

CARLO BERGAMASCO

NUOVE INFRASTRUTTURE A NORD EST: PICCOLI PASSI IN AVANTI NONOSTANTE LA CRISI

La situazione dello sviluppo infrastrutturale nel Nord Est registra nell'ultimo anno alcuni piccoli passi in avanti pur in una fase di perdurante e profonda difficoltà finanziaria. E' soprattutto sul fronte delle opere infrastrutturali, che consentono il coinvolgimento del capitale privato, che si intravedono i passi in avanti e il quadro appare più fluido. In particolare, grazie allo strumento del project financing, in base al quale un soggetto o un pool di imprese partecipa alla gara per l'affidamento di una concessione per un'opera da realizzare e, qualora risulti vincente, ottiene l'onere della sua realizzazione materiale insieme ai proventi della sua gestione futura, per un periodo della durata fissata dal contratto.

Dove invece il concorso del capitale pubblico sembrerebbe avere ancora un ruolo determinante, in particolare per la realizzazione dell'Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), è evidente una maggiore fatica nel reperimento delle risorse necessarie, basti considerare che il CIPE stima che, per la sola tratta compresa tra Brescia e Padova, saranno necessari 8,3 miliardi di euro. Proprio per tale ragione nei mesi scorsi è emersa l'idea di realizzare la TAV nel Nord Est in partenariato pubblico-privato, promossa soprattutto dalle autonomie locali e dalle associazioni di categoria come Confindustria e Ance. Ciò detto, va comunque ricordato di come alcuni (ormai storici) dissidi tra autonomie locali, portatori d'interesse e vertici di Ferrovie su percorsi e modalità di realizzazione dell'AV/AC nel Nord Est abbiano contribuito a ritardare la progettazione definitiva (e dunque la stessa realizzazione) delle tratte comprese tra Verona e Trieste, percorso in cui al momento la sola tratta Padova-Mestre è su standard AV/AC.

Profondamente connessi ai piani di realizzazione della TAV nel Nord Est sono poi anche i piani di sviluppo aeroportuali dello scalo di Venezia, che già dalla fine del 2011 ha presentato un ambizioso piano industriale che prevede un'articolata integrazione tra le nuove linee ferroviarie e le future possibilità di accesso all'aeroporto.

Alcuni movimenti si registrano anche sul fronte dei porti del Nord Adriatico, dove in un quadro che ha visto aumentare i traffici di container nel 2011, procedono alcuni progetti di investimento per lo sviluppo della capacità di movimentazione e transito a Venezia e a Trieste. Va peraltro tenuto conto di come la crescita della movimentazione portuale crei un'opportunità ulteriore per un più rapido e adeguato sviluppo della logistica retroportuale, che significa anche una linea ferroviaria in grado di portare le merci in maniera efficiente alle regioni italiane e, più oltre, a quelle dell'Europa centrale e orientale che ancora oggi si appoggiano sui grandi scali marittimi del Nord Europa.

Rispetto al capitolo autostrade, la novità più recente riguarda l'apertura di un primo tratto della Valdastico Sud, quello che dallo svincolo della A4 porta fino al primo casello: Montegaldella-Longare. Per l'apertura al traffico dell'intero itinerario attraverso le province di Vicenza, Padova e Rovigo fino a Badia Polesine, si dovrà aspettare il 2014. Le uscite successive a quella già inaugurata saranno Albettono - Barbarano Vicentino, Agugliaro, Noventa Vicentina, Santa Margherita d'Adige, Piacenza D'Adige, e infine Badia Polesine, con la barriera che si collegherà alla statale 434 Transpolesana. La sezione aperta al traffico è costata circa 135 milioni di euro, mentre l'intero percorso

della Valdastico Sud, una volta completato, dovrebbe ammontare a circa 1,2 miliardi di euro, per una lunghezza complessiva di 53,9 chilometri.

Situazione molto differente da quella che al momento si profila per il tratto Nord della A31, che si ferma a Piovene Rocchette e la cui prosecuzione fino al Trentino appare ancora in forte dubbio. Permane la storica opposizione della Provincia autonoma trentina, che ritiene non necessaria l'opera a causa del contemporaneo sviluppo della ferrovia del Brennero e per il forte afflusso di traffico che l'infrastruttura porterebbe sulla A22. Per sua parte, la Regione Veneto ha approvato ad agosto la compatibilità ambientale del progetto che prevede il proseguimento della A31 da Piovene Rocchette (VI) fino a Besenello (TN) sulla A22, in base al progetto presentato da Autostrada Brescia Padova. Successivamente l'ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'ottenimento della VIA nazionale e al CIPE per l'approvazione finale. Il progetto prevede un tracciato di 39 chilometri, 28 dei quali in galleria.

Ulteriore opzione di collegamento tra Veneto e Trentino è il progetto per la "Nuova Valsugana", per il quale a dicembre del 2011 è stato dichiarato di pubblico interesse sulla proposta in project financing, che prevede la realizzazione di un nuovo tracciato di 18 chilometri, 11 dei quali in galleria, e un costo di circa 730 milioni di euro interamente a carico della società o del pool che se ne aggiudicherà la concessione. Il tracciato è previsto a tre corsie per senso di marcia, all'incirca da San Zenone degli Ezzelini (TV) a San Nazario (VI), e due corsie nella restante tratta fino alla futura Superstrada Pedemontana Veneta. La proposta è stata presentata dal raggruppamento temporaneo di imprese costituito da Impresa Pizzarotti & C. spa (mandataria), Ing. E. Mantovani spa, C.I.S. spa, e Cordioli spa. Nelle intenzioni della Regione, la Nuova Valsugana dovrebbe avere un ruolo complementare e non sostitutivo della Valdastico Nord come arteria di collegamento col Trentino. Nei mesi compresi tra l'estate e l'autunno del 2012 dovrebbe prendere il via il confronto con gli enti locali per lo sviluppo del tracciato e le prescrizioni relative.

Da ricordare, infine, ancora nel contesto dei collegamenti autostradali tra il Veneto e il Nord Europa, l'intenzione della Regione, più volte enunciata e sulla quale non esiste al momento alcun progetto, di realizzare la prosecuzione della A27 oltre Belluno, così da garantire un approdo diretto all'Austria.

Sono già avviati, invece, alla fine del 2011 i lavori per la realizzazione delle Superstrada Pedemontana Veneta, che proseguono attualmente nei tratti dell'opera stradale previsti all'interno dei comuni di Romano d'Ezzelino (TV) e Montecchio Precalcino (VI). L'avvio è stato più volte posticipato da un lungo contenzioso in sede di giustizia amministrativa tra la cordata proponente l'infrastruttura, guidata da Impregilo e di cui facevano parte importanti gruppi nordestini delle costruzioni, e il gruppo che si è infine aggiudicato la concessione, il consorzio italo-spagnolo SIS, guidato dal gruppo iberico Sacyr Vallehermoso. A marzo di quest'anno il Consiglio di Stato ha definitivamente respinto l'ultimo ricorso presentato da Impregilo contro l'assegnazione della concessione. In questo contesto, da ricordare che a fine anno verrà stabilito se rinnovare il ruolo di commissario straordinario per l'opera ora affidato a Silvano Vernizzi.

Altra opera i cui cantieri sono stati avviati è la terza corsia della A4 sulla Trieste-Venezia, dove le ruspe sono al lavoro sul primo lotto tra Quarto D'Altino (VE), in uscita dal Passante di Mestre, a San Donà di Piave (VE). Nella primavera del 2013 dovrebbe venire completata la Villesse-Gorizia, che diverrà l'effettiva uscita dalla A4 in direzione del confine con la Slovenia, mentre il nuovo casello di Meolo (VE), opera complementare sulla tratta Quarto d'Altino-San Donà di Piave, dovrebbe venire

inaugurato nell'autunno di quest'anno. Situazione ben diversa per i restanti tre lotti in cui è stato suddiviso l'intervento: infatti, il primo (consegna prevista nel 2015), con la sua spesa prevista di 427,4 milioni (più 40 per il casello di Meolo), risulta ad oggi, assieme alla Gorizia-Villesse l'unico finanziato. A giugno è stata avviata la progettazione definitiva del tratto Tagliamento – Gonars (25 chilometri) affidato per un importo di 300 milioni all'ATI costituita da Rizzani de Eccher e Pizzarotti, che potrebbe portare in un anno e mezzo all'avvio dei lavori. Ancora da definire, invece, le procedure per il secondo lotto San Donà di Piave-svincolo di Alvisopoli (32,5 km, 650 milioni) e per il quarto Gonars-Villesse (17 km, 250 milioni). La tempistica delle ulteriori fasi burocratiche potrebbe, inoltre, venire influenzata dalla decisione di mantenere o meno la figura del commissario straordinario (attualmente rivestita da Riccardo Riccardi, Assessore ai Trasporti del Friuli Venezia Giulia), che dovrebbe cessare le sue funzioni a dicembre di quest'anno, ma il cui ruolo potrebbe venire prorogato.

Nella porzione di Veneto collocata a Sud della Autostrada A4 è stata pianificata la nuova autostrada Nogara-Mare, opera di 107 chilometri compresa tra il comune veronese di Nogara, dove si innesta sulla Statale 12 "dell'Abetone e del Brennero", e il comune rodigino di Adria, con innesto sulla Strada regionale 495. Lungo il percorso, la nuova infrastruttura si dovrebbe sovrapporre alla Statale 434 "Transpolesana" (che diverrà dunque autostrada e sarà in tal senso modificata) nei pressi di Legnago e fino a Rovigo, per un costo previsto dell'intervento di 1,9 miliardi di euro. Anche quest'opera sarà realizzata in project financing con un contributo della Regione Veneto previsto in 50 milioni di euro. Il soggetto promotore è la Confederazione delle autostrade, che riunisce le concessionarie autostradali Autobrennero, Cisa, Centropadane, Venezia-Padova, Torino-Piacenza e Milano-Serravalle, cordata che ha redatto il progetto preliminare che ha poi ottenuto il via libera dal Cipe. Nel corso dell'autunno del 2012 dovrebbe partire l'esame delle offerte economiche presentate dai soggetti che si sono candidati a realizzare l'opera in project financing. Nel progetto dei lavori non compare, per il momento, il finanziamento del tratto che da Nogara dovrebbe congiungersi con l'A22 al casello di Nogarole Rocca, passando per Isola della Scala. Secondo i vertici della Regione Veneto i cantieri per la nuova infrastruttura saranno avviati nel 2013.

Concerne la viabilità del Veneto anche la realizzazione di una nuova superstrada che dovrebbe favorire l'accesso a Jesolo e al litorale adriatico. Il progetto preliminare della cosiddetta "Superstrada del mare", un'opera della lunghezza di circa 19 chilometri in uscita dall'autostrada A4, ha ottenuto il via libera del CIPE alla fine di aprile 2012. L'infrastruttura avrà un costo stimato intorno ai 200 milioni di euro e dovrebbe richiedere circa tre anni per la costruzione. La superstrada sarà realizzata in project financing dopo che la Regione Veneto avrà indetto la gara per assegnare la relativa concessione. I comuni interessati dal passaggio in base al progetto preliminare sono Roncade in provincia di Treviso e Meolo, Musile di Piave, san Donà di Piave e Jesolo in provincia di Venezia.

Novità, infine, per il Friuli Venezia Giulia, in cui il progetto per la "Cimpello-Sequals" configura la prosecuzione ulteriore dell'asse pedemontano già rafforzato dal completamento della A28. L'opera, infatti, prevede un asse di collegamento tra la stessa Portogruaro-Conegliano e la A23 Palmanova-Tarvisio della lunghezza di 58 chilometri e del costo di circa 1 miliardo di euro, da affidare in concessione per progettazione, realizzazione e gestione in project financing. Il piano della Regione, per il momento, consiste nel raddoppio dell'attuale tratta tra Cimpello (PN) e Sequals (PN), oggi a due

corsie, e la costruzione di una tratta a quattro corsie tra Sequals e Gemona (UD), sulla A23.

Come già anticipato, il piano di completamento delle tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità nel Nord Est e nelle altre regioni italiane dove ancora manca, sconta le difficoltà finanziarie del Paese. Per quanto riguarda i lavori previsti sull'asse Est-Ovest transpadano, attualmente i finanziamenti garantiscono la prosecuzione dei lavori sulla sola tratta compresa tra Treviglio (BG), poco oltre Milano, e Brescia. Quindi, ancora lontani dal Nord Est, che ad oggi conta l'adeguamento su standard dell'AV/AC sulla tratta Venezia Mestre-Padova e su quella tra Verona e Bologna, e vede proseguire i lavori per la costruzione della Galleria di base del Brennero, opera fondamentale lungo il Corridoio paneuropeo Berlino-Palermo.

Per quanto riguarda lo snodo di Verona, le Ferrovie Italiane (Italferr) hanno definitivamente abbandonato il progetto di quadruplicare i binari della linea esistente per farvi transitare i treni ad Alta Velocità, soprattutto a causa dell'impatto ambientale sui quartieri interessati. La linea ferroviaria futura sarà invece realizzata grazie ad un lungo tunnel proprio al di sotto di quella attuale. L'opzione sembra trovare d'accordo il Commissario straordinario per la Verona-Brennero Fabris e il Comune scaligero, sebbene comporti un notevole aumento dei costi del progetto, portandoli dai 300 milioni originariamente preventivati (nel lontano 2003) per l'ipotesi di quadruplicamento in città dei binari esistenti, all'attuale miliardo di euro per il tunnel.

L'ipotesi di interrare i binari per l'attraversamento urbano potrebbe essere applicata anche a Padova. Va comunque ricordato come tali progetti, oltre ad avere raggiunto il consenso dei portatori di interesse e degli enti coinvolti, mancano ancora della copertura finanziaria necessaria alla realizzazione materiale.

Proseguendo verso Est si arriva allo "storico" nodo dell'attraversamento della TAV a Vicenza, per la quale negli anni si è sviluppata una contesa tra Italferr, gli enti locali con in testa il Comune e le associazioni di categoria vicentine. La questione dirimente consisteva nell'opportunità di realizzare una stazione e una fermata dell'Alta Velocità a Vicenza senza compromettere il necessario attributo di velocità della linea e, inoltre, riducendo i costi complessivi dell'intervento sulla Verona-Venezia. Ad oggi non sembra ancora esistere una soluzione definitiva, ma si registra una nuova proposta della Camera di Commercio di Vicenza che ha avanzato l'idea di realizzare la fermata non in città, ma nella zona dove è ubicata la Fiera. Qui confluirebbero la linea tradizionale, i nuovi binari dell'Alta Capacità e quelli del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale con la Vicenza-Schio e la Vicenza-Treviso. L'Alta Capacità arriverebbe da Ovest passando Altavilla vicentina e proseguirebbe a Est, in galleria a doppio binario, sotto la città per circa 8 km, a Nord del tracciato attuale, per uscire nuovamente all'esterno del centro abitato. Sotto il profilo dei costi, tale soluzione sarebbe realizzabile in sei anni con una spesa di circa 900 milioni, inferiore ai 1.400 ipotizzati a suo tempo per la soluzione in galleria con stazione in città, all'altezza della attuale fermata. Peraltro, il CIPE aveva approvato il progetto per una porzione della Verona-Padova già nel 2006, ma aveva demandato la soluzione della problematica relativa a Vicenza ad una seconda fase.

Per quanto riguarda, infine, l'Alta Velocità sulla linea Venezia-Trieste, è emersa l'ipotesi di un intervento di tipologia e portata molto differente rispetto alle altre linee di AV/AC finora realizzate o progettate. La proposta viene dal Commissario straordinario per l'Alta Velocità sulla linea Mestre-Ronchi del Legionari Mainardi (nominato nel 2011 su richiesta delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia) e prevede un intervento sui "colli di bottiglia" della linea esistente, considerando che al momento la linea risulta

utilizzata per solo il 40% della capacità attuale. In particolare, i nodi sono rappresentati dalla stazione di Mestre, dalla necessità di eliminare circa 30 passaggi a livello tra Venezia e Ronchi e dalla necessità del raddoppio dei binari presso Cervignano del Friuli (UD), che diverrebbe in tale quadro uno snodo chiave in quanto collegamento con la linea Pontebbana, che collega la Venezia-Trieste all'Austria attraverso Udine e Tarvisio. Si tratterebbe quindi di privilegiare il "corridoio Baltico-Adriatico" e i mercati dell'Europa centrale, anziché la direttrice orientale che doveva portare a Budapest attraverso la Slovenia nel Corridoio 5.

Dettaglio non marginale, l'intervento costerebbe circa 750 milioni di euro. La stessa opportunità di realizzare l'Alta Velocità sulla Venezia-Trieste era del resto stata messa in discussione anche da parte dei vertici di Ferrovie, con l'Amministratore delegato Moretti che aveva parlato di mancanza di "massa critica" tra Veneto orientale e Slovenia per giustificare un investimento che, sebbene non esistesse (e di fatto non esista ancora) un progetto esecutivo, appariva aggirarsi intorno ai tre miliardi di euro. Se la proposta venisse accettata, verrebbe dunque abbandonato il cosiddetto "tracciato balneare", con annessa fermata TAV che doveva servire le località marittime, ma che aveva ottenuto diverse manifestazioni di contrarietà dai Comuni interessati, dopo che già precedentemente era stata abbandonata l'ipotesi di affiancamento alla A4 per non ritardare gli interventi sulla terza corsia.

Nella cifra prevista dall'ipotesi di adeguamento della Venezia-Trieste presentata da Mainardi è compreso anche il costo della bretella ferroviaria di collegamento con l'aeroporto di Venezia a Tessera, uno dei capisaldi dell'ambizioso piano di sviluppo presentato da SAVE, società di gestione degli aeroporti di Venezia e Treviso, a novembre 2011. In base al progetto, Tessera dovrebbe divenire uno snodo intermodale in cui confluiranno, oltre alla suddetta linea ferroviaria, anche la metropolitana regionale (SFMR) e, qualora venisse approvata, la linea sublagunare da Venezia. Oltre a ciò, il masterplan prevede anche la realizzazione di una seconda pista dell'aeroporto che dovrebbe aumentare notevolmente la capacità di movimentare passeggeri fino a raggiungere, una volta ultimate tutte le opere previste (intorno al 2030), circa 14 milioni di passeggeri dai 9 attuali. Nei mesi successivi alla presentazione del piano sono tuttavia sorti alcuni problemi con l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), a causa della mancata firma da parte di quest'ultima del Contratto di programma, che consentirebbe a SAVE di aumentare le tariffe aeroportuali, operazione senza la quale la società afferma di voler bloccare gli investimenti che non inficiano la sicurezza dell'aeroporto.

Un'ulteriore possibilità di crescita per SAVE e il sistema aeroportuale del Nord Est potrebbe inoltre venire dalla fusione con la società Aeroporto FVG di Ronchi dei Legionari, attualmente controllata per intero dalla Regione Friuli Venezia Giulia. A settembre di quest'anno, alla scadenza del bando allestito dalla Regione, infatti, SAVE è stata l'unica società a presentare una manifestazione di interesse per la gestione dello scalo friulano-giuliano. L'intesa dovrebbe portare a un'operazione simile a quanto fu a suo tempo realizzato con l'integrazione tra Venezia e Treviso, una permuta con scambio di partecipazioni. Ora la regione Friuli Venezia Giulia avrà sessanta giorni di tempo per inviare una lettera di invito a SAVE, unica società concorrente, per la presentazione di una formale offerta contrattuale.

Piani di sviluppo di ampia portata coinvolgono anche il porto di Venezia, che punta a realizzare una piattaforma off-shore, a circa otto miglia marine al largo di Venezia, di fronte alla bocca di porto di Malamocco. L'opera prevede la costruzione di una "diga

foranea” di quattro chilometri appoggiata sul fondale a venti metri di profondità e la realizzazione di un terminal petrolifero con un oleodotto sotterraneo di 26 chilometri che raggiungerà Porto Marghera per lo stoccaggio del greggio. Per ciò che riguarda la movimentazione dei container, la piattaforma in alto mare sarà dotata di un terminal con un sistema che consentirà il loro trasferimento in laguna per mezzo di chiatte, anch'esse dirette a Porto Marghera, in un'area individuata dell'ampiezza di 90 ettari, grazie alle quali sarà possibile evitare il transito presso Venezia di grandi navi mercantili. Il progetto dovrà essere presentato in Regione e a ottobre al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, passaggi necessari alla preparazione della gara per la definizione del partenariato pubblico-privato attraverso il quale sarà realizzata l'opera secondo le intenzioni dei promotori. Il nuovo porto off-shore richiederà un investimento complessivo di circa 1,3 miliardi di euro.

Novità anche per il porto di Trieste. Ad agosto è stato presentato il nuovo bando di gara per la realizzazione della Piattaforma logistica, struttura che sarà adibita alla movimentazione delle merci in colli. Entro la fine del 2012 potrebbe così essere affidata la concessione per la realizzazione dell'infrastruttura a un candidato che dovrà occuparsi di redigere il progetto definitivo e il prossimo anno potrebbero prendere avvio i lavori. Dovrebbe venire adibita un'area dell'ampiezza di 250 mila metri quadrati, dei quali 140 mila ricavati da aree attualmente occupate dal mare, con nuovi raccordi ferroviari e stradali, per un investimento di circa 132 milioni di euro, 102 dei quali provenienti da fondi pubblici.

E' inoltre previsto un investimento nella logistica del porto che prevede la mutazione totale dell'area ferroviaria di Campo Marzio in terminal intermodale al servizio dei moli V, VI e VII. A tale scopo dovrebbero pervenire finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per circa 45 milioni di euro, con RFI che dovrebbe agire per potenziare le strutture ferroviarie retroportuali con l'ampliamento del terminale Ro-La (quello per carichi da traghetto a treno e viceversa) e, successivamente, anche per i Ro-Ro (i traghetti per carichi su gomma, TIR e rimorchi).

Per il porto di Trieste tornano infine segnali da parte di Maersk, player globale del trasporto container, riguardo a un possibile investimento sullo scalo giuliano per farlo diventare porta d'accesso del Nord Adriatico per i mercati dell'Europa centro-orientale. Il gruppo danese era già stato partner con Unicredit di una proposta, avanzata nel 2010, per un investimento di ampie proporzioni che avrebbe coinvolto Trieste e soprattutto Monfalcone per realizzare nuove banchine per lo scalo dei container. Tramontato quell'ambizioso progetto, sembra nuovamente possibile un piano per far crescere la capacità di movimentazione annuale degli attuali terminal fino a circa un milione di TEU, attraverso un investimento in partnership pubblico/privata. Una cifra inferiore ai 3 milioni di TEU che il cosiddetto “superporto” Trieste-Monfalcone si spingeva a prefigurare, ma tuttavia ben oltre i 393 contenitori movimentati nello scalo giuliano nel 2011. Maersk fa sapere di essere interessata a un terminal che possa essere realizzato in tempi relativamente brevi, vale a dire in un periodo compreso tra i tre e i cinque anni.