

ASSOLOMBARDA – UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO – CONFINDUSTRIA GENOVA



**oti**nordovest  
*osservatorio territoriale infrastrutture*

# 2006 RAPPORTO

---

Gennaio 2007

## INDICE

<b>1</b>	<b>Presentazione</b>	pag.	4
<b>2</b>	<b>Executive summary</b>	pag.	5
<b>3</b>	<b>Il quadro europeo</b>	pag.	7
<b>4</b>	<b>Il quadro italiano</b>	pag.	12
<b>5</b>	<b>Il quadro del Nordovest</b>	pag.	15
5.1	I principali risultati del 2006	pag.	15
5.2	Le criticità	pag.	16
5.3	Le aspettative	pag.	16
<b>6</b>	<b>Il quadro per Regione</b>	pag.	18
6.1	Lombardia	pag.	18
6.1.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	18
6.1.2	Criticità	pag.	23
6.1.3	Attese per il 2007	pag.	25
6.2	Piemonte	pag.	26
6.2.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	26
6.2.2	Criticità	pag.	30
6.2.3	Attese per il 2007	pag.	31
6.3	Liguria	pag.	31
6.3.1	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	31
6.3.2	Criticità	pag.	34
6.3.3	Attese per il 2007	pag.	35
<b>7</b>	<b>Il quadro del Nordest</b>	pag.	36
7.1	I principali progetti infrastrutturali	pag.	36
7.2	I risultati del 2006 e le criticità principali	pag.	42

<b>8 Alcune proposte per il superamento dei vincoli realizzativi</b>	pag.	48
8.1 Passare dalla lista al programma	pag.	48
8.2 Superare l'alibi delle risorse finanziarie	pag.	49
8.3 Gestire il consenso	pag.	51
8.4 Costruire una politica per la mobilità	pag.	52
<b>Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2005-2006</b>	pag.	54
<b>Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti</b>	pag.	55

---

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2006, da:  
Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Giuseppina Bevilacqua e Luca Pignatelli per Unione Industriale di Torino; Valentina Canepa e Guido Conforti per Confindustria Genova.

## 1. PRESENTAZIONE

Il Rapporto OTI, giunto alla sua quarta edizione, si propone non soltanto di monitorare lo stato di avanzamento dei progetti prioritari per il Nordovest del Paese ma, più in generale, di valutare l'efficacia delle politiche infrastrutturali e per la mobilità.

L'Italia sconta una condizione di inadeguatezza infrastrutturale rispetto alle esigenze di mobilità poste dallo sviluppo economico e di ritardo nei confronti dei principali Paesi europei, che non è sostanzialmente cambiata negli ultimi anni. Infatti, pur in presenza di una maggiore attenzione delle politiche di Governo su questo tema, di un aumento delle attività progettuali e di un incremento degli investimenti, gli interventi sono risultati comunque ampiamente insufficienti a soddisfare la domanda di mobilità e a risolvere i nodi che impediscono il pieno sviluppo delle reti di trasporto e dei servizi, denotando il permanere di vincoli di ordine finanziario, politico, legislativo, tecnico e procedurale.

Al fine di dare al Rapporto contenuti sempre più operativi, oltre al consueto aggiornamento del quadro degli avanzamenti infrastrutturali delle tre Regioni del Nordovest con le relative criticità e attese per il 2007, il Rapporto 2006 presenta alcune proposte delle Associazioni Industriali di Genova, Milano e Torino per superare questi vincoli.

Inoltre, per dare una visione organica e complessiva della questione infrastrutturale del Nord Italia, il Rapporto comprende una analisi dei progetti prioritari che interessano le Regioni del Nordest, realizzata in collaborazione con la Fondazione Nord Est.

## 2. EXECUTIVE SUMMARY

L'Italia sconta una condizione di inadeguatezza infrastrutturale rispetto alle esigenze di mobilità poste dallo sviluppo economico e di ritardo nei confronti dei principali Paesi europei che non è sostanzialmente cambiata nel corso degli ultimi anni. Anche la Legge Obiettivo, il principale provvedimento legislativo in tema di infrastrutture del nostro Paese realizzato in anni recenti, seppur meritoria nelle intenzioni, si è mostrata meno efficace rispetto alle attese proprio laddove avrebbe dovuto sciogliere i nodi principali. Infatti, la mancanza di una valutazione economica e trasportistica dei progetti ha di fatto impedito l'individuazione di una scala di priorità delle opere, comportando l'inserimento di molte decine di progetti nel primo programma delle infrastrutture strategiche. Questa situazione, unitamente alla mancanza di una organica programmazione temporale e finanziaria, al permanere di interessi localistici e alle lentezze della burocrazia, ha determinato un sostanziale stato di impasse rispetto all'apertura dei cantieri e al completamento delle opere.

In questi anni, seppure in presenza di una crescente attenzione della politica, di un aumento delle attività progettuali e di un incremento degli investimenti, gli interventi sono risultati comunque ampiamente insufficienti a soddisfare la domanda di mobilità e a risolvere i nodi che impediscono il pieno sviluppo delle reti di trasporto e dei servizi. Il Governo insediatosi nella scorsa primavera sembra confermare l'impegno assunto di proseguire con la realizzazione delle infrastrutture, tuttavia permangono forti elementi di criticità in merito ai tempi di adeguamento del sistema infrastrutturale italiano, e del Nord in particolare, per far fronte alle esigenze di mobilità di cittadini e imprese.

È opportuno sottolineare che la Finanziaria per il 2007 prevede un passo in avanti negli stanziamenti per le infrastrutture, mettendo a disposizione nel triennio 2007-2009 25,3 miliardi complessivi, che lasciano ben sperare per il futuro almeno dal punto di vista delle risorse. Tuttavia, gli avanzamenti rilevati dal monitoraggio hanno evidenziato, in diverse situazioni, il permanere di vincoli di ordine finanziario, politico, legislativo, tecnico e procedurale che nel 2006 hanno di fatto determinato in molti casi una situazione di stallo nella prosecuzione sia degli iter dei progetti, sia dei cantieri in corso.

Progetti essenziali per il collegamento del Nord Italia con il resto d'Europa e per le sue relazioni internazionali sono rimasti sostanzialmente bloccati da un intreccio di vincoli di

natura politica e finanziaria: tutto il Corridoio V nella parte padana, comprensivo delle tratte transfrontaliere con Francia e Slovenia e del collegamento con i porti liguri, manca ad oggi di un programma definito per la sua realizzazione; così pure per quanto riguarda la parte italiana dell'asse Genova-Rotterdam (Progetto n. 24 della rete TEN), nelle tratte del Terzo Valico appenninico tra Genova e Milano e del collegamento al tunnel del Gottardo. Infine, mentre almeno per alcune parti si procede al potenziamento degli assi interni di collegamento, sono rimasti sostanzialmente fermi i diversi progetti insistenti sui nodi metropolitani, in particolare per quanto riguarda il sistema autostradale e in generale della viabilità.

Per risolvere le criticità esistenti, Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino evidenziano alcune linee guida per affrontare in maniera sistemica la questione infrastrutturale del Paese. Innanzitutto, occorre la definizione di un programma funzionale e operativo delle infrastrutture prioritarie, passando dalla logica della lista a quella del programma. In secondo luogo, è necessario risolvere i vincoli finanziari attraverso il ricorso massiccio al coinvolgimento di capitali privati, allo sviluppo del partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di progetti territoriali, all'introduzione di politiche fiscali più rispondenti ai bisogni del territorio. In terzo luogo, è fondamentale affrontare e gestire correttamente il consenso, attraverso procedure chiare e trasparenti e la precisa delimitazione del campo sul quale il consenso deve essere ottenuto. Infine devono essere poste in atto misure organiche sia sul piano normativo che su quello gestionale allo scopo di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica e per renderli idonei a sfruttare la rete infrastrutturale in tutta la sua potenzialità ancora inespressa.

### 3. IL QUADRO EUROPEO

Lo scorso 13 settembre la Commissione Europea ha adottato la Comunicazione del Commissario europeo ai trasporti Jacques Barrot sui principali risultati di attività dei coordinatori della Rete transeuropea di trasporto.

I coordinatori europei erano stati designati nel luglio del 2005 per valutare lo stato di avanzamento di alcuni progetti prioritari e formulare allo stesso tempo delle raccomandazioni per la realizzazione degli stessi. Le raccomandazioni dei coordinatori costituiranno utili indicazioni per la Commissione Europea in merito alla programmazione finanziaria delle Reti transeuropee di trasporto per il periodo 2007-2013, in modo che questa disponga di un'analisi globale di tutti i corridoi di trasporto.

I sei coordinatori designati sono:

- **Karel Van Miert** per il progetto prioritario n. 1 ("Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo").
- **Etienne Davignon** per il progetto prioritario n. 3 ("Asse ferroviario ad Alta velocità dell'Europa sud-occidentale").
- **Loyola de Palacio** per il progetto prioritario n. 6 ("Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Capodistria-Divaca-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina").
- **Péter Balázs** per il progetto prioritario n. 17 ("Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava").
- **Pavel Telicka** per il progetto prioritario n. 27 ("Asse ferroviario «Rail Baltica» Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki").
- **Karel Vinck** per il progetto "ERTMS" (European Rail Traffic Management System, Sistema Europeo di gestione del traffico ferroviario).

I lavori dei coordinatori hanno condotto ad individuare quattro principi fondamentali per attuare i grandi progetti prioritari, principi poi ripresi nella Comunicazione della Commissione:

- concentrare prioritariamente le risorse disponibili sulle sezioni transfrontaliere e su alcune principali strozzature, all'interno di progetti che offrono il massimo valore aggiunto per la Comunità;
- tenere conto, fin dalla fase di concezione dei progetti, degli aspetti connessi all'in-

teroperabilità;

- applicare un tasso di finanziamento sufficientemente incentivante per permettere l'avvio dei lavori sulle sezioni transfrontaliere e sulle strozzature;
- ripartire le risorse comunitarie disponibili in modo ottimale e secondo un criterio di equità.

Barrot ha sottolineato la necessità di coordinamento lungo ogni asse prioritario, per tutta una serie di aspetti che vanno dalla pianificazione delle infrastrutture, alla politica dei trasporti e alla gestione dei flussi di traffico.

Inoltre su iniziativa dei coordinatori, sarà possibile incoraggiare la firma di lettere di intenti, nonché la creazione di "commissioni intergovernative" che consentano ai paesi interessati di coordinare in maniera più efficace la loro pianificazione.



Dei progetti prioritari valutati dai coordinatori europei, il territorio italiano è interessato dal **progetto n. 6 Lyon-Torino-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest**, dal **progetto n°24 Lyon/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa** e dal **progetto n. 1 "Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo"** per i quali i rispettivi Coordinatori hanno fornito le raccomandazioni di seguito riportate.

**Progetto n. 6:** la Signora Loyola de Palacio, purtroppo recentemente scomparsa, in qualità di Coordinatore Europeo ha prodotto la sua relazione sottolineando alcuni problemi che le Autorità interessate dovrebbero affrontare con urgenza:

- scarsità di coerenza di pianificazione della realizzazione di sezioni contigue;
- opposizione al progetto di una parte della popolazione della Valle di Susa che potrebbe portare a ripercussioni sia sul calendario di realizzazione sia sulla coerenza dell'asse nella sua globalità;
- incertezza sugli impegni finanziari degli Stati per alcune sezioni ed esigenza di ottenere un incentivo comunitario adeguato per compensare l'insufficienza dei finanziamenti nazionali;
- mancanza di coerenza nelle caratteristiche dell'infrastruttura sulle sezioni slovene ed ungheresi.



Il Coordinatore riteneva inoltre che la priorità nel cofinanziamento comunitario a titolo nel bilancio 2007-2013 dovrebbe andare alle sezioni transfrontaliere, secondo la ripartizione riportata di seguito:

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

**Progetto n. 24:** non è stato ancora assegnato un Coordinatore, ma viene al momento compreso all'interno del progetto orizzontale "Corridoi ferroviari e sviluppo del sistema di segnalamento ERTMS – European Rail Traffic Management System" affidato al Coordinatore Karel Vinck, per il quale sono state effettuate le seguenti raccomandazioni:

- Includere nel MIP per il periodo 2007-2013 un budget di circa €500 milioni divisi in due parti:
- € 250 milioni per il cofinanziamento dell'apparecchiatura di bordo (prototipi e serie);
- € 250 milioni per l'installazione di ERTMS sulle linee attuali già dotate di un sistema di ordine e di controllo, la cui espansione si inserirà in uno schema coordinato lungo un corridoio.
- Provvedere ad un contributo sufficiente ai progetti di implementazione di ERTMS nel quadro del fondo di coesione.
- Verificare che il principio di un tasso di cofinanziamento del 50% per ERTMS (track-side e a bordo) sia adottato nel quadro della nuova normativa finanziaria "TEN", in conformità con la proposta della Commissione.
- Promuovere l'utilizzo coordinato lungo i corridoi, facendo riferimento all'esperienza del corridoio Rotterdam - Genova, importante per un esito di successo. Il modello di

organizzazione proposto nella Lettera di Intenti, firmata dai ministri di trasporto della Rotterdam – Genova, può essere utilizzato come riferimento per questo corridoio e potrebbe essere utile per la messa in opera di un EEIG per ogni corridoio.

- Rafforzare il ruolo indipendente della “European Railway Agency” nell’ambito dello sviluppo tecnico e, contemporaneamente, assicurare all’agenzia stessa un numero adeguato di risorse umane e materiali per gli anni a seguire, allo scopo di permettere lo svolgimento di ruolo di garante delle regole e dell’interoperabilità.

**Progetto n. 1:** nella sua relazione il coordinatore Karel Van Miert ha concluso e raccomandato in merito a:

finanziamento della galleria del Brennero

- Tenuto conto del contributo finanziario richiesto alla Comunità, sarebbe irresponsabile considerare la galleria del Brennero come un progetto isolato.
- Per il periodo 2007-2013 il contributo comunitario richiesto, calcolato con riferimento alla cifra di 4,5 mrd EUR per spese di costruzione, si aggirerebbe intorno ai 900 mio EUR (50 % per studi e sondaggi, compreso il cunicolo esplorativo e il 20 % per la costruzione vera e propria). L’entità di questo contributo dovrebbe consentire di attirare finanziamenti nazionali e costituire una base sufficiente per strutturare un valido schema di partenariato pubblico-privato.

Vie di accesso della galleria del Brennero

- È importante, per l’insieme del progetto, riconoscere una priorità forte alle vie di accesso in Germania e in Italia, esaminando nei due casi la possibilità di un finanziamento comunitario, in particolare per le sezioni Fortezza - Verona e Rosenheim - Wörgl.
- L’installazione progressiva del sistema ERTMS sulla linea ferroviaria tra i terminali merci di Monaco e di Verona deve essere completata — al più tardi — al momento dell’entrata in servizio della galleria di base del Brennero.

Futura gestione del corridoio

- A fronte delle somme ingenti che saranno investite nella costruzione di una infrastruttura di grande capacità tra Monaco e Verona, è necessario sviluppare una visione

ambiziosa e innovatrice per la gestione futura di questa infrastruttura in modo da realizzare la gestione più efficace possibile e la totale interoperabilità.

- Ad esempio, si potrebbe pensare di affidare la gestione e la manutenzione della galleria e delle vie di accesso tra Monaco e Verona a un unico gestore dell'infrastruttura costituito come società europea.



Le raccomandazioni dei coordinatori rappresentano in sostanza un appello lanciato ai Governi, italiano compreso, a fare chiarezza sulle rispettive intenzioni (il principale progetto che ci riguarda, la Torino-Lione, è ancora in alto mare). Tenendo conto del fatto che le risorse UE destinate ai progetti prioritari sono state ridotte drasticamente da 20 a 8 miliardi di Euro, il 2007 diventa un anno cruciale nel quale sarà necessario pervenire ad un accordo fra Europarlamento e Consiglio dei Ministri per consentire l'entrata in vigore del nuovo regolamento UE necessario a sbloccare le risorse disponibili.

E la posta in gioco per l'economia italiana diventa a questo punto altissima, visto che l'Europarlamento punta non solo all'accordo entro fine anno, ma vuole l'aumento dei finanziamenti UE dal 20 al 30% per le tratte transfrontaliere e dal 10 al 20% per le altre.

## 4. IL QUADRO ITALIANO

La passata legislatura aveva individuato nella Legge Obiettivo l'ambito in cui inserire le opere prioritarie, identificando iter procedurali accelerati e definiti nella tempistica, nonché risorse certe per la loro realizzazione. Tuttavia la Legge Obiettivo, pur meritoria nelle intenzioni, si è mostrata meno efficace rispetto alle attese proprio laddove avrebbe dovuto sciogliere i nodi principali. Infatti, la mancanza di una reale valutazione economica e trasportistica dei progetti ha di fatto impedito l'individuazione di una scala di priorità delle opere, comportandone l'inserimento generalizzato nella Legge Obiettivo. Questa situazione, unitamente alla mancanza di una organica programmazione temporale e finanziaria per le realizzazioni, al permanere di interessi localistici e alle lentezze della burocrazia, ha determinato un sostanziale stato di impasse rispetto all'apertura dei cantieri e al completamento delle opere.

Nella delibera del CIPE del 6 aprile 2006, con cui si procede ad una rivisitazione del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo), il costo complessivo previsto per la sua realizzazione passa da 125,9 miliardi di euro a 173,4 miliardi di euro, a fronte di risorse disponibili pari a 58,5 miliardi di euro.

Tra le opere sottoposte al CIPE, il 29,3% risultano finanziate integralmente, il 51,1% sono dotate di finanziamento parziale, mentre il 19,6% sono approvate soltanto in linea tecnica.

Nel mese di giugno 2006, ANAS e FS lanciano l'allarme di una possibile chiusura dei cantieri in corso, a causa della mancanza di disponibilità di cassa per far fronte agli investimenti.

Con l'insediamento del nuovo Governo, il Ministro per le Infrastrutture, on. Antonio Di Pietro, imposta il suo mandato partendo dal presupposto che, essendo le risorse pubbliche disponibili per la costruzione delle infrastrutture contenute nella Legge Obiettivo insufficienti, ciascuna Regione italiana avrebbe dovuto, a prescindere dalle sue dimensioni, caratteristiche e fabbisogni reali, scegliere una sola infrastruttura strategica da proporre al governo nazionale e rinunciare per il momento a realizzare tutte le altre.

Il 30 ottobre 2006, il CIPE pubblica gli "Esiti del Tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo". Il documento contiene una analisi delle informazioni concernenti le opere ricomprese nel programma strategico e già approvate dal CIPE le quali, quindi, implicano impegni di tipo economico e finanziario.

A fronte di un costo complessivo di 90,9 miliardi di euro, le risorse certe e disponibili sono pari a 36,6 miliardi di euro (40,3% del totale). I due terzi circa di queste risorse sono pubblici, mentre il rimanente è privato. Esiste poi un ammontare di risorse, prevalentemente di tipo privato, per complessivi 8,9 miliardi che sono definite "da confermare"; infine il fabbisogno da verificare, quindi attualmente non disponibile, risulta essere di 45,4 miliardi di euro, rappresentando quindi un forte elemento di criticità per l'andamento futuro dei progetti e delle relative disponibilità di cassa.

In termini di stato di attuazione delle opere, solo l'1,2% risulta completato, mentre le opere cantierate rappresentano il 16,8% del totale, quelle affidate o in gara circa il 20,6% e quelle in stato di progettazione il 61,1%.

Il 16 novembre 2006, al termine di un confronto avviato dal Ministro Di Pietro con le singole Regioni, il Ministero delle Infrastrutture pubblica il documento "Infrastrutture prioritarie" in cui sono indicate le opere ritenute irrinunciabili per ciascuna Regione italiana, e che comunque rimangono in un numero corposo (a titolo esemplificativo, per la Lombardia sono citate 34 opere, per il Piemonte 19, per la Liguria 14).

Nel documento si indicano i fondamentali criteri di individuazione e di scelta delle priorità che dovranno rispettare la proposta di programmazione degli interventi infrastrutturali per i prossimi anni: la condivisione tra i livelli istituzionali (nazionale, regionale e subregionale) della gerarchia delle priorità di intervento; la coerenza con il disegno generale di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale; lo stato di avanzamento e i livelli di sostenibilità complessiva degli interventi, nonché la compatibilità delle scelte con le risorse effettivamente disponibili e i tempi individuati per il loro impiego.

Il documento presenta ancora un elenco di opere, non ancora definitivo, da usare come base di discussione con il CIPE, con il Consiglio dei Ministri, con il Parlamento e con le Regioni stesse al fine di individuare le opere che andranno a modificare il primo programma delle infrastrutture strategiche.

La Finanziaria per il 2007 prevede un passo in avanti negli stanziamenti per le infra-

strutture, che lascia ben sperare per il futuro, almeno dal punto di vista delle risorse: nel triennio 2007-2009 saranno disponibili 25,3 miliardi complessivi, dei quali 16,7 nel 2007, con una massa di spesa effettiva derivante dall'accensione dei mutui FS e ANAS di 20 miliardi circa (+ 40% rispetto al 2006). E' opportuno ricordare, comunque, che nel triennio considerato più di 8 miliardi degli stanziamenti indicati dovrebbero arrivare dal Fondo Inps per il TFR.

Scendendo nel particolare, sul totale dei 25,3 miliardi triennali le principali voci di spesa consistono in 8,1 miliardi per il completamento dell'alta capacità Torino-Milano-Napoli, 4,3 miliardi per gli interventi sulla rete ferroviaria ordinaria, 4,3 miliardi per l'ANAS e 3,3 miliardi per il rifinanziamento della Legge Obiettivo.

In linea generale, quindi, il Governo sembra confermare l'impegno assunto nel proseguire con la realizzazione delle infrastrutture, anche se permangono forti elementi di criticità in merito ai tempi di adeguamento del sistema infrastrutturale italiano, e del Nordovest in particolare, per far fronte alle esigenze di mobilità di cittadini e imprese.

## **5. IL QUADRO DEL NORDOVEST**

### **5.1 I principali risultati del 2006**

Lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali che riguardano il Nordovest è stato fortemente caratterizzato nel 2006 dai contenuti del quadro nazionale delineato al capitolo precedente.

Scontata la parentesi elettorale, nel corso dell'anno si è sostanzialmente registrata soltanto la prosecuzione dei cantieri già avviati, in particolare sull'asse Torino-Milano per il completamento della linea ferroviaria AV/AC tra le due città e per l'allargamento dell'autostrada A4. Peraltro, anche per le opere in corso di realizzazione si sono verificati dei ritardi significativi, come ad esempio per quanto riguarda l'accessibilità alla Fiera di Rho-Pero o il collegamento Malpensa-Boffalora.

Per il resto, salvo alcune eccezioni (quali l'approvazione definitiva da parte del CIPE dei progetti del nodo ferroviario di Genova e del Terzo Valico ovvero del Piano Regolatore Portuale della Spezia) la situazione di incertezza politica e finanziaria a livello governativo ha provocato uno stato di "fermo" che ha riguardato anche le fasi di pianificazione e progettazione.

Progetti essenziali per il collegamento del Nordovest con il resto d'Europa e per le sue relazioni internazionali sono rimasti sostanzialmente bloccati da un intreccio di vincoli di natura politica e finanziaria: la Torino-Lione, ma più in generale tutto il cd. Corridoio V nella parte padana, comprensivo delle tratte transfrontaliere con Francia e Slovenia e del collegamento con i porti liguri, manca ad oggi di un programma definito per la sua realizzazione; così pure per quanto riguarda la parte italiana dell'asse Genova-Rotterdam (Progetto n.24 della rete TEN), nelle tratte del Terzo Valico appenninico tra Genova e Milano e del collegamento al tunnel del Gottardo.

Infine, mentre almeno per alcune parti si procede al potenziamento degli assi interni di collegamento, sono rimasti sostanzialmente fermi i diversi progetti insistenti sui nodi metropolitani, in particolare per quanto riguarda il sistema autostradale e in genere della viabilità.

## 5.2 Le criticità

Come emerge con evidenza dal quadro di dettaglio regionale del capitolo seguente, il 2006 si è chiuso lasciando non risolte una serie di criticità che riguardano tanto l'aspetto politico e di programmazione degli interventi quanto i rilievi, ad esso connessi, di natura finanziaria, procedurale e tecnico-realizzativa.

Dal primo punto di vista non si è ancora conclusa l'opera, avviata dal nuovo Governo, di revisione del programma delle infrastrutture strategiche con l'individuazione delle priorità di intervento; peraltro, è del tutto da verificarsi che quest'attività possa concludersi in tempi brevi, con scelte organiche dal punto di vista dell'intero sistema infrastrutturale e adeguate alle esigenze di mobilità necessarie per lo sviluppo del Nordovest.

Per altro verso, nonostante gli impegni assunti con la Finanziaria 2007 anche in relazione ad opere ricadenti nel Nordovest (ad esempio i 1.200 milioni di euro destinati alla Pedemontana lombarda) rimangono evidenti le criticità di ordine economico-finanziario che vincolano la realizzazione di gran parte degli interventi infrastrutturali del Nordovest: dall'estensione della rete AV/AC rispetto all'asse in via di completamento tra Torino e Milano-Roma-Napoli, al potenziamento della rete ferroviaria ordinaria, ai sistemi tangenziali metropolitani, alle opere marittimo-portuali.

Infine, questioni legate all'espressione del consenso sociale sull'opportunità delle opere o comunque sulla loro realizzazione rallentano fortemente sia le attività progettuali sia l'apertura dei cantieri, traducendosi in contenziosi di vario genere, rallentamenti nell'esecuzione degli espropri, difficoltà di rapporti con le amministrazioni locali ecc.

## 5.3 Le aspettative

- Individuazione del quadro decisionale e progettuale per la realizzazione della linea AC Torino-Lione e avvio della fase operativa.
- Cronoprogramma per il completamento della rete AV/AC a est e sud di Milano (Corridoio V e Milano-Genova), a seguito del superamento degli attuali vincoli finanziari.
- Cronoprogramma per la connessione ferroviaria al tunnel del Gottardo, comprensivo della progettazione definitiva per la tratta Seregno-Bergamo e di quella preliminare per la tratta Chiasso-Seregno.



- Avvio delle realizzazioni delle opere marittimo-portuali per il potenziamento della capacità operativa dei porti liguri.
- Accelerazione della fase progettuale e/o avvio dei lavori sui nodi viabilistici metropolitani.
- Rispetto dei tempi programmati per il 2007 relativamente all'apertura dei cantieri e il completamento ovvero la messa in esercizio delle opere avviate (es. connessioni alla Fiera di Rho-Pero e a Malpensa).



## 6. IL QUADRO PER REGIONE

### 6.1 Lombardia

#### 6.1.1 Stato di avanzamento degli interventi

Se nel 2005 per la Lombardia si erano fatti passi procedurali decisivi per l'avanzamento di molti progetti, il 2006 è stato caratterizzato da un sostanziale stato di "fermo", rispecchiando la situazione generale di incertezza determinata dalla carenza di risorse economiche e dalla fase di cambiamento del quadro politico nazionale. Così destano preoccupazione e allarme i ritardi negli avanzamenti di molti dei cantieri aperti e degli iter amministrativi di molte delle opere in fase di progettazione.

Sul fronte ferroviario, rispetto alle attese per il 2006, gli unici progressi dal lato procedurale e realizzativo si sono avuti per le ferrovie Novara-Malpensa-Seregno e Milano-Mortara nonché per la prosecuzione dei lavori sulla tratta Novara-Milano dell'alta capacità. Invece, permangono incertezze finanziarie, con il conseguente "blocco" dell'avanzamento progettuale, legate alla realizzazione della ferrovia di alta capacità (AV/AC) Milano-Verona e alla connessione ferroviaria al tunnel del Gottardo (Seregno-Bergamo e Chiasso-Seregno).

Sul fronte stradale, i pochi progressi fatti hanno riguardato l'avanzamento procedurale per l'accessibilità al centro intermodale di Segrate e il completamento di alcuni lotti per l'accessibilità alla Fiera di Rho-Pero; ritardi si sono riscontrati con riferimento sia ai cantieri già aperti, in particolare quelli relativi al completamento di altri lotti della viabilità di accesso alla Fiera di Rho-Pero e della Malpensa-Boffalora, sia alla prosecuzione dei passaggi procedurali per Brebemi, Pedemontana Lombarda, Tangenziale est esterna di Milano, nonché di importanti opere di interesse metropolitano (strade provinciali Rho-Monza, Villa di Monza e Pallese, variante del Sempione, collegamento Magenta-tangenziale ovest di Milano).

Si sottolinea, positivamente, l'assegnazione con la Finanziaria 2007 di un primo contributo pubblico di 1.200 milioni in quindici anni per realizzare la Pedemontana Lombarda.

## a) Ferrovie

---

Per quanto concerne la rete ferroviaria, se la Finanziaria 2007 garantisce le risorse necessarie al completamento dell'asse Torino-Milano-Napoli, le incertezze maggiori concernono la realizzazione della Milano-Verona, lungo il cosiddetto Corridoio Cinque. Infatti, mentre viene confermato il completamento della **Torino-Milano** per il 2009, con un avanzamento attuale delle opere pari al 50% e il prossimo perfezionamento degli accordi e convenzioni con ANAS, la situazione per la **Milano-Verona** è in fase di stallo: la vera e propria linea di alta capacità da Treviglio a Verona al momento non è finanziata e l'ultimazione del progetto definitivo continua ad essere rimandata (attualmente se ne prevede l'approvazione in Conferenza dei Servizi nel corso del 2007); invece, per quanto riguarda il completamento del quadruplicamento da Pioltello a Treviglio, funzionale per il servizio ferroviario regionale, i lavori sono in corso e viene confermata l'attivazione nel 2007.

Anche per quanto concerne la ferrovia di **connessione al Gottardo**, la cosiddetta gronda nord-est, si assiste ad una situazione di stallo nelle fasi di completamento e di approvazione progettuale, dovuti in larga misura all'incertezza delle disponibilità di risorse finanziarie per le realizzazioni. In particolare per la linea **Seregno-Bergamo**, ritenuta prioritaria, deve ancora essere avviato il progetto definitivo, dopo che quello preliminare era stato approvato dal CIPE nel dicembre 2005. Invece per quanto riguarda il quadruplicamento della tratta **Chiasso-Seregno**, l'istruttoria di completamento e approvazione del progetto preliminare al momento è sospesa in quanto sono da reperire le risorse finanziarie anche per il completamento progettuale.

Per quanto riguarda il potenziamento dell'asse ferroviario **Novara-Malpensa-Saron-**



**no-Seregno**, che costituisce la gronda nordovest rispetto al nodo ferroviario di Milano, nel 2006 per molte delle tratte interessate ci sono stati gli avanzamenti previsti: per la tratta **Seregno-Saronno** è stato approvato dal CIPE il progetto definitivo; per la tratta di **Castellanza** proseguono i lavori di realizzazione del tunnel e sono iniziati i lavori delle opere connesse e complementari; per la tratta **Novara-Malpensa** sono iniziati i lavori della subtratta Magnano-Vanzaghello, è stato approvato il progetto definitivo in Conferenza dei Servizi della tratta Castano Primo-Turbigo, mentre per la variante di Galliate, inserita nelle procedure di Legge Obiettivo, non ci sono stati avanzamenti progettuali per la mancata assegnazione di risorse da parte del CIPE.

## **b) Viabilità**

---

Nel settore della viabilità, il 2006 è stato particolarmente negativo in seguito al verificarsi di situazioni di stallo procedurale e realizzativo.

Per **Brebemi**, ANAS, Ministero delle Infrastrutture e società concessionaria hanno raggiunto solo nell'autunno l'accordo per la copertura degli extracosti. Manca ancora la formalizzazione del nuovo testo di convenzione, propedeutico all'avvio del progetto definitivo.

Per **Tangenziale est esterna di Milano**, dopo che nel marzo 2006 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il progetto preliminare approvato dal CIPE, ANAS avrebbe dovuto concordare con la società TEM il nuovo piano finanziario e quindi provvedere, ai termini di legge, all'indizione della gara per l'aggiudicazione della concessione. Tuttavia si devono ancora sciogliere i nodi legati alla disponibilità delle risorse finanziarie pubbliche e al consenso sul territorio.

Per quanto riguarda **Pedemontana Lombarda**, seppur con diversi ritardi, nel 2006 sono state risolte alcune criticità: il 22 marzo è stato approvato dal CIPE il progetto preliminare e l'integrazione al piano economico e finanziario; tuttavia la sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, necessaria per procedere con il rinnovo della convenzione tra ANAS e società Autostrada Pedemontana Lombarda e con l'avvio del progetto definitivo, è avvenuta solo il 23 novembre. Inoltre il Governo, con la Finanziaria 2007, ha autorizzato un primo contributo pubblico per realizzare l'opera di 1.200 milioni in quindici anni, equivalenti ad un valore attualizzato di circa 780 milioni (a fronte di un contributo pubblico totale richiesto di 2,7 miliardi).

Si ricorda anche che, per questi tre interventi, nel corso del 2006 Regione Lombardia ha promosso degli accordi di programma regionali, con lo scopo di sciogliere le criticità che rallentano o impediscono il proseguimento dei relativi iter procedurali.

Per quanto concerne i cantieri avviati, desta allarme il ritardo nel completamento dei lavori della **superstrada Malpensa-Boffalora/A4**: in un primo momento avrebbero dovuto concludersi a fine 2006, successivamente erano stati posticipati a ottobre 2007, attualmente la conclusione è prevista per la primavera del 2008.

### **c) Nodo metropolitano milanese**

---

Anche per quanto riguarda diverse opere di interesse metropolitano, fondamentali per superare le drammatiche condizioni di mobilità e accessibilità dell'area metropolitana milanese, il 2006 ha segnato il passo rispetto agli avanzamenti che si erano riscontrati nel 2005.

Innanzitutto, avrebbero dovuto aprire i cantieri per l'interramento della **strada provinciale Villa di Monza** di collegamento tra alcuni importanti valichi svizzeri e il nodo autostradale milanese; tuttavia, a seguito della revoca da parte di ANAS dell'appalto alla società vincitrice, su segnalazione dell'Autorità dei lavori pubblici, si renderà necessaria l'indizione di una nuova gara per la realizzazione dell'opera.

Per quanto concerne il **collegamento viario Magenta-tangenziale ovest di Milano**, che riguarda tutta una serie di interventi come i potenziamenti delle strade Vigevanese e Albairate-Milano e la realizzazione della circonvallazione di Abbiategrasso, il 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato in via "interlocutoria" il progetto preliminare, subordinandone tuttavia l'approvazione definitiva alle prescrizioni che saranno predisposte dal Ministero delle Infrastrutture: la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera è avvenuta solo il 24 novembre 2006, data da cui intercorrono 60 giorni per redigere le prescrizioni da sottoporre al CIPE, che dovrà quindi procedere con la nuova approvazione del progetto preliminare.

Con riferimento alla **strada provinciale Paullese**, la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera del CIPE del 2 dicembre 2005, con la quale è stato approvato il progetto definitivo della tratta tra Peschiera Borromeo e Spino d'Adda, è avvenuta solo il 23 ottobre 2006: si è perso, quindi, quasi un anno prima di poter avviare la stesura del bando per l'assegnazione dell'appalto integrato (progettazione esecutiva e realiz-



zazione) dell'opera.

Una situazione di stallo si è riscontrata anche per il potenziamento della **strada provinciale Rho-Monza**, fondamentale per la realizzazione della **Tangenziale Nord di Milano**: infatti, dopo che nel 2005 era stato stralciato il precedente progetto definitivo della tratta Novate Milanese-Baranzate, a fine 2006 un accordo tra Provincia di Milano e società Milano Serravalle-Milano Tangenziali attribuisce a quest'ultima l'incarico per realizzare e gestire l'intera tratta, che avrà caratteristiche autostradali, da Paderno Dugnano (svincolo Milano-Meda) a Rho (svincolo A8).

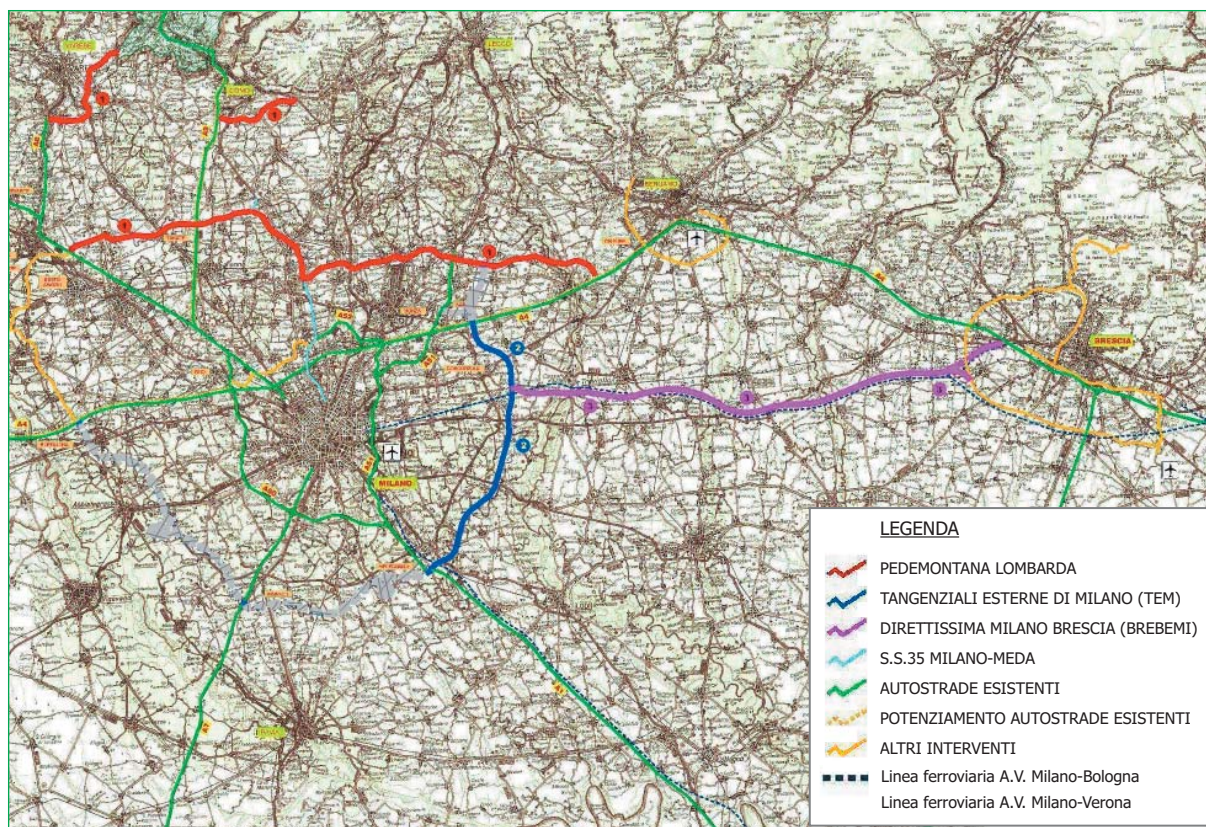
E' fermo al CIPE il progetto preliminare della **variante alla strada del Sempione**, così come sono in una fase di stallo i progetti di potenziamento delle **strade provinciali Rivoltana e Cassanese** per i lotti inseriti tra le opere accessorie di Brebemi.

D'altra parte, è proseguito l'iter procedurale relativo al primo lotto di potenziamento della strada provinciale Cassanese, propedeutico all'**accessibilità al centro intermodale di Segrate**: nel maggio 2006 la società Milano Serravalle-Milano Tangenziali ha concluso le procedure di gara per l'assegnazione dell'appalto integrato dell'opera: nel 2007, dopo aver individuato il vincitore, si potrà avviare l'intervento.

Su importanti cantieri aperti si sono rilevati diversi ritardi: in particolare, il completamento di tutte le opere di accesso alla **Fiera di Rho-Pero**, inizialmente previsto per il 2006, è stato posticipato alla seconda metà del 2007; si segnalano, invece, l'importante apertura del collegamento diretto con la tangenziale ovest di Milano e il completamento dei lavori sulla tratta stradale da Baranzate a Rho (Fiera).

Passando alle opere ferroviarie, ad una situazione controversa si assiste rispetto al potenziamento della ferrovia **Milano-Mortara**: mentre dovrebbero iniziare nel corso del 2007 i lavori di raddoppio nelle tratte Milano San Cristoforo-Cascina Bruciata e Parona-Mortara, non proseguiranno quelli lungo la tratta Milano Porta Romana-Milano San Cristoforo (nel 2006 è stata attivata la fermata di Milano Romolo); sulla tratta centrale Cascina Bruciata-Parona, inserita nelle procedure di Legge Obiettivo, il progetto preliminare è stato approvato in linea tecnica dal CIPE nel marzo 2006 ma l'avvio del progetto definitivo è subordinato alla messa a disposizione dei finanziamenti necessari alla realizzazione dell'opera in base alle priorità di legge Obiettivo.

Altri interventi hanno visto il proseguimento di lavori già iniziati: ci si riferisce al Passante ferroviario di Milano (intervento completato: il ramo sud andrà attivato nel 2008 con la nuova stazione di testa di Rogoredo) e al quadruplicamento ferroviario Milano Cadorna - Milano Bovisio (fine lavori prevista: 2008)



### 6.1.2 Criticità

**Criticità finanziarie**, legate alle incertezze nella disponibilità dei finanziamenti per realizzare le opere, hanno di fatto impedito a molti progetti di fare passi in avanti. Così, come detto sopra, per Brebemi ANAS, Ministero delle Infrastrutture e società concessionaria hanno raggiunto l'accordo per la copertura degli extracosti solo nell'autunno del 2006. Le criticità legate alla disponibilità delle risorse finanziarie persistono per l'approvazione del progetto definitivo della linea AV/AC Milano-Verona e per l'avvio di quelli della ferrovia Seregno-Bergamo (per il collegamento al tunnel del Gottardo) e di una tratta della ferrovia Milano-Mortara. Per la linea AV/AC Torino-Milano sub-tratta Novara-Milano, il rifacimento della sede dell'autostrada Torino-Milano ha posto dei problemi nelle fasi di progettazione della tratta ferroviaria, ormai in via di risoluzione, ma resta ancora da definire la corretta attribuzione degli oneri tra ANAS e RFI da parte del Ministero delle Infrastrutture.

**Ritardi procedurali** si sono riscontrati nella pubblicazione in Gazzetta Ufficiale delle delibere del CIPE di approvazione progettuale, rallentando di fatto il proseguimento

degli iter: ne sono un esempio Pedemontana Lombarda, collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, strada provinciale Paullese.

Per quanto riguarda Tangenziale Est esterna di Milano, ANAS avrebbe dovuto bandire la gara per la concessione già da settembre: l'avvio dell'Accordo di Programma da parte della Regione, voluto per allentare, insieme alla Provincia di Milano, le opposizioni dei Sindaci, ha di fatto sospeso la procedura di gara: il testo dell'Accordo di Programma è ora previsto per aprile 2007 e solo in tale data si saprà con esattezza il futuro dell'opera.

Per quanto concerne Pedemontana Lombarda, è opportuno sottolineare che nel cronoprogramma redatto dalla società concessionaria e da ANAS, si prevedono cinque anni prima di poter aprire concretamente i cantieri, assumendo tempistiche presumibilmente necessarie considerati i tempi mediamente realizzati per iter procedurali di opere similari e l'entità dell'intervento (il progetto contiene 385 prescrizioni e comporterà oltre 3.000 espropri).

Inoltre, l'avvio dei lavori per l'interramento della strada provinciale Villa di Monza è stato posticipato di almeno un anno a seguito della revoca dell'appalto e i ritardi nella prosecuzione dei cantieri della superstrada Malpensa-Boffalora sono stati determinati anche dai ricorsi al TAR connessi all'esecuzione degli espropri.

Occorre sottolineare che la Finanziaria 2007 prevede che per la realizzazione di Pedemontana Lombarda, ma anche di Brebemi e Tangenziale esterna di Milano, possa essere costituito un soggetto concedente partecipato da ANAS e da Regione Lombardia. Questo dispositivo va solo in parte incontro alla richiesta della Regione Lombardia di diventare ente concedente per la realizzazione delle autostrade di interesse regionale.

Tuttavia, è opportuno ricordare che la creazione di nuove strutture e di nuovi percorsi decisionali, se questi vanno a sommarsi a quelli esistenti e non a sostituirli, rischia di sortire l'effetto opposto a quello sperato, in particolare laddove i processi siano già stati avviati sulla base di precedenti normative di riferimento.

Infine, alcuni ritardi nella prosecuzione di molti dei cantieri aperti evidenziano **criticità di tipo tecnico** legate allo spostamento di infrastrutture di servizio (come reti fognarie ed energetiche), in particolare per la Malpensa-Boffalora e il completamento dei collegamenti stradali alla Fiera di Rho-Pero.



- Prosecuzione degli iter procedurali e realizzativi sulla linea AV/AC Milano-Verona: approvazione del progetto definitivo e assegnazione delle risorse finanziarie della tratta Treviglio-Verona; apertura al traffico del quadruplicamento tra Pioltello e Treviglio.
- Prosecuzione degli iter procedurali per la connessione ferroviaria al tunnel del Gottardo: realizzazione del progetto definitivo della ferrovia Seregno-Bergamo e approvazione di quello preliminare della ferrovia Chiasso-Seregno con individuazione di un cronoprogramma di realizzazione dei lavori, tenuto conto che la Svizzera aprirà al traffico il tunnel del Gottardo nel 2016-2017.
- Apertura dei cantieri sulla ferrovia Seregno-Saronno, fondamentale per la realizzazione della gronda ferroviaria Novara-Malpensa-Seregno.
- Apertura dei primi cantieri per il raddoppio della ferrovia Milano-Mortara e realizzazione del progetto definitivo, con relativa assegnazione delle risorse da parte del CIPE, della tratta Cascina Bruciata-Parona;
- Avanzamento delle fasi realizzative con completamento delle principali opere civili per la linea AV/AC Torino-Milano, sub-tratta Novara-Milano.
- Formalizzazione della nuova convenzione tra ANAS e società concessionaria e proseguimento dell'iter procedurale della Brebemi (realizzazione e approvazione del progetto definitivo).
- Risoluzione dei nodi politico e finanziario e proseguimento dell'iter procedurale della Tangenziale est esterna di Milano (gara per l'aggiudicazione della concessione; avvio del progetto definitivo).
- Accordo per la riduzione dei tempi procedurali propedeutici all'apertura del cantiere della Pedemontana Lombarda (rinnovo della convenzione; affidamento, realizzazione e approvazione del progetto definitivo; gara d'appalto).
- Realizzazione e approvazione del progetto definitivo del completamento della strada provinciale Rho-Monza, fondamentale per il proseguimento della Tangenziale Nord di Milano.
- Approvazione in sede CIPE dei progetti preliminari della variante alla strada ex statale del Sempione e del collegamento viario Magenta-tangenziale ovest di Milano, con conferma dei finanziamenti statali previsti.
- Definizione del nuovo bando di gara per la realizzazione dell'interramento della strada provinciale Villa di Monza, di collegamento tra alcuni importanti valichi svizzeri e il

nodo autostradale milanese, e apertura del cantiere per la costruzione della viabilità alternativa.

- Apertura del cantiere del primo lotto del potenziamento della strada Cassanese per l'accessibilità al centro intermodale di Segrate.
- Apertura al traffico della superstrada Malpensa-Boffalora/A4 e di tutte le connessioni stradali alla Fiera di Rho-Pero, nonché della nuova fermata ferroviaria della Fiera sulla linea di alta capacità Torino-Milano.

## **6.2 Piemonte**

### **6.2.1. Stato di avanzamento dei lavori**

Il rapporto OTI Nordovest dello scorso anno formulava un giudizio insoddisfacente sul 2005 relativo all'andamento delle opere monitorate del Piemonte.

Le aspettative nel frattempo soddisfatte hanno riguardato unicamente gli interventi legati strettamente all'evento olimpico, mentre per tutte le altre opere, alla luce di quanto è successo nel 2006 il giudizio non può essere che fortemente negativo.

Se non si tiene conto dei pochi interventi in corso da molti anni, i cui lavori se pur lentamente stanno proseguendo, non si può che rilevare che i grandi nodi relativi alle infrastrutture più rilevanti non solo non sono stati sciolti, ma ad oggi le loro soluzioni appaiono ancora più complesse e lontane.

Il riferimento obbligato riguarda la linea AC Torino-Lione sulla quale nel 2006 la mancata composizione dei conflitti locali e di quelli a livello politico, le modifiche all'iter procedurale e le proposte di tracciato alternativo non hanno fatto altro che produrre ulteriori problemi di cui ad oggi è difficile intravedere una soluzione.

Da segnalare un piccolo progresso per il potenziamento dell'interporto di Novara C.I.M. SpA: il Cipe ha destinato alla Società i fondi richiesti (21 milioni di Euro) per il completamento dell'interporto Ovest, pari al 19% dell'investimento totale.

Inoltre ha approvato in linea tecnica il nuovo ponte ferroviario di accesso al terminal per complessivi 6 binari.

## a) Ferrovie

---

La **linea AC Torino-Lione** nel 2006 non ha prodotto alcuna fase operativa, al contrario il suo iter avviato ormai ad una procedura quasi certa, ha subito una battuta d'arresto con la decisione del suo stralcio dalla Legge Obiettivo per essere orientata a seguire la procedura ordinaria. A conseguenza di ciò le due tratte previste Torino-Bussoleno e Bruzolo-confine di Stato dovranno essere soggette ad uno studio di impatto ambientale per il conseguimento della VIA sul progetto definitivo.

A questo proposito va rilevato, che nonostante nello scorso anno sia stato costituito un Osservatorio Tecnico col compito di effettuare in modo imparziale verifiche sugli aspetti tecnologici della realizzazione e sul tracciato, ad oggi nulla di certo è stato stabilito in ordine alle soluzioni definitive. Proprio in questo momento è quanto mai acceso il dibattito sulle scelte finali che vanno dal raddoppio e potenziamento della vecchia linea storica, al tracciato in Val di Susa che prevede le due tratte soggette a VIA, ad una nuova proposta di tracciato alternativo che dovrebbe svilupparsi attraverso la Val Sangone con inevitabili enormi slittamenti degli obiettivi temporali rispetto ai programmi comunitari del progetto TEN, ad altre soluzioni miste fra quelle indicate.

Nel febbraio 2006 sono stati ultimati i lavori concernenti la **tratta AV/AC Torino-Novara** e proseguono i lavori per la realizzazione della **tratta AV/AC Novara-Milano** la cui ultimazione è prevista per luglio 2009.

Permangono però criticità sulle interferenze del tracciato AV/AC con la tratta autostradale A4 Novara Est-Milano e con la stazione di servizio di Novara della stessa A4, che tuttavia risultano in via di risoluzione.

Le vicende relative alla tratta piemontese del Corridoio V nel quale è inserita la linea Lione-Torino condizionano naturalmente altre due importanti opere complementari ad essa: la **gronda merci nord di Torino** e il suo collegamento al Polo logistico di Orbassano attraverso il **corso Marche**.

Il progresso più evidente sul **passante ferroviario di Torino** nel 2006 è stato l'inizio dei lavori per la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa. Proseguono i lavori di quadruplicamento per il completamento del passante e dell'interramento dei binari sotto il fiume Dora, ma l'ultimazione dell'opera è già stata posticipata di un anno (2011) rispetto alle previsioni dello scorso rapporto. A rilento proseguono inoltre i completamenti superficiali di viabilità ed arredo urbano nelle tratte dove l'interramento dei binari è già stato completato da anni.

È stato recentemente presentato da RFI il progetto per la nuova **stazione ferroviaria Rebaudengo** con il collegamento alla Torino-Ceres e quindi all'Aeroporto di Caselle, il cui costo stimato è pari a circa 126 milioni di Euro di cui è finanziata al momento la sola progettazione preliminare e definitiva. L'importo per la realizzazione è invece ancora da reperire.



## b) Viabilità

Dopo anni di gravissimi disagi per gli utenti dell'**autostrada Torino-Milano**, il 2007 dovrebbe portare al completamento dei primi 48,5 km corrispondenti alla tratta tra i comuni di Torino e Carisio e alcune tratte dei successivi 19 km sino a Greggio. Per la parte restante da Greggio a Milano la previsione di ultimazione entro il 2011 sarà comunque condizionata dall'andamento delle opere relative alla linea AV/AC Torino-Milano.

Diversi sono ancora i nodi da risolvere sulle interferenze e gli attraversamenti reciproci tra l'autostrada A4 e l'AV/AC Torino-Milano.

L'**autostrada Asti-Cuneo**, opera inserita tra gli interventi strategici della Legge Obiettivo, ad oggi vede approvati dalla conferenza dei servizi i progetti esecutivi di tutti i 15 lotti previsti. I lavori sono in corso su parte del tracciato (7 lotti su 15) e interessano circa 40 km su un totale di 90.

Due lotti sono stati aperti al traffico nel luglio 2005 e gli altri 5 lotti saranno completati secondo le previsioni entro marzo 2007. La sorte degli 8 lotti rimasti è invece legata

alla redazione ed accettazione della convenzione che dovrà disciplinare i rapporti tra concedente e concessionario. Il concessionario dell'autostrada è stato individuato in una società mista: ANAS 35% e soggetto privato 65%; la gara per l'individuazione del soggetto privato è stata vinta dalla SALT SpA – Grassetto SpA – Itinera SpA, pertanto, formalizzata la costituzione della società mista ed il relativo affidamento della concessione potranno finalmente iniziare i lavori sui lotti restanti.

Il **tunnel di sicurezza del Frejus**, la cosiddetta II<sup>a</sup> canna del traforo autostradale di 13 km tra Italia e Francia è stato finalmente approvato in via definitiva dalla Commissione intergovernativa lo scorso dicembre. Il tunnel dovrà avere esclusivamente finalità legate alla sicurezza e non al transito dei veicoli. La Commissione ha inoltre chiesto alla Sitaf (Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus) di avviare in tempi rapidi gli iter delle procedure tecniche (Conferenza dei Servizi e VIA). Se queste non porranno ostacoli seri, la gara d'appalto potrà essere avviata già per dicembre 2007, così da arrivare ad aprire i cantieri l'anno successivo. L'importo del progetto definitivo è di circa 400 milioni di Euro, di cui il 50% a carico della Sitaf SpA.

Nessun passo avanti è stato fatto fino ad ora per la **Superstrada Novara-Malpensa**, potrebbe però essere inserita con carattere prioritario nel nuovo DDL regionale approvato il 9 ottobre 2006 sulle strade ed autostrade regionali che, prevedendo il ricorso a finanziamenti innovativi (project financing) e a "pedaggi ombra", potrebbe essere risolutivo per l'avvio della realizzazione dell'opera.

La **tratta Masserano-Romagnano della Pedemontana piemontese** è in fase di adeguamento progettuale al fine di sottoporla alla procedura di cui alla Legge Obiettivo.

La **tratta Biella Carisio** invece è stata inserita dall'Anas in un programma di interventi da realizzare in project financing, ma l'attuale progetto preliminare non è condiviso dagli enti locali interessati, pertanto è in fase di studio un nuovo tracciato più confacente alle esigenze viabilistiche dell'area.

### **c) Nodo metropolitano di Torino**

---

Slitterà ancora di un anno l'avvio dei lavori per la realizzazione della IV corsia della **tangenziale di Torino**. Paradossalmente per quest'opera esiste da tempo l'approvazione del progetto da parte dell'ANAS e sono già disponibili per intero le risorse finanziarie,

manca ancora però il via libera dei due Ministeri competenti (Infrastrutture e Economia) conseguente all'approvazione definitiva del piano finanziario dell'Ativa.

I cantieri quindi non potranno essere aperti prima del 2009, con fine lavori prevista per il 2012.

Proseguono senza interruzione i lavori di potenziamento dell'**Interporto di Torino S.I.T.O. SpA** e l'insediamento di nuovi utenti. Le opere, interamente finanziate, saranno ultimate nel 2010.

#### 6.2.2. Criticità

L'anno che si appresta a trascorrere sarà senza dubbio quello decisivo per la **Linea AC Torino-Lione**. Nessuna infatti delle criticità espresse in passato risulta al momento superata, ma addirittura la situazione si può definire ancora più complessa per le nuove ipotesi di tracciato, recentemente avanzate e per il disaccordo crescente fra le forze politiche all'interno del Governo italiano.

A questo punto risulta quanto mai evidente che lo scoglio assoluto da superare è quello politico, visto che i lavori dell'Osservatorio tecnico hanno già incominciato a dare frutti con pareri confortanti in merito a tecnologie ed eventuali rischi di tipo ambientale.

Sicuramente se il Governo italiano non riuscirà tempestivamente a produrre scelte ed orientamenti condivisi è quanto mai oggettivo il rischio di perdere i finanziamenti che l'Unione Europea aveva già destinato a quest'opera e che verranno dirottati su altre infrastrutture europee privando di una risorsa irrinunciabile le nostre regioni del Nord. Permangono aspetti critici di tipo finanziario e tecnico per il completamento dell'**AV/AC Torino-Milano** nella tratta Novara-Milano che coinvolgono anche direttamente i lavori del potenziamento della **A4 Torino-Milano**, mentre invece sono di carattere più politico e tecnico-amministrativo i ritardi nella realizzazione degli ultimi 8 tratti dell'Autostrada **Asti-Cuneo**. È essenzialmente legato alle vicende di Alitalia e alle nuove scelte di politica trasportistica che il Governo sta maturando il futuro dello **scalo aeroportuale torinese di Caselle**, relativamente al suo sviluppo ed all'eventuale costituzione del sistema aeroportuale del Nord Ovest con l'aeroporto di Malpensa e gli scali minori piemontesi.



### 6.2.3 Attese 2007

- Individuazione del quadro decisionale e progettuale per avviare la fase operativa della linea AC Torino-Lione.
- Soluzione del nodo di Novara per la veloce prosecuzione della tratta AV/AC Novara-Milano.
- Rispetto del cronoprogramma per il completamento del passante ferroviario di Torino e avvio tempestivo delle opere necessarie al completamento del collegamento con l'aeroporto di Caselle.
- Rispetto dei tempi per il completamento dell'autostrada A4 TO-MI almeno fino a Carisio-Greggio.
- Chiarimento dei rapporti fra concedente e concessionario per l'avvio dei lotti restanti dell'autostrada Asti-Cuneo.
- Apertura in tempi rapidi della Conferenza dei Servizi e VIA per il nuovo tunnel sull'Autofrejus.
- Via libera del Governo alla realizzazione della IV corsia della Tangenziale di Torino.

## 6.3 Liguria

### 6.3.1 Stato di avanzamento degli interventi

Rispetto alle attese formulate del Rapporto OTI Nordovest 2005 relativamente alle prospettive per l'anno solare 2006, alcuni passi significativi sono stati fatti in riferimento alla pianificazione e alla progettazione degli interventi di potenziamento del sistema dei porti liguri; ciò con particolare riferimento ai porti di Savona, dove è stata formalizzata la proposta di project financing per la piastra multipurpose di Vado Ligure, e della Spezia, dove si è finalmente giunti all'approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP).

Per quanto riguarda il porto di Genova i lavori previsti dall'attuale PRP sono stati in parte ritardati da contenziosi di natura amministrativa relativi alle gare d'appalto, ma dovrebbero definitivamente avviarsi del corso nel 2007.

Più complessa è la situazione relativa agli interventi sulla rete ferroviaria: si procede (sia

pure con alcuni ritardi e incertezze di programmazione) sulle linee del Ponente ligure e della Pontremolese ed è stato definitivamente approvato il progetto di intervento sul nodo di Genova, ma nonostante la conclusione dell'iter progettuale del Terzo Valico permangono gravi ostacoli al prossimo avvio dei cantieri per la nuova linea AV/AC Genova-Milano, prevalentemente di ordine economico-finanziario.

Ancora più grave, per il quadro complessivo che assomma criticità di natura progettuale, tecnico-operative e di copertura finanziaria, è la situazione del nodo autostradale genovese che già oggi versa in uno stato di sostanziale saturazione, penalizzante per l'intero sistema della mobilità e della logistica che fa perno sul capoluogo ligure.

## a) Ferrovie

---

Il CIPE, nella seduta del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto definitivo del cd. Terzo Valico sulla linea AV/AC Genova-Milano, stabilendo in 4,979 miliardi di euro il costo dell'opera. Precedentemente

la legge Finanziaria per il 2006 aveva stanziato 225 milioni di euro per il finanziamento delle linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona, confermati dalla Finanziaria 2007; il tavolo di ricognizione CIPE sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo ha definito in 198 milioni di euro le disponibilità esistenti sul progetto ad ottobre 2006.

Il DPEF 2007-2011 predi-

sposto dal nuovo Governo, stabilendo un nuovo approccio sulla selezione delle priorità degli interventi infrastrutturali, ha indicato la necessità di confermare e al tempo stesso di riprogrammare le fasi e le modalità di finanziamento dell'opera.





Nella stessa data del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del nodo di Genova, comprendente interventi per il potenziamento, l'adeguamento tecnologico e la razionalizzazione dei flussi di traffico. Il progetto, articolato in più fasi realizzative, è interamente finanziato per 623 milioni di euro.

Per quanto riguarda il raddoppio della linea costiera del Ponente ligure, nel corso del 2006 sono proseguiti i lavori di costruzione nella tratta in provincia di Imperia, tra S. Lorenzo al mare e Andora, la cui conclusione è attesa per il 2009.

Sulla direttrice della cd. Pontremolese tra La Spezia e Parma, ormai ultimate le opere in territorio ligure, sono in corso i lavori sulla tratta Solignano-Osteriazza, mentre prosegue l'attività di progettazione per le tratte Chiesaccia-Pontremoli, Pontremoli-Berceto (comprensiva della nuova galleria di valico di 21 Km) e Osteriazza-Parma.

## **b) Viabilità**

---

I nuovi indirizzi di pianificazione della cd. Gronda di Ponente (ed opere connesse) stabiliti dalla Regione Liguria e dagli Enti Locali interessati hanno fatto sì che l'intero 2006 sia stato dedicato all'elaborazione di una nuova progettazione preliminare che dovrebbe essere presentata nella prima metà del 2007.

Un protocollo d'intesa, firmato il 3 agosto 2006 tra ANAS, Regione Liguria, Autostrade per l'Italia, Provincia, Comune e Autorità Portuale di Genova ha individuato nella Gronda di Ponente e nel nodo di S. Benigno i due interventi prioritari, ai quali si sono successivamente aggiunti il nuovo tratto della A7 tra Genova Ovest e la congiunzione sulla A12, nonché il nuovo accesso al porto di Voltri.

## **c) Porti**

---

Per quanto riguarda il riempimento della calata Bettolo nel porto di Genova la gara d'appalto è stata espletata, ma è pendente un ricorso al TAR del Lazio sul provvedimento di aggiudicazione, che vincola anche gli altri appalti connessi. È definitiva la progettazione relativa al riempimento tra i moli Ronco e Canepa, mentre è ancora allo stato preliminare quella della calata Concenter.

Al di là degli interventi previsti dall'attuale PRP per il potenziamento delle aree opera-

tive, il 2006 è stato contrassegnato da una intensa attività propedeutica ad una possibile variante di PRP sull'assetto complessivo del waterfront, sulla base delle indicazioni progettuali formulate dall'Arch. Renzo Piano.

Per quanto riguarda il porto di Savona, è stata presentata una proposta di project financing per la realizzazione della piastra multipurpose di Vado Ligure da parte di un'ATI comprendente le società Maersk, Grandi Lavori Fincosit e Technital.

Il 19 dicembre 2006 il PRP del porto della Spezia è stato definitivamente approvato dalla Regione Liguria, a conclusione di un iter durato oltre sei anni, prevedendo interventi di riempimento per 140.000 mq tali da aumentare la capacità operativa del porto fino a 1.600.000 teus.

### 6.3.2 Criticità

Permangono alcune criticità, tipiche del territorio ligure per la sua conformazione morfologica ed urbanistica, legate all'impatto di opere infrastrutturali di tale portata sul territorio; criticità che si articolano sia in termini tecnico-realizzativi e di relativi maggiori costi, sia in termini di consenso su scala locale.

Ciò pone molti vincoli per quanto riguarda gli interventi sul sistema dei porti (vedasi ad esempio tutta la vicenda, ora finalmente conclusa, del PRP della Spezia e quella che si pone nel ridisegno del waterfront del porto di Genova), ma anche per la realizzazione dei nuovi assi infrastrutturali, quali la ferrovia del Ponente o la nuova Gronda sul nodo autostradale genovese.

Peraltro, le maggiori criticità sono relative alla mancanza di un quadro di programmazione complessiva degli interventi sul territorio, articolato nel tempo e coerente dal punto di vista della funzionalità di sistema. Per quanto siano noti i problemi di ordine economico-finanziario per opere dal costo estremamente rilevante e in gran parte ricadente sulla spesa pubblica, è del tutto evidente la complementarità che lega i progetti di sviluppo delle infrastrutture portuali a quelli delle reti di trasporto ovvero alle piattaforme retroportuali e intermodali.

Peraltro, è altrettanto evidente che le prospettive di potenziamento infrastrutturale della Liguria non si giustificano in una dimensione meramente regionale, ma soltanto in funzione delle esigenze di un sistema logistico efficiente, quanto meno per i cittadini

e le imprese di tutto il Nord Italia.

### 6.3.3 Attese per il 2007

- 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.
- Realizzazione delle gare d'appalto e avvio dei lavori sul nodo ferroviario genovese.
- Approvazione del programma di finanziamento e gara d'appalto per la tratta savonese del raddoppio della linea ferroviaria costiera del Ponente.
- Avvio dei lavori aggiudicati per il riempimento della calata Bettolo, e gare d'appalto per gli ulteriori lavori, nonché per il riempimento tra i moli Ronco e Canepa e della Calata Concenter, previo il completamento della relativa progettazione.
- Definizione delle scelte di pianificazione relative all'assetto complessivo del waterfront del porto di Genova.
- Realizzazione della gara d'appalto per l'affidamento di progettazione, costruzione e gestione della piastra multipurpose di Vado Ligure.

## 7. IL QUADRO DEL NORDEST <sup>(1)</sup>

### 7.1 I principali progetti infrastrutturali

#### **Pedemontana Veneta**

---

L'asse viario noto come Pedemontana Veneta risponde, nella sua filosofia di fondo e sin dalle origini del suo concepimento, non solo alle esigenze di mobilità espresse dalla fascia settentrionale delle province di Vicenza e Treviso – entrambe aree ad altissimo sviluppo industriale ed economico – ma pure alla necessità di predisporre un asse di scorrimento alternativo all'autostrada Serenissima e che garantisca una sostanziale riorganizzazione della gestione dei traffici lungo la direttrice Est-Ovest.

La Pedemontana Veneta ha conosciuto, nel corso degli ultimi 10-15 anni, alterne vicende, in particolare in materia di progettazione del tracciato e di una sua condivisione da parte degli enti locali interessati, nonché sul piano del reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla sua realizzazione. Il cronoprogramma originario, infatti, prevedeva l'apertura dei cantieri a luglio 2004 e l'entrata in esercizio dell'opera per gli inizi del 2008.

L'ipotesi originaria di realizzare un'asse autostradale stricto sensu fu scartata in sede di legge finanziaria 2001, allorché si decise – secondo quanto stabilito dalla Conferenza dei servizi – di attrezzare una superstrada a pedaggio.

L'accordo siglato il 9 agosto 2001 tra la Regione del Veneto ed il Governo Berlusconi aveva assegnato all'ente locale di stanza in Venezia la competenza sulla realizzazione della Pedemontana Veneta. A seguire, la costruzione e la conseguente gestione del tratto Ovest della Pedemontana – compreso tra l'uscita di Montebello della A4 e il casello di Thiene lungo la A31 Valdastico – era stata attribuita direttamente, senza alcuna gara, alla società Autostrada Brescia-Padova, che ha in gestione entrambi gli assi autostradali poc'anzi menzionati. Tale procedura è stata contestata dalle autorità comunitarie

---

(1) - La stesura di questo capitolo è stata curata dalla Fondazione Nord Est ([www.fondazione Nordest.net](http://www.fondazione Nordest.net)).

a fronte di una sostanziale violazione dei principi che disciplinano la libera concorrenza e il mercato interno alla UE. Quanto al tratto est della Pedemontana – compreso tra Dueville, lungo la A31, e Spresiano, località sita in provincia di Treviso e prossima all'autostrada A28 Portogruaro-Conegliano in via di completamento – esso ha scontato ritardi significativi rispetto ai programmi iniziali a fronte dei numerosi ricorsi presentati dagli enti locali in sede di giustizia amministrativa.

Un passo importante, nella storia recente della Pedemontana, si ebbe il 31 dicembre 2003, quando la società Pedemontana Veneta Spa – composta dalle concessionarie Autostrade Spa, Autostrada Brescia-Padova, Autovie Venete e da alcuni istituti di credito, segnatamente San Paolo IMI, UniCredit e Banca Antonveneta - la cui missione era originariamente limitata al solo tratto est, depositò presso gli uffici della Regione Veneto la propria candidatura per la realizzazione e gestione dell'intero tracciato da Spresiano sino a Montebello. Questo progetto, rispetto al precedente, presentava anche alcuni elementi di novità sotto il profilo del tracciato, volti a tenere conto delle numerose contestazioni che erano state manifestate dagli enti locali rispetto alla proposta originaria. In conseguenza di tale passo, la società Pedemontana Veneta Spa ha ottenuto la qualifica di promotore del progetto. Dopo un lungo periodo di impasse, il progetto preliminare in oggetto ottenne – nonostante alcune prescrizioni – il parere favorevole della Commissione regionale di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) il 3 novembre 2005. Di lì ad un mese, la Commissione nazionale di VIA richiese alla Regione Veneto una serie di chiarimenti rispetto ad alcuni aspetti del progetto, una istanza cui l'ente locale diede piena soddisfazione agli inizi di gennaio 2006.

## **Il Passante di Mestre**

---

La necessità di approntare una alternativa reale alla tangenziale di Mestre fu rilevata sin dai primi anni '80, a fronte della congestione pressoché quotidiana di tale raccordo e delle importanti esternalità negative generate da tale situazione sia sul piano economico che ambientale. Inizialmente, l'intenzione delle istituzioni e dei soggetti interessati era quella di riproporre una soluzione analoga a quella già adottata per il nodo di Bologna – le cosiddette complanari – per portare ad una netta separazione tra i flussi di traffico a lunga percorrenza e quelli afferenti la sola area metropolitana. Tale proposta fu però subito accantonata per ragioni di carattere ambientale ed urbanistico.

L'idea di un Passante, cioè di un by-pass autostradale tra Mira e Quarto d'Altino fu avanzata per la prima volta nel lontano 1990 e in quegli anni si giunse pure alla redazione di un primo progetto preliminare. Un accordo ad hoc, siglato nel 1997 tra Stato e Regione sulle nuove infrastrutture strategiche per l'area, faceva rientrare tra le opere prioritarie anche il Passante, la cui realizzazione e seguente gestione fu in tale sede assegnata alle tre società competenti per gli altrettanti tronchi autostradali convergenti sul nodo di Mestre (Autostrada Venezia-Padova per l'analogo tratto della A4, Autostrade Spa per la A27 Venezia-Belluno e Autovie Venete per la A4 Venezia-Trieste).

Gli anni seguenti furono contrassegnati da un acceso dibattito tra quanti, da un lato, propendevano per il Passante e chi, dall'altro, riteneva più efficace una soluzione sotterranea, in grado di garantire una sostanziale riorganizzazione anche dell'intero sistema viabilistico dell'area veneziana. Un ulteriore accordo sottoscritto nell'agosto del 2001 tra il Governo Berlusconi e la Regione del Veneto assegnò priorità assoluta al Passante, senza peraltro escludere la possibilità di costruire – in seguito - anche un tunnel sotto la linea dell'odierna tangenziale e ribadendo ai tre concessionari poc'anzi ricordati la potestà di realizzare e gestire il nuovo asse. Questi ultimi, secondo il medesimo accordo, avrebbero dovuto finanziare con quote paritetiche l'intero intervento – per un totale di 750 milioni di euro circa - salvo un contributo di 133,2 milioni di euro assicurati dallo Stato per le opere complementari.

Il Passante di Mestre rientra in tal modo tra le opere sostenute dalla cosiddetta "Legge Obiettivo" (n. 443/2001), adottata nel corso del secondo governo Berlusconi, allo scopo di accelerare le procedure necessarie per l'individuazione e la seguente realizzazione di alcuni interventi ritenuti strategici e di interesse nazionale; al di là dell'emergenza locale, l'inclusione in tale lista del Passante fu dettata anche dal ruolo di primo piano che esso è destinato a ricoprire nella implementazione del cosiddetto Corridoio paneuropeo n. 5, un asse di collegamento intermodale – strada, ferrovia e infrastrutture "puntuali" - che dovrebbe unire Lisbona a Kiev passando per Lione, Torino, Milano, Venezia, Trieste e Budapest.

Senza entrare nel dettaglio delle singole questioni, possiamo rammentare come il progetto del Passante sia stato oggetto a lungo di aspre contrapposizioni – politiche e non – tra gli enti locali e la Regione del Veneto, con i primi a chiedere una sostanziale revisione del progetto preliminare ed un suo adeguamento per mitigarne l'impatto sul territorio.

Nella primavera del 2003 le società Autostrada Venezia-Padova e Autovie Venete tenta-

rono di dare una prima, temporanea risposta all'intasamento pressoché quotidiano del nodo di Mestre tramutando la corsia di emergenza della tangenziale in terza corsia di marcia. L'iniziativa, per la quale si rese necessario un investimento di oltre 60 milioni di euro, ha permesso – sino ad oggi – di rendere più fluido lo scorrimento dei veicoli e ha rappresentato una soluzione tampone in attesa dell'entrata in esercizio del Passante. La consegna del progetto definitivo del Passante da parte di Impregilo, aggiudicataria della gara di appalto e a capo di una associazione temporanea di imprese nel frattempo trasformatasi in Società di Progetto Passante di Mestre Spa, risale al giugno 2004; un paio di mesi più tardi, a Mestre fu siglato un apposito protocollo d'intesa tra tutte le parti in causa – Regione, Province, società autostradali e Comuni – in merito alle opere complementari alla nuova infrastruttura. Tale accordo stabilisce la realizzazione di ben 44 km di interventi infrastrutturali "aggiuntivi" – di cui 21 di nuova costruzione - fortemente richiesti dagli enti locali al fine di ridurre l'impatto del Passante sul territorio e di migliorarne la viabilità in ingresso e in uscita, il tutto per un investimento dell'ordine di 200 milioni di euro.

L'avvio dei lavori per la realizzazione dell'opera fu autorizzato il seguente 20 settembre da parte del Commissario straordinario Silvano Vernizzi e l'accordo originario stabilisce che Impregilo ha a sua disposizione 1.320 giorni per addivenire alla consegna dell'opera ultimata. I primi cantieri furono aperti nell'autunno del 2004 all'altezza dell'intersezione tra l'autostrada A4 (Venezia-Trieste) e la A27 (Venezia-Belluno) tra Mogliano e Quarto d'Altino.

Per tornare alle opere complementari al Passante, rammentiamo che un elenco di interventi prioritari è stato approvato dalla Giunta Regionale del Veneto in data 29 giugno 2005 a fronte dell'esiguità dei fondi regionali e statali disponibili - in tutto 106 milioni di euro -, così che si è ritenuto preferibile concentrare gli sforzi su una serie di opere incluse all'interno della cosiddetta "fascia A". Ad oggi, tutti gli altri interventi, seppur accettati in linea di principio, debbono ancora essere definiti sotto il profilo progettuale e rimane aperto il nodo delle risorse utili per il loro finanziamento.

Quanto al finanziamento del Passante e alla sua seguente gestione, tale nodo – anche a fronte delle richieste inoltrate dai responsabili comunitari al mercato interno e alla libera concorrenza – è stato risolto sulla base di un accordo tra Anas Spa e le società concessionarie interessate. Tale accordo, infatti, stabilisce che il finanziamento del Passante sarà sostenuto da Anas mediante l'accensione di un mutuo dell'ordine di 636 milioni di euro presso Infrastrutture Spa, in cambio del quale essa avrà in gestione le

tratte autostradali relative alla tangenziale di Mestre al momento dell'entrata in servizio del Passante. La quota rimanente, pari a 113 milioni di euro, è già stata stanziata dal Cipe mediante apposita delibera.

## **Il Corridoio ferroviario n. 5: lo stato dell'arte a Nordest**

---

### **La tratta Verona-Vicenza-Padova**

Il primo pronunciamento della Giunta Regionale del Veneto in merito alla sezione della TAV compresa tra Verona e Padova risale all'ormai lontano 5 dicembre 2003; mediante una apposita delibera, la Regione espresse in tale sede una serie di importanti osservazioni rispetto ai progetti originari predisposti dalle Ferrovie dello Stato, richiedendo in particolare un migliore inserimento dell'opera nel contesto regionale, anche alla luce delle richieste ad essa presentate dagli enti locali interessati. Alcuni comuni delle province di Vicenza e Padova, infatti, nei mesi precedenti avevano a più riprese richiesto la realizzazione di grandi tunnel e stazioni interrato al fine di limitare al massimo l'impatto della nuova linea sul territorio.

Agli inizi dell'ottobre 2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti inviò alle Ferrovie un proprio documento in base al quale era richiesta una particolare attenzione nei confronti delle soluzioni di minore impatto economico, ma pure la realizzazione di due gallerie al fine di by-passare il nodo di Vicenza, un intervento che da solo richiederebbe un aggravio finanziario di 728 milioni di euro rispetto ai 2.600 già stimati originariamente per l'intera tratta.

### **La tratta Padova-Mestre**

I lavori per il quadruplicamento della Padova-Mestre risultano finanziati sin dal lontano 1998 – e tra quelli previsti dalla Legge Obiettivo del 2001 - e i cantieri sono stati aperti il 25 febbraio del 2003. La nuova linea, realizzata a fianco di quella storica, si sviluppa per una lunghezza di 24 chilometri e interessa il territorio di otto comuni (Padova, Vigonza, Dolo, Mira, Mirano, Pianiga, Spinea e Venezia). L'investimento totale assomma a 675 milioni di euro, una cifra che include anche i lavori necessari per migliorare gli innesti all'altezza di Mestre e Padova. Lungo i tracciati della TAV e pure della linea storica sono già in corso i lavori di installazione di barriere antirumore finalizzate alla riduzione dell'inquinamento acustico causato dal passaggio dei treni.



## **La tratta Mestre-Trieste**

Un Accordo Quadro, datato 1996 e sottoscritto dal Governo italiano unitamente alla Regione Friuli Venezia Giulia, al Comune e alla Provincia di Trieste afferma la volontà delle parti contraenti di dare il via alla definizione del tracciato della nuova linea AV/AC da Mestre a Trieste e dal capoluogo giuliano alla Slovenia, in direzione Lubiana. Nonostante i margini di capacità ancora disponibili sulla linea storica, fatta eccezione per il solo tratto compreso tra Ronchi dei Legionari e Trieste, la Legge Obiettivo del 2001 stabilì di procedere al quadruplicamento dell'intero collegamento ferroviario tra Mestre e Trieste. Tale decisione fu ribadita in occasione di una seconda Intesa Generale sottoscritta il 20 settembre 2002 dal Governo Berlusconi e dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

La presentazione del progetto preliminare redatto dalle Ferrovie dello Stato, previo studio di fattibilità, per la tratta Ronchi Sud-Trieste risale al maggio 2003. Il 10 settembre dell'anno seguente la Regione Friuli Venezia Giulia diede il proprio parere positivo in merito a tale progetto non senza alcune prescrizioni, di cui RFI ha tenuto conto in una sua successiva integrazione. A seguito della bocciatura di detto progetto da parte della Commissione nazionale di VIA nel settembre del 2005, la Regione Friuli Venezia Giulia ha provveduto alla sua ripubblicazione nel dicembre dello stesso anno.

Per quanto riguarda la tratta Mestre-Ronchi, a seguito di una richiesta inoltrata da parte di RFI, nel novembre del 2004 la Commissione Europea ha erogato un finanziamento di 3 milioni di euro per la redazione del progetto preliminare della sezione compresa tra Portogruaro e Meolo.

Infine, per la tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari è già in corso la redazione del progetto preliminare da parte delle ferrovie.

## **La tratta Trieste-Lubiana**

Il 23 febbraio 2001 fu sottoscritto un Accordo intergovernativo ad hoc tra i rappresentanti di Italia e Slovenia per sancire – in modo formale – l'impegno di entrambi i Paesi a realizzare un nuovo collegamento ferroviario Trieste-Lubiana. In quella medesima occasione, era stata fissata al 2015 la data utile per giungere al completamento della nuova linea. L'accordo prevedeva pure l'istituzione di un gruppo di lavoro misto, allo scopo di giungere a definire un trattato internazionale e di coordinare gli investimenti e gli interventi nel breve termine lungo la direttrice compresa tra il capoluogo giuliano e la capitale della ex Repubblica jugoslava. Tuttavia, di lì a poco il Governo sloveno non

tardò a manifestare uno scarso interesse alla realizzazione del nuovo collegamento, assegnando priorità assoluta al raddoppio della linea Divaccia-Capodistria, funzionale al potenziamento del porto della cittadina istriana.

Ciò nonostante, la tratta transfrontaliera Trieste-Lubiana, a seguito di un lavoro di revisione dei progetti infrastrutturali di rilevanza comunitaria avviato da parte della Commissione Europea, è stata inclusa nell'elenco delle 30 opere ritenute prioritarie e potrà in tal modo beneficiare di un co-finanziamento UE che potrebbe ammontare ad una somma pari al 50% del suo costo totale.

Pertanto, al fine di predisporre un primo studio di fattibilità, la Regione Friuli Venezia Giulia ha proposto di costituire un gruppo di lavoro misto ad hoc, incontrando al riguardo il favore delle autorità slovene, e di finanziarne i lavori mediante l'accesso ai fondi Interreg.

## **7.2 I risultati del 2006 e le criticità principali**

### **La Pedemontana Veneta**

---

Il progetto preliminare della Pedemontana Veneta è stato approvato dal Cipe il 29 marzo 2006, in occasione cioè dell'ultima seduta tenutasi prima delle elezioni politiche in calendario per il 9 e 10 aprile. Il Cipe ha dato in tale occasione il proprio placet al progetto, ma non senza alcuna prescrizioni che sono state recepite dal promotore e inserite in una ulteriore rielaborazione della propria proposta sottoposta all'attenzione della Regione Veneto il 1 agosto scorso. Le modifiche adottate rispetto al tracciato originario intendono contenerne l'impatto paesaggistico, mediante nuovi tratti in trincea o in galleria, e migliorarne l'inserimento nel territorio e la funzionalità di sistema grazie a ulteriori svincoli e raccordi con la viabilità ordinaria.

La Giunta regionale del Veneto ha approvato l'aggiornamento del progetto preliminare e del piano economico/finanziario in data 7 agosto, ribadendo in tal modo anche il carattere di pubblico interesse dell'opera, peraltro già dichiarato nel dicembre del 2004. Lo scorso 17 ottobre 2006 la Regione del Veneto ha indetto formalmente la gara per l'individuazione del soggetto che si aggiudicherà la progettazione, realizzazione e la gestione dei pedaggi della nuova Superstrada Pedemontana Veneta. La gara ha lo

scopo di definire i competitori da mettere a confronto con il soggetto promotore, per poi decidere il concessionario; il bando è stato poi diffuso e pubblicato nelle Gazzette Ufficiali della UE, in attesa del recepimento – entro 40 giorni - di proposte alternative a quella predisposta da Pedemontana Veneta Spa. Tenuto conto che per la conclusione della gara e l'analisi dei progetti presentati dai competitori saranno necessari ulteriori 6-7 mesi, i primi cantieri potrebbero essere aperti agli inizi dell'estate del 2007.

L'importo dei lavori in oggetto ammonta a 1,9 miliardi di euro, con finanziamenti approvati dal Cipe e risorse già assegnate nella loro interezza. I termini per la progettazione e realizzazione dell'opera sono definiti in sette anni e sei mesi; in sede di apertura della gara, l'assessore alla mobilità e ai trasporti Renato Chisso ha espresso l'auspicio – già fatto proprio anche dal Nucleo regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti - che alcuni tratti della nuova superstrada possano essere aperti al traffico ancor prima del suo completamento, in modo tale da anticiparne i benefici agli utenti e alle comunità locali.

## **Il Passante di Mestre**

---

Gli ultimi, recenti sviluppi hanno riaperto la questione del finanziamento dell'opera e della sua gestione una volta ultimati i lavori, in particolare a fronte dei problemi finanziari sorti per autorizzare la contrazione del mutuo da parte di Anas presso Infrastrutture Spa. Il decreto fiscale contenuto nella finanziaria 2007 predisposta dal Governo Prodi, infatti, è destinato a mutare il regime di gestione dei pedaggi delle società concessionarie, in quanto intende promuoverne il reinvestimento degli utili prodotti. In virtù di questa politica e dopo diverse riunioni con il neo-ministro alle infrastrutture Antonio Di Pietro, l'Anas appare orientata – dopo la scadenza della concessione di Autostrada Venezia-Padova, attesa per il 2009 – ad ottenere direttamente la gestione del Passante, incamerandone i pedaggi. Inoltre, a seguito della riunione del Cipe tenutasi il 22 dicembre scorso, il Ministro Di Pietro ha dichiarato che è in fase di definizione un accordo generale con la Regione Veneto – atteso nella sua completezza per la fine di gennaio 2007 – e che è sua intenzione, d'accordo con il Governo e gli enti locali, che gli utili generati dal Passante – al netto delle spese e di tutti gli oneri – vengano reinvestiti in Veneto per la realizzazione di altre infrastrutture a beneficio dell'economia e dei cittadini di questo territorio.

Infine, ricordiamo che la conclusione dei lavori è attesa per il 2 maggio 2008 e che il Passante dovrebbe essere aperto al traffico di lì a poco, quantomeno entro l'estate del medesimo anno.

## **Il Corridoio ferroviario n. 5: lo stato dell'arte a Nordest**

---

### **La tratta Verona-Vicenza-Padova**

Lo scorso 29 marzo 2006 il Cipe ha approvato il progetto preliminare del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, ma limitatamente alle tratte dette di prima fase, e cioè la Verona-Montebello e la Grisignano di Zocco-Padova, anche ai sensi di una nota redatta in data 27 ottobre 2005 dalla Regione del Veneto la quale, a sua volta, prendendo atto dell'esigenza di contenimento dei costi, aveva formulato la proposta di articolare la realizzazione dell'intera opera in due fasi distinte. Per la rimanente tratta, e quindi anche per la soluzione del nodo di Vicenza, il Cipe dichiara che "è solo individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC" ma rinvia la sua formale localizzazione urbanistica al progetto definitivo che dovrà essere presentato unitamente a quello predisposto per le tratte di cui è già stata approvata la progettazione preliminare. Inoltre, resta insoluto il nodo dei finanziamenti, poiché nel medesimo documento il Cipe afferma che l'individuazione della copertura finanziaria sarà effettuata solo in sede di esame del progetto definitivo. Il costo dell'intera tratta è ad oggi stimato in 3.321 milioni di euro, con una riduzione di 1,5 miliardi di euro rispetto a quanto stabilito in origine a seguito dell'eliminazione del tratto interrato all'altezza di Padova, dove si prevede invece di procedere all'ammodernamento della linea esistente.

In sostanza, nella propria delibera il Cipe si è limitato a riaffermare che la realizzazione della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova rientra nel novero delle infrastrutture di rilevanza nazionale ed europea, ma lo scenario prospettato di qui al 2014 lascia trasparire che per quella data è lecito attendersi la conclusione del quadruplicamento della Torino-Milano-Verona e della Padova-Mestre e l'entrata a regime di un modello di esercizio secondo cui sulla nuova linea – con l'eccezione della Vicenza-Grisignano di Zocco – è previsto il passaggio di treni passeggeri di lunga percorrenza o di treni merci destinati all'area di Padova/Venezia o Treviso. In qualche modo, riesce difficile comprendere come l'intero asse possa funzionare in presenza di una falla importante che si apre in corrispondenza del nodo di Vicenza, posto che rimane insoluta la scelta

tra le due opzioni sin qui proposte da RFI, e cioè tra l'adozione del tracciato originario tra Montebello e Grisignano – parallelo alla linea storica – oppure la realizzazione di un tratto in galleria tra la zona di Ponte Alto, nei pressi della stazione di Vicenza, e Lerino, località sita ad est del capoluogo, per poi proseguire in affiancamento alla linea oggi esistente sino a Grisignano di Zocco.

È, quindi, assai difficile fare previsioni certe circa i tempi necessari alla realizzazione e implementazione dell'intera tratta; tuttavia, l'ipotesi più verosimile – anche ai sensi della già citata delibera del Cipe del marzo scorso – prevede una sua entrata in funzione non prima del 2015, se non oltre.

### **La tratta Padova-Mestre**

La conclusione dei lavori era prevista entro dicembre 2006; nonostante un qualche ritardo, è lecito attendersi che la nuova linea possa essere messa in esercizio entro la fine del 2007, mentre la sistemazione del nodo di Mestre sarà ultimata non prima del 2009.

### **La tratta Mestre-Trieste**

Per quanto concerne la subtratta Meolo-Portogruaro, ancora si attende la conclusione di un accordo ad hoc tra le Ferrovie dello Stato e la Regione del Veneto per dare il via effettivo alla progettazione preliminare, la cui durata è stimata in circa 8 mesi.

Per completare il progetto preliminare della subtratta Portogruaro-Trieste, è stato conseguito un co-finanziamento da parte della UE e ulteriori accordi ad hoc sono stati conclusi con le Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, al fine di ottenere una loro partecipazione al sostegno dei costi necessari per giungere alla conclusione di questa prima fase. Nonostante la presentazione di tale progetto sia attesa a breve, la tratta della TAV che attraversa la Bassa friulana sconta – ad oggi – ancora i ritardi maggiori fra le varie sezioni che compongono la sezione italiana del Corridoio n. 5 e risulta quanto mai improbabile formulare una qualche previsione circa i tempi necessari per la sua entrata in funzione, che lo stesso Comitato Transpadana ipotizza ad una data non antecedente il 2015.

### **La tratta Trieste-Lubiana**

Il 30 gennaio 2006 le autorità di Bruxelles hanno approvato uno stanziamento dell'ordine di 2,2 milioni di euro nell'ambito dei fondi Interreg IIIA funzionale alla predisposizione

dello studio di fattibilità del nuovo collegamento ferroviario Trieste-Lubiana, da completarsi entro marzo 2008.

Il 28 febbraio 2006, nell'ambito del Vertice della cosiddetta Quadrilaterale (Italia, Slovenia, Croazia e Ungheria) tenutosi a Trieste, i Ministri dei Trasporti italiano e sloveno hanno sottoscritto un protocollo di intenti per la realizzazione del nuovo asse Trieste-Divaccia; tale intesa istituisce anche una Commissione intergovernativa con il compito di seguire – mediante appositi gruppi di lavoro – la progettazione della linea e la stesura di un trattato internazionale ad hoc tra i due Paesi.

Il 27 dicembre 2006 rappresenta una data importante per il futuro del Corridoio n. 5: a Trieste, infatti, alla presenza del governatore della Regione Friuli Venezia Giulia Riccardo Illy, del sottosegretario sloveno ai Trasporti Borsi Zivec, dei rappresentanti delle aziende ferroviarie di Italia e Slovenia e di Roberto Ferrazza, responsabile per le Reti transeuropee presso il nostro Ministero delle Infrastrutture, è stata sottoscritta la Convenzione intergovernativa denominata "Cross 5 – Strategia di sviluppo del Corridoio V", finalizzata alla realizzazione di un collegamento ferroviario lungo 6 km fra il capoluogo giuliano e Divaccia. Il progetto riguarda un segmento fondamentale del Corridoio paneuropeo n. 5, in quanto attiene ad un collegamento transfrontaliero con la Slovenia. La firma della convenzione è stata salutata con apprezzamento sia dal presidente Illy che dalle autorità slovene. I costi del progetto – pari a 2,8 milioni di euro totali – saranno sostenuti dalla Regione Friuli Venezia Giulia (per 1,2 milioni di euro), dal Segretariato per il Corridoio n. 5 presso l'Unione Europea (per poco più di mezzo milione di €) e, infine, dal Ministero dei Trasporti della Repubblica di Slovenia (per i rimanenti 300 mila euro). Ora, secondo le parole delle autorità presenti all'incontro, la parola passa ai tecnici incaricati della progettazione dell'itinerario in oggetto.

Grazie a questi recenti sviluppi e alla parziale inversione di rotta manifestata dal Governo di Lubiana nei propri orientamenti strategici, il 2015 – anno previsto dall'Unione Europea per l'implementazione del nuovo collegamento veloce sino a Budapest – diventa un traguardo se non proprio realistico, quantomeno possibile.

### **7.3 Le aspettative per il 2007**

- Apertura dei primi cantieri della Pedemontana Veneta.
- Risoluzione del nodo dei finanziamenti per completare il Passante di Mestre e decisa prosecuzione dei lavori in vista della sua apertura nel corso del 2008.
- Approvazione completa del progetto preliminare della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova.
- Messa in esercizio della tratta AV/AC Padova-Mestre.
- Completamento del progetto preliminare della tratta ferroviaria ad alta capacità Mestre-Trieste e realizzazione dello studio di fattibilità della tratta tra Trieste e Lubiana.



## **8. ALCUNE PROPOSTE PER IL SUPERAMENTO DEI VINCOLI REALIZZATIVI**

### **8.1 Passare dalla lista al programma**

Il Programma per le infrastrutture strategiche, approvato nella sua prima stesura dal CIPE il 21 dicembre 2001 e successivamente integrato fino alla rivisitazione effettuata dallo stesso CIPE con la delibera del 6 aprile 2006, è in effetti una lista di opere e di interventi infrastrutturali concordata tra Governo e Regioni, di enorme impegno finanziario (173,4 miliardi di euro secondo la citata delibera del 6 aprile), ma senza indicazioni di metodo nell'attribuzione delle risorse e nei tempi di realizzazione.

In verità il documento sulle infrastrutture prioritarie, varato nel novembre 2006 dal ministro Di Pietro, prende spunto proprio da questo dato di fatto per fissare l'obiettivo di definire una visione strategica, tracciare delle linee programmatiche e stabilire dei criteri di selezione delle priorità che permettano la progressiva realizzazione di un sistema integrato, fattibile in tempi certi e compatibile con le risorse finanziarie ragionevolmente disponibili; tutto ciò, anche sulla base dei pronunciamenti della Corte Costituzionale in merito alla Legge Obiettivo, attraverso un processo di programmazione condiviso e partecipato dalle Regioni e dagli Enti locali e territoriali volta a volta interessati.

Tuttavia, ad oggi tale obiettivo appare ancora sostanzialmente irrealizzato e salvo che per alcune opere (ad esempio il completamento della rete ferroviaria AV/AC sulla tratta nord-sud Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli) manca un quadro di riferimento coerente in una logica di sistema e comprensivo di un cronoprogramma sulle fasi e i tempi di realizzazione; valga, sempre ad esempio, il caso dell'estensione della stessa rete AV/AC sul resto del territorio nazionale, in particolare per quanto riguarda l'intera direttrice transpadana sul cd. Corridoio V, comprensiva dei collegamenti internazionali con Francia e Slovenia e di quelli con Genova e i porti dell'Alto Tirreno.

Appare quindi sempre più urgente che nei prossimi mesi Governo centrale e Amministrazioni territoriali formalizzino un autentico master plan delle infrastrutture strategiche per lo sviluppo del Paese, passando dall'approccio della lista a quello del programma funzionale e operativo.

A tale proposito è necessario collegare strettamente le decisioni in tema di infrastrut-

ture alle politiche di sviluppo economico elaborate tanto a livello statale che territoriale (regionale, ma se del caso anche sovraregionale o subregionale) e che presuppongono un'adeguata gestione della mobilità delle persone e delle merci. I benefici delle opere dovranno quindi essere valutati non solo in termini di maggiori volumi ed efficienza trasportistica, ma soprattutto in funzione del valore aggiunto prodotto dalle attività economiche che infrastrutture idonee consentono di mantenere e/o di incrementare. Di conseguenza i criteri base per la determinazione delle priorità di intervento possono essere così articolati:

- il mantenimento di collegamenti internazionali adeguati alle opportunità/minacce della mondializzazione e dell'unificazione europea (sistema porti e sistema valichi);
- il superamento dei colli di bottiglia che impediscono alla rete infrastrutturale intermodale di operare al massimo della propria potenzialità;
- la quantificazione dei benefici economici in termini di valore aggiunto derivanti dalle politiche di sviluppo rese possibili dalle opere infrastrutturali;
- il riassetto dei nodi metropolitani e dei "territori snodo" di cui al DPEF 2006-2011;
- il raggiungimento di uno standard "minimo" di dotazione infrastrutturale che consenta ad ogni cittadino ed impresa italiana (tanto più nelle regioni meridionali) di esercitare il proprio diritto alla mobilità.

Il cronoprogramma d'intervento dovrà risultare congruente con riferimento agli obiettivi che si intendono perseguire, alle risorse disponibili, ai tempi di entrata in esercizio delle opere e ai tempi di ritorno previsti per gli investimenti.

È auspicabile che, in analogia al ruolo dei coordinatori europei dei progetti TEN-T, il cronoprogramma preveda la presenza di soggetti responsabili del controllo sullo stato di attuazione delle opere, con poteri di proposta agli Enti responsabili delle funzioni di decisione e realizzazione.

## **8.2 Superare l'alibi delle risorse finanziarie**

Il crescente gap infrastrutturale del nostro Paese deriva in larga misura dalla scarsa propensione agli investimenti in questo settore, acuiti negli ultimi anni dalle critiche condizioni della finanza pubblica e dai vincoli europei di stabilità.

Abbiamo già detto (si veda il capitolo 4) che, con riferimento alle opere strategiche già approvate dal CIPE, e che quindi implicano impegni di tipo economico e finanziario, a fronte di un costo complessivo di 90,9 miliardi di euro, le risorse certe e disponibili sono pari a 36,6 miliardi di euro (40,3% del totale).

Se ci soffermiamo sulle opere monitorate da OTI Nordovest, limitandoci a quelle in fase di progettazione definitiva/esecutiva e in fase realizzativa, osserviamo che i costi totali ammontano a circa 32 miliardi di euro, mentre i finanziamenti disponibili sono pari a circa il 49% del totale.

Occorre pertanto avviare una seria riflessione sulla capacità della finanza pubblica di destinare per il futuro un flusso adeguato di risorse per realizzare le infrastrutture previste, partendo dal presupposto che esse dovrebbero costituire degli investimenti per lo sviluppo e non dei costi per la società. A tal fine sarebbe quanto mai opportuno che le opere da realizzare, e quindi da finanziare, fossero valutate sulla base della loro redditività e sulla capacità di generare benefici economici e territoriali.

Rispetto a questo dato di fatto riteniamo necessario che il Governo agisca sotto diversi fronti, per evitare che la scarsità di risorse finanziarie pubbliche per gli investimenti infrastrutturali diventi un alibi per non fare le opere.

In primo luogo, è fondamentale creare le condizioni per la realizzazione delle infrastrutture in una logica di corridoio territoriale, individuando: a) laddove esistono già infrastrutture che producono direttamente reddito, la possibilità di destinare parte dei proventi gestionali alla realizzazione di nuove opere che insistono su quel corridoio territoriale e in grado di favorire il riequilibrio modale; b) laddove si devono realizzare nuove infrastrutture che producono direttamente reddito, la possibilità di incentivare il ricorso ai capitali privati prevedendo anche la realizzazione di opere infrastrutturali di livello subregionale e non direttamente ripagabili.

In secondo luogo, nel finanziare gli investimenti, dovrebbe essere aumentata la partecipazione dei soggetti che ricevono i benefici diretti dalla realizzazione delle opere, attraverso la realizzazione di programmi di sviluppo nei quali viene promossa l'integrazione tra politiche territoriali e infrastrutturali, consentendo di: a) sviluppare iniziative di partenariato pubblico-privato volte ad aggregare enti pubblici locali, società concessionarie, istituti bancari, altri enti territoriali e altri soggetti imprenditoriali per la promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture di trasporto e di iniziative di sviluppo immobiliare; b) favorire una maggiore responsabilizzazione dei soggetti locali

direttamente coinvolti dalla realizzazione degli interventi con politiche di autonomia decisionale, gestionale e fiscale (è questo il caso delle Autorità portuali, per le quali la Finanziaria 2007 prevede un'ampia autonomia finanziaria).

In terzo luogo, si potrebbe fare perno sulla leva fiscale per individuare nuove modalità di finanziamento delle opere che sappiano integrare le politiche fiscali (es. ICI, tasse di scopo) con le politiche infrastrutturali. È opportuno sottolineare che la Finanziaria 2007, prevedendo per i Comuni la possibilità di istituire una imposta di scopo destinata alla parziale copertura delle spese per la realizzazione di opere pubbliche, esprime delle potenzialità innovative in tema di finanziamento delle opere. Tuttavia si potrà andare incontro a più compiute esigenze di federalismo fiscale quando le imposte di scopo potranno andare a scapito della fiscalità generale. Da questo punto di vista, la piena attuazione della riforma del Titolo V della Costituzione in materia di federalismo fiscale fornirebbe alle Autonomie Locali maggiore autonomia nelle voci di "entrata" e di "spesa", e quindi maggiore responsabilizzazione e partecipazione negli investimenti infrastrutturali, nonché la possibilità di indebitarsi autonomamente per le spese di investimento (il caso delle infrastrutture), attraverso l'emissione di obbligazioni.

In quarto luogo, qualora le risorse attivabili con le azioni sopra descritte non fossero comunque sufficienti per finanziare le opere, rimarrebbe imprescindibile la necessità di realizzare le infrastrutture attraverso il ricorso alla spesa pubblica, ottenibile con: a) tagli sulla spesa corrente; b) aumento della spesa per investimenti; c) istituzione di un fondo alimentato da parte dei proventi generati dalla mobilità (es. accise sui carburanti); d) il ricorso ai finanziamenti europei (fondi strutturali e fondi per aree obiettivo).

### **8.3 Gestire il consenso**

In un Paese come l'Italia è impensabile che la realizzazione degli interventi infrastrutturali possa avvenire senza il consenso dei cittadini coinvolti dall'impatto territoriale delle stesse. Tentativi di aggirare questa condizione attraverso norme e procedure derogatorie non hanno avuto in passato un esito favorevole e tali esperienze inducono a ritenere che il consenso "sociale" sull'opportunità di un'opera sia da assumersi come un requisito indispensabile.

Il problema non appare, quindi, quello di "aggirare" il tema del consenso, ma di riuscire

a gestirlo correttamente, attraverso procedure chiare e trasparenti con le quali attuare un ampio livello di informazione/comunicazione sull'opportunità dell'opera e attraverso le quali il consenso possa essere espresso e consolidato.

Perché ciò accada è necessario che il processo di formalizzazione del consenso si attui nel rispetto di due fondamentali criteri-guida:

- 1) la corretta delimitazione del "campo" di espressione del consenso sociale sull'opportunità dell'opera, i cui confini spaziali (necessariamente "a geometria variabile") dovranno coincidere con quelli del territorio sul quale ricadono direttamente i benefici derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura e non solo quelli del territorio interessato dai cantieri;
- 2) la corretta identificazione dei soggetti aventi titolo ad esprimersi formalizzando o meno il consenso alla realizzazione dell'opera i quali, al di là della partecipazione dei singoli cittadini alle fasi del procedimento amministrativo, non possono essere altri che le rappresentanze democraticamente elette dalle comunità locali.

Se, come si è detto, le infrastrutture sono investimenti che consentono di attivare politiche di sviluppo dai ritorni economici positivi, è da ritenersi che i soggetti interessati all'ottenimento di tali vantaggi debbano ragionevolmente esprimersi con favore alla decisione sull'investimento, scontata una valutazione costi-benefici rispetto ad altri investimenti possibili. Diversamente, un giudizio negativo sulla necessità del progetto infrastrutturale equivarrebbe a un giudizio negativo sull'opportunità della politica di sviluppo a cui il progetto sottende.

È del tutto evidente che nel caso in cui per specifiche minoranze le esternalità negative prodotte dall'opera risultino oggettivamente superiori ai benefici prodotti, si dovranno attentamente individuare ed attuare interventi compensativi che consentano di riequilibrare l'impatto negativo del progetto.

#### **8.4 Costruire una politica per la mobilità**

Pur avendo una evidente funzione di leva economica in sé, come ricaduta diretta dei cantieri, gli interventi in infrastrutture hanno un reale significato solo se rappresentano la condizione per gestire in maniera efficiente e adeguata la domanda di mobilità di

persone e merci sul territorio.

Ciò comporta che debbano essere poste in atto misure organiche sia sul piano normativo che su quello gestionale al fine di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica e per renderli idonei a sfruttare la rete infrastrutturale in tutta la sua potenzialità.

Tali misure dovranno riguardare, quanto meno:

- una politica generale di riforma relativa al sistema delle tariffe e degli incentivi che persegua la corretta attribuzione dei costi del trasporto (comprensivi delle esternalità) e un conseguente obiettivo di riequilibrio modale;
- la completa ed effettiva liberalizzazione dei servizi di trasporto, soprattutto in ambito ferroviario, e l'avvio di un processo di privatizzazioni finalizzato a superare le situazioni di inefficienza e a favorire la crescita dimensionale delle imprese operanti nella logistica;
- un maggiore coordinamento delle normative nazionali per i servizi di trasporto di livello europeo (es. normativa interna, interoperabilità, tariffe omogenee almeno per infrastruttura o corridoio ecc.);
- il miglioramento tecnologico dei mezzi di trasporto, di regolazione del traffico, di controllo e di supporto;
- La creazione di una Authority delle reti e dei trasporti dotata di poteri di controllo, di proposta e di intervento.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2005-2006

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITÀ			AVANZAMENTO si/no (*)
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie	
<b>Grandi assi viari</b>									
Autostrada direttissima Brescia-Milano: nuovo collegamento		XX				X		Xx	NO
Pedemontana Lombarda		XX					X	[X]	NO
superstrada Malpensa-Boffalora/A4: nuovo collegamento					XX		X		NO
Tangenziale est esterna di Milano: nuovo collegamento		XX				XX	XX	XX	NO
Autostrada Asti-Cuneo					XX	[X]	X	X	SI
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adeguamento)					XX		XX	X	SI
Pedemontana: tratta Biella-Carisio		XX				X	X		NO
Pedemontana: tratta Masserano-Romagnano/A26		XX				XX		XX	NO
Superstrada Novara-Malpensa	XX					X		X	NO
<b>Grandi assi ferroviari</b>									
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nord est (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX (da approvare CIPE)				XX	XX	XX	NO
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nord est (collegamento Seregno-Verdello)		XX					X	XX	NO
Ferrovia alta capacità Torino-Milano: nuova realizzazione					XX		XX		SI
Ferrovia alta capacità Milano-Verona: nuova realizzazione			XX (tratta Treviglio-Verona: da approvare CIPE)		XX (tratta Ploftello-Treviglio)	X (tratta Treviglio-Verona)		X (tratta Treviglio-Verona)	NO (tratta Treviglio-Verona)
Torino-Lione: linea ferroviaria alta capacità	XX	XX				XX	XX	XX	NO
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)			XX (approvato dal CIPE)			X	XX	XX	SI
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		XX	X	SI
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX		X	X	SI
<b>Nodi viari metropolitani</b>									
Strada provinciale Rho-Monza: potenziamento e nuovo collegamento			XX (tratta Paderno-Baranzate)		X (tratta Baranzate-Rho)	[X]	[X]	X	NO (tratta Paderno-Baranzate)
Strada provinciale Cassanese: potenziamento		X	X (lotto Segrate-Ploftello)	X (lotto Segrate-Ploftello)			XX	XX	SI
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento		XX					XX	XX	NO
Strada provinciale Paullese: potenziamento			XX						NO
Strada provinciale Villa di Monza: interramento				XX			X	X	NO
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			NO
Tangenziale est di Torino	XX					XX	XX	XX	NO
Nodo autostradale di Genova	XX					XX	XX	XX	NO
<b>Nodi ferroviari metropolitani</b>									
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (subtratta variante di Galliate)		X (subtratta Turbigo-Castano)	X (subtratta Magnago-Vanzaghello)				SI
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Saronno-Seregno			X						SI
Passante ferroviario di Milano					XX				SI
Ferrovia Milano Cadorna- Milano Bovisio: potenziamento					XX				SI
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Abbiategrasso-Vigevano)		XX (tratte Milano Abbiategrasso e Vigevano-Mortara)	X (cintura di Milano)	[X]		X	SI
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: interramento e raddoppio nodo di Castellanza				X	XX	XX	XX	XX	SI
Passante esterno merci ferrovie di Torino	XX					XX	XX	XX	NO
Passante ferroviario di Torino-completamento			XX		XX				SI
Nodo ferroviario di Genova		X	X				XX		SI
<b>Porti</b>									
Porto di Genova					XX	XX	XX	X	NO
Porto di La Spezia	XX					[X]	XX		SI
Porto di Savona		XX					XX		SI
<b>Piattaforme logistiche intermodali</b>									
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso			X	X				XX	SI
Interporto di Novara (CIM)-potenziamento			XX	X		XX	XX	XX	SI
Interporto di Torino (SITO spa)-potenziamento/trasformazione			XX		XX				SI
<b>Trafori e valichi</b>									
Traforo di sicurezza del Frejus	X		X			[X]	[X]		NO

Aggiornamento al dicembre 2006

In nero è segnalato lo stato di avanzamento al dicembre 2005, in rosso al dicembre 2006. 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](http://www.otinordovest.it)

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

e.mail: [mitoz@assolombarda.it](mailto:mitoz@assolombarda.it)

### **CONFINDUSTRIA GENOVA**

Servizio Territorio e Infrastrutture

Via S. Vincenzo, 2 – 16121 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577

[www.confindustria.ge.it](http://www.confindustria.ge.it)

e.mail: [fpatrone@confindustria.ge.it](mailto:fpatrone@confindustria.ge.it)

### **UNIONE INDUSTRIALE TORINO**

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

[www.ui.torino.it](http://www.ui.torino.it)

e.mail: [usu@ui.torino.it](mailto:usu@ui.torino.it)