

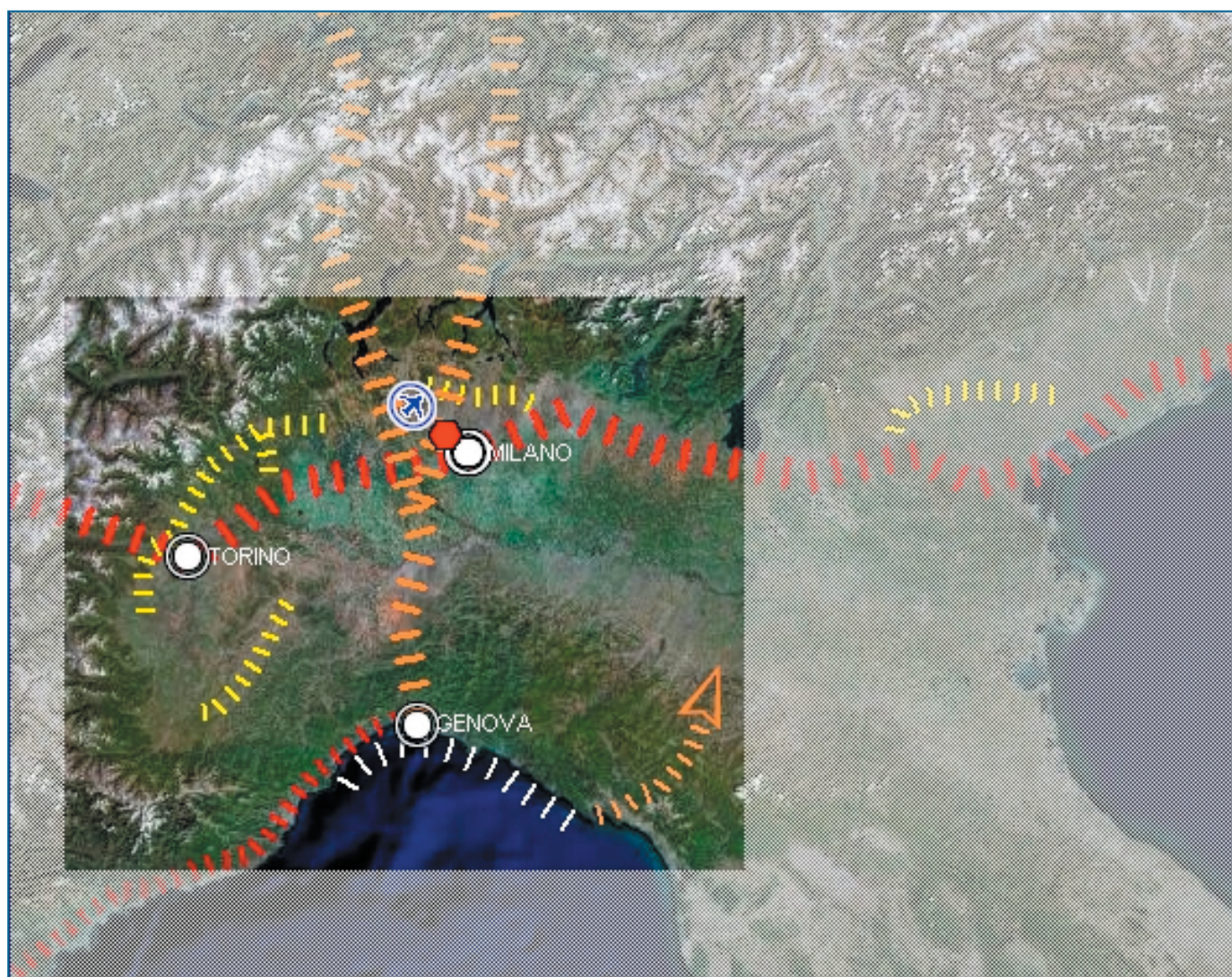
NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 16 - Gennaio 2009

oti nordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otinordovest.it



Sistemi infrastrutturali del NordOvest

a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



In evidenza:**Rapporto 2008 OTI NordOvest**

	pag. 2
– A.C. Torino-Lione	” 4
– Nasce l’Osservatorio di monitoraggio ambientale per l’Asti-Cuneo	” 4
– Tangenziale Est di Torino: individuato il corridoio del tracciato	” 5
– Parte il dibattito pubblico sulla gronda genovese	” 5
– La Regione Liguria vara la cabina di regia per le grandi opere	” 5

Prossimi appuntamenti:

– Mobility Conference 2009 – Milano, 9 e 10 febbraio 2009	” 5
---	-----

In evidenza:**RAPPORTO 2008
OTI NORDOVEST**

Il Rapporto OTI di quest’anno, giunto alla sua sesta edizione, si presenta strutturalmente diverso dalle precedenti edizioni.

Accanto ai consueti quadri di scenario generale e territoriale (del Nordovest, ma con una finestra sempre aperta anche sul Nordest) il monitoraggio sullo stato di avanzamento degli interventi di importanza strategica non viene più condotto per singola opera, ma per “sistemi infrastrutturali”: anzitutto i corridoi plurimodali, che costituiscono gli architravi delle relazioni con le reti trans-europee, e quindi i sistemi della portualità ligure e della viabilità pedemontana. Per altro verso i nodi metropolitani

di Milano, di Torino e di Genova, anch’essi visti nella loro dimensione plurimodale, e per finire i sistemi di accessibilità a due hub fondamentali per la competitività del nostro territorio: l’aeroporto di Malpensa e l’area interessata dal prossimo evento dell’Expo 2015.

Tale impostazione, che discende da un processo di maturazione dei lavori dell’Osservatorio, privilegia la verifica della funzionalità degli interventi infrastrutturali in relazione alla capacità di rispondere adeguatamente alla domanda di mobilità delle persone e delle merci e non già di ogni singola opera svincolata dal suo contesto di rete.

Ovviamente ogni singolo progetto mantiene la propria storia, fatta di iter decisionali e procedurali, di aspetti tecnici e di fasi realizzative, di criticità dovute alla mancanza di risorse economico-finanziarie o di consenso sociale, ma sarebbe insufficiente limitarsi

a verificarne l’effettiva esecuzione senza inquadrarlo in una dimensione organica d’insieme. Anzi, nell’economia del Rapporto nella sua nuova formulazione accade che una stessa opera venga trattata in più di un sistema infrastrutturale: ma questo al solo scopo di agevolare una migliore comprensione da parte del lettore.

In questo riteniamo che consista il maggiore contributo delle nostre Associazioni per la formazione di una cultura della politica infrastrutturale nel nostro Paese finalmente svincolata da logiche di mera rivendicazione localistica e restituita alla sua funzione essenziale, di requisito indispensabile per lo sviluppo economico e sociale di un territorio.

Il Rapporto è disponibile nella sezione “Rapporti annuali” del sito www.otinordovest.it.

EXECUTIVE SUMMARY

Il 2008 è stato caratterizzato dal cambio di legislatura, che ha prodotto effetti anche sulla politica infrastrutturale italiana, ivi compreso lo scenario del Nordovest.

Mentre l'obiettivo primario del precedente Governo, in un quadro di forte attenzione ai vincoli di bilancio pubblico, era costituito dalla volontà di portare a termine le opere avviate, l'attuale Governo ha promosso una politica di grande rilancio del Programma Nazionale delle Infrastrutture Strategiche, già all'interno del DPEF 2009/2013.

Nel corso del 2008, la situazione complessiva del Nordovest ha visto in particolare il proseguimento dei cantieri ferroviari e autostradali sulla direttrice Torino-Milano e il completamento ovvero l'avanzamento dei lavori per alcuni interventi sui nodi metropolitani. Nella seconda parte dell'anno, poi, sono stati emanati importanti provvedimenti normativi sia sul fronte dell'architettura finanziaria necessaria per il rilancio degli investimenti sia su quello delle procedure esecutive.

Il sopraggiungere della crisi economica ha ulteriormente motivato l'urgenza dei programmi di potenziamento della rete infrastrutturale, visti anche in funzione anti-recessiva. Tuttavia, a seguito di un esame dettagliato dei sistemi infrastrutturali del Nordovest soggetti a monitoraggio, non emerge ancora un reale salto di qualità nelle diverse fasi della progettazione, cantierizzazione, esecuzione ed entrata in esercizio delle opere. In molti casi, infatti, si assiste ad un

ulteriore protrarsi degli iter decisionali, ad una perdurante insufficienza delle risorse finanziarie e anche all'insorgere di contenziosi che ritardano l'avvio o la prosecuzione dei lavori.

Diventa, quindi, quanto mai necessario procedere con assunzioni di responsabilità relativamente a quelle misure, prossime al costo zero, che possono accorciare i tempi necessari all'apertura dei cantieri e che riguardano in senso lato la determinazione del consenso sull'opera, la redazione dei progetti e gli iter approvativi degli stessi.

Viceversa, la congruità delle risorse finanziarie rispetto agli impegni di spesa per un progetto ambizioso di potenziamento infrastrutturale si lega fortemente alle scelte di politica economica del Governo e alla reale capacità di far leva sulla finanza di progetto in tutti i casi in cui questo sia percorribile. Risulta in ogni caso imprescindibile che le priorità di spesa siano legate ai vincoli temporali dovuti alla necessità di superare eventuali colli di bottiglia ovvero al sopraggiungere di inderogabili appuntamenti, primo tra tutti quello costituito da Expo 2015.

Per un insieme di ragioni, il 2009 si annuncia come un anno potenzialmente decisivo per la rete infrastrutturale del Nordovest: oltre ai lavori già in corso, si avvieranno importanti progetti di ampliamento dei porti liguri, sul nodo ferroviario di Genova, per la realizzazione della Brebemi e per il nodo infrastrutturale milanese; se a questo aggiungiamo la concreta possibilità che si aprano i cantieri anche per il Terzo Valico e per la tratta Treviglio-Brescia della ferrovia AV/AC Transpadana, il quadro degli interventi in corso potrà risultare al termine

di quest'anno di gran lunga migliorato.

Al contrario, rimangono ad oggi sospese e incerte le situazioni che riguardano altri interventi decisivi per la funzionalità complessiva della mobilità sul territorio: la Gronda autostradale di Genova, le connessioni ferroviarie per il nuovo traforo del Gottardo, il completamento della Pontremolese e della ferrovia costiera del Ponente ligure, il potenziamento dell'intero sistema delle metropolitane milanesi.

Tuttavia, la situazione maggiormente critica di tutto il Nordovest riguarda il completamento del Corridoio V sia nella parte ad est di Milano sia, soprattutto, per la tratta trasfrontaliera Torino-Lione, che tra l'altro impedisce la definizione di numerosi interventi strategici sul nodo torinese. L'esperienza dell'Osservatorio sulla Torino-Lione dovrà obbligatoriamente concludersi entro il 2009 con la scelta definitiva del tracciato, condivisa ad ogni livello istituzionale, al fine di poter procedere senza ulteriori ritardi con l'esecuzione di un'opera indispensabile per il rafforzamento delle relazioni internazionali del Nordovest e del nostro Paese.

Dopo le note vicende che hanno caratterizzato la fine del 2008 segnate da nuovi contrasti all'interno del tavolo di lavoro dell'Osservatorio e che hanno portato alle dimissioni del Commissario Mario Virano, il Consiglio dei Ministri ha rinnovato la fiducia allo stesso, conferendogli nuovi poteri. Il nuovo mandato a Mario Virano, che lo qualifica capo della delegazione del Governo all'interno del tavolo tecnico, avrà come scadenza il 30 giugno 2010, data entro la quale dovrà essere definito il progetto preliminare della nuova linea ferroviaria.

Il 23 gennaio, il Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli insieme con l'architetto Mario Virano ha incontrato a Palazzo Chigi una delegazione di Sindaci della Bassa Val di Susa e della cintura metropolitana di Torino per approfondire le varie questioni sul tappeto: dalla progettazione preliminare, al riequilibrio del trasporto modale delle merci ad altre questioni che l'Osservatorio dovrà affrontare e definire nella prossima riunione. Il Ministro ha inoltre confermato la sua presenza a Torino il 4 febbraio prossimo per incontrare i sindaci e i vertici della Regione e della Provincia di Torino.

Entro l'inizio di febbraio saranno infatti definite le specifiche tecniche valide sia per il tratto internazionale sia per la parte italiana della linea: questa volta i rappresentanti degli enti locali incaricati di partecipare ai lavori avranno mandato a decidere, superando così l'impasse verificatasi nelle ultime riunioni. I punti salienti della nuova

fase di lavoro dell'Osservatorio sono: definizione del progetto preliminare, definizione del termine al giugno 2010, rappresentanza del governo che è stata definita in una delegazione coordinata dallo stesso presidente dell'Osservatorio.

Obiettivo di Virano è licenziare le specifiche progettuali entro i primi di febbraio per dar tempo a Ltf di fare partire la gara per la progettazione e a Rfi di conferire a Italferr un mandato vincolato. In base al dossier presentato il 5 dicembre 2008 a Bruxelles, entro settembre 2009 dovrebbero iniziare i sondaggi geognostici in Val di Susa e nel gennaio 2010 dovrebbero iniziare in località La Maddalena di Chiomonte i lavori per la realizzazione del cunicolo esplorativo.

Infine è previsto per gennaio 2013 l'inizio dei lavori del tunnel di base.

Da parte francese, Ltf, la società responsabile della parte comune italo-francese del futuro collegamento ferroviario tra Torino e Lione, ha terminato i lavori di scavo della discenderia di La Praz, in Savoia, sul versante francese della tratta transfrontaliera. A fine marzo i lavori saranno completamente terminati con gli interventi di rifinitura, la messa in sicurezza e lo smantellamento delle attrezzature in superficie. La discenderia di La Praz, lunga 2480 metri, si trova nella valle della Maurienne, nel Comune di Saint-André. Questa discenderia permette, con un dislivello dell'ordine di 300 metri, di raggiungere il livello del futuro tunnel di base transfrontaliero, il cui imbocco a ovest dista 20 km. Ltf ha già completato lo scavo di un'altra discenderia, a Villarodin-Bougert/Modane (4000 m), il 9 novembre 2007. I lavori della terza

e ultima discenderia in Savoia, a Saint-Martin-la-Porte (2280 m), dovrebbero concludersi per l'inizio del 2010.

NASCE L'OSSERVATORIO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE PER L'ASTI-CUNEO

Il 19 gennaio scorso è stato firmato a Roma l'accordo tra Regione Piemonte, Anas, Ministero delle Infrastrutture e Asti-Cuneo Spa. per l'istituzione dell'Osservatorio di monitoraggio dei lavori di costruzione dell'asse autostradale Asti-Cuneo.

L'accordo è finalizzato a garantire la tutela degli interessi ambientali nella fase di costruzione e di esercizio della nuova infrastruttura e, per questo, prevede la costituzione di un Osservatorio Ambientale di monitoraggio e controllo delle attività, presieduto da un rappresentante della Regione Piemonte e costituito dai firmatari, cui si aggiungono due rappresentanti delle Province interessate ed un membro designato dal Ministero dei Beni e delle Attività culturali per le problematiche di competenza. Il supporto tecnico è affidato all'ARPA Piemonte.

L'Osservatorio dovrà verificare il monitoraggio delle attività dei cantieri e garantire l'effettiva compatibilità ambientale di ogni fase di realizzazione dell'opera, verificando che sia in linea con quanto definito e sancito durante le procedure di approvazione dell'opera.

TANGENZIALE EST DI TORINO: INDIVIDUATO IL CORRIDOIO DEL TRACCIATO

Il Comitato di pilotaggio, composto da Provincia di Torino e sindaci dei Comuni interessati, dopo sei mesi di lavoro, hanno definito, anche grazie al contributo super partes del Politecnico di Torino, il corridoio di minore impatto per la tangenziale Est di Torino. Non è ancora il tracciato, di cui si discute da anni, ma l'alveo entro il quale andrà individuata l'ipotesi di percorso in grado di coniugare funzionalità e impatto ambientale il più ridotto possibile.

La nuova arteria, considerata strategica ma bloccata da almeno un decennio, servirà a chiudere l'anello ad oggi incompiuto della tangenziale, risolvendo enormi problemi di traffico da e per Torino.

La seconda fase del "Comitato di pilotaggio", destinata a protrarsi per circa 3-4 mesi, dovrà arrivare alla definizione del tracciato affrontando i vari nodi che si presenteranno, a cominciare dall'alternanza dei percorsi a cielo aperto con quelli in galleria, per arrivare a scegliere tra le soluzioni ipotizzate, quella che presenta minor impatto ambientale e maggiori effetti positivi sul territorio.

L'obiettivo della Provincia è proporre in primavera uno studio di fattibilità.

PARTE IL DIBATTITO PUBBLICO SULLA GRONDA GENOVESE

Nel tentativo di risolvere una volta per tutte le infinite diatribe sul tracciato della cosiddetta "Gronda" di Ponente (ossia dell'intervento sul nodo autostradale genovese per il potenziamento delle connessioni tra Voltri/A26 e il centro città/A7-A12) il Comune di Genova ha indetto un Dibattito Pubblico il cui obiettivo è di informare gli interessati sulle diverse opzioni e di raccogliere i diversi punti di vista al fine di una scelta il più possibile condivisa.

Sulla falsariga di esperienze estere di democrazia partecipata, il Dibattito Pubblico sarà gestito da un'apposita Commissione, costituita tra esperti esponenti del mondo universitario non genovesi, e dovrà concludersi entro il prossimo mese di maggio rimettendo nelle mani degli organi competenti un rapporto in cui verranno riportati gli argomenti sollevati sugli aspetti fondamentali del progetto, con l'evidenziazione dei punti condivisi e degli eventuali nodi critici sui quali siano emerse valutazioni contrastanti.

LA REGIONE LIGURIA VARA LA CABINA DI REGIA PER LE GRANDI OPERE

Per monitorare l'avanzamento delle grandi opere che dal 2009 si apriranno sul territorio ligure la Regione Liguria ha aperto nel

gennaio scorso una cabina di regia aperta a prefetture, province, comuni, autorità portuali, anas, ferrovie, sindacati e associazioni imprenditoriali. L'organismo avrà il compito di valutare in appositi incontri a cadenza mensile le eventuali criticità riscontrate ed avviare interventi per il loro superamento.

Le opere monitorate sono al momento dieci per un totale di spesa di 3,124 miliardi di euro: raddoppio della ferrovia S.Lorenzo-Andora, nodo ferroviario di Genova, aurelia bis di Savona e della Spezia, viabilità a mare di Cornigliano e opere connesse, nuova piattaforma portuale di Vado Ligure, riempimenti calata Bettolo e Ronco-Canepa, metropolitana di Genova e copertura con messa in sicurezza del Bisagno.

Prossimi appuntamento:

MOBILITY CONFERENCE 2009

Milano,
9-10 Febbraio 2009

La settima edizione della Mobility Conference si terrà a Milano il 9 e 10 febbraio 2009: un appuntamento consolidato e riconosciuto a livello nazionale per dibattere, approfondire e portare all'attenzione dell'opinione pubblica le strategie e le risorse per accelerare gli investimenti nelle infrastrutture e nei trasporti, con l'obiettivo di fare il punto sullo sviluppo infrastrutturale e territoriale del Paese e di individuare le azioni e le proposte

da realizzare a partire dai prossimi mesi.

Il filo conduttore della MCE 2009 riguarda le reti infrastrutturali e l'Expo 2015 come driver per lo sviluppo: le decisioni da affrontare, i progetti da sviluppare, le risorse da mettere in gioco e i processi da snellire per vincere la sfida.

L'evento sarà l'occasione anche per presentare il Rapporto OTI 2008.

La manifestazione si articola in due convegni e alcuni workshop tematici destinati ad approfondire diversi temi legati alla realizzazione delle infrastrutture e al potenziamento dei servizi per

la mobilità delle persone e delle merci, con l'obiettivo di mettere in evidenza il contributo che il mondo delle imprese può dare al rilancio economico del Paese.

Il programma completo dell'iniziativa, la cui partecipazione è gratuita, è disponibile sul sito www.mobilityconference.it

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 Studi e Ricerche
Infrastrutture, Ambiente
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577
www.confindustria.ge.it
e.mail: pnicura@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