

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 17 - Aprile 2009

www.otinordovest.it



Autostrada A4 - Tratto da Santhià a Greggio

a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



– EDITORIALE	pag.	2
– Trasporto Ten: bandi di un miliardo di Euro per rete transeuropea	”	3
– Varato il nuovo assetto di Transpadana	”	4
– Tangenziale est esterna di Milano: firmata la convenzione di concessione	”	4
– Brebemi: al via la conferenza dei servizi sul progetto definitivo	”	4
– Pedemontana Lombarda: depositato il progetto definitivo	“	5
– Nuova bretella stradale tra SS36 e tangenziale nord di Milano	“	5
– Continua il monitoraggio regionale sulle grandi opere liguri	“	5
– Alle battute conclusive il Dibattito Pubblico per la Gronda di Genova	“	6
– Intesa sulle infrastrutture tra Regione Piemonte e Governo	“	7
– Incontro delle Confindustrie di Piemonte, Liguria e Valle d’Aosta con i parlamentari piemontesi, liguri e valdostani	“	7
– Via libera dell’Anas alla realizzazione del nuovo tunnel del Colle di Tenda	“	7
– Autostrada Asti-Cuneo: due lotti al via nel 2010	“	8
– Studio di fattibilità integrato per la Pedemontana Piemontese	“	9

Eventi e Convegni:

– Mobility Conference 2009	“	9
----------------------------	---	---

Notizie dal Nord Est

– Novità per Pedemontana Veneta e Mestre-Orte	“	9
---	---	---

EDITORIALE

IFINANZIAMENTI STATALI PER LE INFRASTRUTTURE E LE CRITICITÀ PER L'EFFETTIVA DISPONIBILITÀ DELLE RISORSE

Alla luce delle decisioni prese dal CIPE nelle sedute del 18 dicembre 2008 e del 6 marzo 2009, le risorse pubbliche statali destinate al rilancio delle infrastrutture ammontano complessivamente a 11 miliardi: 8,7 miliardi di fondi FAS e 2,3 miliardi previsti dal decreto legge

anticrisi per la Legge Obiettivo (questi ultimi sotto forma di due contributi quindicennali, di 60 milioni di euro a decorrere dal 2009 e di 150 milioni di euro dal 2010).

Occorre tuttavia sottolineare che, al momento, per il 2009 i fondi FAS (che sono pluriennali) immediatamente disponibili ammontano a poco più di 1 miliardo.

Il CIPE, salvo poche eccezioni, non ha finora indicato in maniera puntuale a quali opere andranno le risorse stanziare. Se si escludono, infatti, il Ponte sullo Stretto

di Messina (a cui andranno 1,3 miliardi) e il MOSE (a cui andranno 800 milioni), il Governo ha dato indicazioni di massima per raggruppamenti di opere.

È così che abbiamo:

- 2,75 miliardi per 4 opere ferroviarie, tra cui la tratta di alta capacità ferroviaria Treviglio-Brescia (che ha un ammanco finanziario pari a 1,8 miliardi di euro), il Terzo Valico ferroviario sulla Milano-Genova (che ha un ammanco finanziario di 4,86 miliardi di euro) e l'asse ferroviario

Pontremolese (che ha un ammanco finanziario di 2,2 miliardi).

- 2 miliardi per 9 interventi stradali, tra cui il tunnel di sicurezza del Frejus, anche se la maggior parte delle risorse dovrebbe andare al completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e alla strada statale 106 Jonica.
- 1,51 miliardi per 9 sistemi di trasporto, tra cui viene indicato il sistema delle opere connesse a Expo 2015 (che ha un ammanco di finanziamenti pubblici statali pari a 1,889 miliardi). Nell'elenco sono comprese, tra le altre, la linea C della metropolitana di Roma, le reti metropolitane di Palermo e Catania, i sistemi urbani e metropolitani di Bari, Cagliari, Parma, Brescia e Bologna.
- Infine, il Governo ha stanziato 1,3 miliardi per l'edilizia scolastica, le carceri e la rete idrica.

Dal quadro sopra delineato, emerge come il Governo abbia prodotto uno sforzo considerevole per il rilancio delle grandi opere nel nostro Paese. Al di là dell'ammontare complessivo della cifra annunciata (i 17,8 miliardi dichiarati dal Governo

comprendono, infatti, anche finanziamenti privati, come nel caso della Tangenziale Est Esterna di Milano), lo stanziamento di 11 miliardi di risorse statali rappresenta una cifra record rispetto agli anni passati.

Permangono, tuttavia, alcune criticità da risolvere:

- l'effettiva "disponibilità di cassa" delle risorse, se è vero, ad esempio, che per il 2009 i fondi FAS attualmente disponibili sono pari a poco più di 1 miliardo (rispetto agli 8,7 miliardi complessivi);
- l'immediata cantierabilità delle opere, dato che, ad esempio, la tratta di alta capacità ferroviaria Treviglio-Brescia, la tratta Lorenteggio-Policlinico della M4 e la tratta Garibaldi-San Siro della M5 devono ancora concludere l'iter approvativo del progetto definitivo.

Rispetto alla prima problematica, in particolare, la recente relazione del CIPE sullo "Stato di attuazione del programma delle infrastrutture strategiche" mette in luce come dei 14 miliardi di euro assegnati dal Comitato dall'inizio della Legge Obiettivo (2001) alla Finanziaria del 2008, siano stati autorizzati mutui per 8,8 miliardi (62,7% del totale), ma la cifra effettivamente erogata è

stata di soli 2,5 miliardi (28,4% del totale). La relazione del CIPE sottolinea, in particolare, che i contributi non ancora attivati riguardano principalmente deliberazioni dell'ultimo biennio, e riflettono quindi i tempi fisiologici di attivazione delle risorse; più preoccupante è invece il dato relativo alla spesa effettiva dei contributi già attivati, dove ai ritardi accumulati per l'affidamento e la cantierizzazione delle opere si sommano i lunghi tempi intercorsi tra l'assegnazione del CIPE e l'attivazione dei singoli cantieri. Tra le cause evidenziate dal CIPE, ci sono le troppe rigidità normative che regolano tempi e modalità di assegnazione delle risorse e che impediscono di far arrivare le risorse all'opera quando ne ha effettivamente bisogno.

Il CIPE suggerisce, per superare le attuali criticità, l'individuazione di soluzioni procedurali che consentano al Ministero dell'Economia di imputare al bilancio dello Stato le risorse finanziarie di copertura in ragione dei tiraggi di cassa delle singole opere, al fine di consentire alla Corte dei Conti la verifica della disponibilità delle risorse non sulla "competenza" ma proprio sui "tiraggi di cassa".

TRASPORTO TEN: BANDI DI UN MILIARDO DI EURO PER RETE TRANSEUROPEA

Il 31 marzo scorso la Commissione Europea ha pubblicato un invito a presentare proposte nell'ambito

del programma TEN-T per il 2009, stanziando un miliardo di Euro di finanziamenti per i progetti europei di reti transeuropee.

500 milioni di Euro sono previsti nel quadro del piano europeo di rilancio economico proposto dalla Commissione teso a rilanciare rapidamente l'economia europea, accelerando gli investimenti in

infrastrutture i cui lavori possono iniziare nel 2009-2010.

Opportunità di finanziamento saranno inoltre offerte nell'ambito del programma annuale e pluriennale delle Ten.

Per il Programma pluriennale la priorità va alle autostrade del mare (progetto prioritario TEN-T n. 21), che forniscono

valide alternative alle strade congestionate trasferendo il traffico merci verso rotte marittime: massimo 30 milioni di euro; al sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (Ertms), che armonizza i sistemi europei di segnalamento ferroviario: massimo 240 milioni di euro; ai sistemi di trasporto stradale intelligenti, che utilizzano l'integrazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per favorire un trasporto stradale più efficiente e sicuro: massimo 100 milioni di euro; al programma di lavoro annuale (140 milioni di euro), che grazie alla sua flessibilità, integra gli sforzi realizzati nell'ambito del programma di lavoro pluriennale, è inclusa una somma di 60 milioni di euro per garanzie su prestiti a disposizione della Banca europea per gli investimenti.

I candidati potenziali sono invitati a presentare entro il 15 maggio 2009 le loro proposte, che saranno valutate in base alla loro pertinenza rispetto alle priorità TEN-T e agli obiettivi politici, la loro maturità e il loro impatto - in particolare sull'ambiente - nonché la loro qualità in termini di completezza, chiarezza, solidità e coerenza. L'agenzia esecutiva della TEN-T intende inoltre organizzare il 22 aprile 2009 una giornata informativa a Bruxelles in cui saranno fornite maggiori informazioni sugli inviti a presentare proposte e sulla relativa procedura di valutazione.

“Stimolare la domanda economica con un programma ambizioso di infrastrutture europee è una delle risposte più concrete ed efficaci che possiamo dare alla crisi economica”, ha affermato il commissario Ue ai Trasporti, Antonio Tajani, secondo il quale il piano

di finanziamenti “consentirà” di garantire livelli occupazionali nel settore delle costruzioni e contribuire così alla crescita del pil”.

VARATO IL NUOVO ASSETTO DI TRANSPADANA

L'Assemblea dei soci del 7 aprile scorso ha approvato le riforme statutarie e nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione del Comitato Promotore Transpadana.

Il Comitato, costituito nel 1990 per sostenere la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta capacità merci e passeggeri sulla direttrice Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana, ha tra l'altro individuato la nuova figura del Comitato Ristretto, organo di consulenza dell'Associazione con compiti di analisi, promozione e assistenza tecnica per l'implementazione delle linee operative di Transpadana. È previsto che il Comitato Ristretto possa articolarsi su base territoriale per meglio seguire le specificità dei singoli tratti in diversa fase di progettazione e realizzazione.

TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO: FIRMATA LA CONVENZIONE DI CONCESSIONE

Lo scorso 24 marzo CAL (Concessioni Autostradali Lombarde) e STP (Società Tem di Progetto) hanno sottoscritto la convenzione di concessione della Tangenziale Est Esterna di Milano. La firma del 24 marzo permette così l'avvio del progetto definitivo dell'opera. I lavori dovrebbero iniziare nel 2011 per concludersi alla fine del 2014. Tuttavia, la convenzione prevede che la tratta di tangenziale compresa tra le strade provinciali Cassanese e Rivoltana, e strettamente connessa alla funzionalità della Brebemi, dovrà essere realizzata entro il 2012.

BREBEMI: AL VIA LA CONFERENZA DEI SERVIZI SUL PROGETTO DEFINITIVO

Il 26 marzo scorso si è aperta la Conferenza dei Servizi ministeriale sul progetto definitivo della Brebemi. La Conferenza dei Servizi è propedeutica all'approvazione del progetto da parte del CIPE, che dovrebbe avvenire il prossimo mese di maggio, o al più tardi di giugno; a quel punto si ipotizza - stando alle dichiarazioni del Ministro Matteoli, del Sottosegretario Castelli e dell'Assessore Regionale Cattaneo - che i cantieri possano aprire nel mese di luglio.

PEDEMONTANA LOMBARDA: DEPOSITATO IL PROGETTO DEFINITIVO

A fine marzo è stato depositato ufficialmente il progetto definitivo della Pedemontana Lombarda. Il progetto, frutto di un intenso lavoro di condivisione con le comunità coinvolte, potrà così passare al vaglio finale della Conferenza dei Servizi. A quel punto, dopo un ultimo passaggio approvativo al CIPE previsto entro la fine del 2009, si potranno avviare i lavori dell'opera nella tratta da Cassano Magnago all'intersezione con l'autostrada A9, affidata a General Contractor.

NUOVA BRETELLA STRADALE TRA SS 36 E TANGENZIALE NORD DI MILANO

Lo scorso 30 marzo ANAS ha aperto al traffico la nuova bretella stradale di Muggiò di connessione tra la SS 36 e la Tangenziale Nord di Milano, prevista nell'ambito dei lavori del collegamento tra il sistema autostradale milanese e la SS36. La bretella di Muggiò, lunga circa 1 km, riveste una primaria importanza in quanto consentirà di bypassare il tratto interessato dalla costruzione della galleria artificiale lungo la SP5 tra Monza e Cinisello, per la quale i lavori inizieranno a partire dal prossimo mese di giugno.

CONTINUA IL MONITORAGGIO REGIONALE SULLE GRANDI OPERE LIGURI

Il 2 aprile scorso si è tenuta la seconda riunione organizzata dalla Regione Liguria con tutti gli attori interessati, Anas, Ferrovie, Autostrade, Enti Locali e parti sociali per fare il punto e risolvere eventuale criticità sulle grandi opere che interessano il territorio regionale.

Per quanto riguarda le infrastrutture monitorate da OTI Nordovest, sul Terzo valico si attende una nuova riunione del Cipe che deve assegnare una cifra precisa suddividendo i 2 miliardi e 750 milioni già stanziati complessivamente per 4 opere; si prevede che per la linea Milano-Genova sia stanziato circa un miliardo di euro. Sono poi da affrontare due questioni: la prima è la procedura per finanziare un primo lotto di lavori funzionali; la seconda è la definizione del contratto con l'attuale concessionario anche in relazione al piano finanziario complessivo.

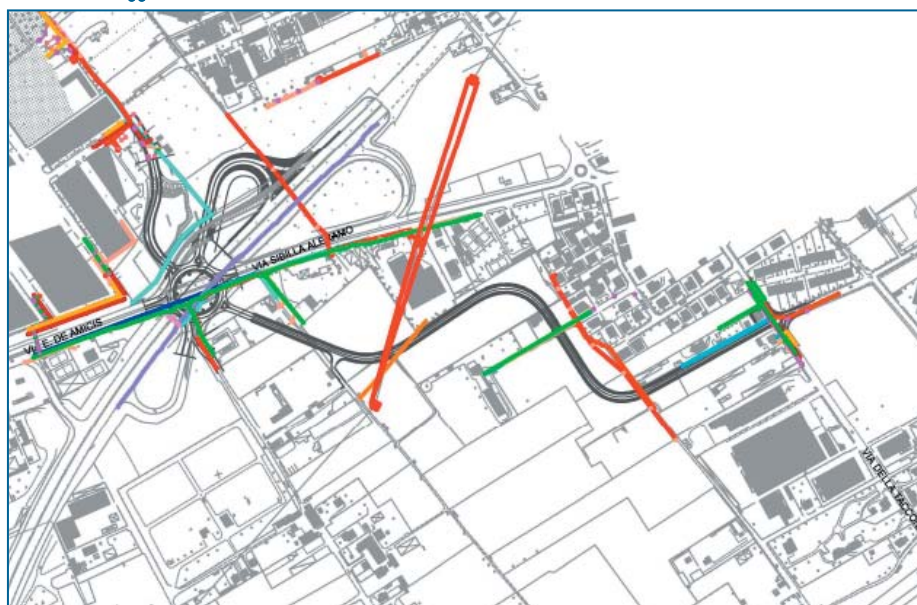
“Una fase ancora complessa - ha

osservato il Presidente Burlando - ma è un fatto positivo che ci sia un primo significativo finanziamento”. L'avvio del primo lotto di lavori potrebbe risolvere problemi viari rilevanti nel Ponente genovese a Scarpino, garantendo una sede dedicata per tutto il traffico pesante che oggi attraversa l'abitato.

Entro il 30 aprile partiranno gli appalti per il nodo ferroviario di Genova. Si è svolto un nuovo incontro tra Regione, Comune e Ferrovie per risolvere definitivamente i problemi delle famiglie della palazzina di Via Jori che deve essere abbattuta. Le Ferrovie hanno accettato di applicare il Pris, la legge regionale che riconosce un indennizzo di oltre 40 mila euro oltre al valore degli immobili espropriati. “È una metodologia, con il coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche - ha osservato Burlando - che va riprodotta in tutti i casi in cui la realizzazione delle opere mette in discussione la presenza di alloggi”.

Per quanto riguarda la nuova piattaforma multipurpose di Vado Ligure siamo all'approvazione definitiva della procedura di VIA. L'autorità portuale di Savona conta di aprire

Bretella di Muggiò



i lavori a fine anno.

Nel porto di Genova è imminente il via ai lavori della Calata Bettolo, che il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo prevede di aprire nel secondo trimestre del 2009, avviando contestualmente il dragaggio dell'intero porto. Per i riempimenti tra i moli Ronco e Canepa c'è una battuta di arresto dovuta al ricorso al TAR presentato da una delle aziende che hanno partecipato alla gara.



Gronda di Genova - Tratto comune

ALLE BATTUTE CONCLUSIVE IL DIBATTITO PUBBLICO PER LA GRONDA DI GENOVA

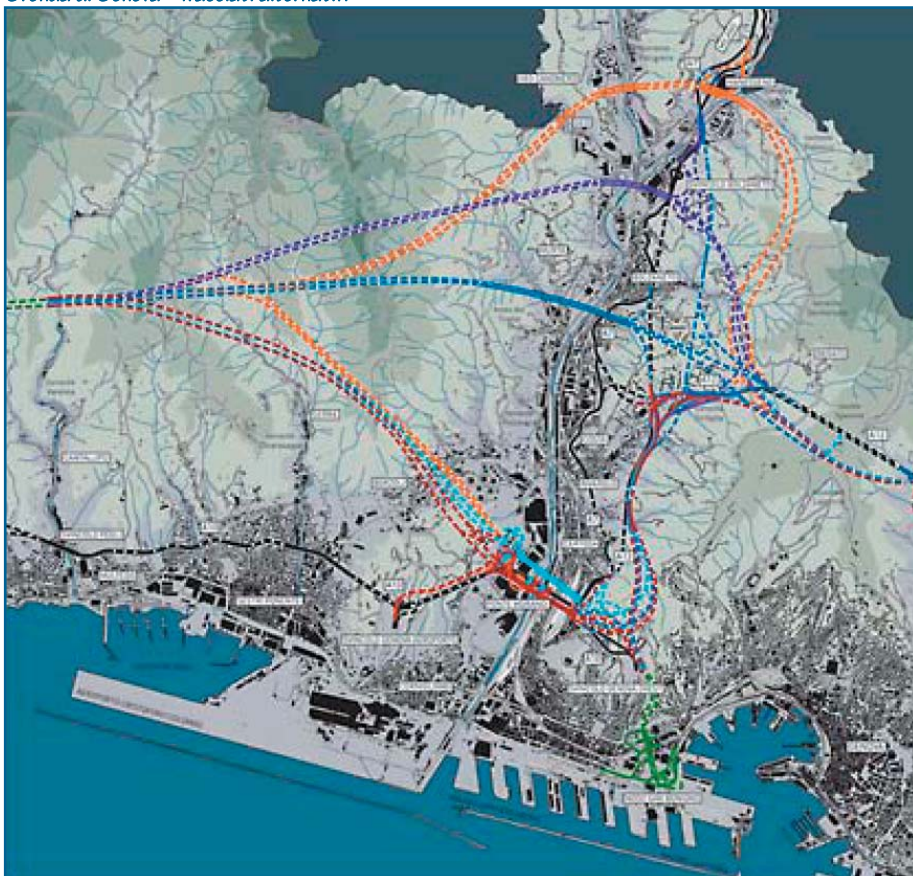
Il 29 aprile si concluderà il Dibattito Pubblico voluto dal Comune di Genova per esaminare e approfondire i temi connessi alla realizzazione della cosiddetta Gronda di Ponente, ossia il raddoppio funzionale degli attuali tratti autostradali della A10 tra Voltri e Genova Ovest e della A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto.

Il Dibattito Pubblico è coordinato da una Commissione indipendente (composta dai professori Luigi Bobbio, Andrea Mariotto, Paola Pucci e Jean-Michel Fuorniau provenienti dagli atenei di Torino, Venezia, Milano e Parigi) che hanno promosso una serie di incontri pubblici e di workshop tematici aperti alla cittadinanza e alle rappresentanze organizzate dei vari interessi in gioco. In particolare, si sono organizzati cinque incontri di approfondimenti sui temi degli scenari di traffico e della mobilità,

delle cinque alternative di tracciato, della gestione dei cantieri e dello smaltimento dei materiali di scavo, dell'impatto sull'ambiente, le abitazioni e le aree industriali, dell'inserimento della Gronda in uno scenario di progettazione integrata.

Il Dibattito si concluderà con un rapporto finale elaborato dalla Commissione che presenterà gli argomenti sollevati su tutti gli aspetti fondamentali del progetto, indicando i punti condivisi e i nodi critici su cui sono emerse valutazioni contrastanti. Spet-

Gronda di Genova - Tracciati alternativi



terà poi alla Società Autostrade, concessionaria del tratto di rete interessato dall'opera, di esprimere le proprie decisioni circa le indicazioni emerse nel Dibattito.

INTESA SULLE INFRASTRUTTURE TRA REGIONE PIEMONTE E GOVERNO

Un lungo elenco di opere strategiche che costituisce un piano di lavoro per i prossimi anni capace di ridare un po' di fiducia all'economia del Piemonte portando nuovi investimenti e opportunità di occupazione: è il contenuto del primo atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro tra Governo e Regione sulle reti e le infrastrutture avvenuta il 23 gennaio a Palazzo Chigi. Si tratta di una rivisitazione dell'intesa firmata nel 2003 in cui si confermano gli impegni presi e si programmano nuovi obiettivi. L'intesa contiene, tra gli interventi prioritari di prima fase, anche lo stralcio sul sistema ferroviario metropolitano torinese, che risulta finanziabile da subito. Si tratta di un pacchetto di opere che vale 300 milioni di euro, 200 a carico del Governo e 100 della Regione, realizzabili in tre anni. In particolare, si tratta di sette interventi: acquisto di nuovo materiale rotabile, interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario a Rebaudengo, attivazione delle fermate Zappata e Dora sul passante, collegamento delle stazioni Dora-GTT e Dora-FS, interventi per la FM5, rifunzionalizzazione dello scalo ed attrezzaggio dei

terminali del centro intermodale di Orbassano. L'intesa contiene poi la conferma degli interventi già approvati per il Piemonte e contenuti nel piano Anas, quelli per il potenziamento delle reti ferroviarie di RFI e alcune novità, come la linea 2 della metropolitana di Torino e il progetto del retroporto tra Genova e l'Alessandrino. Insieme anche le opere di competenza di CAP, la società concedente mista Anas-Regione: Tangenziale Est e corso Marche a Torino, raccordo autostradale Strevi-Predosa ed i due tratti della Pedemontana piemontese, Biella-Santhià e Biella-A26 Rolino di Masserano-Ghemme.

INCONTRO DELLE CONFINDUSTRIE DI PIEMONTE, LIGURIA E VALLE D'AOSTA CON I PARLAMENTARI PIEMONTESI, LIGURI E VALDOSTANI

Lunedì 30 marzo 2009 si è svolto l'incontro tra i Deputati e i Senatori delle tre Regioni, il sottosegretario Bartolomeo Giachino e le Confindustrie del Piemonte Liguria e Valle d'Aosta. Sono stati affrontati i temi delle infrastrutture e degli investimenti che è necessario attivare per la progettazione, la realizzazione ed il completamento delle opere prioritarie per il territorio del Nord-Ovest. È stata anche l'occasione per riprendere in esame l'Authority dei trasporti, in relazione alla candidatura congiunta di Torino e Genova ad ospitarne la sede.

È stata per l'appunto decisa la creazione di un gruppo di lavoro tra le tre Regioni che avrà il compito di condividere un testo di proposta di legge e di fare lobby congiunta per l'approvazione della legge. Nell'occasione l'Osservatorio OTI NordOvest (Piemonte, Liguria e Lombardia) è stato proposto come strumento di coordinamento per il monitoraggio delle infrastrutture prioritarie. L'evento ha altresì permesso una riflessione comune sullo stato della crisi e sull'efficacia dei provvedimenti intrapresi a supporto del sistema produttivo nazionale e regionale.

VIA LIBERA DELL'ANAS ALLA REALIZZAZIONE DEL NUOVO TUNNEL DEL COLLE DI TENDA

Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas ha dato il via libera alla pubblicazione del bando per i lavori di realizzazione del nuovo tunnel del Colle di Tenda sulla strada statale 20 "di Valle Roja e del Colle di Tenda", a seguito dell'approvazione del progetto definitivo per appalto integrato.

Il passaggio attraverso il Colle di Tenda fa parte dell'itinerario europeo E74 e si inserisce in una direttrice nord-sud che consente il collegamento diretto delle province di Cuneo e Torino con la Costa Azzurra attraverso le propaggini occidentali delle Alpi Marittime lungo la valle Vermentina (in Italia) e la valle della Roya (in Francia).

“L’Anas, quale committente delegato dell’Italia e della Francia - ha affermato il Presidente Pietro Ciucci -, provvederà alla pubblicazione della gara d’appalto dell’intera opera già nei prossimi giorni, su indicazione del Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, a seguito dell’approvazione del progetto da parte della Commissione Intergovernativa per il Miglioramento dei Collegamenti Franco-Italiani nelle Alpi del Sud. Il fattore tempo è fondamentale. Per questo motivo il bando di gara conterrà strumenti premianti per le offerte che prevedano l’utilizzo di tecnologie che consentano di ridurre la durata dei lavori”.

“Attualmente - ha continuato Pietro Ciucci - il traffico bidirezionale all’interno dell’unica galleria viene gestito, dal lunedì al venerdì, con senso unico alternato, a scapito dei tempi di percorrenza. Il progetto di messa in sicurezza dell’attuale tunnel rappresenta perciò una priorità assoluta del Governo e la pubblicazione del bando consente già di poter ipotizzare la consegna dei lavori e l’apertura dei cantieri per il 2010”.

Il progetto prevede la costruzione di una nuova galleria mono-direzionale nel senso Italia-Francia di carreggiata effettiva pari a 6,50 metri (con una corsia di marcia e una corsia di emergenza) mentre, il collegamento Francia-Italia, avverrà attraverso l’attuale tunnel che sarà ammodernato e ampliato. Le due gallerie saranno collegate ogni 300 metri da by-pass pedonali e carrabili, che garantiranno la sicurezza dell’opera.

Al fine di evitare l’interruzione del collegamento tra i due versanti, la decisione di ampliare la galleria esistente invece di realizzare due nuove gallerie ha determinato la necessità di articolare le fasi di

lavoro secondo un preciso schema che prevede nella fase 1 la realizzazione della nuova galleria Italia-Francia con l’utilizzo dell’attuale tunnel; nella fase 2 l’ampliamento dell’attuale tunnel e l’utilizzo della nuova galleria con doppio senso di circolazione e nella fase 3 l’apertura al traffico di entrambe le gallerie con circolazione mono-direzionale.

“L’importo complessivo dell’investimento - ha concluso il Presidente dell’Anas - è pari a oltre 209 milioni di euro, con una quota in carico dell’Italia pari a oltre 122 milioni di euro ed a oltre 87 milioni di euro a carico alla Francia”.

AUTOSTRADA ASTI-CUNEO: DUE LOTTI AL VIA NEL 2010

Il Comitato di monitoraggio sull’Asti-Cuneo si è riunito il 16 marzo scorso. Sul tavolo i tempi necessari al perfezionamento dei pareri da parte dei ministeri competenti per il completamento dell’iter autorizzativo dei lotti II.5 e II.6, relativi rispettivamente ai tunnel sotto il Tanaro e sotto la collina di Roddi e Verduno.

I progetti definitivi dei due lotti (su un totale di cinque ancora da completare sulla tratta astigiana dell’autostrada e di tre sul versante cuneese) dovranno ottenere una nuova autorizzazione da parte dei ministeri dell’Ambiente e dei Lavori pubblici per rinnovare i vincoli espropriativi scaduti e per effettuare la valutazione ambientale. Considerata l’urgenza dell’opera, i normali tempi di legge saranno tuttavia ridotti.

Le scadenze del cronoprogramma sono state illustrate all’assemblea dal presidente della Provincia, Raffaele Costa: “Per la procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via) si parlava inizialmente di un iter della durata di due anni. Una serie di azioni diplomatiche ha in seguito permesso la riduzione delle tempistiche. Anzitutto per la galleria di Verduno: il 30 aprile la società Asti-Cuneo presenterà al Ministero dell’Ambiente la documentazione necessaria all’attivazione della procedura di Via. Il termine ultimo per l’approvazione, trascorsi 105 giorni, sarà il 15 agosto 2009. Il passaggio successivo prevede l’impegno del Ministero delle Infrastrutture e si concluderà il 30 novembre di quest’anno. Quanto alla galleria albese, invece, l’avvio dell’iter di valutazione, con la consegna dei documenti, è fissato per il 30 giugno 2009. Da parte del Ministero dell’Ambiente c’è l’impegno ad esprimere un parere definitivo entro il 15 ottobre di quest’anno, ovvero trascorsi anche in questo caso 105 giorni. Il termine delle procedure presso il Ministero delle Infrastrutture è invece atteso per il 31 gennaio 2010”.

Su un totale di 90,2 chilometri di tracciato autostradale, sono attualmente in esercizio 37,4 km (cioè il 42% dell’opera) totalmente realizzati dall’Anas, per un investimento complessivo di circa 500 milioni di euro. «Per la realizzazione dei 53 chilometri mancanti - fa sapere la società concessionaria Asti-Cuneo Spa la spesa prevista sarà di 989 milioni, di cui 300 di investimenti già in corso».

Se verso Asti è stato necessario rallentare il cantiere, i lavori procedono invece spediti sul versante cuneese. Dopo l’avvio, nell’estate dello scorso anno, dei lavori per due dei tre lotti ancora mancanti nel tronco che collega il capoluogo

della Provincia Granda, è stato approvato a fine febbraio il progetto definitivo da 151 milioni del lotto 1.6, ovvero della tangenziale di Cuneo.

STUDIO DI FATTIBILITÀ INTEGRATO PER LA PEDEMONTANA PIEMONTESE

Il 31 marzo a Torino è stato siglato l'accordo di programma che consente di perfezionare l'affidamento a Cap, la società concedente mista Regione Piemonte-Anas, della redazione dello studio di fattibilità della Pedemontana piemontese tra Santhià e Biella e tra Rolino di Masserano e l'autostrada A26 casello di Romagnano-Ghemme.

Erano presenti i firmatari: l'assessore ai Trasporti della Regione, Daniele Borioli, i presidenti delle Province di Novara, Sergio Vedovato, e Vercelli, Renzo Masoero, l'assessore alla Viabilità di Biella, Claudio Marampon, e l'amministratore delegato di Cap e vice direttore di Anas, Antonio Valente.

"Non appena concluso lo studio di fattibilità integrato di tutta l'opera, sia nel suo sviluppo verso Santhià, sia in quello verso la A26 e il casello di Romagnano/Ghemme - puntualizza Borioli - saremo pronti a lanciare la gara europea di project financing per la progettazione e la realizzazione dell'intera opera, che rappresenta il primo vero banco di prova della nuova società".

Un intervento che sarà tra le prime infrastrutture in Italia, la

prima in assoluto in Piemonte, a utilizzare la possibilità di bandire la gara per la ricerca di un promotore finanziario che si impegni a sviluppare il preliminare dell'opera sulla base non di un progetto vero e proprio, ma di uno studio di fattibilità sfruttando la possibilità offerta dal terzo decreto correttivo del codice appalti. Il bando dovrebbe essere pubblicato entro aprile.

"La scelta di lanciare insieme la Biella-Santhià e la Biella-A26 - conclude Borioli - risponde all'esigenza di accorciare i tempi per la realizzazione delle opere, puntando alla seconda metà del 2010 come possibile traguardo per l'apertura dei cantieri".

L'intervento richiederà, secondo le prime stime, un investimento complessivo di quasi 800 milioni.

Eventi e Convegni:

MOBILITY CONFERENCE 2009

Si è tenuta lo scorso 9 e 10 febbraio la settima edizione della Mobility Conference organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano. Gli atti dei convegni e dei seminari, a cui hanno partecipato più di 80 relatori, sono disponibili sul sito www.mobilityconference.it.

Notizie dal Nord Est

NOVITÀ PER PEDEMONTANA VENETA E MESTRE-ORTE

L'avvio dei lavori di realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, una delle infrastrutture maggiormente attese dal territorio veneto e nordestino, rischia di subire un considerevole ritardo. L'Ati spagnola Sis ha infatti vinto il proprio ricorso davanti al Consiglio di Stato nei confronti dell'Ati italiana guidata da Impregilo, che si era aggiudicata a dicembre 2007 la gara europea per l'affidamento in project financing della realizzazione e gestione della Pedemontana.

Ora è da stabilire se la Regione Veneta organizzerà una nuova gara europea per affidare la concessione dell'opera, oppure assegnerà direttamente a Sis l'appalto. Nel caso la Regione Veneto si veda costretta a seguire la prima opzione, l'apertura dei cantieri, già preventivata entro la fine del 2009, potrebbe ora slittare fino al 2011. In tale eventualità, difficilmente ci sarebbe l'entrata in esercizio dell'opera prima del 2014.

Il progetto della Pedemontana Veneta prevede un percorso di 94 km, tra Montecchio Maggiore (Vicenza) e Spresiano (Treviso). A dicembre 2007, la Regione Veneto aveva affidato la concessione per la progettazione, realizzazione e gestione della Superstrada all'Associazione Temporanea d'Imprese (Ati) costituita da Impregilo Spa, (società mandataria del-

l'opera) Pedemontana Veneta Spa (società promotrice), Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd Spa (di cui Pedemontana Veneta Spa è una controllata), 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, Serenissima Costruzioni Spa. L'Ati guidata da Impregilo si era aggiudicata la concessione della Pedemontana Veneta, in quanto società promotrice dell'opera, dopo aver pareggiato l'offerta del consorzio spagnolo Sis, che tuttavia aveva presentato ricorso davanti al Tar del Veneto. Nuovo ricorso era stato presentato al Consiglio di Stato, dopo che il Tribunale amministrativo aveva respinto l'istanza dell'Ati spagnola, confermando l'appalto.

Nel secondo grado di giudizio è tuttavia avvenuto il ribaltamento della sentenza del primo grado. Notizie migliori arrivano invece sul fronte di un'altra opera di valore strategico per il Nord Est, l'autostrada Orte-Mestre. Il tratto più settentrionale della progettata infrastruttura è infatti costituito dalla Romea Commerciale, Strada Statale intasata da ingenti flussi di traffico leggero e pesante, che necessita di un urgente intervento di adeguamento. Il consiglio di amministrazione dell'Anas ha infatti dato il suo via libera al progetto preliminare per la realizzazione dell'infrastruttura. La Orte-Mestre è la più costosa opera che l'Anas ha finora affidato tramite la finanza di progetto. L'investimento complessivo stimato ammonta infatti a circa 9 miliardi di euro, con un contributo pubblico per la realizzazione di circa 1,4 miliardi. L'Anas procederà ora a promuovere la Valutazione di

impatto ambientale, trasmettendo il progetto preliminare al Cipe, per la sua successiva approvazione. In seguito saranno avviate le procedure per l'affidamento della concessione di progettazione, costruzione e gestione dell'opera.

L'opera è destinata ad attraversare l'Italia centro settentrionale, congiungendo di fatto i mari Tirreno e Adriatico (dopo che sarà integrata con il collegamento tra la stessa Orte e il vicino porto di Civitavecchia), partendo da Orte (Viterbo) e proseguendo a Nord verso Perugia, Ravenna, fino a Mestre, lungo un percorso di circa 400 chilometri. La costruzione completa dell'opera dovrebbe richiedere 9 anni di lavori, con fasi distinte che consentiranno l'apertura di singoli tratti. La durata della concessione è prevista in 49 anni.

Carlo Bergamasco - 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
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