

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 8 - Gennaio 2007

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

I TEMPI DELLE NUOVE LINEE FERROVIARIE VELOCI ITALIANE



a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



– Accordo di programma regionale per realizzare BRE.BE.MI	”	2
– Pedemontana Lombarda: ci sono le prime risorse ma l'attenzione è ai tempi per l'avvio dei cantieri	”	2
– Posticipata la definizione dell'accordo di programma della tangenziale Est esterna di Milano	”	3
– Approvato il piano regolatore del porto della Spezia, partono i lavori di ampliamento	”	3
– Il Corridoio 5 di A.V. per le merci	”	4
– Nuova Porta Susa: la prima stazione ad Alta Velocità d'Italia	“	4
Eventi e Convegni:		
– “Una staffetta per l'Europa”	”	5
Prossimi appuntamenti:		
– Mobility Conference Exhibition 2007 – Milano, 29-30 gennaio 2007	”	5
– European Mobility Forum – Torino, 11-12 aprile 2007	“	5
– City Logistics Expo – Padova, 18-21 aprile 2007	“	6
Notizie dal Nord Est		
– Il Corridoio 5 sbuca ad Est: firmato l'accordo tra Italia e Slovenia	”	6

ACCORDO DI PROGRAMMA REGIONALE PER REALIZZARE BRE.BE.MI

Dopo aver promosso quelli per Pedemontana Lombarda e Tangenziale est esterna di Milano, la Regione Lombardia ha promosso, con delibera di giunta regionale del 22 novembre 2006, l'Accordo di Programma per realizzare Brebemi. Il Comitato per la definizione dei contenuti dell'Accordo di Programma è costituito Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia, Provincia di Cremona, Provincia di Lodi, ANAS, Ministero delle Infrastrutture, Autostrade Lombarde, una rappresentanza di 9 Comuni interessati dal tracciato. L'Accordo di Programma dovrà essere definito nei contenuti entro il 30 aprile 2007.

PEDEMONTANA LOMBARDA: CI SONO LE PRIME RISORSE MA L'ATTENZIONE È AI TEMPI PER L'AVVIO DEI CANTIERI

La Finanziaria per il 2007 autorizza per la realizzazione della Pedemontana Lombarda un primo contributo pubblico di 1.200 milioni in quindici anni, equivalenti ad un valore attualizzato di circa 780 milioni (a fronte di un contributo pubblico totale richiesto di 2,7 miliardi). È questo un atto fondamentale per poter proseguire con l'iter procedurale dell'opera, dopo che il 23 novembre scorso è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera del CIPE del 22 marzo 2006 di approvazione del progetto definitivo e del piano economico e finanziario.

Tuttavia è opportuno sottolineare che ANAS e società concessionaria hanno stimato in 5 anni i tempi di apertura dei cantieri, assumendo le tempistiche presumibilmente necessarie considerando quelle rilevate per iter procedurali di opere similari e l'entità dell'intervento (il progetto contiene 385 prescrizioni e comporterà oltre 3.000 espropri): il cronoprogramma realizzato da ANAS e Autostrada Pedemontana Lombarda prevede un anno per rinnovare la convenzione tra ANAS e società concessionaria e per affidare il progetto definitivo; un anno per realizzare il progetto definitivo; un anno per approvare il definitivo; due anni per le procedure di gara appalto dei lavori.

POSTICIPATA LA DEFINIZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA DELLA TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO

Il 19 dicembre scorso si è riunito il Comitato dell'Accordo di programma per la realizzazione della Tangenziale est esterna di Milano (TEM) e per il potenziamento del sistema della viabilità dell'est Milanese e del nord Lodigiano. All'incontro, presieduto dall'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Raffaele Cattaneo, hanno partecipato l'assessore alla Mobilità della Provincia di Milano Paolo Matteucci, quello ai Trasporti della Provincia di Lodi Piero Luigi Bianchi, e i rappresentanti di Ministero delle Infrastrutture, di Anas e dei cinque sindaci (Agrate Brianza, Melzo, Paullo, Cassano d'Adda e Casalmaiocco) eletti in rappresentanza dei 57 Comuni coinvolti.

Hanno partecipato anche, come uditori, membri dei Comuni di Cambiago, Caponago, Colturano, Mediglia, Melegnano, San Giuliano Milanese e Mulazzano.

L'assessore Cattaneo ha illustrato il lavoro svolto per la sistematizzazione delle opere e degli interventi di potenziamento del sistema della mobilità dell'area, così che questo possa poi essere utilizzato negli incontri dei Tavoli Territoriali di Ambito per un approfondimento di merito. I tavoli, convocati per l'inizio del 2007, vedranno la partecipazione di tutti i 57 Comuni coinvolti.

Il Comitato ha anche stabilito che la Segreteria Tecnica dovrà completare la sistematizzazione delle opere e degli interventi di potenziamento del sistema della mobilità, redigendo un nuovo documento che comprenda anche

la cartografia di tutte le opere e che fungerà da base per un primo confronto con i Comuni interessati.

La Segreteria dovrà inoltre completare gli scenari di traffico, convocare i Tavoli territoriali di Ambito per una informativa sui lavori dell'Accordo di Programma, analizzare la sistematizzazione degli interventi di mobilità del comparto e implementare l'indice del testo dell'Accordo di Programma, completando le verifiche giuridiche. Da ultimo, spetterà sempre alla Segreteria Tecnica approfondire l'ipotesi di un tracciato alternativo a sud, che la Provincia di Milano si impegna a presentare al Comitato per il 20 febbraio.

Si ricorda che, in base alla delibera della giunta regionale del 2 agosto scorso con la quale si promuoveva l'Accordo di Programma regionale per la Tangenziale est esterna, i contenuti avrebbero dovuto essere definiti entro il 31 dicembre 2006.

APPROVATO IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DELLA SPEZIA, PARTONO I LAVORI DI AMPLIAMENTO

Il 19 dicembre 2006 la Regione Liguria ha definitivamente approvato il Piano Regolatore del Porto della Spezia, a conclusione di un iter particolarmente lungo e travagliato, durato circa sei anni.

Il Presidente dell'Autorità Portuale Cirillo Orlandi ha sottolineato come questo fatto, unito all'avvio dei lavori di bonifica, con escavo dei fondali e allo

sblocco dei finanziamenti imposto dalle Finanziarie 2004 e 2005, apre una nuova fase per lo sviluppo del porto.

Il PRP prevede, infatti, la realizzazione di riempimenti destinati a incrementare le aree operative per attività commerciali di 140.000 mq, aumentando la potenzialità del porto fino a 1.600.000 teus. Tutto ciò in sinergia con l'"allungamento" delle funzioni portuali fino a S. Stefano Magra, tramite la realizzazione di un terminal ferroviario in regime demaniale finalizzato all'istadamento ferroviario di treni blocco sulla direttrice Brennero via Parma (dove è previsto un analogo terminal contenitori) e Verona; l'obiettivo del porto della Spezia, che già oggi è leader in Italia per la percentuale di traffico movimentato su rotaia, è di arrivare con questi interventi al 50% di intermodalità ferroviaria.

Tutti questi progetti sono inseriti nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale e quindi destinati ad essere realizzati entro il 2009.

Oltre agli interventi di potenziamento delle funzioni commerciali per il traffico containerizzato, il PRP approvato a dicembre scorso permette la razionalizzazione delle aree destinate alla movimentazione delle merci varie, il consolidamento dei settori della cantieristica, della nautica da diporto, con il raddoppio da 5.000 a 10.000 ca. dei posti barca, e della funzione croceristica che negli ultimi anni ha mostrato trend di sviluppo esponenziali degli scali, con evidenti ricadute sulle attività legate al turismo nell'intera Provincia (in termini quantitativi, in base agli arrivi già schedulati, i croceristi attesi per il 2007 supereranno le 150.000 unità). Infine, come accade costantemente per la particolare condizione urbanistica dei porti liguri, il PRP permetterà di

migliorare sensibilmente l'assetto del waterfront e le relazioni con la città, cui vengono destinate aree importanti e significative, per le quali è stato indetto un concorso internazionale di idee al fine di massimizzarne i benefici economici e di qualità della vita.

IL CORRIDOIO 5 DI A.V. PER LE MERCI

Il cosiddetto Corridoio 5, il collegamento ferroviario veloce che dovrà trasportare le merci nell'Est Europa attraverso le Alpi italo-francesi e tutta la Pianura Padana, non ha "concorrenti" presso l'Unione Europea. È quanto è emerso dalla riunione del 15 gennaio 2007 a Torino dell'Osservatorio tecnico sulla linea ad alta velocità Torino-Lione. Erano presenti Karel Vinck, responsabile europeo per i trasporti merci, e Alain Barron, già assistente della commissaria europea e coordinatrice del Corridoio 5 Loyola De Palacio, morta a dicembre. "L'unico corridoio previsto fra Ovest ed Est nel Sud Europa - ha detto gli esperti dell'Ue - è quello che passa per la Valle Susa e la Pianura Padana". Allo stato attuale non vi sarebbe il pericolo che il traffico delle merci

passi per altre direttrici, come quella Strasburgo-Svizzera-Austria-Slovenia. Vinck ha anche aggiunto che il lavoro che sta facendo l'Osservatorio tecnico per dare una risposta ai timori delle popolazioni della Valle di Susa sarà preso in esame dall'Unione Europea dopo che lo avrà ricevuto il governo italiano. "I cardini della politica europea dei trasporti sono due - ha proseguito - assicurare regolarità al trasporto e attuare un forte riequilibrio degli spostamenti delle merci dalla gomma alla rotaia". E questo innanzi tutto per motivi di carattere ecologico: "In termini di consumo energetico, con la ferrovia si consuma il 50% in meno. Inoltre un convoglio merci medio, che vale 40-50 tir, ha emissioni pari all'1% dell'equivalente trasporto su strada". Vinck ha anche sottolineato che, con i corridoi ferroviari ad alta capacità, la Ue ha l'obiettivo di giungere a un miglioramento medio del 30% nella regolarità, nella capacità, nei tempi e nei costi dei trasporti.

Il presidente dell'Osservatorio, Mario Virano, ha espresso soddisfazione per i risultati dell'incontro: "Giudico molto importante avere ricreato, dopo la morte della De Palacio, un collegamento diretto con chi all'Ue si occupa operativamente

dei vari corridoi".

I prossimi appuntamenti sono previsti per lunedì 22 gennaio 2007: la conferenza dei servizi sulla Torino-Lione e 23 gennaio incontro dell'Osservatorio con il Ministro dei trasporti Alessandro Bianchi.

NUOVA PORTA SUSAS: LA PRIMA STAZIONE AD ALTA VELOCITÀ D'ITALIA.

Nell'ambito delle opere per il quadruplicamento ed interramento del passante ferroviario torinese sono finalmente iniziati i lavori per la nuova stazione di Porta Susa che può essere considerata la prima stazione ad Alta Velocità d'Italia.

15.000 mq, una galleria di vetro e acciaio di 385 m dotata di celle al silicio che produrranno energia per l'intera struttura; 55 milioni di Euro il costo, 3 anni per la costruzione della struttura ed altri 2 per il suo funzionamento a regime previsto per il 2011.

Questi i numeri che definiscono quella che sarà la principale

Progetto per la nuova stazione di Porta Susa (Torino)



stazione di Torino, non solo per i treni veloci, ma per tutto il traffico passeggeri che ruota intorno alla città.

Il progetto prevede sotto l'arcata in vetro una galleria commerciale e collegamenti pedonali tra corso Inghilterra e corso Bolzano mentre ai piani inferiori saranno collocate le biglietterie, gli spazi per i viaggiatori e le banchine di accesso ai binari.

Con la messa in esercizio della nuova stazione si concluderanno anche (2011) i lavori del **passante ferroviario**: 12 km di binari che attraversano Torino da nord a sud completamente interrati e quadruplicati che collegano i tratti più esterni alla città iniziati 25 anni fa.

Oltre 1 miliardo e 325 milioni di Euro, di cui 954 solo per gli ultimi 5 km, per far passare la linea sotto il fiume Dora attraverso una galleria a 20 m. di profondità, 3 nuove stazioni: Porta Susa, Rebaudengo, Zappata e l'interramento della Stazione Dora.

Sopra le gallerie, dove Alta Velocità, convogli regionali e treni metropolitani transiteranno, si sta realizzando la Spina Centrale, un nuovo asse di scorrimento cittadino con palazzi, grattacieli e nuovi parchi cittadini che produrranno una profonda riqualificazione delle aree attraversate.

Eventi e Convegni:

“UNA STAFFETTA PER L'EUROPA”

Il 21 novembre 2006 si è svolto presso l'Unione Industriale di Torino un incontro stampa in multi video conferenza che ha visto coinvolte, in successione, le associazioni industriali di Genova, Milano, Bologna, Venezia e Trieste, cioè tutte le principali città interessate dall'Alta Velocità lungo il percorso del Corridoio V. All'iniziativa, di rango nazionale, è intervenuta la Vice Presidente di Confindustria Emma Marcegaglia che insieme al Presidente degli Industriali torinesi Alberto Tazzetti ha dato avvio alla staffetta per dire con forza “Sì” alla realizzazione di una infrastruttura ferroviaria moderna ad Alta Capacità, esprimendo le ragioni del mondo produttivo a favore dell'opera e declinando, sul territorio, i problemi specifici di ogni singola tratta.

Prossimi appuntamenti:

MOBILITY CONFERENCE EXHIBITION 2007

Milano,
29-30 gennaio 2007

Si ricorda che il 29 e 30 gennaio si terrà a Milano la quinta edizione della Mobility Conference Exhibition. L'evento sarà anche

l'occasione per presentare il Rapporto OTI 2006. I temi affrontati in questa edizione della Mobility Conference Exhibition, alla quale sono stati invitati relatori di alto profilo nazionale e internazionale, riguardano in particolare: la realizzazione dei corridoi infrastrutturali europei per il pieno sviluppo del Nord Italia, le prospettive di crescita internazionale del sistema aeroportuale italiano e i problemi connessi alla gestione della mobilità delle città metropolitane. Saranno inoltre realizzati alcuni workshop su temi di specifico interesse quali le problematiche connesse al finanziamento delle opere infrastrutturali, la costruzione della city logistics, la valutazione delle ricadute economiche dei progetti, le politiche per la mobilità a servizio degli interventi di trasformazione urbana.

Il programma completo dell'iniziativa è consultabile sul sito www.mobilityconference.it.

EUROPEAN MOBILITY FORUM

Torino,
11-12 aprile 2007

Camera di Commercio di Torino e Fondazione Torino Wireless, in partnership con IDC Italia hanno organizzato la prima edizione di: European Mobility Forum - *ICT solutions for sustainable mobility* che si svolgerà l'11 e il 12 aprile 2007 a Torino presso il Centro Congressi Lingotto. Il Forum si propone come punto di riferimento internazionale per la comprensione degli scenari sia a livello di prodotto/servizio sia di

Ricerca e Sviluppo che si stanno profilando nell'ambito delle applicazioni per la movimentazione di veicoli, merci persone e delle relative infrastrutture tecnologiche.

Ulteriori informazioni sul sito:
www.euromobilityforum.com

CITY LOGISTICS EXPO

Padova,
18-21 aprile 2007

Il 18-21 aprile 2007 si svolgerà presso la Fiera di Padova il 1° salone internazionale della Logistica Urbana.

City Logistics si propone di intervenire nella razionalizzazione della distribuzione in ambito urbano al fine di ridurre notevolmente l'inquinamento e la congestione del traffico, ma anche per ricreare quelle condizioni di vantaggio localizzativi nei Centri storici per la rete del commercio al dettaglio (sempre più sottoposta ad una forte pressione concorrenziale dalla Grande Distribuzione Organizzata).

Per ulteriori informazioni:
www.citylogistics-expo.it

Notizie dal Nordest

IL CORRIDOIO 5 SBUCA AD EST: FIRMATO L'ACCORDO TRA ITALIA E SLOVENIA

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

IL MASTERPLAN DI SAVE SPA: A VENEZIA IL PRIMO GATE DELLA EUROREGIONE NORD EST

Lo scorso 13-15 ottobre 2006, presso la Fondazione Cini – Isola di San Giorgio in Venezia, si sono tenuti i cosiddetti Stati Generali promossi da Save Spa, la società di gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, nel corso dei quali il presidente Enrico Marchi ha presentato il masterplan che delinea il futuro dello scalo lagunare di qui al 2020. Il piano non attiene il solo aeroporto, ma anzi intende mutare l'assetto dell'intera area di Tessera per portare alla realizzazione del primo "gate dell'Euroregione del Nord Est". Il masterplan disegna, con numeri e dettagli, il Marco Polo del 2020, anno entro cui il traffico passeggeri dovrebbe raggiungere la soglia dei 15 milioni di persone, con un sostanziale raddoppio rispetto agli oltre 6 milioni già raggiunti nel corso degli ultimi 12 mesi. Il piano prevede la realizzazione di una seconda pista lunga 2,3 km unitamente ad un piazzale da un milione e 100 mila mq, parcheggi per 11 mila auto ed un terminal passeggeri esteso su 130 mila mq ed integrato sia alla stazione della linea ad alta velocità che al Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR). Il masterplan, in realtà, enuncia l'intenzione da parte di Save di portare alla realizzazione di una autentica Marco Polo City, che includa oltre alla aerostazione anche alberghi, centri commerciali, sedi di società multinazionali, lo stadio, la nuova sede del casinò di Venezia

e la cosiddetta porta di Gehry, una struttura progettata dall'omonimo architetto canadese e che fungerebbe da ingresso all'aeroporto dal lato della laguna veneta.

Il progetto è stato presentato lo scorso ottobre all'attenzione degli enti locali e della società civile, raccogliendo il plauso sia del Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi che del Governatore della Regione del Veneto, Giancarlo Galan. Lo scenario prospettato dal masterplan non è però esente da problemi: in particolare, rimane aperto il nodo afferente la realizzazione della – prevista – nuova stazione ferroviaria per i treni ad alta velocità. Per la sezione posta ad Ovest di Verona della linea TAV Torino-Venezia-Trieste, infatti, non esiste ad oggi un tracciato condiviso dagli enti locali e quanto al nodo di Mestre non è ancora stata definita la dislocazione della fermata dei nuovi treni veloci, e cioè se essa debba essere sita a Mestre piuttosto che a Tessera.

In qualche modo, ad oggi, nonostante sia da tempo il terzo polo aeroportuale italiano, il Marco Polo rimane una delle infrastrutture nel suo genere di più difficile accesso su scala internazionale: il collegamento al SFMR langue e nemmeno i collegamenti auto sono agevoli, a fronte dei tempi di percorrenza sempre incerti che connotano la tangenziale di Mestre in attesa dell'entrata in esercizio del Passante autostradale compreso tra Dolo (A4) e Quarto d'Altino (A27).

Il futuro dell'aeroporto contempla pure la cosiddetta sublagunare, una metropolitana di collegamento tra Tessera e il centro storico di Venezia, il cui progetto è stato bocciato un anno fa dai tecnici del Comune

e della Provincia lagunare ma che nel masterplan di Save appare come una infrastruttura già realizzata e collegata allo scalo. In sostanza, l'ambizioso progetto predisposto da Save rischia di non generare i benefici e gli effetti sperati a fronte dell'assenza di un adeguato contorno di infrastrutture ferroviarie e stradali che facciano del Marco Polo un autentico snodo intermodale.

Federico Ferraro
Ricercatore Fondazione Nord Est

COS'È OTI NORDOVEST

OTI NORDOVEST è un osservatorio sulle opere infrastrutturali prioritarie che interessano il territorio della Lombardia, del Piemonte e della Liguria, creato dalle Associazioni industriali di Genova, Milano e Torino che ha come obiettivo il monitoraggio delle opere selezionate, al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web www.otinordovest.it nel quale sono disponibili e scaricabili le schede informative su oltre cinquanta progetti, il rapporto annuale sullo stato di avanzamento delle opere, oltre ad una breve rassegna stampa e a documenti di interesse specifico.

La newsletter ha periodicità trimestrale e viene inviata esclusivamente via e mail.

NordOvest Infrastrutture

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

a cura di:

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

CONFINDUSTRIA GENOVA

Servizio Territorio e Infrastrutture
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577
www.confindustria.ge.it
e.mail: fpatrone@confindustria.ge.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio
Via M. Fanti, 17 - 10128 Torino
Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458
www.ui.torino.it
e.mail: usu@ui.torino.it