



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO ASSINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture
www.otinordovest.it

RAPPORTO 2005

gennaio 2006

INDICE

1. Presentazione	pag. 3
2. Executive summary	pag. 4
3. Il quadro generale attuale	pag. 5
3.1 – I principali risultati del 2005 nel Nordovest	pag. 5
3.2 – La politica infrastrutturale degli ultimi cinque anni in Italia	pag. 6
4. Lo sviluppo delle infrastrutture nell'Unione Europea	pag. 10
5. Lo sviluppo delle infrastrutture nel Nordovest e in Italia	pag. 12
5.1 – Indicazioni per una nuova politica delle infrastrutture	pag. 12
5.2 – Le attese del Nordovest per il 2011	pag. 13
6. Il quadro per Regione	pag. 15
6.1 – Lombardia	pag. 15
6.1.1 – Stato di avanzamento degli interventi	pag. 15
6.1.2 – Criticità	pag. 17
6.1.3 – Attese per il 2006	pag. 17
6.2 – Piemonte	pag. 19
6.2.1 – Stato di avanzamento degli interventi	pag. 19
6.2.2 – Criticità	pag. 21
6.2.3 – Attese per il 2006	pag. 22
6.3 – Liguria	pag. 23
6.3.1 – Stato di avanzamento degli interventi	pag. 23
6.3.2 – Criticità	pag. 24
6.3.3 – Attese per il 2006	pag. 25
Allegato 1 – Stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest: scostamenti 2004-2005	pag. 26
Allegato 2 – Riferimenti e collegamenti	pag. 27

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2005, da: Andrea Agresti e Vittorio Biondi per Assolombarda; Giuseppina Bevilacqua e Luca Pignatelli per Unione Industriale di Torino; Valentina Canepa e Guido Conforti per Assindustria Genova.

1. PRESENTAZIONE

Una rete infrastrutturale adeguata alle necessità di movimentazione di persone e merci è uno dei requisiti principali per la crescita di un Paese. Elevati livelli di congestione determinano costi per il sistema economico e sociale che si ripercuotono sulla competitività, sulla qualità dell'ambiente e della vita, sulla capacità di attrarre investimenti, sugli standard di sicurezza. Le infrastrutture, inoltre, contribuiscono alla formazione di un capitale fisso sociale che permette alle realtà locali di inserirsi all'interno dei circuiti globali dello scambio di prodotti, servizi, informazioni e relazioni umane.

Se l'Italia, posta al centro del Mediterraneo, ha la grande opportunità di porsi come piattaforma logistica d'Europa rispetto ai grandi flussi che provengono, attraverso il Canale di Suez, dall'Oriente, il Nordovest d'Italia, che movimentata da solo più della metà delle merci che transitano nel nostro Paese, costituisce, attraverso i valichi alpini, la cerniera con l'Europa centrale. Il Nordovest è anche il luogo in cui si concentrano la maggioranza della popolazione e delle attività economiche del Paese, ma più di tutti ha risentito e risente delle carenze in termini di dotazione di infrastrutture, determinanti per competere con le principali aree economiche d'Europa.

Per questo insieme di ragioni, **Assindustria Genova, Assolombarda e Unione Industriale di Torino** hanno dato vita nel 2001 all'Osservatorio Territoriale Infrastrutture (OTI) del Nordovest, con lo scopo di monitorare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali prioritari per il sistema logistico del Nordovest e di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella realizzazione delle opere.

Il presente rapporto, il terzo realizzato dall'Osservatorio, si pone obiettivi più ampi rispetto alle passate edizioni. Accanto all'analisi dello stato di avanzamento nel corso del 2005 dei progetti monitorati e delle principali criticità emerse, il rapporto vuole fornire un contributo complessivo sugli ultimi cinque anni di politica infrastrutturale nel nostro Paese, importante per costruire un quadro in cui emergano con chiarezza i fattori di successo e i nodi ancora irrisolti che rallentano i processi realizzativi. Nello stesso tempo, si ritiene importante analizzare questi fattori rispetto a quanto avviene nel resto d'Europa. La necessità di effettuare un confronto più ampio nasce proprio dal fatto che l'Unione Europea ha tra i suoi principali obiettivi strategici l'integrazione delle reti e dei servizi connessi.

Porre al centro dell'attenzione pubblica questi temi consente di affrontare un altro aspetto che OTI Nordovest ritiene fondamentale, quello di fornire alcune indicazioni per la costruzione di una nuova agenda delle politiche infrastrutturali del nostro Paese, necessaria per superare le criticità, rafforzare gli elementi positivi emersi e rimanere allineati con il resto d'Europa.

2. EXECUTIVE SUMMARY

Lo sviluppo infrastrutturale del Paese è una delle priorità per sostenere la competitività del sistema economico e per garantire elevati livelli di benessere sociale. Questi obiettivi non possono considerarsi una automatica e diretta conseguenza degli interventi infrastrutturali, ma senza di loro ogni politica settoriale mirata ad accrescere la qualità della vita è destinata a fallire. Negli ultimi anni è stata posta una rilevante attenzione al tema e il fatto che le infrastrutture siano state oggetto di una normativa di settore testimonia la loro centralità a livello politico. La **Legge Obiettivo** e il ruolo dato al **CIPE** nell'approvazione dei progetti e delle relative risorse finanziarie rappresentano il tentativo di responsabilizzare i soggetti preposti al rilascio delle varie autorizzazioni e di individuare tempi certi per le diverse fasi procedurali nonché risorse certe per la loro realizzazione.

In generale, negli ultimi anni, il monitoraggio dei progetti infrastrutturali realizzato da OTI Nordovest ha messo in luce un rilevante **lavoro di progettazione** da parte di pubbliche amministrazioni e di enti e società preposti alla realizzazione delle opere. All'intensa attività progettuale solo in alcuni casi ha corrisposto un sostanziale avanzamento negli iter procedurali che portano o hanno portato all'avvio dei cantieri. Le procedure della Legge Obiettivo non sembrano risolvere, per molti progetti monitorati, le criticità rispetto alla **gestione del consenso** nei confronti dei territori interessati dal passaggio delle opere. Sciogliere questi nodi richiede il confronto con il territorio e una assunzione di responsabilità da parte di tutti i soggetti coinvolti, nella consapevolezza che l'interesse generale deve prevalere su quello locale.

Gli avanzamenti rilevati dal monitoraggio hanno evidenziato, in diverse situazioni, l'esistenza di problemi connessi al reperimento delle **risorse finanziarie** pubbliche per realizzare le opere. Il quadro che emerge è tale che, se le opere ferroviarie connesse alla realizzazione delle linee ad alta capacità sembrano avere aspettative maggiori per la copertura dei costi, le opere di grande viabilità e le altre opere ferroviarie non ricomprese nel progetto di alta capacità presentano notevoli criticità nel reperimento delle risorse economiche. Ciò presuppone la necessità di trovare nuove modalità di finanziamento delle opere che sappiano integrare tra loro politiche tariffarie, fiscali, territoriali.

Si rileva quanto mai opportuno, nello stesso tempo, uno sforzo di composizione degli interessi in gioco volto alla realizzazione di una sorta di masterplan contenente le reali **priorità infrastrutturali** per la realizzazione di un sistema logistico del Paese, efficace anche per agevolare la ricerca del consenso. Deve essere data centralità, pertanto, alla **programmazione** e alla **pianificazione** degli interventi infrastrutturali, migliorando anche i processi di coordinamento tra i diversi livelli decisionali e territoriali.

Infine, per evitare che, una volta "costruito", il sistema delle infrastrutture non venga utilizzato in tutte le sue potenzialità, con la conseguente diminuzione di **redditività dell'investimento**, è fondamentale che il sistema della mobilità venga progettato in base a precise scelte programmatiche (di efficienza, di sinergia plurimodale, di tutela dell'ambiente, di responsabilità nell'attribuzione delle esternalità, di salvaguardia dei diritti individuali di accessibilità, ecc.) e che a queste facciano seguito decisioni sul sistema normativo, sulle liberalizzazioni e sui meccanismi degli incentivi/disincentivi.

3. IL QUADRO GENERALE ATTUALE

3.1 - I principali risultati del 2005 nel Nordovest

Nel corso del 2005, in linea generale, si riscontrano alcuni progressi rispetto allo stato di avanzamento degli iter amministrativi di diverse opere, in particolare lombarde e liguri, anche se permangono molte ombre sui tempi di realizzazione, dovute essenzialmente a questioni di carattere finanziario.

Infatti, se la nuova autostrada **Brescia-Milano** (Brebemi), la **Pedemontana Lombarda**, la **Tangenziale est esterna di Milano** e una tratta della **connessione ferroviaria al tunnel del Gottardo** hanno avuto l'approvazione dei progetti preliminari da parte del CIPE, si deve segnalare l'enorme incertezza sulla disponibilità di risorse pubbliche per il finanziamento delle opere.

Anche per il **Terzo Valico ferroviario** sulla linea Milano-Genova e per la linea ferroviaria ad **alta capacità Milano-Verona**, per le quali sono disponibili le risorse per l'avvio dei lavori, permangono incertezze sulla copertura dei costi di realizzazione, così come per il potenziamento e l'ammodernamento dell'**autostrada Torino-Milano** si sono rilevati forti rallentamenti nei lavori per il notevole incremento dei costi.

Accanto alle difficoltà di ordine finanziario, un ulteriore elemento di criticità concerne rallentamenti nelle fasi procedurali legati essenzialmente al tema del consenso locale. In particolare la vicenda della linea ferroviaria ad **alta capacità Torino-Lione** è emblematica di come il problema della gestione dell'informazione nei confronti delle comunità interessate dai progetti sia fondamentale per l'avanzamento dei processi decisionali e degli iter realizzativi delle opere.

Criticità legate al consenso continuano a permanere rispetto all'individuazione di scelte pianificatorie definitive per lo sviluppo dei **porti liguri**, essenziali per cogliere le opportunità di crescita dei traffici marittimi provenienti dall'Oriente. Il fatto che nel corso del 2005 i traffici della portualità marittima italiana abbiano perso quote a vantaggio soprattutto di quella spagnola evidenzia la necessità di stabilire urgentemente gli assetti pianificatori dei nostri porti, in particolare quelli di Genova e La Spezia.

Altro elemento di fondamentale interesse riguarda i **nodi metropolitani**. La realizzazione degli interventi infrastrutturali di connessione interregionale, infatti, non può prescindere dalla risoluzione delle criticità per l'accessibilità ai nodi metropolitani. Sotto questo punto di vista, per motivazioni di ordine politico, permangono gravi ritardi per la risoluzione del **nodo autostradale di Genova** e del **Passante esterno merci di Torino**. Per quanto riguarda il nodo metropolitano milanese, invece, si segnalano i positivi passi in avanti negli iter di diverse opere come il completamento delle opere di accessibilità di prima fase alla **Fiera di Rho-Pero** e l'inizio dei lavori sul **nodo ferroviario di Castellanza** per migliorare l'accessibilità a Malpensa.

3.2 - La politica infrastrutturale degli ultimi cinque anni in Italia

L'arretratezza infrastrutturale in cui versa il nostro Paese, causata anche da leggi che ne hanno impedito l'ammodernamento¹, ha posto il tema dello sviluppo delle reti di trasporto tra le priorità dell'agenda politica degli ultimi anni. E' pur vero che nel nostro Paese si è pensato di realizzare una rete ferroviaria ad alta velocità, poi diventata alta capacità, fin dal 1991, con la nascita del modello TAV, ma solo verso la fine di quel decennio e l'inizio di quello successivo si è passati all'approvazione dei progetti e, poi, all'avvio delle opere. Anche la riforma della Conferenza dei Servizi, contenuta nella stessa legge n. 340 del 2000, ha permesso di prevedere una scansione temporale del procedimento decisionale più rapida e di sciogliere, almeno in parte (attraverso il concetto della determinazione a maggioranza e non più all'unanimità), il nodo dei veti cui erano sottoposti i progetti infrastrutturali da parte delle Amministrazioni locali su cui essi ricadevano. Successivamente, con la Legge Obiettivo del 21 dicembre 2001 (attuata attraverso il decreto legislativo del 20 agosto 2002 n.190), il Governo ha voluto imprimere una accelerazione alla realizzazione delle opere strategiche del Paese.

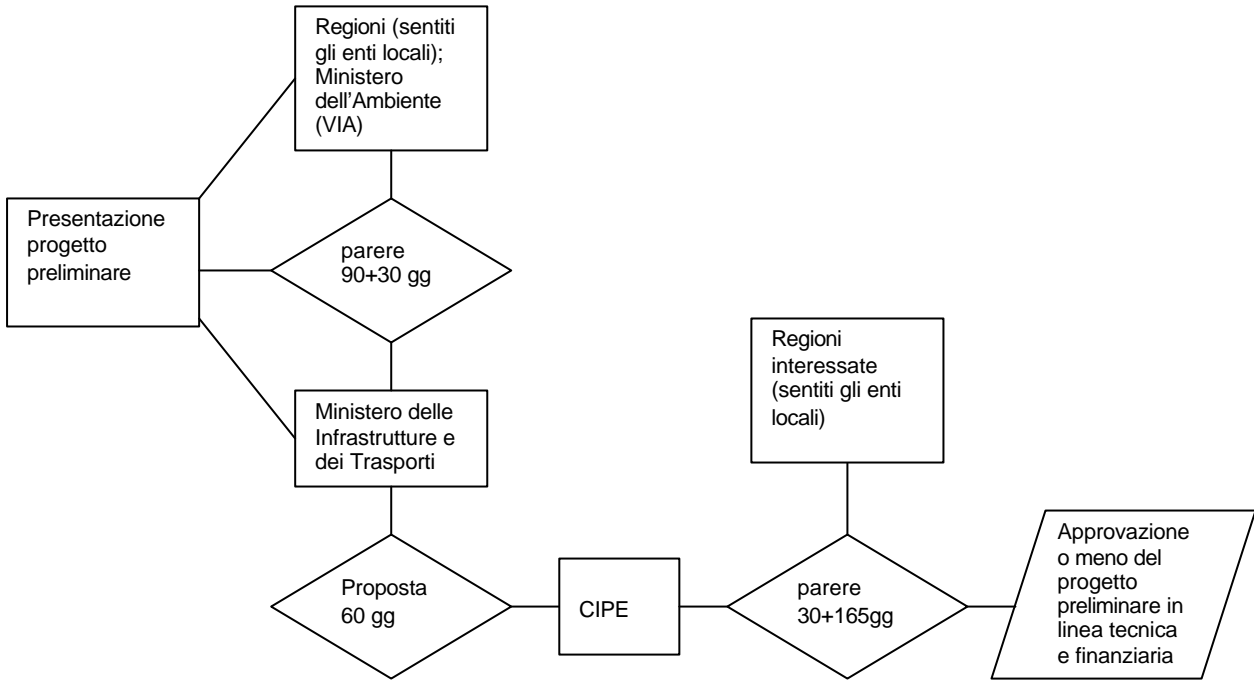
Gli schemi della pagina seguente, riferiti agli iter approvativi dei progetti preliminari e definitivi individuati con la Legge Obiettivo, evidenziano l'intento della stessa Legge di **responsabilizzare** i soggetti preposti al rilascio delle varie autorizzazioni e di individuare **tempi certi** per le diverse fasi procedurali. Questi fattori hanno determinato un incremento delle **attività progettuali** da parte dei soggetti proponenti e una maggiore linearità dei processi decisionali.

Tuttavia, il fatto che i tempi indicati siano ordinatori e non perentori (ad eccezione di quelli della Conferenza dei Servizi, prevista tra l'altro solo nella fase della progettazione definitiva e ai soli fini istruttori) e il fatto che molti progetti abbiano richiesto, per diversi ordini di ragioni, più o meno sostanziali adeguamenti, ha determinato comunque dei **ritardi nei tempi di approvazione**.

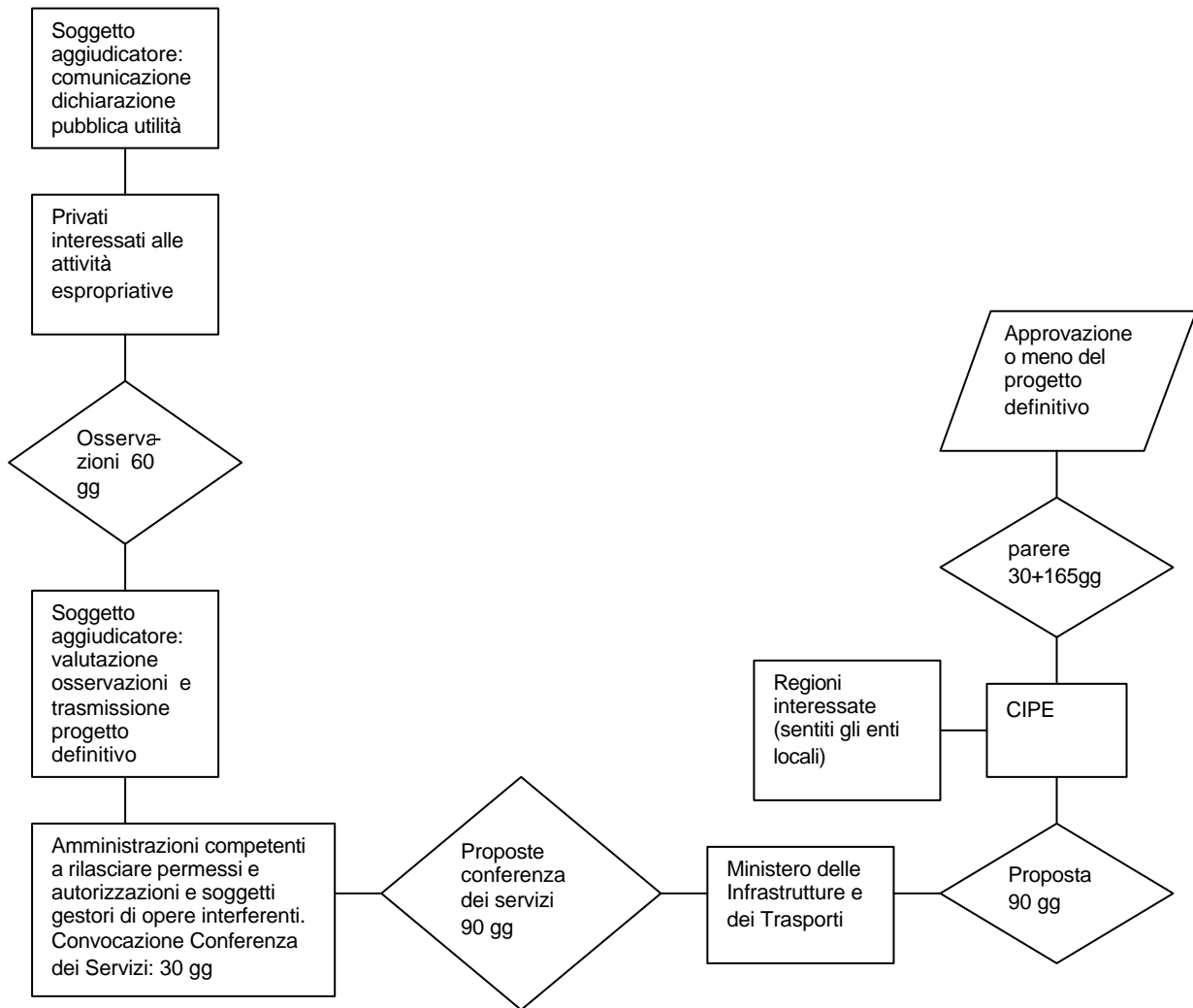
Infatti, nonostante il tentativo della Legge Obiettivo di composizione dei conflitti tra interessi contrapposti, per molte opere sussistono forti **opposizioni** e richieste di sostanziali **modifiche progettuali** da parte di enti locali e di comitati spontanei che hanno portato a forti rallentamenti nelle fasi di progettazione. In particolare, il fatto che la fase di realizzazione del progetto preliminare non sia sottoposta a conferenza dei servizi costituisce un elemento di criticità nel momento in cui vengono richieste sue modificazioni successive da parte degli enti territorialmente competenti. Inoltre, l'espletamento di atti amministrativi come l'apposizione di una firma, il passaggio di una delibera o di un decreto presso vari enti e la loro pubblicazione, hanno spesso determinato ritardi dovuti alle **lentezze proprie della burocrazia**.

¹ ricordiamo la legge n. 492 del 1975 che impediva la costruzione di nuove autostrade, abrogata solo nel 2000 con la legge n.340

Progetto preliminare



Progetto definitivo



In una situazione ideale, se fossero rispettati i tempi previsti dalla Legge Obiettivo, occorrerebbero **sei mesi per l'approvazione del progetto preliminare e dieci per l'approvazione di quello definitivo**. Complessivamente, quindi, dalla presentazione del progetto preliminare all'approvazione del progetto definitivo passerebbero 16 mesi, fatti salvi i tempi di realizzazione del progetto definitivo stesso.

Di seguito riportiamo alcuni esempi che mettono in luce le problematiche che sussistono ancora negli iter approvativi di diversi progetti.

- Pedemontana Lombarda: il primo progetto preliminare è stato presentato ad ANAS nel marzo 2003 e da questa approvato nello stesso anno. L'approvazione in linea tecnica da parte del CIPE di un nuovo progetto preliminare, che nel frattempo di era reso necessario, è avvenuta nel luglio 2005;
- Tangenziale esterna di Milano: il progetto preliminare è stato presentato ad ANAS nel giugno 2002 e da questa pubblicato nel giugno 2003. La sua approvazione in linea tecnica da parte del CIPE è avvenuta nel luglio 2005;
- Connessione ferroviaria al tunnel del Gottardo: la presentazione del progetto preliminare è avvenuta nel giugno del 2003. La sua approvazione da parte del CIPE per il quadruplicamento Chiasso-Seregno deve ancora avvenire, mentre per la realizzazione della tratta Seregno-Verdello è avvenuta nel dicembre 2005, ma solo in linea tecnica.

Un altro aspetto da considerare riguarda il disegno della rete infrastrutturale e delle risorse necessarie per realizzarlo. L'intento meritorio del Governo è stato quello di affrontare complessivamente il problema della infrastrutturazione del Paese attraverso l'individuazione di una serie di **opere prioritarie**, di preminente interesse nazionale, cui applicare le procedure accelerate e per cui individuare canali di finanziamento certi e immediati, così come previsto dalla Legge Obiettivo. Il primo programma decennale delle infrastrutture strategiche, individuato con delibera CIPE n. 121 del 2001, era costituito da 117 interventi per un valore complessivo di 126.000 milioni di euro. Il DPEF 2003-2006 indicava una spesa pubblica per le infrastrutture strategiche di 78.512 milioni di euro; le risorse mancanti sarebbero state recuperate attraverso il coinvolgimento di capitali privati e il ricorso a fonti di finanziamento comunitario.

Tuttavia, dal secondo rapporto della Camera dei deputati sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo, risulta che al 30 aprile 2005 il numero di opere inserite dal CIPE nella stessa legge era nel frattempo salito a 235, per un costo di 264.000 milioni di euro. Di queste opere, 86 risultano, al 30 aprile 2005, oggetto di una delibera approvativa del CIPE per un investimento stimato di circa 53.000 milioni di euro, cifra che rappresenta il 20% degli investimenti complessivi richiesti e comunque lontana anche dai 126.000 milioni di euro inizialmente previsti.

Guardando al numero delle opere approvate dal CIPE emerge come più della metà di esse si trovi ancora in una fase di progettazione; precisamente il 39,5% (34 opere su 86) allo stadio preliminare e un altro 15% a quello definitivo, per un totale del 55%. Sono attualmente in gara 10 opere pari a poco meno del 12% del totale, mentre circa un terzo ha raggiunto la fase contrattuale.

Malgrado, quindi, il notevole sforzo di composizione degli interessi in gioco sostenuto con la Legge Obiettivo, i rilevanti **costi delle opere** e l'**insufficienza dei finanziamenti** rischiano di vanificare l'andamento generale del programma delle grandi opere. Proprio il fatto che i progetti preliminari inizialmente presentati non siano sottoposti a conferenza dei servizi, e quindi al confronto con il territorio, costituisce una delle cause della mancata corrispondenza tra costi inizialmente previsti e costi derivanti dalle integrazioni e dalle modifiche progettuali richieste ai diversi livelli territoriali e autorizzatori. In particolare si riscontra come, rispetto alle ipotesi di project financing su cui dovrebbero appoggiarsi molti

interventi, in alcune opere le aspettative in termini di autofinanziamento siano state ridimensionate dal lievitare dei costi e dalle richieste integrative di fondi; per altre opere, che prevedono finanziamenti misti pubblico-privato, la finanziabilità dell'intervento appare condizionata, da parte del privato, proprio dal conseguimento del finanziamento pubblico non ancora ottenuto; in altri casi il piano economico e finanziario già definito ha subito modifiche per varianti progettuali imposte da nuove normative di carattere tecnico e dagli enti competenti per le valutazioni di impatto territoriale e ambientale, tanto che il costo originariamente previsto a carico dei privati ha richiesto una integrazione finanziaria pubblica².

Inoltre, è necessario compiere una riflessione sulle reali possibilità di sviluppo del **project financing** per realizzare le infrastrutture di trasporto.

Per le infrastrutture autostradali, che sembrano presentare i maggiori problemi di reperimento delle risorse pubbliche, ma maggiori possibilità di ricorrere a capitali privati, andrebbero studiate nuove modalità di finanziamento, attraverso ad esempio meccanismi di coinvolgimento delle valorizzazioni immobiliari generate dagli investimenti in infrastrutture.

La stessa Infrastrutture Spa (ISPA), istituita dal Governo con legge n. 112 del 2002 per favorire il coinvolgimento dei soggetti privati nella realizzazione e gestione di infrastrutture pubbliche e che la Finanziaria per il 2006 ha incorporato nella Cassa Depositi e Prestiti, ha avuto il compito di provvedere all'integrale finanziamento del progetto di alta velocità-alta capacità ferroviaria realizzato da TAV, attraverso il reperimento dei capitali per finanziare la realizzazione dei progetti tramite emissioni obbligazionarie.

Il meccanismo di rimborso del finanziamento comporta che lo Stato garantisca la copertura del debito e che le prossime Leggi Finanziarie debbano quindi prevedere rilevanti interventi a integrazione e copertura degli interessi intercalari dovuti sulle obbligazioni emesse.

Questo meccanismo ha comunque permesso l'apertura di numerosi cantieri per la realizzazione dell'alta capacità ferroviaria, sia sull'asse est-ovest sia su quello nord-sud.

Più in generale, comunque, richiamando quanto già scritto nel Rapporto OTI del 2004, si deve rilevare come la progressiva approvazione dei progetti comporterà nei prossimi anni un considerevole **aumento degli investimenti a carico della finanza pubblica**, che dovranno essere affrontati compatibilmente con i vincoli di bilancio e gli accordi comunitari.

In conclusione, si rileva come le infrastrutture siano uno dei temi centrali della politica di governo, come testimonia la predisposizione di una normativa organica di settore che ne prevede l'attuazione. E' stato fatto uno sforzo notevole di individuazione delle criticità esistenti per il disegno di una nuova maglia infrastrutturale del Paese; tale sforzo si è concretizzato nello sviluppo di una intensa attività progettuale. Tuttavia il processo delineato presenta ancora delle problematiche rilevanti nelle fasi procedurali che portano dai progetti alla realizzazione delle opere, anche per quanto concerne la gestione del consenso. Inoltre, si rileva la mancanza di un'attività di programmazione e pianificazione delle reali infrastrutture strategiche del Paese, che ha portato alla realizzazione di un elenco corposo di progetti e alla rilevante crescita dei costi a carico della finanza pubblica.

² si veda, a questo proposito, l'indagine sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo della Corte dei Conti del 21 marzo 2005, disponibile anche sul sito www.otinordovest.it

4. LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE NELL'UNIONE EUROPEA

La capacità di spostare persone e merci rapidamente, in modo efficiente e poco costoso è uno degli obiettivi prioritari della UE al fine di costruire, tra gli Stati membri, un'economia dinamica e una società allargata improntata agli scambi.

Negli ultimi anni l'eliminazione degli ostacoli agli scambi e ai viaggi transfrontalieri ha aumentato il volume di merci e il numero di passeggeri trasportati su lunghe distanze. Questo fenomeno è stato ulteriormente accelerato dall'allargamento dell'UE del 2004. Il settore dei trasporti produce oggi il 10% della ricchezza comunitaria in termini di prodotto interno lordo (PIL), equivalente a circa mille miliardi di euro l'anno, e dà lavoro a più di dieci milioni di persone.

La costante crescita della mobilità incide pesantemente sui sistemi di trasporto in termini di congestione: secondo i dati della Commissione Europea, ogni giorno il 10% della rete principale dell'UE (autostrade, pari a 7500 chilometri) registra ingorghi e il 20% della rete ferroviaria (16000 chilometri) presenta strozzature. In 16 dei principali aeroporti dell'Unione, il 30% dei voli registra ritardi superiori a 15 minuti.

Il trasporto su strada veicola ora il 44% di tutte le merci trasportate nell'UE, contro il 41% per il trasporto marittimo a corto raggio, l'8% per le ferrovie e il 4% per la navigazione interna. Questo squilibrio è più pronunciato per il trasporto passeggeri dove la strada (in gran parte spostamenti in auto) rappresenta il 79% contro il 6% delle ferrovie e il 5% per il trasporto aereo.

Tra i grandi obiettivi dell'UE rientrano i grandi progetti di infrastrutture, le cosiddette reti transeuropee (TransEuropean Networks – TEN), che riguardano i settori del trasporto, dell'energia e delle comunicazioni.

Il progetto TEN, deciso nella riunione del Consiglio Europeo di Essen nel 1993, è stato avviato sul presupposto della necessità, da parte dell'UE, di poter contare su un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali più efficiente e di un consistente aumento degli investimenti.

In tutti i Paesi comunitari negli anni '80 e '90 l'ammontare di investimenti in infrastrutture non ha superato l'1-1,5% del prodotto interno lordo ed è sceso al di sotto dell'1% negli ultimi anni. Inoltre, i diversi Paesi membri avevano in passato manifestato una scarsa volontà ad impegnarsi in progetti transfrontalieri, privilegiando i progetti di carattere nazionale. Da qui la decisione della Commissione Europea di rivedere la politica delle reti transeuropee e nel 2003 l'incarico al gruppo Van Miert di formulare nuove proposte che, aggiunte a quelle di Essen, compongono una lista di 30 assi transnazionali.

Di questi 30 "assi" ne sono stati ultimati soltanto tre, tra i quali **l'Aeroporto di Malpensa**. Altri dovrebbero essere completati entro il 2010, come il treno ad Alta Velocità **Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra** (510 km) e **la linea Betuwe** (160 km) tra il porto di Rotterdam e la Germania.

Fra gli altri progetti che interessano il territorio italiano l'asse ferroviario **Berlino-Verona-Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo** vede ad oggi già realizzati i tratti Berlino-Halle e Firenze-Roma-Napoli; entro il 2007 verranno completati i tratti Norimberga-Monaco e Verona-Firenze, mentre slitterà dal 2006 al 2008 la tratta Milano-Bologna e dal 2009 al 2012 quella Kufstein-Innsbruck. Per le restanti tratte il completamento è previsto entro il 2020.

La linea A.C. **Lione-Trieste-Budapest**, di circa 1400 km (parte del cosiddetto “Corridoio 5” che costituisce il grande asse ferroviario fra Lisbona e Kiev), ha in via di realizzazione solo le tratte Torino-Milano, Padova-Venezia e Lubiana-Hodos. Su questa linea esistono comunque delle problematiche molto complesse ed ancora in via di soluzione (es. tratta Torino-Lione). Pertanto prevedere il suo completamento entro i termini previsti (2018) è ad oggi molto difficile. Allo scopo, già nel 1990 è stato costituito il Comitato Promotore di tale direttrice, “Transpadana”, con la finalità di promuovere la realizzazione della nuova linea ferroviaria veloce transeuropea (e tra questa e Genova) per migliorare il trasporto merci e passeggeri.

L’asse **Genova-Rotterdam**, il cosiddetto “Corridoio dei due mari” (1240 km), ad esclusione dei lavori di ammodernamento di alcune tratte, comprende tratte con tempi di avanzamento lavori molto diversi. Fra quelle di completamento più immediato il traforo del Lotschberg in Svizzera (2007) e il nuovo Gottardo (inizialmente previsto per il 2013, ma attualmente programmato per il 2015).

Da evidenziare, inoltre, il **sistema delle “autostrade del mare”** che, nell’ottica di superare i colli di bottiglia come le Alpi, i Pirenei, il Mar Baltico e le isole, rappresenta una alternativa realmente competitiva al trasporto terrestre. Questo progetto beneficia di finanziamenti comunitari pari a 1,8 miliardi di euro da distribuire tra quattro aree geografiche: quella relativa ai collegamenti del Mar Baltico, quella relativa al cabotaggio dell’Europa Occidentale e due direttrici marittime del Mediterraneo con inclusione del Tirreno (sud-ovest Europa) e dell’Adriatico (sud-est Europa).

Fra gli altri progetti infrastrutturali, va citato il progetto “**Galileo**” (la rete satellitare europea per le telecomunicazioni) che assorbe una quota consistente dei fondi stanziati dall’UE.

In seguito all’allargamento dell’Europa è stato costituito un gruppo di lavoro per identificare gli assi prioritari di collegamento con l’Est Europa, la Turchia e il bacino Mediterraneo. E’ quindi ipotizzabile che nei prossimi anni la lista dei 30 progetti venga ulteriormente implementata.

In sintesi, gli assi TEN includono 89.500 km di strade e 94.000 km di ferrovie, compresi 20.000 km di treni Alta Velocità/Capacità: completare le reti entro il 2020 implica la costruzione dei cosiddetti anelli mancanti che incrementeranno le reti stradali di 4.800 km e le ferrovie di 12.500 km.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, il costo totale dei progetti TEN è stato stimato di 252 miliardi di euro, pari allo 0,16% del Pil europeo e fino al 2004 i fondi europei destinati ai progetti Ten sono stati complessivamente pari a 5 miliardi di euro. Nel piano finanziario 2007-2013 la Commissione ha proposto di aumentare gli stanziamenti in misura significativa portandoli a 20,3 miliardi di euro, ovvero poco meno di 3 miliardi all’anno. La quota rimanente degli investimenti dovrà naturalmente essere coperta dagli Stati membri.

5. LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE NEL NORDOVEST E IN ITALIA

5.1 - Indicazioni per una nuova politica delle infrastrutture

Alla vigilia delle prossime elezioni politiche il mondo delle imprese che operano nel Nordovest chiede fermamente alle coalizioni che si candidano a guidare il Paese di porre il tema dello sviluppo infrastrutturale al centro del loro programma di governo.

Qualunque sia l'esito delle elezioni, le attività avviate dovranno proseguire ed anzi essere accelerate, integrate, potenziate secondo una visione strategica che veda nelle infrastrutture la chiave di volta per ogni politica di sviluppo economico e territoriale.

Una recente ricerca svolta dall'Università Bocconi e dalla Facoltà di Economia di Genova per analizzare l'impatto socio-economico delle grandi opere³, ha nuovamente ribadito la **centralità degli interventi infrastrutturali** come condizione necessaria per la competitività dei sistemi urbani e delle imprese, il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro, la tutela dell'ambiente, il contenimento dei costi della logistica, il sostegno a processi di differenziazione e specializzazione produttiva, l'avvio di nuove politiche di sviluppo locale, la valorizzazione del patrimonio immobiliare. Tutto ciò non può considerarsi automatica conseguenza degli interventi infrastrutturali, ma senza di questi ogni politica settoriale è fatalmente destinata a fallire.

Come è noto, il Nordovest italiano è una delle "macroregioni" più evolute d'Europa: in termini di valore aggiunto, livello della conoscenza, potenzialità di crescita. Tuttavia, la sua collocazione geografica ne rende più difficoltose le relazioni internazionali e rischia, quindi, di pregiudicarne le formidabili opportunità che derivano dall'allargamento dell'Unione e dalla mondializzazione dei mercati.

In questi anni si è più volte ribadito l'obiettivo strategico di fare dell'Italia (ma specificatamente del Nordovest) una grande **piattaforma logistica del Sud Europa**: capace di intercettare, veicolare e arricchire di valore aggiunto i crescenti volumi di traffico che attraversano il Mediterraneo, provenienti da o diretti verso i mercati asiatici. Ma a differenza di altri Paesi, e in particolare della Spagna, questo obiettivo è rimasto ad oggi sostanzialmente dichiarato e al di là delle intenzioni tutt'altro che tradotto in dati di fatto. Nel frattempo il gap infrastrutturale, che ne è una delle cause principali, invece che ridursi si è amplificato e i dati di traffico segnalati dai nostri porti rispetto a quelli dell'arco mediterraneo ne sono la chiarissima cartina al tornasole.

Al futuro Governo centrale, ma anche a quelli regionali e locali, si chiede quindi di concordare un disegno di potenziamento infrastrutturale che sia congruo e rispondente alle politiche di sviluppo che si intendono attuare sul nostro territorio, nonché alle priorità da queste definite. E sulla base di queste politiche aggregare un **consenso sociale** il più ampio possibile.

I fatti che nei mesi scorsi sono accaduti in Valle di Susa non sono che l'ultima manifestazione di un'incapacità di collocare il grande disegno di una nuova rete ferroviaria efficiente al servizio di queste politiche di sviluppo. E' necessario e urgente che venga superato questo stato di congenita resistenza e talvolta di vero e proprio *impasse* tipicamente italiano che si ripropone ogni qualvolta si mette mano a interventi sul territorio; senza alcuna sopraffazione di legittimi interessi, ancorché particolari, ma per la tutela di un più alto bene comune.

³ L'intera ricerca, commissionata e coordinata da F.I.L.S.E. – la finanziaria della Regione Liguria – è disponibile sul sito www.filse.it.

Anche allo scopo di agevolare la ricerca del consenso, che dovrebbe scaturire dalla immediata comprensione dei benefici che si intendono conseguire, è fondamentale che si passi da un indistinto elenco di opere infrastrutturali di cui si richiede la realizzazione ad un **sistema infrastrutturale organico e plurimodale**.

Sono ancora troppi, infatti, i livelli decisionali che rappresentano l'esigenza di opere infrastrutturali e manca una vera regia in grado di selezionare le priorità in ragione delle loro funzionalità e secondo le disponibilità reali di un budget di spesa conosciuto e definito. Da questo punto di vista lo stesso Programma delle infrastrutture strategiche approvato nel dicembre del 2001, se ha avuto un indubbio significato di natura politica, risulta tuttavia ancora inadatto a rappresentare un efficace master-plan delle opere in grado di far compiere un autentico salto di qualità al sistema infrastrutturale italiano.

E' necessario migliorare i **processi di coordinamento** tra il livello centrale e quello regionale o macroregionale (per esempio tramite una struttura agenziale dotata di effettivi poteri di intervento) unificando o comunque rivedendo le fasi di programmazione, di finanziamento, di normazione e di regolazione sull'uso delle infrastrutture.

Analogamente, alla costruzione di un sistema infrastrutturale organico e plurimodale dovrà accompagnarsi la costruzione di un sistema (altrettanto organico e plurimodale) della mobilità.

Per evitare che siano altri fattori a giocare un ruolo decisivo e che, una volta "costruito", il sistema delle infrastrutture non venga utilizzato in tutte le sue potenzialità, diminuendone pertanto la redditività, è fondamentale che il **sistema della mobilità** venga progettato in base a precise scelte programmatiche (di efficienza, di sinergia plurimodale, di tutela dell'ambiente, di responsabilità nell'attribuzione delle esternalità, di salvaguardia dei diritti individuali di accessibilità...) e che a queste facciano seguito decisioni conseguenti circa il sistema normativo, le liberalizzazioni e il sistema degli incentivi/disincentivi.

Su tutti questi aspetti la nuova legislatura è chiamata ad intervenire, dando seguito all'impulso che quella in scadenza ha lanciato, soprattutto dal punto di vista della programmazione e della progettazione. I prossimi cinque anni dovranno costituire il passaggio ad una diffusa fase realizzativa, che tra l'altro potrà contribuire in maniera determinante alla crescita economica nel nostro Paese.

Ciò pone anche un evidente **problema di risorse finanziarie**, che in parte potranno essere ricavate dal contributo privato ai nuovi progetti infrastrutturali, ma in maggior parte dovranno necessariamente fare aumentare la spesa pubblica per questo genere di investimenti. Peraltro, le condizioni della finanza pubblica unite alle decisioni in sede europea circa la contabilità nazionale e i vincoli all'indebitamento renderanno ulteriormente necessario un grande rigore nella selezione tra le varie voci di spesa e, all'interno di quella per infrastrutture, tra le opere realmente prioritarie.

5.2 - Le aspettative del Nordovest per il 2011

Alla luce di quanto esposto e sulla base dei cronoprogrammi delle opere già deliberate, alla conclusione della prossima legislatura il sistema infrastrutturale del Nordovest dovrebbe risultare potenziato nelle seguenti principali direzioni:

- **rete ferroviaria AV/AC**: tratta Torino-Milano in esercizio e lavori in corso/ultimazione per le tratte Torino-Lione, Milano-Verona e Milano-Genova ("Terzo Valico");
- **rete ferroviaria ordinaria**: interventi sui nodi metropolitani e avanzamento delle attività di progettazione/realizzazione delle connessioni verso la Francia, la Svizzera e il Brennero (Pontremolese);

- **viabilità:** Autostrade Torino-Milano e Asti-Cuneo in esercizio. Brebemi, sistema pedemontano lombardo, tangenziale est esterna di Milano e nodo autostradale di Genova in costruzione o in esercizio per lotti autonomi funzionali;
- **porti:** definizione della pianificazione a medio termine dello sviluppo dei porti liguri, progettazione/realizzazione degli interventi previsti, costruzione di un sistema integrato con piattaforme logistiche retroportuali nell'oltreappennino;
- **sistema logistico:** programmazione, pianificazione e implementazione di un sistema logistico integrato funzionale alle politiche di sviluppo e alla domanda di mobilità di cittadini e imprese. Superamento dei colli di bottiglia ed efficienza delle forme di esercizio.

6. QUADRO PER REGIONE

6.1 - Lombardia

6.1.1 - Stato di avanzamento degli interventi

Nel corso del 2005 molti progetti monitorati che riguardano la Lombardia hanno visto, seppur tra numerose difficoltà procedurali, la conclusione o l'avanzamento di alcuni passaggi importanti degli iter amministrativi che, in realtà, avrebbero dovuto concludersi già nell'anno precedente. Tuttavia la conclusione di questi passaggi amministrativi ha messo in luce in tutta la sua drammaticità il problema della carenza di risorse finanziarie per il proseguimento degli iter e per la realizzazione delle opere.

a) Ferrovie

Per quanto concerne la rete ferroviaria, sembrano andare meglio le opere ricomprese nel progetto di alta capacità, come la **Milano-Torino** dove, nel 2005, sono iniziati i lavori anche sulla tratta Novara-Milano (al dicembre 2005 lo stato di avanzamento dei lavori è pari al 25%; se ne prevede il completamento nel 2009), e come la **Milano-Verona** sulla quale il quadruplicamento Piosello-Treviglio, funzionale per il sistema ferroviario regionale, vede proseguire i lavori (fine lavori prevista: 2007); per la tratta Treviglio-Verona è in corso di redazione il progetto definitivo e la Legge Finanziaria per il 2006 ha confermato la presenza di fondi che possono consentire l'avvio dei lavori.

Tuttavia, altre opere ferroviarie, fondamentali per i collegamenti transalpini, vivono una situazione di carenza di risorse finanziarie pubbliche. In particolare la linea ferroviaria **Seregno-Verdello**, che costituirà la gronda est di decongestionamento del nodo di Milano per le merci provenienti dal Gottardo, ha avuto l'approvazione del progetto preliminare in linea tecnica da parte del CIPE il 2 dicembre 2005; ciò significa che devono essere reperiti i circa 1.000 milioni di euro necessari a realizzare l'opera. Invece il progetto del quadruplicamento ferroviario della tratta **Chiasso-Seregno** di connessione alla linea per il Gottardo deve ancora vedere l'approvazione parziale del progetto preliminare da parte della Regione Lombardia e, successivamente, da parte del CIPE; ma anche per questo progetto si presenterà il problema del reperimento dei circa 1.500 milioni di euro necessari a realizzarlo. Ci si aspetta inoltre l'approvazione in sede CIPE, nel corso dei primi mesi del 2006, del progetto definitivo della ferrovia **Seregno-Saronno**, che proseguendo verso ovest sulla Saronno-Novara costituirà un importante collegamento tra la Brianza e l'aeroporto di Malpensa. Invece, su altri progetti di cui ci si aspettava l'avvio dei lavori nel 2005 come alcune tratte delle linee ferroviarie **Milano-Mortara** e **Novara-Malpensa**, dovrebbero aprire i cantieri nel corso del 2006.

b) Viabilità

Il problema della carenza delle risorse finanziarie appare evidente nel settore della viabilità, in particolare con riferimento alle vicende della Brebemi, della Pedemontana Lombarda e della Tangenziale est esterna di Milano. Il 29 luglio 2005 il CIPE ha approvato in linea tecnica i progetti preliminari delle tre opere, ponendo un paletto importante sulla definizione dei tracciati, ma senza risolvere il nodo delle risorse finanziarie pubbliche. Per **Brebemi**, a fronte di costi complessivi di 1.600 milioni di euro, il project financing della società concessionaria copre circa 800 milioni di euro, mentre i rimanenti 800 milioni sono da reperire attraverso altre modalità che il CIPE avrebbe dovuto valutare e approvare con la seduta del 2 dicembre 2005. Tuttavia si attende la pubblicazione della delibera del CIPE

per capire se e come verranno coperti tali extra costi. Per **Pedemontana Lombarda** il contributo pubblico richiesto è di 2.600 milioni di euro (a fronte di un fabbisogno finanziario complessivo di 4.300 milioni); la Legge Finanziaria per il 2006, al comma 78⁴, dovrebbe consentire il finanziamento per la realizzazione del progetto definitivo dell'opera. **Tangenziale est esterna di Milano**, invece, a fronte di costi complessivi di circa 1.700 milioni di euro, richiede circa 360 milioni di contributo pubblico, attualmente non disponibili; ANAS dovrebbe indire la gara per la progettazione definitiva e per la realizzazione dell'opera, ma rimane da sciogliere in via prioritaria il nodo dei finanziamenti. Si segnala, positivamente, il proseguimento dei lavori sulla **superstrada Malpensa-Boffalora/A4** (al dicembre 2005 l'avanzamento dei lavori è pari al 30%, mentre un anno prima era al 5%).

c) Nodo metropolitano milanese

Il 2005 ha segnato l'avanzamento di importanti iter amministrativi anche su opere di interesse metropolitano fondamentali per superare le drammatiche criticità di mobilità e di accessibilità dell'area metropolitana milanese. In particolare il CIPE il 2 dicembre 2005 ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare del potenziamento della **strada Paullese** tra Paullo e Spino d'Adda; in questo caso, le risorse finanziarie erano già state messe a disposizione dalla Regione Lombardia, dagli enti locali e da ANAS. Di altre opere sono state concluse importanti fasi progettuali e superate le valutazioni ministeriali di impatto ambientale; ci si aspetta pertanto l'approvazione in sede CIPE nel corso dei primi mesi del 2006 dei seguenti progetti: progetto definitivo del lotto della **strada provinciale Cassanese** di accessibilità al centro intermodale di Segrate; progetti preliminari della variante della **strada del Sempione** e del **collegamento viario Magenta-tangenziale ovest di Milano** che riguarda tutta una serie di interventi come i potenziamenti delle strade Vigevanese e Albairate-Milano o la realizzazione della circonvallazione di Abbiategrasso.

Permangono invece 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. Per la tratta Novate Milanese-Baranzate della **strada provinciale Rho-Monza** (di prosecuzione della tangenziale nord di Milano per l'accessibilità alla Fiera di Rho-Però) si segnala lo stralcio del progetto preliminare realizzato precedentemente e l'avvio di uno nuovo che dovrebbe superare criticità concernenti i costi, con una loro riduzione, e l'impatto sugli abitati attraversati, con la risoluzione di problemi legati a questioni tecniche e all'accettabilità dell'opera.

Per quanto concerne l'interramento della **strada provinciale Villa di Monza** di collegamento tra alcuni importanti valichi svizzeri e il nodo autostradale milanese, della quale finalmente si è conclusa la vicenda della procedura di appalto ma che già accumula ritardi rispetto al cronoprogramma di avvio dei lavori previsto per ottobre 2005, dovrebbero partire i lavori nel corso del 2006.

Altri interventi hanno visto il proseguimento di lavori già iniziati: gli interventi di **accessibilità alla Fiera di Rho-Però**, per la quale sono stati conclusi i lavori di prima fase (prolungamento della linea metropolitana 1 di Milano fino alla nuova Fiera e svincoli sulla A4 Milano-Torino e sulla A8 Milano-Laghi), e la tratta Baranzate-Rho della **strada provinciale Rho-Monza** (fine lavori prevista: 2006).

Si segnala, tra le opere ferroviarie di interesse metropolitano per potenziare l'accessibilità a Malpensa e il servizio ferroviario regionale, l'inizio dei lavori sul **nodo ferroviario di Castellanza**, mentre altri interventi hanno visto il proseguimento di lavori già iniziati: ci si

⁴ La Legge Finanziaria per il 2006 assegna, al comma 78, un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007 per una serie di interventi infrastrutturali tra cui, al punto e), per la realizzazione delle opere di cui al "sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese", in misura non inferiore al 2% delle risorse disponibili.

riferisce al **Passante ferroviario di Milano** (fine lavori prevista: 2006) e al **quadruplicamento ferroviario Milano Cadorna-Milano-Bovisa** (fine lavori prevista: 2008).

6.1.2 - Criticità

Molti progetti infrastrutturali, superati i problemi di tipo procedurale che ne avevano fino ad oggi rallentato l'iter, presentano rilevanti criticità riguardanti la disponibilità di finanziamenti pubblici. **Brebemi, Pedemontana Lombarda, Tangenziale est esterna di Milano, Chiasso-Seregno e Seregno-Verdello di connessione ferroviaria alla linea per il Gottardo**, nonostante siano inserite nella Legge Obiettivo, incontrano tutte difficoltà nel reperimento dei finanziamenti necessari che dovrebbero essere assegnati dal CIPE o previsti dalla Legge Finanziaria. E' pur vero che, per rispondere ai requisiti di tipo tecnico, legislativo, ambientale e territoriale, i costi di tali opere sono cresciuti anche notevolmente rispetto alle previsioni iniziali. Per superare queste situazioni di impasse potrebbe essere opportuno studiare nuove forme di finanziamento delle opere e, laddove possibile, iniziare i lavori su tratte particolarmente critiche e in qualche misura autonome da un punto di vista progettuale, trasportistico e finanziario.

Per quanto concerne, invece, le criticità di tipo politico, con riferimento al consenso con gli enti locali, e di tipo tecnico, con riferimento alle scelte progettuali, si riscontrano luci ed ombre. L'adozione di scelte progettuali maggiormente rispondenti ai desiderata delle comunità locali ha permesso di superare per alcune opere molti dei nodi politici che ne avevano visto finora rallentare gli iter amministrativi, anche se ciò ha comportato in alcuni casi notevoli incrementi di costi. Permangono, invece, forti opposizioni di tipo locale sul progetto della **Tangenziale est esterna di Milano**, anche se negli ultimi mesi si registrano alcuni tentativi per raggiungere un accordo con i Comuni coinvolti. Rallentamenti per mancata risoluzione di alcuni nodi politici e tecnici riguardano il quadruplicamento della **tratta ferroviaria Chiasso-Seregno** e la realizzazione della tratta Novate Milanese-Baranzate della **strada provinciale Rho-Monza** per il collegamento tra la tangenziale nord di Milano e la Fiera di Rho-Però.

6.1.3 - Attese per il 2006

- Scioglimento dei nodi finanziari e proseguimento degli iter procedurali per Brebemi (progetto definitivo e apertura dei cantieri), Pedemontana Lombarda (progetto definitivo) e Tangenziale est esterna di Milano (progetto definitivo);
- approvazione in sede regionale e in sede CIPE del progetto preliminare della tratta ferroviaria Chiasso-Seregno di connessione al Gottardo e individuazione della copertura finanziaria dell'intera gronda est di connessione ferroviaria alla linea per il Gottardo (Chiasso-Seregno e Seregno-Verdello);
- approvazione in sede CIPE e successivo proseguimento degli iter procedurali dei seguenti progetti: definitivo della ferrovia Seregno-Saronno; definitivo del lotto della strada provinciale Cassanese di accessibilità al centro intermodale di Segrate; preliminari della variante della strada ex statale del Sempione e del collegamento viario Magenta-tangenziale ovest di Milano;

- avvio dei cantieri sulle linee ferroviarie Milano-Mortara, Novara-Malpensa, Treviglio-Verona (alta capacità Milano-Verona) e sulla strada provinciale Villa di Monza di collegamento tra alcuni importanti valichi svizzeri e il nodo autostradale milanese;
- apertura completa del Passante ferroviario di Milano (ramo Vittoria-Rogoredo) e conclusione dei lavori di seconda fase per l'accessibilità alla Fiera di Rho-Pero.

6.2 - Piemonte

6.2.1 - Stato di avanzamento degli interventi

Rispetto alle attese formulate alla fine dello scorso anno, il 2005 non può essere considerato soddisfacente: alcune importanti opere non hanno fatto passi in avanti, altre hanno accumulato ritardi.

Il nodo più importante riguarda l'Alta Capacità Torino-Lione (e di conseguenza la gronda nord di Torino ed il nodo di corso Marche, opere strettamente connesse): la soluzione delle criticità politiche, tecniche e di conseguenza finanziarie è oggi ancora più lontana e complessa di quanto non fosse lo scorso anno.

Inoltre, alcune opere già in esecuzione sono state rallentate da nuove difficoltà di ordine finanziario e/o tecnico: è il caso dell'autostrada Torino-Milano, della linea 1 di metropolitana e del traforo di sicurezza del Frejus.

A livello metropolitano è da segnalare anche la scelta effettuata sul completamento dell'anello tangenziale torinese. E' prevalsa la soluzione di un progetto alternativo alla vera e propria nuova tangenziale est, prevista in precedenza, che consiste in un asse di scorrimento realizzato con limitati interventi di ampliamento ed interconnessione sul tracciato viario esistente, con caratteristiche di percorribilità e carichi di traffico decisamente diversi dal resto della tangenziale esistente.

Hanno fatto passi in avanti soltanto la ferrovia A.C. Torino-Novara e alcune opere legate alla scadenza olimpica, peraltro previste già da lungo tempo e, comunque, non strategiche. È il caso del completamento dell'autostrada Torino-Pinerolo, della variante di Avigliana, dell'ampliamento dell'aeroporto di Caselle.

a) Ferrovie

Nel corso del 2005 sono proseguiti i lavori per la realizzazione della nuova **linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano** (7,5 miliardi di euro). E' in via di ultimazione la tratta Torino-Novara, attualmente in fase di collaudo e con entrata in esercizio prevista per il febbraio 2006. Per tale data è previsto anche il completamento del collegamento al nodo di Novara-Boschetto e l'interconnessione di Vercelli con la linea storica Torino-Milano. Per quanto riguarda la tratta Novara-Milano, RFI stima che i lavori abbiano raggiunto a fine 2005 il 25% e prevede l'apertura al traffico per il 2009.

Per quanto riguarda la **linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione**, dopo vari rinvii, nell'ottobre 2005 avrebbero dovuto iniziare i sondaggi preliminari. La sempre più determinata opposizione delle comunità e delle amministrazioni locali della Valle di Susa ha di fatto bloccato ogni fase operativa, nonostante le prese di posizione delle autorità centrali, di Regione e Provincia, che hanno confermato il loro pieno sostegno all'opera. Allo stato attuale si sta cercando una difficile mediazione politica per comporre il conflitto, anche con l'intervento dei rappresentanti dell'Unione Europea.

Con queste premesse, il tracciato definitivo potrebbe essere rimesso in discussione, con inevitabile variazione dei costi.

Analoga situazione di stallo è riferibile al **passante esterno merci di Torino** (Gronda nord), coinvolta nei ritardi della Torino-Lione. Ciò potrebbe rimettere in discussione la realizzazione dell'opera, nonostante le ultime determinazioni del CIPE che prevedevano anche il raccordo con la città e l'interporto merci di Torino (SITO).

I lavori relativi al completamento del **passante ferroviario di Torino** (investimento di circa 1,3 miliardi di euro) stanno procedendo a rilento. In particolare si sta lavorando per il

quadruplicamento e interrimento dei binari nel tratto tra corso Vittorio e la stazione di Porta Susa, importante anche per la mobilità metropolitana. E' stato risolto, invece, il problema della variante progettuale relativa all'abbassamento dei binari sotto il fiume Dora, che però ha causato un ulteriore, considerevole slittamento dei tempi, comportando maggiori costi e quindi la necessità di reperire nuove risorse. Per quanto riguarda questa tratta, sono in fase di perfezionamento gli atti conseguenti all'intesa sottoscritta nel 2002 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Comune di Torino, GTT e RFI. Allo stato attuale dei lavori, il completamento dell'intera opera è previsto per il 2010.

b) Viabilità

L'ammodernamento e potenziamento dell'**autostrada Torino-Milano** (1,2 miliardi di euro) sta subendo lunghi ritardi a causa della lievitazione dei costi e della scelta di dare priorità alla linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano, il cui affiancamento all'autostrada implica numerose interferenze e rende necessarie modifiche ai progetti. Gli aumenti sono stati generati anche dalle nuove normative tecniche ed antisismiche emanate dal Governo dal 2001 in poi, ma soprattutto dalle nuove norme idrauliche di attraversamento dei corsi d'acqua demaniali e regionali che hanno costretto a rifare gran parte dei progetti. L'intervento, iniziato nel 2002, sarà completato entro il 2008 per quanto riguarda il tronco fino a Novara Est ed entro il 2011 per il tronco Novara Est-Milano. Tuttavia, poiché si lavora per lotti funzionali, alcuni di essi potranno essere aperti entro il 2006.

Alla fine di luglio 2005 sono stati aperti al traffico i primi 10,4 km dell'autostrada **Asti-Cuneo** (investimento di circa 1 miliardo di euro), a partire dall'interconnessione con l'autostrada Torino-Savona verso Cuneo. Le tratte in costruzione avviate nel 2001 su appalto ANAS saranno completate entro il 2006, secondo le previsioni. Sulle nuove tratte (50,7 km.) i tempi invece continuano ad allungarsi a causa dei ritardi nella aggiudicazione degli appalti. Per qualche anno ancora, quindi, l'autostrada Asti-Cuneo sarà percorribile soltanto "a pezzi", con alcune tratte completate ed altre in costruzione.

Sia l'autostrada **Torino-Pinerolo** che la **variante di Avigliana** della SS 589 sono state ultimate nel corso del 2005, come previsto. La Torino-Pinerolo, in particolare, è stata inaugurata il 9 gennaio 2006.

Per il **traforo di sicurezza del Frejus** l'inizio lavori, che lo scorso anno era stato stimato per metà 2005, è ad oggi previsto per il primo semestre 2006; i lavori dovrebbero durare 61 mesi. L'investimento complessivo è di circa 300 milioni di euro. Il progetto preliminare e il relativo studio di impatto ambientale sono in attesa di approvazione da parte del CIPE. Vi sono ancora difficoltà sul lato francese dovute alla morfologia dei luoghi.

Nulla si è mosso sul fronte della **superstrada Novara-Malpensa**, a causa del permanere di rilevanti criticità di ordine politico-ambientale (attraversamento del parco del Ticino) e tecnico-finanziario.

Sulla base di recenti dichiarazioni delle Amministrazioni Locali, sembra definitivamente accantonato il progetto, peraltro definito soltanto sulla carta, del **collegamento stradale Cuneo-Nizza** (traforo del Mercantour).

c) Nodo metropolitano di Torino

Una parte della prima tratta della **Metropolitana di Torino** (Collegno-Porta Susa) sarà inaugurata a febbraio; rimane da completare la sezione da Porta Susa a Porta Nuova, che era prevista per la data delle Olimpiadi. Come programmato è stato iniziato l'intervento sulla seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto), che ha tempi di completamento ancora indeterminati. È in corso di progettazione il prolungamento della linea verso la cintura ovest e sud di Torino.

I lavori di potenziamento e riqualificazione della **Tangenziale di Torino** (140 milioni di euro) stanno procedendo secondo le previsioni e dovrebbero concludersi entro il 2007. Dopo la soluzione di problemi con la ditta appaltatrice, sono in dirittura d'arrivo i lavori previsti per il potenziamento dell'**aeroporto di Torino Caselle**, iniziati nel gennaio 2004. I lavori saranno ultimati entro la data Olimpica.

Proseguono in linea con i programmi i lavori per il potenziamento e trasformazione dell'**interporto SITO di Torino** (300 milioni di euro) che dovrebbero concludersi entro il 2010.

Per quanto riguarda il completamento di **corso Marche** (asse di scorrimento veloce cittadino sulla direttrice nord-sud), nel 2005 sono stati fatti alcuni passi in avanti, anche se soltanto sul piano politico. La Regione Piemonte ha deliberato l'inserimento del progetto preliminare del nodo di corso Marche (così come dell'interconnessione con l'interporto di Orbassano) nel progetto RFI dell'Alta Capacità Torino-Lione. Il CIPE ha recepito l'utilità del progetto confermando gli indirizzi espressi dalla Regione. Nel mese di luglio è stato anche firmato un Protocollo di Intesa tra Regione, Provincia, Comuni interessati e Camera di Commercio che comprende anche un progetto di riassetto territoriale. Va ricordato che le infrastrutture da realizzarsi lungo tale asse comprendono un raccordo ferroviario, un nuovo tratto di autostrada tangenziale e un nuovo viale urbano. Al momento non esistono risorse finanziarie per realizzare l'opera e comunque la soluzione del nodo di corso Marche è strettamente legata alle vicende della Linea Alta Capacità Torino-Lione e della gronda nord.

È stato accantonato il progetto della **Tangenziale Est di Torino**, che prevedeva la realizzazione di 23 km di nuova autostrada, in gran parte in galleria, che doveva completare l'anello tangenziale urbano. In tema di tangenziale torinese, nel corso del 2005 il Governo ha messo a disposizione 350 milioni di euro per finanziare il progetto **Gronda Est**, inserendola tra le opere della Legge Obiettivo. Il progetto prevede la realizzazione di una strada a scorrimento veloce che collegherebbe la Torino-Milano con la Torino-Piacenza, utilizzando la viabilità esistente con brevi tratti di interconnessione; per quanto utile, il progetto avrebbe comunque caratteristiche molto diverse da quelle di una vera e propria tangenziale est.

6.2.2 - Criticità

Dal punto di vista politico, la criticità più grave riguarda la **Torino-Lione**. Sciolti i nodi a livello europeo, nazionale e regionale, l'opera ha trovato una forte e radicata opposizione da parte delle comunità e amministrazioni locali della Valle di Susa, che attualmente continuano a bloccare le fasi operative. La probabile necessità di ridiscutere il tracciato potrà implicare ulteriori difficoltà tecniche, oltre a quelle, rilevanti, già esistenti. La Torino-Lione presenta inoltre grosse incognite sulle modalità di finanziamento, anche perché in caso di ulteriori ritardi nell'avvio dei lavori preliminari (sondaggi ecc.) c'è il concreto rischio di perdere i finanziamenti europei. Di conseguenza, anche per il **passante esterno merci** (gronda nord) non sono attualmente disponibili risorse per la realizzazione.

Altre criticità politiche riguardano le opere che interessano il **nodo metropolitano di Torino**, dove gli Enti Locali non sono concordi su tipologia, caratteristiche e ripartizione degli oneri finanziari di alcuni interventi (corso Marche, passante esterno merci). Per **Corso Marche** restano indeterminate anche le fonti di finanziamento.

Dal punto di vista tecnico, rilevanti criticità interessano la **autostrada Torino-Milano**, derivanti dalla sovrapposizione con il parallelo tracciato dell'Alta capacità ferroviaria.

È emerso anche qualche problema (difficoltà di scavo dovute alla composizione della roccia) per la realizzazione del Traforo di Sicurezza del Frejus, soprattutto sul lato francese.

6.2.3 - Attese per il 2006

- Soluzione dei conflitti politici relativi alla Torino-Lione (e di conseguenza al Passante Esterno Merci-Gronda Nord) e avvio della fase operativa (sondaggi, ecc.);
- Prosecuzione e accelerazione dei lavori sulla alta capacità Torino-Milano e sul passante ferroviario torinese;
- Inizio lavori della stazione di Porta Susa;
- Avvio dei lavori per il Traforo di Sicurezza del Frejus ;
- Miglioramento delle condizioni di sicurezza e velocizzazione dei lavori sulla autostrada Torino-Milano e su alcuni tronchi della Asti-Cuneo;
- Completamento della prima tratta della Metropolitana di Torino (fino a Porta Nuova) e prosecuzione, secondo i programmi, dei lavori della seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto);
- Avvio della fase di progettazione per corso Marche e individuazione di massima delle risorse;
- Soluzione dei problemi politico-ambientali per la realizzazione della superstrada Novara Malpensa e avvio delle fasi operative.

6.3 - Liguria

6.3.1 - Stato di avanzamento degli interventi

Rispetto alle attese formulate nel Rapporto OTI Nordovest 2004 per il successivo anno 2005, solo alcuni progetti che interessano il territorio ligure hanno rispettato le scadenze previste; in altri casi, nonostante un avanzamento degli iter, il raggiungimento degli obiettivi slitterà quanto meno al 2006, mentre alcune opere risultano sostanzialmente bloccate.

Nel primo lotto vanno registrati i progressi operati sul fronte sia della progettazione che della realizzazione relativamente al raddoppio della linea ferroviaria del Ponente e al potenziamento della Pontremolese, oltre che all'approvazione del PRP del porto di Savona e l'avvio della progettazione connessa agli interventi in esso previsti.

Più complessa appare la situazione relativa al nodo ferroviario di Genova e, soprattutto, al "Terzo Valico" sulla linea Genova-Milano per il quale, pur se sostanzialmente concluso l'iter approvativo previsto dalla normativa attuale, l'effettivo avvio dei lavori non si è ad oggi concretizzato e permangono significative criticità ancora da superare.

Tuttavia, l'opera che desta maggiore allarme per la paralisi decisionale che si accompagna ad uno stato di progressiva saturazione dell'infrastruttura risulta essere il potenziamento del nodo autostradale di Genova e, in particolare, la parte relativa alla cd. "gronda di Ponente" con i relativi accessi al centro cittadino e ai varchi portuali.

a) Ferrovie

Nel marzo del 2005 sono iniziati i lavori di realizzazione del **raddoppio della linea costiera del Ponente** nella tratta in Provincia di Imperia, tra S. Lorenzo al Mare e Andora, mentre il 29 luglio 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare relativo alla tratta in Provincia di Savona, tra Andora e Finale Ligure; si è così posto termine ad un lungo processo di definizione progettuale che è risultato particolarmente difficoltoso per le scelte di attraversamento dei Comuni di Alassio e Alberga, anche se, in fase di definizione e approvazione del progetto definitivo, alcune varianti sostanziali (sulla base delle prescrizioni introdotte) potrebbero ancora intervenire.

Relativamente al potenziamento della **Pontremolese**, sono terminati i lavori sulla tratta S. Stefano Magra-Chiesaccia, comprensivi della nuova stazione di Aulla, e l'entrata in esercizio della linea si è realizzata lo scorso 12 dicembre.

Per il **nodo ferroviario di Genova** la conferenza dei servizi, convocata il 14 luglio 2005 per l'approvazione del progetto definitivo, ha concluso la fase istruttoria lo scorso 3 settembre. L'approvazione da parte del CIPE è prevista per l'inizio del 2006.

Nella seduta del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato i dossier di valutazione economica relativi alla realizzazione del "**Terzo Valico**" sulla linea AV/AC Genova-Milano, successivamente integrati nella seduta del 3 agosto per un aggiornamento monetario sul costo dell'opera che attualmente assomma a 4,867 miliardi di euro. Il progetto definitivo è stato presentato nel settembre 2005 e la conferenza dei servizi istruttoria si è conclusa lo scorso 19 dicembre. Il "Pre-CIPE" del 20 dicembre ha dato il via libera in sede tecnica al progetto, proponendo un incremento di 95 milioni di euro di costo, a copertura degli ulteriori interventi di mitigazioni prescritti. L'approvazione finale del progetto dovrebbe avvenire in occasione della prima riunione del CIPE del 2006 contemporaneamente al nodo ferroviario di Genova.

b) Viabilità

La soluzione progettuale per il **nodo autostradale di Genova** concordata in sede di tavolo tecnico nell'ottobre 2004 e presentata dall'Anas, comprensiva dell'attraversamento in subalveo del torrente Polcevera, è stata ritenuta non percorribile dalla nuova amministrazione regionale. Anche a seguito di una intesa raggiunta a livello di enti locali, è stata individuata una diversa soluzione che peraltro ad oggi non si è ancora concretizzata nella formalizzazione di alcun atto che consenta di addivenire ad un nuovo progetto preliminare da avviare ai successivi iter di approvazione.

c) Porti

Per il **porto di Genova** nel 2005 si sono completati i lavori di realizzazione del sesto modulo di Voltri, assegnato al terminal Vte in naturale espansione del proprio terminal, e si è avviata la gara per l'esecuzione del riempimento della calata Bettolo, destinata all'ampliamento degli spazi operativi per il terminal contenitori.

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività di studio per la modifica dell'attuale Piano Regolatore Portuale (PRP) in funzione delle scelte progettuali contenute nel cd. "affresco" realizzato dall'Arch. Renzo Piano per il ridisegno dell'intero waterfront portuale. Il Comitato Portuale del 19 dicembre 2005 ha deliberato la modifica del PRP, annullando le scelte in esso previste di espansione del bacino di Voltri.

A differenza di quello della **Spezia**, che pure dovrebbe terminare il suo iter nei primi mesi del 2006, il 10 agosto 2005 è stato approvato il PRP del porto di **Savona** che tra gli altri interventi prevede la costruzione di una nuova piattaforma multipurpose all'interno del bacino di Vado Ligure.

6.3.2 - Criticità

Risolte positivamente le criticità di ordine politico relative alla scelta del tracciato sulla tratta savonese del **raddoppio ferroviario**, permangono alcune resistenze su scala locale verso il progetto del "**Terzo Valico**" da parte di comunità interessate dal passaggio dell'opera e da movimenti di opinione, anche limitati quantitativamente, ma rinforzati dalle vicende che parallelamente coinvolgono il progetto della Torino-Lione e in generale la costruzione della rete AV/AC.

Problemi di consenso politico hanno continuato a bloccare, ancora per l'anno 2005, la definizione di un progetto risolutivo del **nodo autostradale genovese** e a ritardare le scelte pianificatorie per lo sviluppo dei **porti liguri**, specificatamente quelle relative ai porti di Genova e La Spezia.

Per quanto riguarda Genova, in particolare, permane una situazione di forte criticità derivante dai ritardi e dalle rinunce (v. ampliamento di Voltri) nell'attuazione del PRP approvato, uniti alla mancanza di un quadro complessivo di ridisegno del waterfront definito tecnicamente, finanziariamente e proceduralmente.

Permangono tutte le difficoltà di tipo tecnico, già evidenziate nel rapporto 2004, connesse alla realizzazione di opere che senza esclusioni impattano su un territorio caratterizzato da acclività del suolo, forte urbanizzazione nelle aree pianeggianti, mancanza di aree di espansione e fondali marini rapidamente degradanti.

L'escavazione di gallerie genera grandi quantitativi di materiale utilizzabile in operazioni di riempimento di specchi acquei per la realizzazione di opere marittime alla condizione di renderne compatibili la tempistica e il conferimento.

Benché il CIPE abbia approvato il piano economico-finanziario del “**Terzo Valico**”, permangono incertezze sui tempi e sulle modalità di finanziamento dell’opera, che per quanto necessaria allo sviluppo della portualità ligure, comporta una spesa dell’ordine dei 5 miliardi di euro in un momento di particolare difficoltà delle finanze pubbliche. Da questo punto di vista, la Legge finanziaria per il 2006 se da un lato ha confermato la presenza di fondi che possono consentire l’avvio dei lavori dall’altro non ha risolto tali incertezze.

D’altro canto, la mancanza di una soluzione progettuale relativa alla cd. “Gronda di Ponente” del **nodo autostradale genovese** non consente di definirne il quadro finanziario con la società concessionaria, nonostante la parziale copertura assicurata dal IV atto aggiuntivo alla convenzione Anas-Autostrade.

6.3.3 - Attese per il 2006

- Approvazione del progetto definitivo per la tratta savonese del raddoppio ferroviario del Ponente ligure;
- approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del nodo ferroviario genovese e avvio dei lavori;
- approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo, formalizzazione dell’atto integrativo con il General Contractor e avvio dei lavori del “Terzo Valico”;
- presentazione e approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare della “Gronda di Ponente” sul nodo autostradale genovese;
- avvio dei lavori per i riempimenti previsti dal PRP di Genova per il bacino di Sampierdarena;
- progettazione definitiva per la realizzazione del terminal multipurpose nel bacino di Vado Ligure;
- approvazione del PRP del porto della Spezia.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2004-2005

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITA'			AVANZAMENTO si/no (*)
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie	
Grandi assi viari									
Autostrada direttissima Brescia-Milano: nuovo collegamento		XX (approvato CIPE in linea tecnica)				[X]	XX	X	NO
Pedemontana Lombarda		XX (approvato CIPE in linea tecnica)				[X]	[X]	XX	NO
superstrada Malpensa-Boffalora/A4: nuovo collegamento					XX				SI
Autostrada Asti-Cuneo					XX	[X]			SI
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adequamento)					XX		XX	X	SI
Autostrada Torino-Pinerolo (completamento)					XX				SI
Pedemontana: tratta Biella-Carisio		XX							NO
Pedemontana: tratta Masserano-Romagnano/A26		XX				XX		XX	NO
SS 589: variante di Avigliana					X		[X]	[X]	SI
Superstrada Novara-Malpensa	XX					X		X	NO
Grandi assi ferroviari									
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX				XX	XX	XX	NO
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (collegamento Seregno-Verdello)		XX (approvato CIPE in linea tecnica)				[X]	[X]	XX	NO
Ferrovia alla capacità Torino-Milano: nuova realizzazione					XX		XX		SI
Ferrovia alla capacità Milano-Verona: nuova realizzazione		X (tratta Treviglio- Verona)	X (tratta Treviglio- Verona)		XX (subtratta Piochetto- Treviglio)	[X]		[X]	SI
Torino-Lione: linea ferroviaria alla capacità	X	X				X	X	X	NO
Ferrovia alla capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)		X	X (approvato PreCIPE)				XX	XX	SI
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		XX		SI
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)			X		X			[X]	SI
Nodi viari metropolitani									
Tangenziale est esterna di Milano: nuovo collegamento		XX (approvato CIPE in linea tecnica)				XX	XX	XX	NO
Strada provinciale Rho-Monza: potenziamento e nuovo collegamento		X (tratta Novate- Baranzate)	X (tratta Novate- Baranzate)		XX (tratta Baranzate- Rho)	X	X		NO
Strada provinciale Cassanese: potenziamento		X	X (in corso) X (da approvare CIPE lotto Segrate-Piochetto)				XX	XX	NO
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento		XX					XX	XX	NO
Strada provinciale Paullese: potenziamento			X (in corso)						SI
Strada provinciale Villa di Monza: interrimento			X (approvato CIPE)	XX			[X]		NO
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest		X (in corso) X (da approvare CIPE)				[X]	[X]		NO
Strada statale del Sempione. variante Rho-Gallarate		X (in corso) X (da approvare CIPE)				[X]		XX	NO
Fiera di Rho-Però: connessioni infrastrutturali					XX (conclusi lavori prima fase)				SI
Corso Marche (Torino)-completamento	XX					XX	XX	XX	NO
Tangenziale di Torino (SATT)-potenziamento e riqualificazione			X		XX				SI
Tangenziale est di Torino	XX					XX	XX	XX	NO
Nodo autostradale di Genova	XX					XX	XX	X	NO
Nodi ferroviari metropolitani									
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (subtratta variante di Galliate)	XX (subtratta Turbigo- Castano)	XX (subtratta Magnago- Vanzaghello)	XX (nodo di Novara: lavori conclusi)				NO
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Saronno-Seregno			X (in corso) X (da approvare CIPE)					[X]	NO
Passante ferroviario di Milano					XX				SI
Ferrovia Milano Cadorna- Milano Bovisio: potenziamento					XX				SI
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		X (subtratta Abbiategrosso Vigevano)	X (subtratte Milano- Abbiategrosso e Vigevano-Mortara)	X (subtratte Milano- Abbiategrosso e Vigevano- Mortara)		X		[X]	SI
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: interrimento e raddoppio nodo di Castellanza				X	X				SI
Passante esterno merci ferrovie di Torino	XX					XX	XX	XX	NO
Passante ferroviario di Torino-completamento			X		XX				SI
Nodo ferroviario di Genova		X			X		XX		SI
Porti									
Porto di Genova					XX	XX	XX		NO
Porto di La Spezia	XX					XX	XX		NO
Porto di Savona	X	X					XX		SI
Piattaforme logistiche intermodali									
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso			XX					XX	NO
Interporto di Novara (CIM)-potenziamento			XX			XX	XX	XX	NO
Interporto di Torino (SITO spa)-potenziamento/trasformazione		X	X		X				SI
Trafori e valichi									
Trafo di sicurezza del Frejus	X	X				X	X		NO
Trasporto pubblico locale									
Metropolitana di Torino linea 1 (tratta Collegno-Porta Nuova-Lingotto)			XX		XX				SI
Aeroporti									
Aeroporto Torino/Caselle (potenziamento)		X	X		X				SI

Aggiornamento al dicembre 2005

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2004, in rosso al dicembre 2005. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

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

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

ASSINDUSTRIA GENOVA

Servizio Territorio e Infrastrutture

Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577

www.assindustria.ge.it

e.mail: fpatrone@assindustria.ge.it

ASSOLOMBARDA

Area Monitoraggio del Territorio e

Infrastrutture, Organizzazione Zonale

Via Pantano, 9 - 20122 Milano

Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326

www.assolombarda.it

e.mail: mitoz@assolombarda.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 - 10128 Torino

Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458

www.ui.torino.it

e.mail: usu@ui.torino.it