

Economia & Imprese

Autostrade, Abertis investe 280 milioni sulla rete veneta

INFRASTRUTTURE

Tra gli interventi anche la riprogettazione della viabilità nel nodo di Verona

Rodriguez (A4 Holding): la nostra attenzione è verso le esigenze dei territori

Marco Morino
MILANO

A4 Holding, società interamente controllata dal gruppo spagnolo delle infrastrutture Abertis, vara un ambizioso piano di investimenti in Veneto. A4 Holding gestisce il tratto autostradale della A4 tra Brescia e Padova e la A3 Valadastico per un totale di 235 chilometri di autostrade e 60 di tangenziali, con circa 600 addetti. La A4 Brescia-Padova rappresenta una delle arterie più trafficate d'Italia. Gli investimenti sono destinati non solo a rendere più efficiente la rete di competenza, ma anche a ripensare e riprogettare la viabilità di accesso alla

ciudad di Verona. Si tratta di tre opere, per un valore complessivo di 280 milioni di euro, finalizzate al miglioramento dei collegamenti dell'autostrada A4 con l'area del Basso Garda Veronese (nuova autostrada di Castelnuovo del Garda), a favorire le migliori condizioni viabilistiche per il collegamento con la superstrada Pedemontana Veneta (opere di completamento della nuova autostrada di Montebelluna Maggiore e collegamenti con la viabilità ordinaria) e per rivedere tutte le attuali criticità viabilistiche di Verona sud, zona fieristica, commerciale e logistica tra le più importanti del Veneto e non solo (adempimento del casello di Verona sud e nuove connessioni delle tangenziali cittadine). L'arco temporale nel quale si svilupperanno gli interventi va dal 2019 (per Montebelluna Maggiore) fino a fine 2025.

«Questi tre progetti nati dal confronto con i rappresentanti dei territori che le nostre autostrade attraversano», spiega al Sole 24 Ore il presidente di A4 Holding, Gonzalo Alcalde Rodriguez, «fanno parte di uno schema complessivo di interventi di oltre

quattro miliardi di euro, che la società ha programmato nel proprio piano economico-finanziario. Ed è proprio alle esigenze del territorio di Lombardia e Veneto che si rivolge la nostra attenzione, non solo per rendere più efficienti gli aspetti infrastrutturali e viabilistici della rete e renderla così più fluida, moderna e sicura nel collegamento tra luoghi e persone, ma anche per assicurare, nella piena sostenibilità, un ulteriore sviluppo alle città, al loro contesto urbanistico, alla loro crescita commerciale, fieristica e logistica, così come fatto per Verona. Una scelta di programmazione, che è per noi di responsabilità sociale, nella logica di chi vuole integrare appieno il proprio lavoro con quello degli altri, sapendo restituire ciò che riceve».

L'investimento più consistente, circa 130 milioni di euro, è destinato al nuovo casello di Montebelluna Maggiore. La finalità del progetto è quella di realizzare una struttura di esecutione più funzionale e potenziata rispetto a quella esistente e di migliorare i collegamenti con la viabilità esterna, che presenta sovente situazioni di congestione del traffico. Il progetto include la realizzazione di un nuovo vincolo

sull'autostrada A4 e l'inserimento della corsia di emergenza, attualmente mancante, nel tratto in corrispondenza dell'attraversamento della linea ferroviaria Milano-Venezia.

Alla creazione del nuovo casello di Castelnuovo del Garda (ultimistica prevista nel 2025) è riservato un investimento di circa 68 milioni. La realizzazione dell'opera è finalizzata al miglioramento dei collegamenti della A4 con l'area del Basso Garda Veronese. La creazione di un nuovo casello nasce dalle difficoltà di potenziamento/adeguamento del casello di Peschiera a servizio del Basso Garda Veronese per la scarsità degli spazi disponibili.

Di grande interesse è l'intervento programmato nel nodo di Verona Sud (circa 82 milioni di investimenti). La finalità è risolvere il problema del crescente congestionamento del nodo viario di Verona Sud, determinato dalla continua espansione degli insediamenti commerciali limitrofi all'autostrada. La giunta alle nuove opere sono inoltre previsti numerosi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.



Autostrada A4 Brescia-Padova. Il rendering della nuova stazione di Castelnuovo del Garda (Verona)

TRASPORTI SU ROTAIA

A Nola i primi treni merci provenienti dalla Cina

Il servizio è stato attivato dalla partnership tra Isc (Interporto di Nola) e Its

Vera Viola
NOLA

È arrivato una settimana fa a Nola il primo carico su rotaia partito dalla Cina. E nei giorni scorsi ne sono arrivati altri due. È ormai attivo il collegamento ferroviario tra la Cina e l'interporto di Nola, attraverso la ferrovia. I primi container provenienti da Shunde, città del sud della Cina, trasportano componenti per un'azienda meccanica campana.

Da tempo si attendeva, dopo sperimentazioni di vario tipo, l'arrivo anche al Sud d'Italia del treno merci proveniente dal Paese asiatico. E la notizia circolata su questo nuovo tipo di trasporti annunciati, ma mai confermati da oltre un anno, era diventata quasi leggenda. Ora è realtà.

La merce è arrivata via treno all'interporto nolano, senza nessun trasbordo intermedio, così come è stata caricata in Cina. I container hanno viaggiato per 30 giorni, percorrendo 9.060 km di ferrovia, con tappe presso gli hub di Kaliningrad

(Russia), Rostock (Germania), Verona (Interterminal), dove il carico è stato di volta in volta agganciato a un diverso locomotore.

Tutto ciò è stato possibile grazie alla partnership tra Isc Intermodal Srl, società al 100% di Interporto Campano Spa, e Its-International Transport Solution Srl, casa di spedizioni internazionali, entrambe decise a collaborare su questo piano: per ora si tratta di viaggi occasionali e su misura, nei prossimi mesi potrebbero esserci partenze e arrivi in date fisse.

Alle due società si è rivolta dapprima un'azienda del napoletano che importa motori semioratori. Poi altre due del settore agroalimentare. Hanno ottenuto, a quanto pare, un servizio ad hoc door-to-door con prelievo della merce presso gli stabilimenti cinesi del produttore, un viaggio più rapido di quello di solito fatto su nave, anche se a un costo più elevato, ridotti rischi di danni alla merce. È minore l'impatto ambientale grazie a una riduzione di emissione di CO2, calcolata del 30% (fonte extransit.it).

La Isc Intermodal si candida ad essere così l'impresa di riferimento per i traffici tra Cina e Sud Italia, fornendo i collegamenti giornalieri agganciati alla tratta preesistente con Verona e Milano, garantendo la

consegna della merce direttamente a Nola, anche grazie al terminal Train Terminal Intermodale Nola (l'altro società controllata al 100% da Interporto Campano) che garantisce servizi di terminali, aree e magazzini.

«Siamo sicuri che questa sia la strada giusta per farci spazio in un mercato in continua espansione e sviluppo», dice il direttore commerciale della Isc Intermodal, Simone Tintori. «La nostra neutralità e il nostro network sono le scelte di sviluppo su cui abbiamo investito». «Siamo aperti a un nuovo scenario nei trasporti dal Far East verso il Sud Italia», aggiunge Francesco De Stefano, finance, administration & control manager di Its - appannaggio dei trasporti navali ed aerei. «Oggi - sottolinea l'ad di Interporto Campano, Claudio Ricci - per la società, che è concessionaria della Regione Campania, la parola d'ordine è crescita e innovazione».

Quindi, ampliamento dell'area interportuale e valorizzazione del sito esistente, attrazione di nuovi utenti nei settori della logistica, dei servizi e del light industrial. Siamo concentrati su investimenti per l'applicazione di tecnologie di intelligenza artificiale e intermodalità. Il tutto con grande attenzione alla sostenibilità ambientale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FS Italiane motore di sviluppo per il Paese: oltre 1800 cantieri attivi

La linea ferroviaria Alta velocità Napoli-Bari, la nuova linea Palermo-Catania, il terzo valico dei Giovi e la linea AV/AC Brescia Est-Verona, ulteriore tappa di completamento della direttrice/asse orizzontale Milano - Venezia, parte integrante del Corridoio europeo TEN-T Mediterraneo, che contribuisce a cambiare la mobilità del futuro. Sono alcuni degli oltre 1.800 cantieri del Gruppo FS Italiane, attualmente attivi. Piccole e grandi opere ferroviarie e stradali che non si sono mai fermate, neanche durante le fasi più acute della pandemia. Un corposo piano di investimenti in infrastrutture, fisiche ma anche digitali, con cui FS intende contribuire alla crescita dell'economia italiana con l'obiettivo di garantire occupazione, reddito e lavoro.

E di generare sviluppo per lasciare alle future generazioni un Paese migliore, più competitivo a livello globale e sostenibile. «Siamo il primo investitore in Italia e un grande motore per lo sviluppo del Paese» - ha dichiarato Gianfranco Battisti, Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane - «abbiamo un Piano industriale che stiamo portando avanti in assoluto rispetto dei tempi e siamo bravi a creare utili: negli ultimi anni in particolare abbiamo raggiunto dei risultati molto importanti per l'azienda, i migliori della nostra storia». FS Italiane ora immagina il futuro con una nuova visione delle grandi opere e dello sviluppo infrastrutturale che comporterà una nuova esperienza di viaggio accorciando le distanze e creando aree urbane in grado di competere con le grandi capitali europee.

Come l'area urbana che nascerà al completamento della Napoli-Bari, nel 2026. Per il Sud, infatti, il Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane prevede 16 miliardi di investimenti entro il 2023 sulle infrastrutture stradali e ferroviarie.

E una grande opera fondamentale per la mobilità del prossimo futuro è appunto la linea ferroviaria che avvicinerà la Puglia

con la Campania, e che collegherà trasversalmente l'Italia del Sud in 1 ora e 58". E' di importanza strategica e parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavo - Mediterraneo.

Il miglioramento delle connessioni della Regione Puglia e delle Province più interne della Regione Campania al sistema di trasporto nazionale ed in particolare alla linea AV/AC Milano - Roma - Napoli è il primo passo di un ampio processo di integrazione e di sostegno allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno. Il Sud - ha evidenziato l'AD di FS Gianfranco Battisti - ha gap infrastrutturali importanti che noi stiamo cercando di colmare in parte con interventi già previsti come i contratti di programma con il governo, ma anche progetti di investimento come l'alta velocità da Salerno a Reggio Calabria».

In Sicilia gli interventi in corso e quelli programmati lungo l'itinerario Messina - Catania - Palermo consentiranno di innalzare la velocità fino a 250 km/h e la conclusione per fasi permetterà progressive riduzioni dei tempi di percorrenza. A lavori ultimati, il viaggio tra Messina e Catania sarà coperto in 45 minuti, contro i 70 minuti di oggi, e quello fra Catania e Palermo in un'ora e 50 minuti, con un risparmio di circa un'ora rispetto alla percorrenza attuale.

Grandi opere anche al Nord, dove sono iniziati i lavori della linea ferroviaria ad alta velocità Brescia Est - Verona per il completamento della linea AV/AC Milano - Verona di cui è già in esercizio dal 2007 il tratto Milano - Treviglio e dal 2016 la tratta Treviglio - Brescia.

La linea AV/AC Brescia Est - Verona, sviluppandosi per lo più in affiancamento all'autostrada A4 Milano - Venezia e alla linea ferroviaria convenzionale attraverso le Regioni Lombardia e Veneto, 11 comuni nelle province di Brescia, Verona e Mantova (quest'ultima per le sole opere di viabilità stradale) e prevede la realizzazione di un tracciato ferroviario di circa 48 km, compresi i 2,2 km del collegamento

Verona Mercoledì di collegamento con l'asse ferroviario Verona - Brennero. La nuova linea è uno dei tasselli del Core Corridor Mediterraneo che collegherà i porti del sud della Penisola Iberica con il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia Settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia.



IL TERZO VALICO PARTE DELLA VISIONE STRATEGICA

Tra i grandi cantieri attivi anche il Terzo Valico. Il progetto prevede la realizzazione di 53 km di nuova linea (oltre le interconnessioni), di cui 37 km in galleria. La nuova linea Genova - Milano è parte fondamentale del Core Corridor TEN-T Reno - Alpi, il più importante asse europeo di collegamento nord - sud su cui si muove il maggior volume di merci trasportate in Europa, attraversando i Paesi a maggior vocazione industriale (Paesi Bassi, Belgio, Germania, Svizzera e Italia) e consentendo il Mediterraneo con il Mare del Nord, i porti dell'Alto Tirreno con quelli del Nord Europa.

Un vino bulgaro minaccia il Sassicaia: ricorso alla Ue

TUTELA DEL MARCHIO

Scontro sul nome Bolgarè: per la Doc del Bolgheri va vietato perché è evocativo

Micaela Cappellini

Un vino bulgaro minaccia il Sassicaia e tutta la Doc del Bolgheri. È un mix di Syrah e Merlot, è prodotto da una delle più grandi cantine della Bulgaria e si chiama «Bolgarè»: un nome simile, troppo simile a quello della Doc toscana. Rispetto al Sassicaia, sul mercato lo si vende a un decimo del prezzo. Ma la sua assonanza con la Doc di cui fa parte il Supertuscan può facilmente ingannare i consumatori internazionali. Così, all'Italia non resta che dare battaglia legale ai rivali della Tracia.

«Ci risiamo: come già successo per altri prodotti alimentari a denominazione di origine e indicazione geografica protetta, questa volta sono i vini Doc Bolgheri e Doc Bolgheri Sassicaia a subire l'usurpazione commerciale di un marchio bulgaro chiaramente evocativo, ma che nulla ha a che fare con le nostre eccellenze vitivinicole, riconosciute e tutelate a livello europeo», scrivono gli euro-parlamentari del Pd Simona Bonafè e Paolo De Castro in un'interrogazione prioritaria presentata ieri alla Commissione Ue, alla quale chiedono di intervenire per far cessare l'uso del marchio Bolgarè. I due euro-parlamentari si appellano al regolamento Ue sulla

qualità 1308/2013, introdotto nella scorsa legislazione: «Questo regolamento - spiega l'ex ministro italiano dell'Agricoltura, Paolo De Castro - introduce per la prima volta il principio dell'evocazione. Per poter essere utilizzato in Europa, cioè, un determinato marchio non solo non deve essere uguale a un altro, ma non deve nemmeno essere simile».

L'interrogazione italiana si è resa necessaria perché l'Euipo, cioè l'Ufficio europeo per la proprietà intellettuale, non ha accettato il ricorso presentato dal Con-

persucans in particolare.

«Il sistema di protezione europea delle denominazioni generalmente funziona», spiega De Castro - «ogni tanto però si registra qualche caso di violazione, che spesso viene come parte lesa proprio i prodotti made in Italy». È successo recentemente con l'aceto di Modena Igp, il cui appellativo «balsamico» era stato utilizzato da un produttore tedesco, così come è successo al pecorino romano in Romania o al prosciutto in Inghilterra. «Noi non ci appelliamo all'ufficio brevetti - prosegue De Castro - ma alla Commissione europea, che è l'organo deputato a vigilare sulla corretta applicazione dei regolamenti. E in casa chiamiamo proprio il principio di evocazione. Da quando il regolamento sulla qualità è entrato in vigore, sono migliaia i casi su cui si è potuto intervenire. In tanti di questi è stato direttamente il ministero dell'Agricoltura del Paese attaccato a rivolgersi alla Commissione. Per una singola azienda, è più complicato attivare il meccanismo». Per questo, nel caso della Doc del Bolgheri, l'iniziativa è partita dall'Europarlamento.

«Per fortuna nel mercato unico europeo abbiamo norme severe con cui proteggerci - ricorda infine De Castro - il problema è quando queste evocazioni dei marchi made in Italy avvengono al di fuori della Ue, dove non è possibile agire in punta di diritto. In questi casi, possiamo solo giocare la carta delle norme ad hoc da inserire negli accordi di libero scambio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA VENDEMMIA 2020 IN ITALIA
La produzione di vino (in milioni di ettolitri) espres-
sa dalla vendemmia del 2020