dell'Europa centro-orientale, il traffico pesante sulla Venezia-Trieste è cresciuto del 56,5% negli ultimi dieci anni, con un balzo di 6 punti percentuali nel corso del solo 2006. I dati relativi al primo trimestre del 2007 confermano tali tendenze, con un ulteriore aumento del traffico pesante del 10% rispetto

all'analogo intervallo di tempo dello scorso anno. Qualora questi trend proseguano, è presumibile che di qui ai prossimi 67 anni si assista ad un sostanziale raddoppio del numero di camion che ogni anno percorrono la Venezia-Trieste, in una o nell'altra direzione. Un ulteriore segnale di una situazione che va deteriorandosi è offerto dai dati relativi alle code registrate lungo i singoli tratti della A4 e – segnatamente – nella sezione compresa tra Venezia Est e il Terraglio, ove è stata raggiunta la cifra record di 2.342 ore di coda, quasi esclusivamente determinate da una situazione di paralisi dovuta ad un traffico insostenibile.

L'incremento esponenziale dei mezzi pesanti in transito, poi, ha determinato pure l'innalzamento del numero di incidenti, in cui sono assai sovente coinvolti camion e tir guidati da cittadini stranieri (73,4% dei casi). La società Autovie Venete ha tentato di porre un primo rimedio mediante l'introduzione del divieto di sorpasso lungo diversi tratti della A4 e facendo rispettare, in modo severo, i limiti di velocità.

Queste soluzioni, tuttavia, sono solo un tampone nell'attesa che si renda disponibile la terza corsia di marcia, il cui iter appare peraltro ancora lungo e abbastanza tortuoso. Autovie Venete, infatti, dispone di tutte le autorizzazioni del caso per la realizzazione del solo tratto compreso fra Quarto d'Altino e San Donà di Piave, un intervento peraltro già incluso nell'ultimo piano finanziario della società. La commissione ministeriale cui spetta l'affidamento del progetto è al lavoro e se ne attende la delibera, per poi passare alla progettazione definitiva, che richiederà altri 6 mesi. Di conseguenza, è verosimile che il progetto finale possa essere trasmesso a Roma – per le opportune valutazioni da parte di Anas, Ministero delle Infrastrutture, CIPE e Conferenza dei Servizi – nella tarda primavera del 2008. Questa fase di analisi e valutazione durerà quantomeno un anno, dopo di che sarà possibile indire la gara di appalto (per un lasso di tempo di ulteriori 34 mesi). I cantieri, quindi, non potranno essere aperti prima del 2010 e il completamento dei lavori richiederà altri 3 anni. La terza corsia lungo il tratto Quarto d'Altino-San Donà non sarà pertanto pronta prima del 2014.

Ancor più complessa è la situazione del tratto che conduce sino a Trieste, dal momento che un pronunciamento del CIPE stabilisce la necessità di affiancare la terza corsia della A4 alla nuova linea ferroviaria ad alta velocità. Autovie Venete, quindi, nella propria opera di progettazione, dovrebbe tenere conto anche dello spazio necessario a far correre la linea TAV, con una conseguente ulteriore spesa di 300 milioni di € la cui copertura non è garantita né dal Governo né dalle Ferrovie dello Stato. Senza contare, poi, che della Venezia-Ronchi dei Legionari-Trieste, come si è già avuto modo di

accennare nelle pagine precedenti, non esiste ancora neppure una ipotesi condivisa di tracciato.

In questo scenario generale si inserisce pure la discussione con Anas, già in corso da tempo, al riguardo del nuovo piano finanziario di Autovie Venete. Una bozza preparata già nel 2004 stabilisce un piano di investimenti dell'ordine di 1,6 miliardi di € ed esclude che le spese per l'affiancamento della terza corsia alla TAV possano essere fatte ricadere su Autovie Venete. Di più, già nel 1999 la società friulana aveva proposto all'Anas di procedere alla realizzazione della terza corsia di marcia lungo l'intero tratto di propria competenza dell'autostrada A4, ma quest'opera fu ritenuta allora non necessaria.

E mentre il traffico cresce in modo inarrestabile – nel 2006 sono transitati attraverso la Venezia-Trieste quasi 40 milioni di veicoli – unitamente alle ore trascorse in coda e al numero degli incidenti, iniziare a concepire una quarta corsia per senso di marcia non suona affatto risibile o fuori luogo.

Il 4 luglio scorso si è tenuta una importante riunione fra il Ministro delle Infrastrutture Di Pietro, l'Anas, RFI e Autovie Venete, al fine di sbloccare la progettazione della terza corsia lungo il tratto San Donà di Piave-Trieste della A4.

La riunione del 4 luglio ha definitivamente sciolto la questione dell'affiancamento, o meno, della linea TAV alla A4 nel tratto Mestre-Trieste. Questa vicinanza era stata inizialmente prevista per sfruttare la cosiddetta fascia di rispetto e non andare a toccare altre opere pubbliche e private sul territorio. Le decisioni assunte nella riunione citata hanno dato ragione alle istanze della Regione Veneto: non ci sarà affiancamento della linea TAV alla A4 in Veneto - e cioè da San Donà a San Michele al Tagliamento. In Friuli Venezia Giulia, invece, l'affiancamento ci sarà fra San Michele e Gonars e non fra Gonars e Villesse.

Il ministro attende ora il parere delle due regioni interessate e ha escluso di nominare un commissario straordinario, come richiesto da Veneto e Friuli Venezia Giulia, preferendovi l'apertura di un tavolo tecnico con Anas e Ministero delle Infrastrutture per la progettazione delle opere e dei raccordi con la TAV.

Una recente ed importante evoluzione data al 7 novembre scorso, quando è stato sottoscritto a Roma, presso la sede di Anas, il rinnovo della concessione di Autovie Venete per la gestione della A4 Venezia-Trieste, della A23 Udine-Palmanova e della A28 Portogruaro-Conegliano. La nuova convenzione scadrà nel 2017 e prevede un programma di investimenti di 1,34 miliardi di €, la maggior parte dei quali (1,198 miliardi) destinati appunto alla realizzazione della terza corsia di marcia nel tratto compreso fra Quarto d'Altino e Villesse.

Infine, a margine della presentazione di un Protocollo d'intesa per la modernizzazione delle infrastrutture nella valle dell'Isonzo, il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Riccardo Illy ha annunciato la richiesta, inoltrata al Presidente del Consiglio Prodi e al Ministro delle Infrastrutture Di Pietro, di introdurre misure straordinarie per la medesima A4 Venezia-Trieste. Illy ha anticipato di aver chiesto ad Autovie Venete di prendere in considerazione l'ipotesi di introdurre un aumento dei pedaggi per i mezzi pesanti nelle ore diurne, affinché si incentivino gli autotrasportatori a circolare durante fasce orarie alternative a quelle caratterizzate dalla massiccia presenza di auto. Un'ulteriore soluzione tampone, in attesa della disponibilità della tanto sospirata terza corsia di marcia.

6.2 Criticità

Il quadro sin qui descritto restituisce un'immagine a luci e ombre della situazione dei principali progetti infrastrutturali afferenti il territorio del Nord Est. Se, da un lato, alcune opere a lungo contese e attese – quali il Passante e la Pedemontana – iniziano a prendere forma o sono ormai giunte in fase di conclusione dell'iter burocratico ed istituzionale, altre – quali la TAV – languono ancora in un limbo di profonda incertezza.

In genere, qualora si consideri che ad oggi procedono anche i lavori per il proseguimento in direzione Sud dell'autostrada A31 Valdastico, la situazione delle opere stradali appare migliore di quanto si riscontri in ambito ferroviario. Le autorità regionali hanno pure affermato con un certo orgoglio come il progetto preliminare della Pedemontana Veneta abbia già conseguito l'approvazione del CIPE, mentre nella vicina Lombardia l'apertura dei cantieri per la realizzazione di un analogo asse è nel frattempo slittata al 2010/2011. Tuttavia, anche al riguardo della viabilità nordestina permangono una serie di nodi irrisolti, quali la già citata terza corsia della A4 Venezia-Trieste o la stessa Nuova Romea, per la quale pare si sia tornati a privilegiare una soluzione che prevede l'adeguamento della E45 e della Romea Commerciale, mentre Anas stessa non ha presentato le integrazioni richieste al progetto elaborato per la costruzione dell'autostrada Mestre-Orte e l'ha quindi ritirato dalla procedura di VIA.

Gli importanti stanziamenti finanziari decisi dall'Unione Europea, pertanto, possono rappresentare un importante stimolo affinché le autorità centrali e regionali proseguano nello sforzo di ammodernamento e potenziamento dell'apparato infrastrutturale delle nostre regioni e queste ultime non divengano un territorio di attraversamento limitato nelle proprie possibilità di crescita e sviluppo da una paralisi pressoché quotidiana.

Il 2008, dunque, come illustra l'elenco che segue, può divenire davvero un anno importante e decisivo in termini di concretizzazione di iniziative che possono mutare le prospettive future dell'area e – perché no – anche l'esistenza quotidiana dei cittadini.

6.3 Attese per il 2008

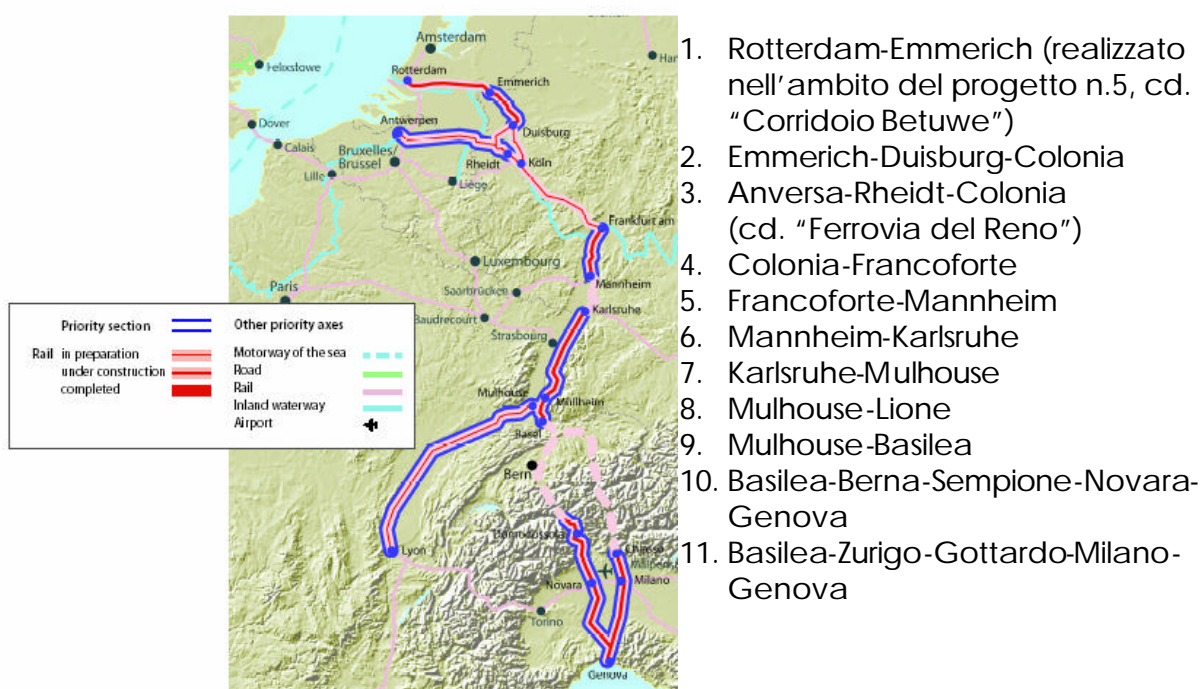
- Inaugurazione del Passante di Mestre, fatta eccezione per le opere complementari.
- Conclusione della progettazione definitiva della Pedemontana Veneta e apertura dei cantieri.
- Soluzione del nodo di Vicenza per la prosecuzione della linea AV/AC da Verona in direzione Venezia.
- Definizione di un'ipotesi di tracciato per la prosecuzione della medesima linea AV/AC da Venezia in direzione Ronchi dei Legionari e Trieste.
- Conclusione dello studio di fattibilità per la linea AV/AC Trieste-Lubiana.
- Avvio dei lavori di progettazione della linea Trieste-Divaca.
- Prosecuzione degli studi e della realizzazione del tunnel di prova lungo l'asse del Brennero, definizione e avvio degli interventi lungo l'adduzione da Sud (Verona-Fortezza).
- Conclusione dei lavori per la realizzazione dei lotti A, B e C afferenti la prima fase di attuazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR).
- Conclusione della Conferenza dei Servizi e avvio degli interventi rientranti nella seconda fase di attuazione del SFMR.

7. IL "CORRIDOIO DEI DUE MARI": STATO DELL'ARTE E VINCOLI TECNICI E FINANZIARI PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO TEN-T N. 24

7.1 Il progetto

Il progetto n. 24 della rete europea TEN-T riguarda il potenziamento dell'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa e si prefigge di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con il Mare dei Nord, i porti del Southern con quelli del Northern Range.

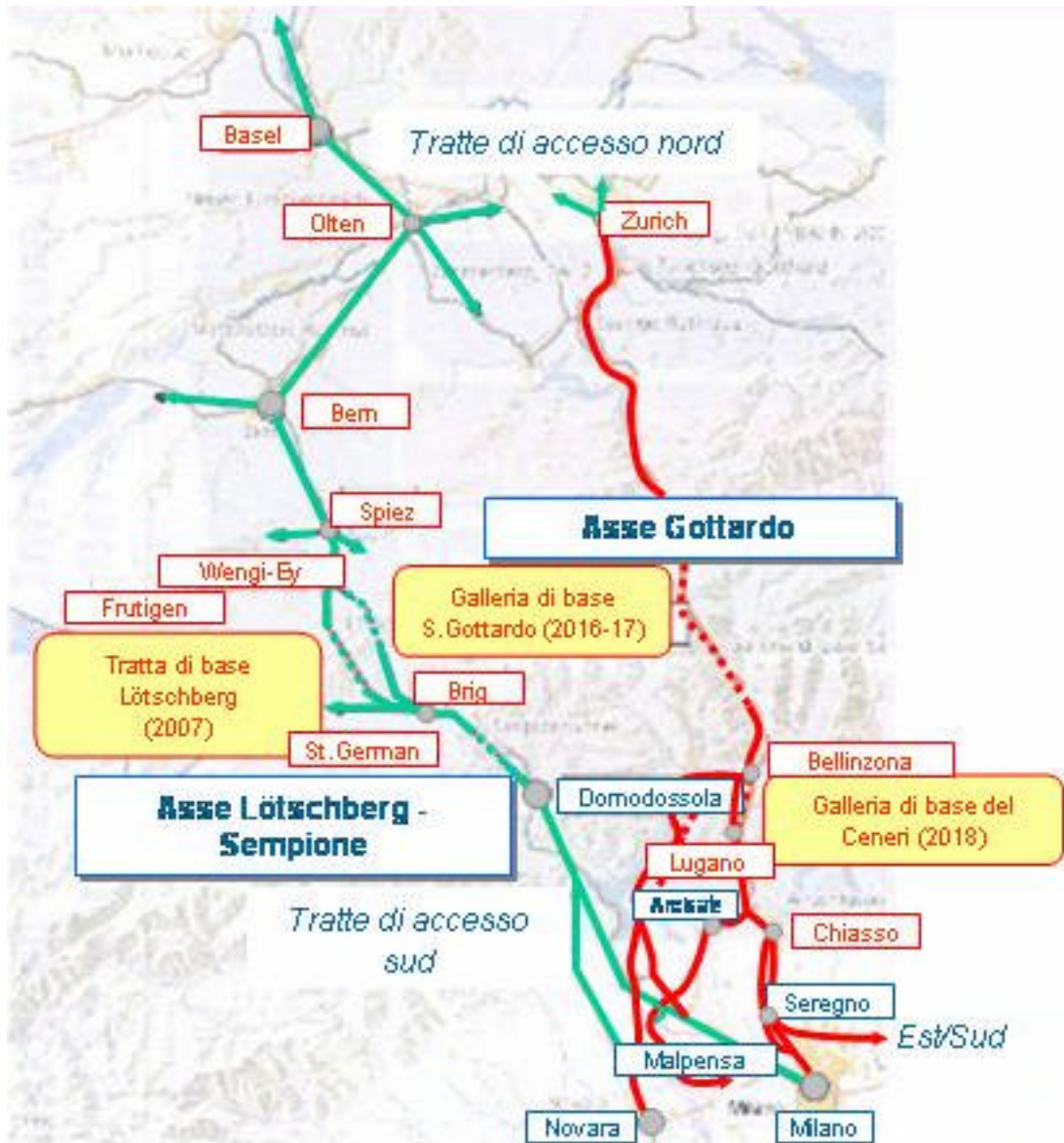
Procedendo da nord a sud, il tracciato può essere riassunto nelle seguenti sezioni:



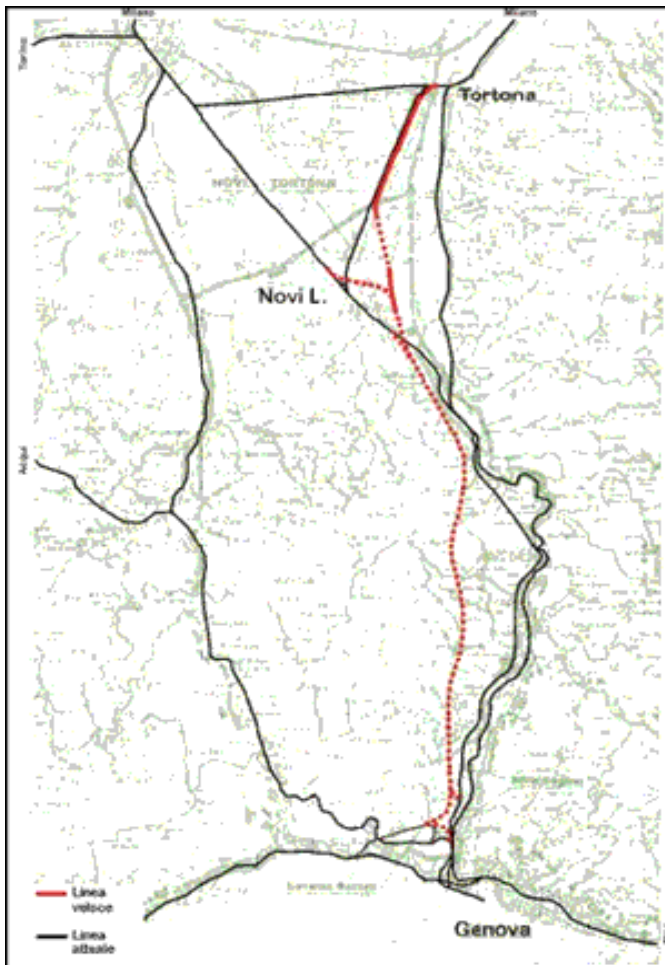
Solo alcune di tali sezioni sono considerate prioritarie in termini di intervento (trattandosi a seconda dei casi di nuova linea o di upgrading di linee esistenti) in quanto attualmente non dispongono delle capacità congruenti alla funzionalità dell'intero corridoio. Esse sono:

- Emmerich-Duisburg-Colonia: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2015**
- Anversa-Rheidt-Colonia: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2010**
- Francoforte-Mannheim: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2012**

- Karlsruhe-Mulhouse-Lione: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2018**
- Mulhouse-Basilea: completamento lavori ed entrata in esercizio prevista nel **2015**
- Basilea-Berna-Sempione-Novara-Genova: Il nuovo tunnel del Lotschberg (ad una canna) è entrato in esercizio nel **2007**.
- Basilea-Zurigo-Gottardo-Milano-Genova: completamento lavori in territorio svizzero (nuovi tunnel del Gottardo e del M. Ceneri) ed entrata in esercizio prevista nel **2018**.



Per quanto riguarda gli interventi di parte italiana che interessano il progetto n. 24 della rete TEN-T, essi riguardano sostanzialmente l'accesso ai tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo con il raddoppio o quadruplicamento delle linee esistenti, il loro adeguamento al traffico merci, il miglioramento di alcuni nodi critici (in particolare Genova e Novara) e il superamento della barriera appenninica (Terzo Valico).



Con riferimento allo schema di contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e RFI la situazione attuale dei principali progetti appare la seguente:

Tabella A "Opere in corso"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Variante di Gozzano (Novara-Domodossola)	Progetto definitivo approvato, gara d'appalto da bandire	31	26
Potenziamento nodo di Genova	progetto definitivo approvato, gara d'appalto da bandire,	622	622
Adeguamento al traffico merci della linea Domodossola/Luino, Novara-Ovada-Genova	Opera in fase di ultimazione	130	130
Adeguamento al traffico merci linea Milano-Chiasso	Opera in fase di ultimazione	8	8

Tabella B "Opere prioritarie da avviare"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Terzo Valico	progetto definitivo approvato, annullato contratto TAV/COCIV	5.060	197
Nuovo collegamento Arcisate-Stabio	In progettazione	223	5

Tabella C "Altre opere da realizzare"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Nodo di Novara	In progettazione	463	95
Potenziamento Bergamo-Seregno	Progetto preliminare approvato	1000	83
Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	programmato	900	0
Quadruplicamento Tortona-Voghera	programmato	600	4

Tabella D "Opere previste a completamento del piano"

OPERA	STATO	COSTO (M€)	DISPONIBILITA' (M€)
Raddoppio Vignale- Arona	programmato	535	3
Raddoppio Laveno-Luino	programmato	1.270	0
Quadruplicamento Chiasso-Monza	programmato	1.412	0

Riassuntivamente, quindi, il costo totale stimato dei progetti sopra indicati ammonta a M€ **12.254**, di cui solo **1.173**(9,6%) risultano attualmente disponibili.

L'esistenza di due percorsi paralleli di collegamento e di attraversamento del territorio svizzero fino al nodo di Basilea, con differente stato di dotazione infrastrutturale e di realizzazione delle opere di potenziamento, fa sì che anche gli interventi di parte italiana possano essere graduati secondo un cronoprogramma funzionale per lotti prioritari (ad oggi inesistente) che in ogni caso dovrà essere tragguardato al **2018**, anno in cui tutte le opere previste sul Corridoio dei due mari saranno entrate in esercizio.

A questo proposito si sottolineano due questioni fondamentali.

La prima: poiché il 46% dei costi complessivi riguarda il collegamento delle linee padane con il porto di Genova, un'eventuale slittamento dell'esecuzione di tali opere oltre la data del 2018 comporterebbe una drastica perdita di competitività del sistema portuale ligure nei confronti dei porti del Northern Range non soltanto per quanto riguarda i traffici

diretti ai mercati della Mitteleuropa, ma anche per quelli a servizio della struttura industriale e distributiva italiana.

Non va dimenticato, infatti, che le scelte politiche regolanti il regime degli attraversamenti dei valichi alpini oltre che valutazioni di ordine meramente economico sulle lunghe percorrenze individuano la ferrovia come la modalità di trasporto premiante per la gestione dei crescenti volumi di traffico derivanti dal commercio internazionale; conseguentemente un'infrastruttura ferroviaria potente e tecnologicamente avanzata su tutto l'asse nord-sud con esclusione del tratto finale appenninico impedirebbe ai porti liguri di affrontare i mercati europei e aumenterebbe l'efficienza competitiva dei porti nordici sui mercati italiani.

La seconda: con la messa in esercizio dei due tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo si passerà dagli attuali 22,4 milioni di tonnellate di merci trasportate su ferro all'anno attraverso i valichi svizzeri ad una capacità teorica di 55 milioni di tonnellate che solo un moderno ed efficiente sistema ferroviario e logistico potrà accogliere senza gravare pesantemente sulla rete ferroviaria esistente. Tuttavia, in mancanza di un potenziamento delle linee italiane di comunicazione ai valichi alpini si determinerebbe la completa saturazione della rete stradale lombarda e milanese in particolare.

L'evoluzione dei traffici marittimi (particolarmente di merce containerizzata) e delle catene logistiche su scala mondiale generano un continuo aumento della domanda che trova rispondenza nei progetti di crescita delle infrastrutture portuali e delle loro capacità di movimentazione. Secondo le stime 2006 di Ocean Shipping Consultants, se tutti i progetti già programmati di espansione dei terminal contenitori fossero portati a termine nel 2015 la capacità produttiva dei porti europei salirebbe a 209 milioni di Teus, dei quali 5,6 milioni da parte dei porti liguri, senza tener conto delle ulteriori possibilità di sviluppo legate alla modifica del waterfront genovese e alla realizzazione della nuova piattaforma multipurpose di Vado. Studi recenti (v. da ultimo Isfort, P&T) hanno inoltre individuato nel Corridoio dei due mari un'opzione tecnicamente ed economicamente vantaggiosa per un collegamento intermodale di connessione tra i porti dell'estremo oriente e quelli della costa occidentale del Nord America, preferibile in termini di transit time e di costi door to door rispetto rotte concorrenti (all water Far East-Algeiras-New York, all water Far East-Rotterdam-New York e transpacific intermodale Far East-Los Angeles-New York).

Peraltro, è del tutto evidente che questa significativa crescita della capacità dei terminal portuali è vincolata dalla effettiva disponibilità di infrastrutture di trasporto terrestre adeguate per potenzialità e condizioni di servizio, in particolare nella modalità ferroviaria. A tutto ciò si aggiunga che la sezione del Corridoio dei due mari che collega Mulhouse a Lione si offre come aggancio naturale al progetto franco-spagnolo Ferrmed, che dal 2004 promuove lo sviluppo di un asse ferroviario per le merci sulla direttrice nord-sud attraverso la penisola iberica (e i porti di Algeiras, Valencia, Barcellona), la valle del Rodano (e il porto di Marsiglia), la Germania (e i porti del Mare del Nord e del Baltico) fino a San Pietroburgo.

Pertanto, in mancanza delle opere pur programmate sia dall'Unione Europea che dallo Stato italiano sul Corridoio dei due mari e particolarmente in mancanza del Terzo Valico e del connesso potenziamento del nodo ferroviario di Genova, il sistema portuale ligure verrà relegato ad un ruolo del tutto marginale rispetto ai grandi flussi di traffico merci sul territorio europeo e vedrà ulteriormente insidiata la sua naturale funzione di accesso al trasporto marittimo per le regioni padane.



7.2 Risorse finanziarie e consenso: l'esperienza svizzera

La politica svizzera dei trasporti

Prima di altre nazioni la Svizzera ha fissato nella Costituzione, nell'ambito dei trasporti, l'obiettivo di realizzare una mobilità rispettosa dell'ambiente.

La Svizzera ha deciso così di dare impulso al trasporto delle merci su rotaia attraverso la costruzione delle gallerie ferroviarie del Lötschberg prima (inaugurata nel giugno 2007) e del Gottardo poi (i lavori sono iniziati nel 1998 e si concluderanno nel 2018 e, con i suoi 57 km, sarà la più lunga galleria del mondo). Grazie ai due assi del San Gottardo e del Lötschberg, la capacità del traffico merci passerà dagli attuali 20 milioni di tonnellate a circa 50 milioni di tonnellate all'anno. L'obiettivo per i prossimi anni è quello di ridurre il transito dei mezzi pesanti a 650.000 veicoli all'anno, a fronte di un transito attuale di circa il doppio.

Il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie svizzere

Il 29 novembre 1998 il popolo svizzero ha approvato con referendum il progetto di costruzione e finanziamento dei collegamenti ferroviari svizzeri est-ovest (Ferrovia 2000), delle gallerie del Lötschberg e del San Gottardo (NFTA), dei raccordi alla rete europea di alta velocità ferroviaria, della riduzione dell'impatto fonico lungo le tratte ferroviarie.

Il finanziamento di questi progetti ferroviari avviene tramite un Fondo speciale con contabilità separata (FTP). I mezzi provenienti da imposte e tasse vengono imputati tramite il conto finanziario della Confederazione e attribuiti al Fondo nello stesso anno. La Confederazione può concedere anticipi al Fondo entro un certo limite; a partire dal 2015, la metà delle entrate del Fondo sarà destinata alla restituzione dell'anticipo.

Il Fondo, di 30,5 miliardi di franchi, è alimentato dalla tassa sul traffico pesante (65%), dai dazi sui carburanti (25%), e dall'1/1000 sull'IVA (10%).

Come si vede, la maggior parte dei finanziamenti del Fondo deriva dalla tassa sul traffico pesante, dal 2001 commisurata alle prestazioni (TTPCP). La tassa, approvata dal popolo svizzero nel 1998, è alla base dell'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'UE in base al quale la Confederazione Elvetica ha innalzato progressivamente il limite di peso per il transito dei veicoli pesanti sul suo territorio (da 28 tonnellate a 34 e poi a 40), introducendo nello stesso tempo la TTPCP. La tassa viene calcolata moltiplicando la distanza percorsa in Svizzera dal veicolo (in km) per il peso (in tonnellate secondo la licenza di circolazione). Le

tonnellate per km così ottenute sono moltiplicate a loro volta per l'aliquota della tassa, fissata in modo che il costo di un viaggio di transito sulla tratta Basilea-Chiasso non superi l'importo di 325 franchi. Essa, che in un primo momento era di 1,7 centesimi, innalzata poi a 2,5 centesimi, dal primo gennaio 2008 è di 2,75 centesimi per tonnellata per km. Inoltre, la TPCP non dipende solo dalla prestazione chilometrica e dalla classe di peso del veicolo, ma anche dalla categoria di emissione. Infatti, per il calcolo della tassa sono stati formati tre gruppi corrispondenti alle categorie di emissione dell'UE (livello 1: euro 0 e 1; livello 2: euro 2; livello 3: euro 3, 4 e 5).

Dei 30,5 miliardi di franchi che saranno investiti nel corso di 20 anni per il pacchetto di modernizzazione ferroviaria, il 44% è destinato a Ferrovia 2000, il 34% ad AlpTransit San Gottardo, l'11% ad AlpTransit Lötschberg, il 7% all'insonorizzazione e al materiale rotabile, il 4% all'allacciamento con la rete europea di alta velocità ferroviaria. Inoltre, nell'ottobre 2007 il Consiglio federale ha proposto alle Camere di approvare progetti di ulteriore potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per un importo pari a 5,2 miliardi di franchi. Il volume degli investimenti originariamente previsto per i progetti FTP, pari a 30,5 miliardi di franchi, aumenterà invece di circa un miliardo di franchi.

In particolare, in base al decreto sul finanziamento del transito alpino dell'8 dicembre 1999 e al decreto federale del 10 giugno 2004, per il finanziamento delle NFTA è stato accordato un credito complessivo di 15,6 miliardi di franchi, comprese le riserve. Il credito complessivo non comprende le spese destinate a coprire i rincari, le imposte sul valore aggiunto e gli interessi intercalari, che saranno indennizzati separatamente dal Consiglio federale aumentando i singoli crediti d'impegno. Siccome l'attuale credito complessivo NFTA non è sufficiente a coprire i costi finali previsti, è stato proposto di aumentare il credito a 19,1 miliardi.

Per quanto concerne la questione della redditività della NFTA, dal 1985 in tutti i messaggi pubblici concernenti i progetti FTP viene fatto riferimento all'intera politica dei trasporti, in base alla quale la NFTA non può essere considerata tenendo conto di criteri esclusivamente economici. Anche il Consiglio federale non l'ha presentata e non la presenta come un progetto necessariamente redditizio sotto l'aspetto dell'economia aziendale, ma come un investimento opportuno per l'economia nazionale che produrrà effetti socio-economici considerevoli, tra cui:

- i vantaggi per l'economia nazionale sono superiori ai costi di costruzione;
- di tali vantaggi beneficerà soprattutto la Svizzera;
- l'effetto occupazionale è pari a circa 100.000 uomini/anno;
- i tempi di percorrenza nel traffico interno saranno ridotti fino al 50%;
- l'ambiente beneficerà particolarmente del trasferimento del traffico;
- la variante a rete produce vantaggi rilevanti a livello di economia aziendale.

Inoltre, spesso come paragone viene portata la galleria ferroviaria del San Gottardo realizzata 120 anni fa. Anche allora il progetto era stato caratterizzato dal problema dei costi rilevanti e delle modalità di finanziamento. Il progetto di costruzione, inizialmente finanziato da privati, fu caratterizzato da gravi problemi di natura tecnica e geologica che lo portarono sull'orlo della rovina e soltanto grazie alla Cassa federale il progetto poté essere salvato. Se si fosse tenuto conto esclusivamente del suo rendimento economico, il progetto non sarebbe mai stato realizzato.

7.3 Superare i vincoli, realizzare le opere

Nel suo Rapporto 2006 OTI Nordovest aveva proposto quattro linee di azione per superare i vincoli realizzativi che si frappongono alla realizzazione delle opere infrastrutturali di cui il Paese ha bisogno. Procedendo per titoli, tali linee di azione erano:

1. Passare dalla lista al programma
2. Superare l'alibi delle risorse finanziarie
3. Gestire il consenso
4. Costruire una politica per la mobilità

Con riferimento alle opere di parte italiana per la realizzazione del Corridoio dei due mari, anche alla luce delle novità legislative intervenute nel corso del 2007, si possono formulare i seguenti approfondimenti.

Passare dalla lista al programma

Come accennato precedentemente, tutte le opere estere previste all'interno del progetto n. 24 della rete TEN-T sono in corso di esecuzione o comunque hanno una previsione di ultimazione entro un termine definito, non successivo al 2018.

Al contrario, nella maggior parte dei casi le opere da realizzarsi sul territorio italiano non possiedono un riferimento temporale attendibile per la loro entrata in esercizio, anche perché per alcune (es. Terzo Valico) sussistono rilevanti vincoli di natura contrattuale ed economico-finanziaria.

Tuttavia è necessario che, anche attraverso il superamento di tali vincoli, si definisca in tempi rapidi un cronoprogramma di riferimento funzionale, basato sulla progressiva risoluzione dei colli di bottiglia e sui tempi di approntamento delle opere svizzere, nonché coordinato con i progetti di potenziamento delle infrastrutture portuali di Genova, Savona e La Spezia.

Tale decisione potrebbe utilmente essere sancita all'interno di un accordo di programma promosso dal Governo ed aperto a tutti i soggetti aventi competenza per la sua attuazione (Regioni, Enti locali, Autorità Portuali, FS).

Superare l'alibi delle risorse finanziarie

A differenza di altre opere infrastrutturali, volte a garantire il diritto alla mobilità per ogni cittadino ed impresa a prescindere dalla sua ubicazione territoriale, la realizzazione del Corridoio dei due mari è un investimento da valutarsi in termini di ritorni economici misurabili e nel complesso positivi.

In più occasioni, facendo riferimento ad una ricca letteratura in materia, OTI Nordovest ha proposto di esaminare la redditività della spesa per opere infrastrutturali sotto il profilo dei benefici economici diretti (ottenibili dalla fase di cantiere e dall'esercizio dell'infrastruttura stessa) e indiretti (riscontrabili sulla maggiore competitività del sistema socio-economico e legati alle politiche di sviluppo attivabili sul territorio).

Nel corso del 2007, stanti le perduranti ed oggettive difficoltà gravanti sul bilancio dello Stato, sono stati approfonditi gli aspetti tecnici e politici connessi al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, tra cui quelle del progetto n. 24. In particolare, si è valutato come diminuire (e in ipotesi annullare) l'aggravio sulla fiscalità generale, sostituendolo con entrate variamente connesse all'entrata in esercizio dell'opera stessa. Riassuntivamente, le principali categorie di tali entrate possono essere riferite ai seguenti punti:

- ***Destinazione dell'extragetto fiscale***

La legge Finanziaria 2008 (n. 244/07) allarga il principio dell'autonomia finanziaria dei porti già introdotto dalla Finanziaria 2007, in particolare con il comma 990 che oltre alle tasse e ai diritti portuali devolveva alle Autorità Portuali una quota di tributi

normalmente destinati alla fiscalità generale. L'assunto di base è che l'inefficienza dei porti italiani (in gran parte dovuta a deficit infrastrutturali) rispetto ai concorrenti europei provoca un danno patrimoniale allo Stato in termini di mancato gettito fiscale per attività logistiche svolte presso altri Paesi membri.

Le nuove disposizioni (art. 1, commi 247-250) prevedono che al fine di finanziare gli investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti, nonché dei connessi collegamenti stradali e ferroviari, venga attribuito alle Regioni l'80% dell'incremento delle riscossioni sull'IVA e sulle accise relative alle importazioni nei porti e negli interporti, a condizione che il gettito complessivo sia almeno pari a quanto previsto dalla Relazione previsionale e programmatica tenuto conto del consuntivo dell'anno precedente.

Per quanto allo stato attuale ancora manchino i decreti attuativi di tali disposizioni è possibile formulare qualche prima stima, doverosamente provvisoria, circa l'ammontare dell'extragettito disponibile.

In base ad una serie di studi elaborati dal CERTET dell'Università Bocconi, tenuto conto dei dati disponibili sull'IVA riscossa per la diversa tipologia di merce attualmente importata (al netto delle compensazioni per gli esportatori abituali), dell'evoluzione prevedibile dei traffici e dell'aumento di capacità operativa già pianificato nei tre porti liguri, sono possibili alcune prime simulazioni del contributo derivabile dall'extragettito fiscale che portano a ritenere plausibile un importo pari a circa 1.300 milioni di euro su un arco temporale considerato di 38 anni (Valore Attualizzato Netto con un tasso di attualizzazione del 10%). Per avere un termine di raffronto tale importo corrisponderebbe al 32% dell'investimento totale previsto per il progetto del Terzo Valico.

Ovviamente tali valori sono soggetti a numerose variabili fortemente elastiche e riferite sia alle dinamiche di mercato (volumi di traffico, valore della merce ecc.) che infrastrutturali (esecuzione delle opere portuali previste) e normative (assetto concessori, fiscalità ecc.).

- ***Riduzione delle esternalità ambientali e riequilibrio modale***

Conformemente al principio "chi usa (e chi inquina) paga" la Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette" consente di applicare un sovrapedaggio sui mezzi pesanti superiori a t. 3,5 in transito sul sistema autostradale per il finanziamento di opere prioritarie per l'Europa situate in regioni montane, quali quelle del Progetto n. 24 della rete TEN-T, in particolare per quanto riguarda il Terzo Valico e il collegamento con le linee

provenienti dalla Svizzera. Tale maggiorazione potrà essere del 15% del pedaggio medio ponderato.

Nel 2006 i chilometri percorsi dai veicoli di classe 3, 4 e 5 circolanti sulle autostrade italiane del Corridoio dei due mari (A7 Milano-Genova, A26 Genova Voltri-Gravellona Toce, A8/A9 Milano-Laghi) sono stati pari a 671.400.000 e avrebbero generato un gettito da sovrapedaggio di circa 13 milioni di euro.

Applicando un'aliquota di sovrapedaggio del 15% sul pedaggio chilometrico medio 2007 di ogni classe per ciascuna tratta autostradale interessata si ottengono infatti i seguenti dati:

	A7 Milano-Genova	A26 Voltri-Gravellona T	A8/A9 Milano-Laghi
Sovrapedaggio Cl. 3	1,03 c€/km	1,06 c€/km	1,33 c€/km
Km. 2006	31.400.000	33.200.000	31.300.000
Gettito Eurovignette	323.420 €	351.920 €	417.855 €
Sovrapedaggio Cl. 4	1,63 c€/km	1,68 c€/km	2,12 c€/km
Km. 2006	29.600.000	28.600.000	14.000.000
Gettito Eurovignette	482.480 €	480.480 €	297.150 €
Sovrapedaggio Cl. 5	1,96 c€/km	2,01 c€/km	2,50 c€/km
Km. 2006	179.300.000	217.700.000	106.300.000
Gettito Eurovignette	3.514.280 €	4.375.770 €	2.657.500 €
Totale Eurovignette	4.320.180 €	5.208.170 €	3.372.505 €

Estendendo il calcolo a tutti i veicoli pesanti (comprendendo pertanto anche la classe B), il gettito ipotetico salirebbe, nell'anno di riferimento, a circa 19 milioni di euro.

	A7 Milano-Genova	A26 Voltri-Gravellona T	A8/A9 Milano-Laghi
Sovrapedaggio C. B	0,90 c€/km	0,88 c€/km	1,20 c€/km
Km 2006	176.700.000	200.500.000	220.400.000
Gettito Eurovignette	1.590.300 €	1.764.400 €	2.648.800 €
Totale Eurovignette	5.911.080 €	6.972.570 €	6.021.305€

Tra l'altro, oltre che assicurare significativi riscontri in termini di disponibilità finanziarie, l'applicazione del sovrapedaggio autostradale consente anche di rendere più competitiva in termini di costi il trasporto ferroviario, a tutto vantaggio del riequilibrio

modale e della maggiore redditività dell'investimento ferroviario nella sua gestione caratteristica.

- **Valorizzazione del patrimonio immobiliare**

Numerose ricerche a livello internazionale hanno messo in evidenza il contributo dato dalla realizzazione di stazioni di accesso alla rete ferroviaria AV relativamente all'aumento del valore immobiliare delle aree interessate. Oltre a ciò, una nuova infrastruttura di tale portata può consentire di rendere utilizzabili ovvero di riconvertire, riqualificare o modificare la destinazione d'uso di ambiti territoriali di rilevante dimensione destinati a divenire generatori di gettito per le amministrazioni locali sia in forma diretta (oneri di urbanizzazione, ICI, locazioni, concessioni ecc.) sia in forma indiretta (imposte sul reddito e tassazione sulle attività).

- **Compartecipazione dei beneficiari**

Accanto a fonti finanziarie che individuano nel bilancio della Pubblica Amministrazione, intesa in senso lato, il soggetto beneficiario di maggiori entrate o di minori costi conseguenti alla disponibilità della nuova infrastruttura (v. extragettito fiscale, diminuzione delle esternalità ambientali, valorizzazione del patrimonio immobiliare), un ulteriore criterio di equa ripartizione dei costi dell'investimento può essere dato dalla volontà di sostituire la quota residua altrimenti da coprirsi facendo ricorso alla fiscalità generale con un equivalente contributo posto a carico di ulteriori categorie di beneficiari, individuati con specifico riferimento al contesto territoriale.

Poiché il Corridoio dei due mari non è destinato esclusivamente a rendere più efficiente il trasporto delle merci sulla direttrice nord-sud, ma permette anche di migliorare sensibilmente la mobilità su scala locale, nazionale e internazionale soprattutto per i cittadini e le imprese del Nordovest, è possibile che costoro partecipino almeno in parte alla copertura dei relativi costi. Da questo punto di vista le ipotesi sono molteplici, già sperimentate in casi analoghi e comunque allo studio: addizionali sulle accise dei carburanti, sovra pedaggi autostradali per il traffico leggero, tassa di scopo ecc.

Gestire il consenso

Per quanto riguarda le opere ferroviarie sul Corridoio dei due mari il tema appare molto meno critico rispetto ad altri progetti infrastrutturali.

L'intervento più oneroso dal punto di vista dei costi e dell'impatto ambientale è indubbiamente il Terzo Valico il cui progetto definitivo è peraltro già stato approvato dal

CIPE nel marzo del 2006, con il sostegno di tutte le Amministrazioni coinvolte e con un grande livello di condivisione su base locale.

Da questo punto di vista va segnalata come meritevole di interesse la recente legge n. 39/2007 della Regione Liguria che istituisce i Programmi regionali di intervento strategico (PRIS), al cui interno acquistano grande rilevanza i temi della comunicazione e della ricerca del consenso con le popolazioni interessate, in primo luogo dall'impatto diretto dei cantieri, per le quali viene istituito un contributo a fondo perduto destinato alla rilocalizzazione delle residenze incompatibili con l'opera.

Costruire una politica per la mobilità

La realizzazione delle infrastrutture rappresenta una condizione indispensabile, ma di per sé non sufficiente per garantire un reale miglioramento dei servizi per la mobilità sul territorio. Pertanto, anche il completamento delle opere previste dal progetto n. 24 della rete TEN-T necessita di essere accompagnato da altre misure di natura organizzativa e regolamentare che possano garantire uno sviluppo della modalità ferroviaria consone alla potenzialità dell'infrastruttura.

Riassuntivamente, i principali capitoli di una politica per mobilità sul Corridoio dei due mari sono:

- ***L'aumento della capacità competitiva del sistema portuale ligure nell'attrazione dei traffici marittimi:*** ciò è legato al ridisegno dell'attuale *governance* della portualità, puntando su una maggiore integrazione politica, programmatoria e gestionale dei tre scali e nei confronti delle piattaforme logistiche dell'Oltre Appennino.

Il tema è al centro delle discussioni in corso per la riforma della legge n. 84/94 e a livello locale tra Regioni interessate (in primis Liguria e Piemonte), Province, Comuni e comunità portuali, anche in funzione delle novità legislative in tema di autonomia finanziaria delle Regioni e dei porti per la realizzazione di opere infrastrutturali.

- ***Il sostegno della modalità ferroviaria nelle politiche tariffarie e regolamentari degli accessi:*** affinché cresca in maniera significativa la percentuale di merce trasportata su rotaia da/per i porti liguri è necessario che oltre ad essere affidabile e di qualità il servizio ferroviario risulti competitivo in termini di costi complessivi (manovre e instradamento). Come accennato, l'applicazione della direttiva Eurovignette potrà fornire un contributo interessante anche da questo punto di vista. Un ruolo fondamentale potrà giocare anche la costituenda Authority dei trasporti, la cui legge istitutiva è attualmente in discussione al Senato.

- ***L'interoperabilità e la concorrenza degli operatori ferroviari:*** per il Corridoio dei due mari è previsto in via sperimentale l'introduzione del sistema ERTMS su tutta la linea al fine di uniformare i sistemi nazionali di segnalamento senza soluzione di continuità. Oltre a ciò, in termini più generali è necessario che venga assicurata una reale liberalizzazione dei servizi ferroviari, semplificando la normativa, incentivando la concorrenza tra diversi operatori, uniformando i sistemi di gestione, di omologazione e la formazione del personale.
- ***Il miglioramento sostanziale del servizio ferroviario:*** ancorché incentivato da un'auspicata concorrenza con le altre aziende del settore, il miglioramento del servizio degli attuali operatori ferroviari necessita di un aumento della loro competitività che per FS comporta una riorganizzazione generale del settore cargo, peraltro già avviata, e che prevede anche interventi importanti dal punto di vista del materiale rotabile. Di grande interesse appare la costituzione di partnership con operatori terminalisti (in particolare quella realizzatasi per la concessione del VI modulo di Voltri) che apre la strada per efficientamenti importanti su tutta la catena logistica.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2006-2007

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA				CRITICITÀ			AVANZAMENTO sì/no (*)		
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche		finanziarie	
Grandi assi viari										
Autostrada direttissima Brescia-Milano: nuovo collegamento		XX (firmata convenzione)				X		[X]	SI	
Pedemontana Lombarda		XX (firmata convenzione)					X	[X]	SI	
Superstrada Malpensa-Boffalora/A4: nuovo collegamento					XX				SI	
Tangenziale est esterna di Milano: nuovo collegamento		XX				[X]	XX	XX	NO	
Autostrada Asti-Cuneo					XX	[X]	[X]	[X]	SI	
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adequamento)					XX		XX	[X]	SI	
Pedemontana: tratta Biella-Santhia		XX				XX	XX	XX	NO	
Pedemontana: tratta Masserano-Romagnano/A26		XX				XX	XX	XX	NO	
Grandi assi ferroviari										
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX (da approvare CIPE)				XX	XX	XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (collegamento Seregno-Bergamo)		XX					[X]	XX	NO	
Ferrovia alla capacità Torino-Milano: nuova realizzazione					XX		XX		SI	
Ferrovia alla capacità Milano-Verona: nuova realizzazione			XX(tratta Treviglio- Brescia: da approvare CIPE)			XX	[X]	XX	NO	
Torino-Lione: linea ferroviaria alla capacità	XX	XX				XX	XX	XX	NO	
Ferrovia alla capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)			XX (approvato dal CIPE)			XX	XX	XX	NO	
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		XX	X	SI	
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX		XX	XX	SI	
Nodi viari metropolitani										
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza		X					X	X	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento		XX		XX (lotto Segrate Piofillo)			XX	XX	NO	
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento		XX					XX	XX	NO	
Strada provinciale Paullese: potenziamento			X	X					SI	
Strada provinciale Villa di Monza: interrimento				X	X		XX	[X]	SI	
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest		XX(da approvare CIPE)					X		NO	
Strada statale del Sempione, variante Rho-Gallarate		XX(da approvare CIPE)						XX	NO	
Fiera di Rho-Però: connessioni infrastrutturali					XX			[X]	SI	
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia			XX			X	X		NO	
Tangenziale est di Torino	XX					XX	XX	XX	NO	
Nodo autostradale di Genova	XX					XX	XX	XX	NO	
Nodi ferroviari metropolitani										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara- Malpensa		XX (subtratta variante di Galliate)	XX (subtratta Turbigo- Castano)			XX(subtratta Magnago- Vanzaghello)			NO	
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Saronno- Seregno			X	X					SI	
Passante ferroviario di Milano					XX				SI	
Ferrovia Milano Cadorna- Milano Bovisio: potenziamento					XX (lavori conclusi)				SI	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo- Parona)		XX (tratta Parona Mortara)		XX (cintura di Milano) X (Milano- Vermezzo)	[X]	X	XX	SI
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: interrimento e raddoppio nodo di Castellanza					XX				SI	
Passante esterno merci ferrovie di Torino	XX				XX	XX	XX	XX	NO	
Passante ferroviario di Torino-completamento					XX				SI	
Nodo ferroviario di Genova			XX				XX		NO	
Porti										
Porto di Genova					XX	XX	XX	XX	NO	
Porto di La Spezia	XX						XX		SI	
Porto di Savona		XX					XX		SI	
Piattaforme logistiche intermodali										
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso				XX				XX	NO	
Interporto di Novara (CIM)-potenziamento			XX	X		XX	XX	XX	SI	
Interporto di Torino (SITO spa)-potenziamento/trasformazione					XX				SI	
Trafori e valichi										
Trafofo di sicurezza del Frejus			XX			[X]	[X]		NO	
Trafofo del Tenda			X			[X]	[X]		NO	

Aggiornamento al dicembre 2007

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2006, in rosso al dicembre 2007. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

(*) Il giudizio di riferisce all'avanzamento degli ultimi 12 mesi

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.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

CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente e Territorio, Studi e Ricerche

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338465 - 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