

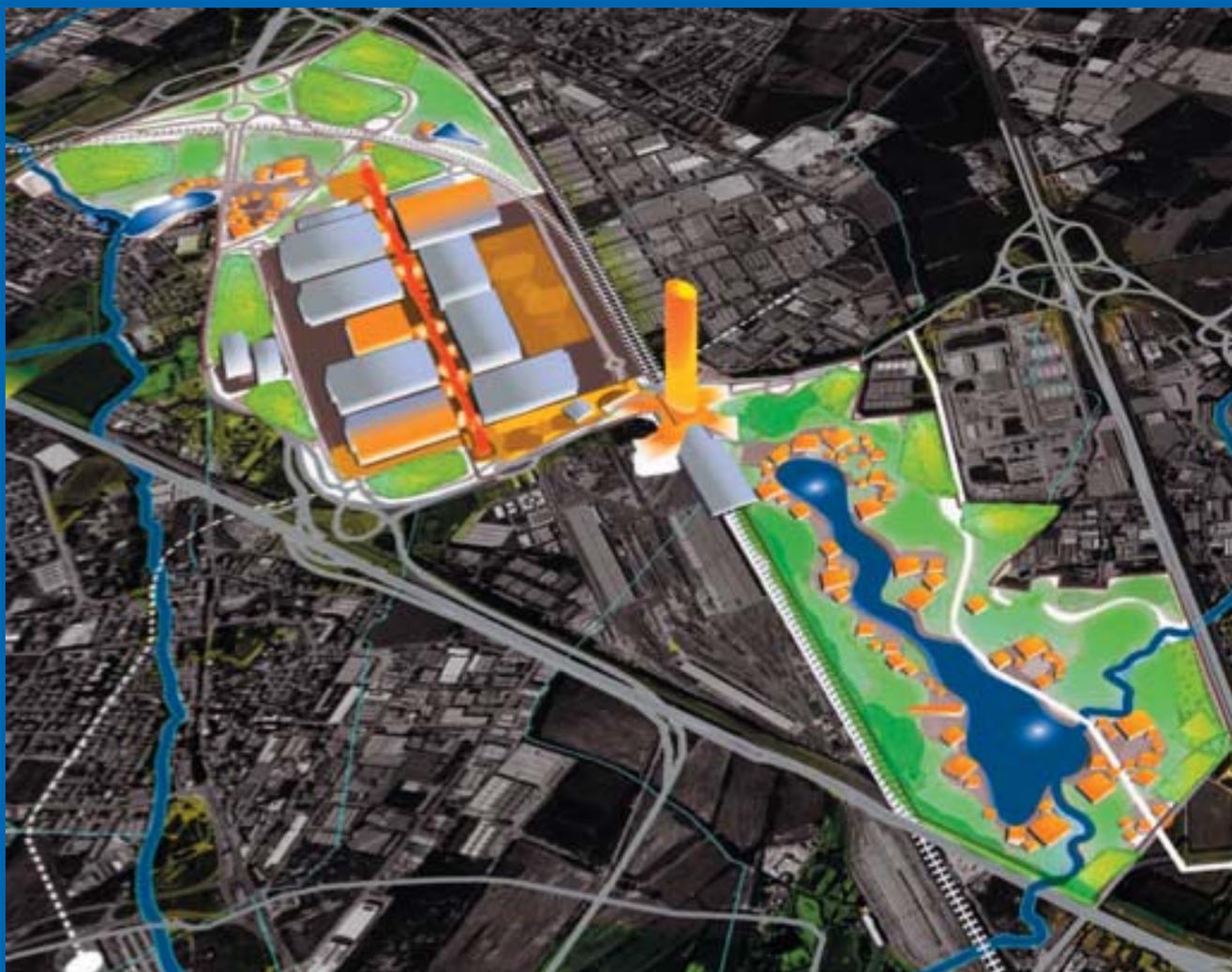
NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

oti nordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 13 - Aprile 2008

www.otinordovest.it



Progetto Expo 2015 – Milano

a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



In evidenza:

Milano si aggiudica l'Expo 2015: una sfida anche per la realizzazione delle infrastrutture attese da anni	pag.	2
– Aggiornamento contratto di programma 2007-2011 Governo-RFI (Rete Ferroviaria Italiana)	”	3
– Nuova legge sulla logistica piemontese	”	6
– Il punto sulle reti A.C. nel nord Italia	”	6
– Attuato il ridimensionamento di Malpensa da parte di Alitalia	”	7
– Inaugurata la Superstrada Malpensa-Boffalora/A4	”	8
– Pedemontana Lombarda: presentate le offerte per il contraente generale	”	9
– Pedemontana Piemontese: avviato l'iter di concertazione con gli enti locali	”	9
– Asti-Cuneo: il Cipe approva il progetto del lotto 1.6	”	9
– Osservatorio di monitoraggio sull'Autostrada Torino-Milano	”	10

Prossimi appuntamenti:

– Quali infrastrutture per quale sviluppo – Genova, 22 aprile 2008	”	10
– L'ICT e l'Infomobilità a servizio della logistica – Torino, 6 maggio 2008	“	10
– EXPO Ferroviaria e INTERtunnel 2008 – Torino, 20-22 maggio 2008	“	10

Notizie del Nord Est:

– Superstrada Pedemontana Veneta al via	”	11
---	---	----

In evidenza:

**MILANO SI AGGIUDICA
L'EXPO 2015:
UNA SFIDA ANCHE PER
LA REALIZZAZIONE
DELLE INFRASTRUTTURE
ATTESE DA ANNI**

Il 31 marzo Milano si è aggiudicata l'Esposizione Universale del 2015, battendo la città di Smirne. L'Expo potrà essere l'occasione per il rilancio e lo sviluppo non solo di Milano e della sua area metropolitana, ma di tutto il Paese. Bastano

pochi numeri per dare l'idea di cosa rappresenterà l'evento: si prevedono 29 milioni di visitatori e si daranno vita a 7.000 eventi. Le ricadute economiche stimate dall'Università Bocconi parlano di 3,7 miliardi di valore aggiunto ai quali si sommano 6 miliardi di produzione attivata. Occorre quindi non sprecare questa opportunità e rimboccarsi fin da subito le maniche per mettere in moto la macchina organizzativa che dovrà pianificare e realizzare gli interventi necessari. L'Expo sarà situata in un'area nel settore nord-ovest di Milano – in prossimità della Fiera di Rho-Però,

e occuperà una superficie di 1,7 milioni di metri quadrati. Gli investimenti previsti ammontano ad un totale di 4,1 miliardi di euro divisi tra la realizzazione del sito (1.253 milioni), la sua connessione al sistema territoriale (1.780 milioni), l'incremento della ricettività (135 milioni), opere tecnologiche (60 milioni), organizzazione e gestione dell'evento (900 milioni). Ma l'Expo rappresenta anche la sfida per realizzare quelle infrastrutture già programmate e in gran parte progettate, e che saranno tanto più necessarie e urgenti per muovere le merci

e le persone che graviteranno intorno all'evento. Pertanto, OTI NordOvest realizzerà un dossier relativo ai progetti infrastrutturali indispensabili per l'accessibilità all'Expo e che interessano tutto il sistema logistico del

Nordovest. Tra questi si segnalano le linee 4 e 5 della metropolitana milanese e i prolungamenti delle linee 1,2 e 3; la realizzazione dei parcheggi di interscambio; gli interventi sulla rete ferroviaria compresi le connessioni tra l'area

Expo e l'aeroporto di Malpensa e il secondo Passante ferroviario; le nuove autostrade Pedemontana Lombarda, Brebemi, Tangenziale est esterna di Milano e il completamento della Tangenziale Nord di Milano.



**AGGIORNAMENTO
CONTRATTO
DI PROGRAMMA
2007-2011
GOVERNO – RFI
(RETE FERROVIARIA ITALIANA)**

Lo scorso mese di febbraio il Parlamento ha dato il via libera all'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011 stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e da RFI e approvato dal CIPE il 31 gennaio. Il parere, obbligatorio ma non vincolante, del Parlamento è stato espresso in senso positivo il 21 febbraio dalla Commissione Trasporti della Camera e il 27 febbraio dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato. Il piano 2008, che costituisce l'aggiornamento del contratto 2007-2011, destina alle ferrovie 3,2 miliardi di euro che, aggiungendosi a fondi preesistenti, sblocca investimenti

per 4,7 miliardi di euro, di cui 3,3 per nuove opere.

Il piano comprende quattro tabelle di opere con diversi gradi di priorità: tabella A, opere in corso; tabella B, opere prioritarie da avviare; tabella C, altre opere da realizzare; tabella D, opere previste a completamento del piano.

Per il completamento delle opere in tabella A (con esclusione della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli), analizzando gli interventi previsti nel Nordovest (Liguria, Lombardia e Piemonte), il cui costo è pari al 26% di quello totale nazionale, nel corso del 2008 dovrà essere reperito il 6% delle risorse per attività di completamento di opere e progetti.

Le opere in tabella B che riguardano il Nordovest sono le tratte AV/AC Treviglio-Brescia, Torino-Lione e Terzo Valico sulla Milano-Genova: per la Treviglio-Brescia il reperimento delle

risorse è previsto nel 2009, per il Terzo Valico nel 2010, mentre per la Torino-Lione a partire dal 2009, per un arco temporale che al 2011 copre solo il 4% del costo dell'opera.

Per le opere in tabella C che riguardano il Nordovest, risulta da reperire il 92% delle risorse, e solo a partire dal 2009 (ma per l'1% del costo). Tra le opere previste in questa tabella spiccano la tratta AV/AC Brescia-Verona (reperimento risorse previsto nel 2010), la Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo (reperimento risorse previsto nel 2010), la cintura di Torino con la connessione alla Torino-Lione (reperimento risorse previsto nel 2011).

Infine, tra le opere inserite in tabella D che riguardano il Nordovest spiccano il quadruplicamento Genova Brignole-Pieve Ligure e il quadruplicamento Chiasso-Monza per la connessione al Gottardo, le cui risorse saranno da reperire dopo il 2011.

Aggiornamento Contratto di Programma 2007-2011 tra Governo e RFI:
opere ferroviarie previste per lo sviluppo del sistema logistico del Nordovest.

Tabella A: opere in corso (rete convenzionale e AC/AV esclusa TO-MI-NA). In milioni di euro.

Opera	Costo vita intera	Competenza al 31.10.07	Da reperire	2008	2009	2010	2011
Accessibilità Malpensa da sud (progettazione preliminare)	1	0	1	1			
Collegamento Malpensa	70	70	0				
Passante milanese	159	159	0				
Terzo binario Rho-Gallarate (progettazione)	10	10	0				
Quadruplicamento Pavia-Milano (progettazione preliminare)	2	0	2	2			
Raddoppio Bergamo-Treviglio	96	96	0				
Raddoppio Milano-Mortara (solo riqualificazione P.ta Romana-S. Cristoforo e raddoppio S.Cristoforo-Cascina Bruciata)	606	606	0				
Fermata AC/AV Fiera Rho-Pero	32	32	0				
Potenziamento Genova Voltri-Genova Brignole	622	622	0				
Raddoppio Genova-Ventimiglia (progettazione tratta Andora-Finale)	43	43	0				
Collegamento Arcisate-Stabio	223	5	218	218 (CIPE 31.01.08)			
Quadruplicamento Tortona-Voghera (progettazione)	17	4	13	13			
Raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-San Lorenzo)	611	611	0				
Transito di Luino e collegamento con Malpensa	21	21	0				
Variante di Gozzano	31	31	0				
Adeguamento traffico merci Domodossola-Novara-Ovada-Genova	130	130	0				
Interventi tecnologici Milano-Venezia	47	47	0				
Interventi tecnologici Milano-Genova	31	29	3	3			
Adeguamento traffico merci Milano-Chiasso	8	8	0				
Bretella Treviglio Ovest-Treviglio (progettazione definitiva)	3	3	0				
Cintura di Torino e connessione alla Torino-Lione (studi)	66	66	0				
Quadruplicamento Torino P.ta Susa- Torino Stura	954	941	13	13			
Alpetunnel GEIE Torino-Lione	43	43	0				
Potenziamento Bergamo-Seregno (progettazione)	28	28	0				
Milano-Verona (progettazione tratta Treviglio-Brescia)	20	20	0				
Torino-Lione (studi)	445	445	0				
Milano-Verona (tratta Milano Lambrate-Treviglio)	551	551	0				
Nodo di Novara passante merci (progetto preliminare)	2	2	0				
Quadruplicamento Chiasso-Monza (progettazione)	40	0	40	40			
Raddoppio Solignano-Fornovo	557	557	0				
Raddoppio Bercelo-Chiesaccia e Parma-Fornovo (progettazione)	55	6	49	49			
TOTALE NORDOVEST	5.524	5.186 (94%)	339 (6%)	339 (6%)			
TOTALE ITALIA	20.940	18.855 (90%)	2.084 (10%)	2.084 (10%)			
NORDOVEST SU ITALIA	26%	28%					

Tabella B: opere prioritarie da avviare (rete convenzionale e AC/AV). In milioni di euro.

Opera	Costo vita intera	Competenza al 31.10.07	Da reperire	2008	2009	2010	2011
Milano-Verona (realizzazione tratta Treviglio-Brescia)	1.980	155	1.825		1.825		
Torino-Lione (realizzazione)	9.421	0	9.421		86	78	226
Milano-Genova (Terzo Valico)	5.060	197	4.863			4.863	
TOTALE NORDOVEST	16.461	352 (2%)	16.109 (98%)	0	1.911 (12%)	4.941 (31%)	226 (1%)
TOTALE ITALIA	26.447	881 (3%)	25.566 (97%)	0	4.282 (17%)	8.485 (33%)	3.421 (13%)
NORDOVEST SU ITALIA	62%	40%					

Tabella C: altre opere da realizzare (rete convenzionale e AC/AV). In milioni di euro.

Opera	Costo vita intera	Competenza al 31.10.07	Da reperire	2008	2009	2010	2011
Accessibilità Malpensa da sud (compl. progett. e realizzazione)	469	0	469		13		456
Terzo binario Rho-Gallarate (realizzazione)	292	0	292			292	
Quadruplicamento Pavia-Milano (compl. progett. e realizzazione)	898	0	898		68		830
Raddoppio Genova-Ventimiglia (realizzazione tratta Andora-Finale)	1.497	577	921			921	
Quadruplicamento Tortona-Voghera (realizzazione)	583	0	583			583	
Cintura di Torino e connessione alla Torino-Lione (realizzazione)	2.309	0	2.309				2.309
Potenziamento Bergamo-Seregno (realizzazione)	972	55	917				917
Milano-Verona (Brescia-Verona)	2.800	62	2.738			2.738	
Nodo di Novara passante merci (compl. progett. e realizzazione)	469	93	376			376	
TOTALE NORDOVEST	10.289	787 (8%)	9.503 (92%)	0	81 (1%)	4.910 (52%)	4.512 (47%)
TOTALE ITALIA	35.252	3.221 (9%)	32.032 (91%)	0	426 (1%)	7.167 (22%)	10.827 (34%)
NORDOVEST SU ITALIA	29%	24%					

Tabella D: opere previste a completamento del piano (rete convenzionale e AC/AV). In milioni di euro.

Opera	Costo vita intera	Competenza al 31.10.07	Da reperire	2008	2009	2010	2011
Accessibilità Malpensa da nord	1.200	0	1.200				
Quadruplicamento Genova Brignole-Pieve ligure (progett. preliminare e definitiva)	39	0	39				
Centro intermodale Milano Smistamento	21	1	19				
Nodo di Milano potenziamento itinerari merci	1.200	0	1.200				
Centro intermodale Segrate	17	1	16				
Raddoppio Laveno-Luino	1.270	0	1.270				
Raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	535	3	532				
Quadruplicamento Chiasso-Monza (realizzazione)	1.372	0	1.372				
Raddoppio Bercelo-Chiesaccia e Parma-Fornovo (realizzazione)	2.139	0	2.139				
TOTALE NORDOVEST	7.793	5	7.787				
TOTALE ITALIA	43.594	89	43.504				
NORDOVEST SU ITALIA	18%	6%					

NUOVA LEGGE SULLA LOGISTICA PIEMONTESE

Nella seduta di martedì 19 febbraio scorso il Consiglio Regionale ha approvato la nuova legge per la logistica piemontese. Due gli obiettivi: regolamentare la normativa in materia di sistemi di trasporto e logistica e attribuire a Finpiemonte il ruolo di operativo regionale, trasferendole la proprietà delle quote di partecipazione attualmente detenute dalla Regione negli interporti piemontesi.

La legge definisce i principi generali della programmazione regionale:

- promozione e valorizzazione delle potenzialità territoriali e delle sinergie con i territori confinanti, anche a scala sovraregionale;
- potenziamento del trasporto delle merci su rotaia, anche al fine di diminuire il congestionamento stradale;
- promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci;
- sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci;
- miglioramento e razionalizzazione delle strutture di interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali;
- integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e per il trasporto di passeggeri, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di sicurezza e di efficienza.

Un provvedimento che modernizza la legislazione esistente,

disciplinando una materia diventata strategica per l'economia piemontese: permette alla Regione di continuare a esercitare le funzioni di indirizzo e programmazione e di trovare poi nel futuro piano regionale della logistica e nel documento attuativo gli strumenti con cui, a seconda delle necessità, verranno messe in campo le azioni ritenute utili per lo sviluppo del territorio. La nuova normativa infatti, stabilisce che sia il piano regionale della logistica, che verrà elaborato a partire dalle linee di indirizzo stabilite nella legge dalla Regione, a fornire un'analisi dei flussi di merci, tratteggiando gli scenari esistenti e individuando gli interventi necessari per lo sviluppo dell'intero sistema di stoccaggio e trasporto delle merci. Il documento attuativo invece, individuerà le priorità di intervento, definendone tempi e modi di realizzazione.

Oltre a individuare gli strumenti per l'attuazione delle politiche in materia, la legge prevede che Finpiemonte sia il braccio istituzionale che le metterà in pratica partecipando, per conto della Regione Piemonte, alle società operanti nel settore: interporti, ma anche enti come Slala (Società logistica arco ligure-alessandrino).

IL PUNTO SULLE RETI A.C. NEL NORD ITALIA

Poche le novità dall'inizio dell'anno sulle vicende relative all'A.C. Torino-Lione.

Il 13 febbraio si è riunito per la prima volta il tavolo istituzionale

sulla nuova linea ferroviaria, presieduto dal Presidente del Consiglio in carica e coadiuvato dal Sottosegretario, presenti numerosi Ministri, i Presidenti di Regione Piemonte e Provincia di Torino, il Sindaco di Torino, le Comunità Alta e Bassa valle di Susa, il Presidente dell'Osservatorio Mario Virano ed i vertici delle Ferrovie dello Stato. Il Tavolo ha preso visione del lavoro prodotto dall'Osservatorio in 52 sedute e ha espresso un giudizio positivo sul metodo e sulle risultanze a cui si è pervenuti.

Il Governo ha dato mandato all'Osservatorio, entro il 30 giugno, di completare l'approfondimento del nodo di Torino di cui si riconosce il carattere prioritario, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Valle, dove per scenari si intende anche l'individuazione di uno o più tracciati alternativi della nuova linea, previa necessarie verifiche intermedie con le Comunità locali interessate.

Il processo decisionale previsto dal Governo ipotizza il coinvolgimento diretto dei Cittadini mediante forme di consultazione previste dalla legge sulle scelte da operare sul territorio con modalità da condividere. L'Osservatorio sta infatti valutando una variante di tracciato alla Torino-Lione che interessa il transito sulla Valle attraverso un confronto con le popolazioni che ancora oggi continuano a manifestare un notevole dissenso nei confronti dell'opera.

La stima provvisoria dei costi, realizzata da Rfi, che prevede un aggiornamento degli «aspetti economico-finanziari» della nuova linea, è dovuto per 127,1 milioni agli studi di revisione del progetto e per 1.955,9 milioni alla maggiorazione dei lavori.

Il costo totale dell'opera sale così

a 14.470,9 milioni di cui 13.020 per i lavori e 1.450,9 per studi e indagini: di cui 9.715,25 milioni a carico dell'Italia che dovrà pagare interamente il costo della nuova variante, che sarà finanziata, recependo la Direttiva europea Eurovignette, con nuovi pedaggi applicati all'autotrasporto sulla rete stradale e autostradale.

Il documento ministeriale, accanto al contributo di 671,8 milioni già approvato dalla Commissione Europea, indica cinque fonti di finanziamento nazionale:

1) l'applicazione in Italia di Eurovignette, appunto, la direttiva europea che prevede il pedaggiamento delle infrastrutture stradali per finanziare investimenti ferroviari; 2) il canone per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria (per cui è in preparazione una delibera Cipe); 3) i prestiti dalla Bei e da altri organismi internazionali; 4) il partenariato pubblico-privato; 5) il contratto di programma Rfi con i fondi statali.

Sul fronte italiano, lungo il tracciato del Corridoio V, da segnalare che il 29 febbraio u.s. a Brescia si è svolta la Conferenza dei Servizi per il progetto definitivo della tratta ad alta capacità Treviglio-Brescia. Sono quattro i punti sui quali si sono concentrate le prescrizioni degli enti locali al progetto presentato da RFI: la progettazione integrata con la futura autostrada Brescia-Bergamo-Milano, i raccordi con la linea ferroviaria "storica", la qualità delle infrastrutture e il rapporto con le attività agricole esistenti per quanto concerne in particolare, espropri ed indennizzi. La Conferenza è stata aggiornata e si è chiusa a Treviglio il 19 marzo.

Alla presenza del Ministro per le Infrastrutture Antonio Di

Pietro, dei rappresentanti delle Province di Milano, Bergamo e Brescia, dei comuni interessati, dei progettisti di RFI ed Italferr, la Regione Lombardia ha consegnato il proprio parere favorevole, ma condizionato all'acquisizione di alcune prescrizioni relative alle soluzioni progettuali. Il progetto, modificato secondo le richieste di integrazione dalla Regione, ha 90 giorni per essere approvato dal Cipe.

La Conferenza Stato-Regioni ha approvato nel marzo scorso il decreto attuativo che permetterà di utilizzare quanto incassato come extragettito fiscale derivante dall'aumento di traffico dei porti per la realizzazione di opere per il loro sviluppo, compresi i collegamenti interni stradali e ferroviari, opere che assicurino la connessione dei porti con le grandi reti di trasporto, opere di collegamento tra porti e interporti.

Si tratta di uno strumento innovativo che potrà consentire di finanziare anche il terzo valico, opera a cui sono interessate le regioni Liguria, Piemonte e Lombardia.

Secondo una prima stima il gettito nel primo anno di attuazione potrebbe avere un ordine di grandezza di circa 150 milioni di euro che, attualizzati, possono tradursi in finanziamenti per un miliardo. Si dovrà però proseguire il lavoro già avviato di contatti con il mondo finanziario per definire gli strumenti di investimento, sperando che la norma possa essere stabilizzata con il consenso del prossimo governo.

ATTUATO IL RIDIMENSIONAMENTO DI MALPENSA DA PARTE DI ALITALIA

Dallo scorso 30 marzo, con l'entrata in vigore dell'orario estivo 2008, Alitalia ha ridimensionato la sua presenza all'aeroporto di Malpensa. Complessivamente, Malpensa ha subito da parte di Alitalia la riduzione di 886 voli settimanali su 1238 (-72%) e la cancellazione di 48 rotte su 85 mentre altre 36 hanno visto ridurre la frequenza settimanale. In particolare, a fronte delle 26 destinazioni extraeuropee che fino al 30 marzo erano raggiungibili da Malpensa con Alitalia, sono stati cancellati 17 collegamenti: Accra/Lagos, Beirut, Boston, Buenos Aires, Caracas, Chicago, Dakar, Damasco, Delhi, Dubai, Miami, Mumbai, Newark, Osaka, Shanghai, Teheran, Toronto. Invece, sono state ridotte le frequenze settimanali di 8 collegamenti: Algeri, Il Cairo, San Paolo, Tokio, Tripoli, Tunisi, Tel Aviv e Casablanca. L'unico collegamento rimasto invariato è il volo giornaliero per New York JFK.

Rispetto ai collegamenti con l'Europa, su 44 rotte servite da Alitalia, ne sono state cancellate 24: Atene, Barcellona, Berlino, Budapest, Copenaghen, Francoforte, Lisbona, Londra, Lione, Madrid, Malta, Minsk, Nizza, Salonicco, Sarajevo, Valencia, Zagabria, Zurigo, Cracovia, Malaga, Skopje, Stoccolma, Timisoara e Varsavia. Hanno subito sensibili diminuzioni di frequenze i voli settimanali su Amsterdam, Belgrado, Bilbao, Bruxelles, Bucarest, Dusseldorf, Ginevra, Istanbul, Kiev, Marsiglia, Mosca, Monaco, Parigi, Praga, San Pietroburgo, Sofia, Strasburgo, Stoccarda, Tirana, Vienna.

Con riferimento ai collegamenti

nazionali, infine, Alitalia ha cancellato 7 rotte su 15: Ancona, Bologna, Bolzano, Firenze, Genova, Lamezia, Perugia. Hanno subito diminuzioni di frequenze i voli settimanali su Bari, Catania, Napoli, Palermo, Pisa, Roma Fiumicino, Trieste, Venezia.

La perdita complessiva in termini di passeggeri può essere stimata in un ordine di grandezza di circa 7 milioni di passeggeri all'anno.

Per quanto concerne le ricadute economiche per il territorio derivanti dal ridimensionamento di Alitalia a Malpensa, la Regione Lombardia ha diffuso dei dati secondo i quali:

- si avrà una perdita di produzione per il territorio quantificata tra i 9,3 e i 10,6 miliardi al 2015 e 18,5 miliardi di euro al 2020, pari a 1,3 miliardi di euro all'anno, che si traducono in minori entrate fiscali per circa 400-600 milioni di euro all'anno;
- si impedirebbe la creazione di oltre 40.000 nuovi posti di lavoro al 2015 e si genereranno fin da subito 7.500 esuberanti;
- i mancati introiti del sistema alberghiero attorno a Malpensa ammonterebbero a 286 milioni di euro all'anno;
- i maggiori costi che le aziende dovrebbero sostenere per i loro manager, qualora dovessero perdere tre ore in più nei loro viaggi intercontinentali per partire da un hub europeo anziché da Malpensa, ammonterebbero a 200 milioni di euro all'anno;
- l'indice di accessibilità continentale diretta di Milano, posto Londra uguale a 100, passerà dall'attuale 35,1 a poco più di 24.

Eppure Malpensa, all'interno del sistema del trasporto aereo europeo, ha avuto fino allo scorso anno degli indicatori di sviluppo di

tutto rispetto.

Dal 2002 al 2006 Malpensa è passata da 17,3 a 21,6 milioni di passeggeri trasportati, con un tasso di crescita pari al 10,9%, superiore alla media dei principali aeroporti europei (cresciuti, in media, del 9,7%). Secondo le prime stime al 2007, i passeggeri trasportati sono stati pari a 24,8 milioni, con una crescita su base annua del 14%.

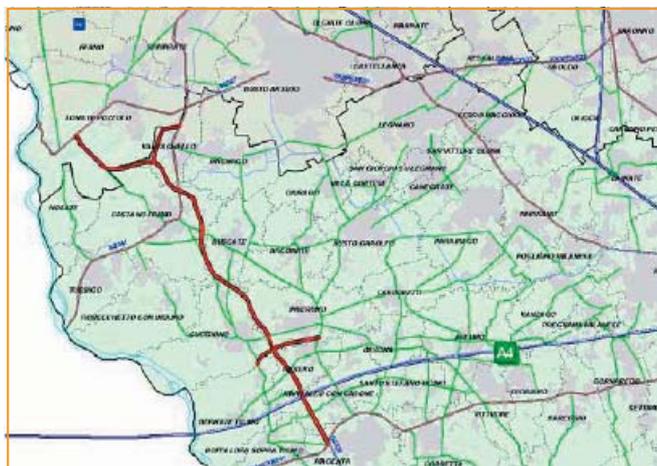
Dal 2002 al 2006 Malpensa è passata da 280.000 a 405.000 tonnellate di merce trasportata, con un tasso di crescita pari a quasi il 10%, in linea con quello dei principali aeroporti europei. Secondo le prime stime al 2007, le merci trasportate sono state pari a 526.000 tonnellate, con una crescita su base annua del 25,6%.

L'importanza di Malpensa come aeroporto di riferimento di una delle aree più competitive d'Europa, e quindi la sua appetibilità per le compagnie di tutto il mondo, è testimoniata dal fatto che, a fronte del ridimensionamento di Alitalia, diverse compagnie aeree potenzieranno o attiveranno a breve la propria presenza nell'aeroporto lombardo: basti citare che entro i prossimi quattro mesi AirOne inaugurerà 7 voli nazionali e internazionali e i primi voli intercontinentali verso Boston e Chicago, mentre dal prossimo luglio Emirates inaugurerà il collegamento con Dubai. Se la strategia di SEA nel breve periodo è quella di assegnare gli slot lasciati liberi da Alitalia alle diverse compagnie che ne fanno richiesta (comprese le low cost), nel lungo periodo l'obiettivo

vo è quello di trovare un altro hub carrier di riferimento. Da questo punto di vista, per permettere a Malpensa di accrescere i collegamenti intercontinentali, è indispensabile che il Governo si faccia parte attiva attraverso la ricontrattazione degli accordi bilaterali che regolano i diritti del traffico aereo con i Paesi che non sono in regime di open skies (mercato liberalizzato).

INAUGURATA LA SUPERSTRADA MALPENSA-BOFFALORA/A4

Lo scorso 30 marzo è stata inaugurata, con circa un anno di ritardo rispetto alle previsioni iniziali, la superstrada che collega l'aeroporto di Malpensa con la A4 Milano-Torino e la strada provinciale 11 Padana Superiore. La nuova infrastruttura, che è lunga 18,6 Km e ha due corsie per senso di marcia, attraversa 11 Comuni da Lonate Pozzolo a Magenta. Per attenuare l'impatto ambientale con il territorio circostante l'opera è stata costruita per la gran parte in trincea e lungo il suo



tracciato sono presenti 16 gallerie artificiali.

L'opera, prevista tra quelle per l'accessibilità a Malpensa, costituisce una alternativa alla A8 per chi proviene dall'area milanese e consente collegamenti più veloci e diretti all'aeroporto lombardo per chi proviene dal Piemonte e dalla Liguria.

Si prevede che entro il 2012 la strada avrà una prosecuzione a sud, oltre Magenta, per connettersi alla tangenziale ovest di Milano. Lo scorso 31 gennaio il CIPE ha approvato il progetto preliminare e stanziato le prime risorse per il nuovo collegamento viario.

PEDEMONTANA LOMBARDA: PRESENTATE LE OFFERTE PER IL CONTRAENTE GENERALE

Il 27 febbraio scorso è scaduto il termine per la presentazione delle offerte per la selezione del general contractor che realizzerà le tangenziali di Como e Varese e la tratta A (Busto Arsizio-Lomazzo) della Pedemontana Lombarda. Hanno presentato offerta tre raggruppamenti: Consorzio Stabile SIS Scpa, comprendente l'impresa spagnola Sacyr con INC General Contractor e Sipal; Consorzio Cooperative Costruzioni con Società Italiana Per Condotte D'Acqua, Grandi Lavori Fincosit e Cooperativa Muratori & Cementisti - C.M.C.; Impregilo Spa con Astaldi, Consorzio Stabile e Pizzarotti & C.

L'aggiudicazione della gara è prevista entro il mese di maggio

e, dopo la stipula del contratto, il Contraente Generale avrà 180 giorni per completare il progetto definitivo che, insieme a quello relativo alla restante parte del tracciato ancora in fase di aggiudicazione, sarà avviato ad approvazione all'inizio del 2009. L'apertura dei cantieri relativi alle tratte affidate al Contraente Generale è prevista per il marzo 2010, mentre l'apertura al traffico è prevista per il 2013. L'apertura completa al traffico dell'opera è prevista per il 2015.

PEDEMONTANA PIEMONTESE: AVVIATO L'ITER DI CONCERTAZIONE CON GLI ENTI LOCALI

È stato presentato agli amministratori locali, il 29 febbraio a Torino, lo studio di fattibilità per il collegamento Biella-A4 Casello di Santhià, realizzato da Ares Piemonte. Obiettivo dell'incontro: avviare, già da questa fase preliminare di studio, la concertazione con gli enti locali, in modo da poter arrivare a una soluzione progettuale condivisa.

Lo studio individua il corridoio di massima su cui si svilupperà la nuova viabilità, introducendo valutazioni sulla fattibilità ambientale e tecnico-finanziaria dell'opera.

Ora i Comuni e le Province interessate svolgeranno le proprie valutazioni sui dati emersi, anche attraverso una serie di incontri promossi dalle Province con i tecnici di Ares e Regione, per arrivare in un mese, a una prima valutazione del collegamento e alla formalizzazione di un parere di massima sul tracciato dell'opera.

Un "patto con il territorio" dal quale potrà prendere il via l'iter di progettazione e sul quale la Regione avrà una base di consenso diffuso con cui presentarsi a Anas e Governo, per procedere alla ricerca del promotore finanziario e di appalto dell'opera.

Il corridoio individuato per il collegamento è compreso tra Santhià e Vigliano Biellese e si sviluppa per circa 21 chilometri con 5 viadotti, 2 ponti e 2 gallerie.

Questo studio resta una base di partenza, passibile di tutte le modifiche e integrazioni del caso, su cui la Regione intende sviluppare un percorso di progettazione condivisa con le amministrazioni locali nella convinzione che il raccordo Biella-A4 non sia solo un peduncolo autostradale, ma un tassello più generale di posizionamento dell'area prealpino piemontese al crocevia di grandi direttrici est-ovest (corridoio plurimodale Torino-Milano) e nord-sud (corridoio Genova-Sempione).

ASTI-CUNEO: IL CIPE APPROVA IL PROGETTO DEL LOTTO 1.6

Approvato il progetto preliminare della tangenziale di Cuneo. Nella mattina del 21 febbraio a Roma, il Cipe ha approvato il progetto preliminare del lotto 1.6 dell'autostrada Asti-Cuneo. Il lotto 1.6, tangenziale di Cuneo, misura 7.5 km e collegherà l'autostrada con la nuova tangenziale est-ovest per un costo totale di circa 119 milioni di euro, interamente coperto dalla Convenzione Unica sottoscritta tra Anas e la società concessionaria.

Intanto sono pronti a partire i

cantieri dei lotti 1.3, Consovero-Castelletto Stura, 1.4, Castelletto Stura-Cuneo e 1.5, bretella di Cuneo.

OSSERVATORIO DI MONITORAGGIO SULL'AUTOSTRADA TORINO-MILANO

Dal 2 aprile 2008 la Regione Lombardia entra ufficialmente a far parte dell'Osservatorio di Monitoraggio sull'Autostrada Torino-Milano.

Con la nuova convenzione tra Anas e Satap e i nuovi investimenti che consentono l'avvio dei lavori nel tratto tra Novara e Milano, infatti, la compagine dell'Osservatorio si allarga anche alla Provincia e alla Prefettura di Milano, in quanto enti territoriali di riferimento.

Un impegno condiviso, fanno sapere i due assessori ai Trasporti di Piemonte e Lombardia, per verificare in modo serrato l'andamento dei cantieri nel tratto piemontese e l'avvio di quelli nuovi tra Novara e Milano. Durante la riunione, alla quale hanno preso parte rappresentanti delle Province e delle Prefetture di Torino, Novara e Vercelli, Anas, Satap e Tav, l'Osservatorio ha preso visione dei dati relativi all'incidentalità negli ultimi mesi sulla tratta piemontese e dell'andamento dell'ultimo cantiere ancora aperto nel tratto tra il km 48+500 e il km 67+600 (Greggio) che si concluderà, secondo i tempi, entro il dicembre 2008. Satap ha poi comunicato che saranno completati prima dell'estate i lavori di stesa del manto di usura drenante nelle zone in cui

la bassa temperatura non aveva reso possibile l'operazione nei mesi invernali.

Per quanto riguarda il tratto tra Novara e Milano, Satap ha presentato un cronoprogramma che prevede l'avvio dei lavori tra il 2009 e il 2010 e la conclusione entro il 2013. Gli assessori hanno garantito tutto lo sforzo possibile presso il Ministero e presso Anas per accelerare l'iter di registrazione della nuova convenzione e garantire il rispetto di questa tempistica.

Prossimi appuntamento:

QUALI INFRASTRUTTURE PER QUALE SVILUPPO

Genova,
22 Aprile 2008

Le infrastrutture costituiscono una condizione necessaria, ancorché non sufficiente, affinché le politiche di sviluppo locale possano essere concretamente praticate e a queste vanno pertanto rese funzionali, nei tempi e nei modi della loro realizzazione.

Con specifico riferimento alla realtà ligure se ne parlerà il prossimo 22 aprile in un convegno organizzato da Confindustria Genova in collaborazione con CERTeT Bocconi e a cui parteciperanno i rappresentanti più qualificati del mondo dell'economia e delle istituzioni.

Per informazioni ed adesioni:
tel. 010.8338338 - 010.8338475
- 010.8338426
pnicura@confindustria.ge.it

L'ICT E L'INFOMOBILITÀ A SERVIZIO DELLA LOGISTICA

Torino,
6 Maggio 2008

Il 6 maggio 2008 si inaugurerà a Torino il primo di una serie di workshop sulla logistica. L'obiettivo è quello di approfondire il dibattito, il confronto, la conoscenza dell'ICT e dell'infomobilità al servizio della logistica. Il workshop sarà anche l'occasione per illustrare le opportunità derivanti dall'ICT e dall'infomobilità per la logistica come UIR Net, Slala, M.I.T. Progetto Digital Region, Centrale regionale del traffico 5T-5R.

L'agenda dell'iniziativa è disponibile sul sito www.confindustria.piemonte.it

EXPO FERROVIARIA E INTERTUNNEL 2008

Torino,
20-22 Maggio 2008

EXPO Ferroviaria ed INTERTunnel, le più grandi rassegne internazionali in Italia dedicate a tutti i settori dell'industria ferroviaria e della costruzione e gestione delle gallerie, tornano al Lingotto di Torino dal 20 al 22 maggio per due giorni di esposizioni, incontri e convegni.

I due saloni rappresentano ormai un evento da non perdere nel panorama italiano dell'industria ferroviaria e del tunneling. Nel 2006 più di 6000 professionisti del settore hanno incontrato oltre 400 espositori provenienti

da 20 paesi. Ad EXPO Ferroviaria saranno presenti operatori delle ferrovie nazionali e urbane, enti per infrastrutture ferroviarie, costruttori di prodotti ed impianti ferroviari, servizi per la manutenzione dei binari e delle infrastrutture, specialisti nella manutenzione delle vetture, enti governativi ed autorità locali e regionali. Anche INTERTunnel ospiterà rappresentanti governativi e autorità per la gestione delle infrastrutture, oltre agli enti per la gestione della rete autostradale, le società di gestione dei servizi pubblici, il genio civile, le società di consulenza e le ditte costruttrici, gli enti per la gestione e la manutenzione delle gallerie e gli specialisti in materia di salute e sicurezza.

Per informazioni ed iscrizioni:
www.expoferroviaria.com
www.intertunnel.com

Notizie dal Nord Est

SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA AL VIA

Apriranno entro il 2008 i cantieri della Pedemontana Veneta. Lo scorso 4 dicembre 2007 la Regione Veneto ha affidato la concessione per la progettazione, realizzazione e gestione della nuova superstrada a pedaggio all'associazione temporanea di imprese formata da Impregilo Spa (società mandataria del gruppo), Pedemontana Veneta Spa, Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd Spa, Autostrade per l'Italia Spa, Autovie Venete Spa, Grandi Lavori Fincosit Spa, Impresa Costruzioni G.Maltauro Spa, Rizzani De Eccher Spa, Carron (Cav Angelo) Spa, Consorzio Cooperative Costruttori, Impresa (Ing. E.) Mantovani Spa, Intercantieri Vittadello Spa e Serenissima Costruzioni Spa.

Si attende ora il via libera definitivo da parte del Cipe, ma se i tempi saranno analoghi a quelli richiesti a suo tempo per il via al Passante di Mestre, i lavori dovrebbero partire entro la fine del 2008 e vedere la conclusione dopo 2340 giorni (6 anni e quattro mesi) secondo le previsioni contenute nella deliberazione della Giunta regionale veneta.

La concessione avrà la durata di 39 anni e prevede per il consorzio che si è aggiudicato la gara un contributo regionale in conto capitale di 173.671.875 euro e un eventuale contributo pubblico in conto esercizio di 7.266.787 euro, a scadenza semestrale, per 30 anni dal momento dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura.

Nel piano approvato dalla Giunta regionale è inoltre prevista

l'esenzione per 12 anni del pedaggio per l'attraversamento della superstrada in favore degli utenti la cui residenza si trova entro 21 km dallo svincolo di accesso, con eventuale, progressivo adeguamento della tariffa fino a raggiungere il livello ordinario dopo 21 anni dall'entrata in esercizio.

La superstrada Pedemontana Veneta si svilupperà tra Montebelluna (Vi) e Spresiano (Tv), avrà una lunghezza di 94 km e 900 metri, con 9 viadotti e 15 km di tunnel e sarà costituita da due corsie per senso di marcia esclusa la corsia d'emergenza. Lungo il tracciato sono previsti 17 svincoli e altri 53 km di bretelle e strade complementari (tangenziali, adduzioni ai caselli, migliorie della viabilità). 32 sono i comuni che saranno attraversati dall'infrastruttura, 12 in provincia di Treviso e 20 in quella di Vicenza. Secondo le stime, si attende un volume di traffico che si attesterà sui 45 mila veicoli al giorno. Per quanto riguarda il pagamento dei pedaggi, la superstrada prevede l'utilizzo del sistema Newtonpass, una tecnologia che consente l'utilizzo di una tessera magnetica letta da speciali apparecchiature poste alle porte dei vari svincoli.

Il costo totale dell'infrastruttura, compresi gli oneri finanziari e gestionali, è di circa 2 miliardi e 391 milioni di euro. L'affidamento della concessione è avvenuto in project financing, il meccanismo attraverso cui il soggetto proponente assume l'onere della realizzazione e della gestione dell'opera in cambio degli utili che deriveranno dalla gestione. In questo modo è stato possibile abbassare i costi e i tempi di realizzazione dell'infrastruttura. Secondo l'Assessore regionale alle Infrastrutture Chisso "il

risparmio ottenuto, secondo quanto previsto nella proposta di bilancio 2008, sarà reinvestito in viabilità e opere complementari nell'area interessata dalla Pedemontana”.

La concessione è stata affidata al consorzio italiano dopo che quest'ultimo ha pareggiato l'offerta che era stata avanzata dall'associazione temporanea d'impresa spagnola Sis Scpa – Itinere e che garantiva una riduzione del 25% (circa 70 milioni di euro) sul contributo in conto capitale fornito dalla Regione Veneto, rispetto alla precedente offerta formulata dalla società proponente Pedemontana Veneta Spa⁽¹⁾. A parità d'offerta, Pedemontana Veneta Spa ha potuto esercitare il proprio diritto di prelazione in quanto società proponente

dell'infrastruttura. Peraltro, l'opera dovrà essere costruita tenendo conto delle varianti rispetto al progetto originario proposte dall'Ati spagnola in sede di offerta tecnica.

Allargando la prospettiva anche ai rinnovamenti autostradali che stanno intervenendo presso il confine tra Veneto e Friuli Venezia Giulia, si profila un rinnovamento sostanziale del sistema di comunicazioni viarie in Veneto.

Nel giro di un paio di anni dovrebbe infatti venire completato anche il “lotto 29” della A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano tra Godeva Sant'Urbano e San Vendemmiano della lunghezza di quattro km. In tal modo diverrà attivo il collegamento tra le autostrade A4 e A27. L'intervento avrà un costo di 85 milioni di euro. La realizzazione di tale lotto in provincia di

Treviso consentirà finalmente il collegamento dell'autostrada A27 con l'autostrada A4. Inoltre, parallelamente al completamento della A28, procederanno anche i lavori in provincia di Treviso per la bretella di collegamento tra la A28 e la Statale 13 Pontebba a Godeva Sant'Urbano, per un costo di 25 milioni di euro.

Carlo Bergamasco
Fondazione Nord Est

⁽¹⁾ Nata nel 2002, Pedemontana Veneta Spa, in quanto società proponente dell'infrastruttura, era titolare di un diritto di prelazione rispetto all'offerta di eventuali società concorrenti. Nel suo capitale rientrano tra gli altri come azionisti Serenissima costruzioni, Autostrada Bs Pd e Impregilo Spa che fanno parte dell'associazione temporanea di impresa che ha vinto la concessione.

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
Area Ambiente e Territorio,
Studi e Ricerche
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338465 - Fax 010.8338577
www.confindustria.ge.it
e.mail: pnicora@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: urbanistica.territorio@ui.torino.it