

CANTIERI
IL RAPPORTO OTI NORDOVEST

33 miliardi
Tra Piemonte e Liguria, Valore dei progetti in ballo nell'area NordOvest

L'esperto. Con la Torino-Lione si incrementerebbe la percentuale di merci su ferro verso la Francia, oggi solo al 7%

Tutti i ritardi delle grandi opere

Tra il 2001 e il 2011 sono giunte al traguardo solo due infrastrutture su venti

Jada C. Ferrero

Negli ultimi 10 anni soltanto due della ventina di grandi opere che nel 2001, fra Piemonte e Liguria, avevano già iniziato il proprio cammino di carta sono archiviate come interventi conclusi. Si tratta dell'Alta velocità Torino-Milano (valore 7,8 miliardi) e il potenziamento della tangenziale di Torino (138 milioni). È quanto emerge dal rapporto che Oti, l'Osservatorio sulle infrastrutture delle associazioni industriali di Torino, Genova, e Milano ha appena elaborato, in occasione dei primi dieci anni di attività. Un quadro che dà conto, per il NordOvest, di ritardi accumulati, intoppi, impegni da assumere per superare le molte criticità, verso un attendibile Obiettivo 2021. Lo scenario dei dieci anni segna diverse evoluzioni, ma rimangono ampissime attese.

Il monitoraggio è incentrato su 9 sistemi infrastrutturali e 42 opere tra Lombardia, Piemonte e Liguria, con impegno finanziario per oltre 56 miliardi (39 per opere già avviate). «Nel 2001 ben 21 interventi erano soltanto alla fase di semplice previsione programmatica - sintetizza l'estensore di parte ligure, Guido Conforti, responsabile dell'Ufficio studio di Confindustria Genova -

Il quadro

Monitoraggio delle principali opere tra Piemonte e Liguria

Progetto	Valore (in mln)	Indicatore fisico	2001	2011
Assi viari				
Autostrada Asti-Cuneo	1.987	90 km	Progetto preliminare	Lavori in corso
Autostrada Torino-Milano	1.324	124 km	Progetto preliminare	Lavori in corso
Pedemontana piemontese	640	40 km	Proposta	Appalto in corso
Assi ferroviari				
Alta capacità Torino-Milano	7.800	125 km	Progetto definitivo	Progetto definitivo
Alta capacità Torino-Lione	15.000	255 km	Proposta	Lavori in corso
Terzo valico	6.200	54 km	Progetto preliminare	Appalto in corso
Pontremolese La Spezia-Parma	2.304	113 km	Lavori in corso	Lavori in corso
Genova-Ventimiglia (raddoppio)	2.170	50 km	Progetto preliminare	Lavori in corso
Porti				
Porto di Genova	163	127.300 mq	Proposta	Lavori in corso
Porto di Savona	450	200.000 mq	Proposta	Lavori in corso

Fonte: Oti NordOvest

Note: Rosso (grave ritardo); Giallo (ritardo); Verde (In linea con le scadenze previste)

mentre altri 11 disponevano esclusivamente di progetto preliminare. Nel 2011 le opere della prima categoria si sono ridotte a una, mentre nel decennio si sono aperti i cantieri per 27 infrastrutture, 6 delle quali entrate in esercizio». Il valore delle 12 opere piemontesi è di quasi 28 miliardi (di cui 15 ascriviti alla Torino-Lione), mentre le 8 liguri ammontano

a 15 miliardi, comprese le due big, Terzo valico (6,2 miliardi) e Gronda autostradale (3,1 miliardi).

Intanto, in attesa dell'imminente pacchetto Tremonti sulle infrastrutture che fermerà infine il pallino istituzionale sul quadro dei possibili strumenti di rilancio, il recente convegno di presentazione del dossier ha fatto emergere

con forza dinamiche delicate: i territori sono fin d'ora pronti a competere, più che a cooperare, se la scarsità di risorse pubbliche costringerà a scelte draconiane.

La Tav con vista mare, in alternativa al passaggio in Valsusa, è così riemersa nel dibattito. Un arrischiato piano B definito "pura follia" dal presidente degli industriali subalpini

Gianfranco Carbonato, censurato con parole taglienti anche dall'assessore ai Trasporti del Piemonte Barbara Bonino, espone ribadito dal governatore ligure Claudio Burlando: «Non sono un no-global. Ma, finita la stagione delle promesse a tutti, se ne apre un'altra, di scelte. Soldi per tutti non ce ne saranno. Il Piemonte continua a ripetere che la Torino-Lione

è fondamentale ma osservo che i grandi traffici si muovono sull'asse Nord-Sud e non Est-Ovest. Tramite i nostri porti, per i quali stiamo investendo in modo tale che se ne potrà raddoppiare o triplicare la capacità, passa il 60% delle merci. Gli svizzeri infatti mica hanno scavato gallerie parallele alla costa. La Liguria può dare all'Italia migliaia di posti di lavoro. O ci attacchiamo tutti, non solo noi, alla merce dei porti, combattendo per fare rimanere qui l'extragetto iva, un non-costoso per la finanza pubblica, oppure perdiamo la partita, tutti appunto. Sono pro cooperazione fra territori, ma se chiamato a un tavolo per decidere le priorità, esprimerò questa posizione. Qui le categorie economiche fanno le marce per il Terzo valico». Intanto, solo fra mille stop-and-go avanza da anni il raddoppio della linea ferroviaria ottocentesca Italia-Francia (2,17 miliardi), ancora parzialmente a binario unico.

Il presidente degli industriali genovesi Giovanni Calvini, convinto che alla fine la Tav in Valsusa sarà realizzata, «mentre non lo sono altrettanto per il Terzo valico», chiosa, invita ad adottare un sguardo più alto, «una visione d'insieme su un territorio che ha il più alto tasso industriale d'Europa, in cui la delocalizzazione avanza. Occorre ragionare per macroregioni e agire subito sulle barriere immateriali con infrastrutture informatiche e servizi integrati di mobilità e logistica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INTERVISTA | **Oliviero Baccelli** | **Vicedirettore Certet Bocconi**

Merci, con la Tav costi quasi dimezzati

Da anni studia la Liguria, il suo ruolo - attuale e soprattutto potenziale - di cerniera negli scambi. Infrastrutture e porti liguri sono spesso nel mirino delle analisi dell'economista Oliviero Baccelli, vicedirettore del Certet, centro della Bocconi (diretto da Lanfranco Senn) che dall'85 svolge ricerche sul binomio economia regionale/trasporti.

Quale rotta per la Tav? Il contestato asse Est-Ovest che passa in Valsusa o quello a mare, Nord-Sud, con Terzo valico, che il governatore ligure Burlando caldeggia in alternativa?

In realtà essi rispondono a esigenze trasportistiche diver-

se, complementari. L'asse del Terzo valico rafforza il ruolo dei porti liguri, che potrebbero ampliare il proprio bacino di mercato anche oltralpe attraverso la Torino-Lione. Inoltre, la linea costiera in Francia, per chiara impostazione della pianificazione della regione del PACA, ha come meta prioritaria lo sviluppo di treni per turisti e pendolari, e quindi con traffico merci limitato. Al contrario, la Torino-Lione è la risposta alla richiesta di inserire in una rete efficiente i flussi merci fra alcune delle regioni con la più elevata specializzazione nel settore manifatturiero d'Europa.

Diamo il perimetro delle ri-

cadute economiche della Nltl, la Nuova Linea Torino-Lione.

Il varo della parte principale del tracciato, previsto a fine 2023, consentirà di ridurre del 42% il costo di attraversamento ferroviario delle Alpi. Ciò grazie all'abbattimento dei costi di trazione - si farà a meno dei locomotori di rinforzo - e all'incremento della lunghezza e portata dei treni merci. Inoltre, i treni passeggeri che viaggeranno in media a 220 km/h contro gli attuali 80 renderanno competitivo il ferro rispetto all'aereo su direttrici quali Milano-Parigi e Milano-Barcellona. Obiettivo della Nltl è il completamento di una li-



Baccelli. Vicedirettore del Certet della Bocconi di Milano

nea ferroviaria di pianura, con altezza massima di 550 metri sul livello del mare rispetto ai 1.250 del tunnel storico del 1871, in grado di inserire la Pianura Padana, dove si genera oltre il 75% delle esportazioni italiane in valore, all'interno di una rete transeuropea, già pienamente allacciata a Gran Bretagna e Spagna grazie ai tunnel scavati sotto la Manica e i Pirenei. Ridurre i costi e i tempi di trasporto su queste direttrici è cruciale per lo sviluppo economico del Paese, che dipenderà sempre più dalle esportazioni e dal turismo. Infatti, questi due Paesi, con la Francia, valgono il 23% dell'interscambio commerciale dell'Italia e da questi proviene il 21% dei turisti.

In cifre, come la Nltl muterà il quadro degli attraversamenti alpini?

Oggi, considerando tutti i valichi fra Italia e Francia, la quota di mercato della ferrovia è solo del 7% sul totale dei flussi terrestri, contro il 63% delle direttrici verso la Svizzera e del 32% verso l'Austria. Inoltre, il volume in transito via ferrovia verso altri Paesi oltre la Francia è fermo sotto l'1% del totale dei traffici, rispetto al 75,9% della Svizzera e al 93,9% dell'Austria. Scopo della Nltl è rendere più efficienti e sostenibili dal punto di vista ambientale i flussi che attraversano il arco alpino fra Ventimiglia e il Monte Bianco, che sono equivalenti al 100% di quelli di attraversamento della Svizzera, ma con traffici ferroviari pari solo al 13% di quelli che passano da Gottardo e dal Sempione.

J. C. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

24 ORE
NORD OVEST

e-mail
REDAZIONE NORDOVEST
red.nordovest@ilssole24ore.com

www.ilssole24ore.com

DIRETTORE RESPONSABILE
Roberto Napoletano

VICE DIRETTORI
Edoardo De Biasi (vicario)
Elia Zamboni,
Alberto Orioli,
Alessandro Plateroti,
Fabrizio Forquet
(redazione romana)

COORDINATORE EDITORIALE
Luca Benecchi

MILANO - **Marco Libelli**
(vicecaporedattore),
Marco Mancini (caposervizio),
Barbara Bisazza (vicecaposervizio)

TORINO - **Marco Ferrando**
(vicecaposervizio),
Filomena Greco,
Valentina Maglione,
Adriano Moraglio

Corso G. Ferraris, 108 - 10129 Torino
Tel. 011 5139815; 011 5139818;
011 5139826; Fax 011 505026

ART DIRECTOR
Francesco Narracci
Grafico: **Vincenzo Pontrelli**
(caposervizio)

via Monte Rosa, 91 - 20149 Milano
Tel. 02 3022.1 Fax 02 3022.2713
e-mail: dorsjregionali@ilssole24ore.com

GRUPPO 24 ORE

PROPRIETARIO ED EDITORE:
Il Sole 24 ORE S.p.A.

PRESIDENTE
Giancarlo Cerutti
AMMINISTRATORE DELEGATO
Donatella Treu

Proprietario ed editore
Il Sole 24 ORE S.p.A.

Sede legale
Via Monte Rosa, 91 - 20149 Milano

© Copyright Il Sole 24 ORE S.p.A.
Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo settimanale può essere riprodotta con mezzi grafici o meccanici quali la fotocopione e la registrazione.

Il responsabile del trattamento dei dati raccolti in banche dati di uso redazionale è il direttore responsabile a cui, presso il Servizio Cortesia, presso Progetto Lavoro, via Lario, 16 - 20159 Milano, tel. (02 06) 3022.2888, fax (02 06) 3022.2519, ci si può rivolgere per i diritti previsti dal D.Lgs. 196/03. Manoscritti e fotografie, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Registrazione Tribunale di Milano, n. 156 del 23.02.2000
Stampa: Il Sole 24 ORE S.p.A., via Busto Arsizio 36 - 20151 Milano
Distribuzione Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A.; Via Cazzaniga 1 - 20132 Milano; Tel. 02 2582.1