

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 20 - Gennaio 2010

www.otinordovest.it



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

Nuova linea Torino Lione

la Camera di Commercio
e le Associazioni Imprenditoriali
torinesi sono per il sì,
sostengono lo sviluppo,
credono nel futuro.

Le associazioni imprenditoriali torinesi: _____

APARC-USARCI Torino



Compagnia delle opere
di Torino



Confservizi Torino



a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



In evidenza:

Rapporto 2009 OTI NordOvest	pag.	2
– Aggiornamento Torino-Lione	”	4
– Autostrada Torino-Milano: ripartono i cantieri	”	5
– Passante ferroviario di Torino: prime corse sotterranee dei treni	”	5
– Inaugurazione del tunnel ferroviario di Castellanza	”	6
– Inaugurazione dei cantieri della Pedemontana Lombarda	”	6
– Inaugurazione del cantiere del potenziamento ferroviario Saronno-Seregno	”	6

Eventi e Convegni:

– “Nuova linea Torino-Lione - Territorio e Infrastruttura. La nuova Città di Valle”	“	7
---	---	---

Prossimi appuntamenti:

– Mobility Conference 2010 – Milano, 8 e 9 febbraio 2010	”	7
--	---	---

In evidenza:**RAPPORTO 2009
OTI NORDOVEST**

Il Rapporto OTI, giunto alla sua settima edizione, conferma come l'anno scorso una struttura articolata per sistemi infrastrutturali che supera l'approccio per singole opere ricadenti all'interno dei territori regionali. Pertanto, il monitoraggio sullo stato di avanzamento degli interventi di importanza strategica per il Nord Ovest analizza: i corridoi plurimodali, che costituiscono gli elementi portanti delle relazioni con le reti transeuropee, i sistemi della portualità ligure e della viabilità pedemontana, 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 nodi fondamentali del nostro territorio quali l'aeroporto di Malpensa e l'area dell'Expo 2015. Tale impostazione, che costituisce una 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.

Il Rapporto si pone pertanto l'obiettivo di fornire una sintesi dell'assetto infrastrutturale complessivo del Nord Ovest inserito all'interno dello scenario nazionale ed europeo. In questo modo le nostre Associazioni intendono proseguire il loro impegno per la formazione di una cultura delle infrastrutture 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 2009 ha visto la conclusione dei lavori della tratta di alta velocità ferroviaria Novara-Milano che ha permesso finalmente di collegare in soli 45 minuti le città di Torino e Milano. Tuttavia, nonostante i progressi ottenuti dall'Osservatorio sulla Torino-Lione e i parziali finanziamenti messi a disposizione per le tratte Treviglio-Brescia e del Terzo Valico, permangono forti criticità per il completamento delle nuove linee ferroviarie di alta velocità lungo i corridoi TEN-T che riguardano il Nord Ovest.

Per contro, l'asse autostradale lungo il Corridoio V ha visto il proseguimento dei lavori di potenziamento, tra i quali si segnala nel mese di luglio l'apertura dei cantieri della Brebemi.

Sempre nel 2009 il sistema dei porti liguri ha avviato una serie di interventi, a partire dal riempimento della calata Bettolo a Genova, volti a potenziare sensibilmente l'offerta di servizi per i traffici marittimo-portuali.

Sia pure con diversi gradi di avanzamento e il permanere di numerose criticità, sono continuati gli interventi di potenziamento infrastrutturale sui nodi metropolitani di Milano, Torino e Genova. Il quadro macroeconomico generato dalla crisi globale del 2008-2009 ha contribuito ad accrescere le difficoltà di intervento da parte della finanza pubblica, sia pure all'interno di una politica dichiaratamente orientata al rilancio degli investimenti in infrastrutture anche in funzione

anticipica.

L'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013 conferma in oltre 116 miliardi di euro il valore delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche già transitate per il CIPE, rilevando per esse un fabbisogno pari a circa 50 miliardi di euro, mentre il fabbisogno globale, comprensivo delle opere in fase di istruttoria o non ancora pervenute in forma progettuale, risulta essere pari a circa 135 miliardi di euro. A fronte di tale impegno, lo sforzo finanziario del Governo per il 2009 è stato considerevole, ed è ammontato complessivamente a oltre 11 miliardi di euro. La scelta adottata di mantenere ampio il quadro degli interventi, senza una sostanziale definizione di priorità, ha fatto sì che, in effetti, per molte opere rimangano indefinite le coperture finanziarie, ovvero vengano attribuite per sublotto di dimensione a volte molto limitata rispetto al progetto complessivo (vedi ad esempio i casi della ferrovia AV/AC Milano-Verona, del Terzo Valico o della Pontremolese). Questa situazione si amplifica per quelle infrastrutture totalmente a carico della finanza pubblica in quanto non soggette ad alcuna forma di pedaggiamento.

D'altra parte, la crisi economica ha di fatto compresso i margini di intervento del project financing e generato inedite difficoltà finanziarie per le imprese appaltatrici, che si sono tradotte in alcuni casi in blocchi o ritardi di cantieri già avviati o in via di apertura.

La straordinarietà della congiuntura economica e le sue conseguenze anche a livello sociale avrebbero dovuto dar luogo ad una accelerazione delle fasi decisionali che in effetti non si è riscontrata,

mantenendo sostanzialmente inalterata la farraginosità degli iter e la manifestazione di interessi contrapposti sia a livello generale che locale. Anche gli strumenti "atipici" adottati nel Nord Ovest per la ricerca del consenso per alcune opere specifiche (Torino-Lione e Gronda autostradale di Genova), se da un lato hanno consentito di migliorare sensibilmente la qualità dei progetti attraverso l'interazione con le comunità locali, dall'altro non si sono ancora tradotti in scelte progettuali formalmente definite.

Di fronte a tale situazione, risulta ancora più necessaria l'impostazione più volte richiamata da OTI NordOvest e da ultimo normativamente ripresa dalla Legge Finanziaria per il 2010, di definire un cronoprogramma vincolante degli interventi all'interno di un quadro economico certo. Oltre ad essere indispensabile per ogni singola opera considerata, questa impostazione consente di risolvere i nodi progettuali relativi ad infrastrutture connesse ricadenti all'interno di uno stesso ambito territoriale. Per far fronte, poi, alla rilevante necessità di risorse economiche, oltre allo sforzo di aumentare la spesa per investimenti attraverso tagli sulla spesa corrente, si ribadisce l'opportunità di aumentare la partecipazione dei soggetti che ricevono i benefici diretti dalla realizzazione delle opere attraverso programmi di sviluppo nei quali venga promossa l'integrazione tra politiche territoriali e infrastrutturali, come peraltro in parte si sta tentando di fare per alcune opere che

interessano i nodi metropolitani di Milano (potenziamenti delle strade Cassanese e Rivoltana) e di Torino (linea 2 della metropolitana).

Infine, si ribadisce l'assoluta necessità di inserire la realizzazione delle infrastrutture all'interno di una cornice che riguarda, più in generale, l'intera

politica della mobilità e che richiede l'attuazione di misure organiche al fine di migliorare su tutti i livelli i servizi per la mobilità e la logistica.

AGGIORNAMENTO TORINO-LIONE

Il 12 ottobre 2009 il Presidente di Confindustria del Piemonte Mariella Enoc, il Presidente di Transpadana Luigi Rossi di Montelera avevano sottoscritto una dichiarazione comune di sostegno al progetto della nuova linea ad alta capacità tra Torino e Lione con Andrea Buquicchio, Segretario Regionale del Piemonte Italia dei Valori con Di Pietro; On. Roberto Cota, Segretario Nazionale Lega Nord Piemont; On. Osvaldo Napoli, PDL Piemonte; On. Michele Vietti, Portavoce Nazionale UDC e Gianfranco Morgando, Segretario Regionale del Piemonte del PD. Con tale accordo i firmatari si sono impegnati a sostenere, nelle opportune sedi, l'azione delle Istituzioni Locali, Regionali e del Governo a favore del processo di progettazione e realizzazione di questa grande opera territoriale.

Il 24 gennaio scorso presso il Lingotto di Torino si è svolta la manifestazione denominata "Patto SI TAV" con lo scopo di garantire un percorso neutro sulla Tav al di là di chi vincerà le elezioni regionali. Hanno partecipato i politici, i vertici delle istituzioni e delle categorie economico produttive locali.

L'iniziativa è un'ottima occasione per ribadire con forza l'unitarietà delle istituzioni e delle rappresentanze economiche e politiche piemontesi, a prescindere dal loro orientamento, a favore di un'opera indispensabile per la nostra Regione, per il Paese e per l'Europa, di fronte alla quale è necessario mostrarsi compatti, rispettando le scadenze per la consegna del progetto preliminare e, quindi, confermare l'assegnazione dei finanziamenti europei.

Le attività in corso sono principalmente finalizzate alla conoscenza dettagliata del territorio, dell'area metropolitana torinese fino alle zone montane. A seguito della raccolta dei dati disponibili sull'ambiente e sul sottosuolo, sono stati definiti piani di indagini per colmare le lacune conoscitive ancora esistenti. Tali piani sono stati discussi e approfonditi dall'Osservatorio (con il fondamentale contributo dei tecnici designati dai territori) che svolge la "governance" della Progettazione Preliminare della Nuova Linea Torino-Lione (NLTL), nel rispetto degli impegni previsti dal documento delle "Specifiche Progettuali", approvate in linea tecnica dall'Osservatorio il 4 febbraio 2009.

L'obiettivo è quello di disporre, nella primavera del 2010, di

un Progetto Preliminare complessivo (dalla linea Torino-Milano al Confine di Stato), unitario (parte nazionale e parte comune), ispirato e controllato dal territorio, organizzato per lotti funzionali e fasi di attuazione da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che valuterà criticità e vantaggi.

Nel corso di 11 sedute di lavoro (dal 31 luglio al 24 novembre 2009), LTF ed RFI hanno progressivamente illustrato all'Osservatorio le attività svolte per la progettazione del piano delle indagini, a partire dall'analisi dei dati disponibili sul territorio, dalla loro aggregazione in uno specifico "data base" ed arrivando alla costruzione di un modello geologico ed idrogeologico di riferimento, relativo ad un corridoio in grado di ospitare varie opzioni di tracciato nel rispetto dei capisaldi territoriali fissati a Pracatinat il 28 giugno 2008.

L'esame delle conoscenze geognostiche disponibili ha evidenziato parti di territorio prive di dati ed altre con informazioni insufficienti.

Per colmare tali lacune, sono state previste varie indagini:

- ◆ sondaggi
- ◆ indagini geofisiche
- ◆ indagini di gravimetria
- ◆ indagini geoelettriche

Queste indagini sono indispensabili per completare la conoscenza del territorio e sviluppare il progetto migliore dal punto di vista ambientale.

A titolo di esempio, si ricorda che in Francia sono stati realizzati 169 sondaggi da St. Jean de Maurienne fino al confine di stato, cioè su circa 50 chilometri.

I sondaggi previsti sono 91, di cui circa un terzo per la parte ovest del corridoio di studio, tra il confine di Stato e la piana delle Chiuse e i restanti per la parte est, fino alla connessione con la nuova linea Torino-Milano.

Sono inoltre programmate 17 indagini geofisiche, gravimetriche e geoelettriche ripartite su tutto il corridoio di studio.

A fine gennaio a.c. risultano completati undici sondaggi: otto a Torino nell'area metropolitana, due a Susa nelle aree Sitaf e uno a Chiusa San Michele, sempre in Val Susa.

AUTOSTRADA TORINO-MILANO: RIPARTONO I CANTIERI

Con il 2010 ripartono, dopo quasi 12 mesi di fermo, i cantieri per l'ammodernamento e l'ampliamento della A4 Torino-Milano.

La conferma è stata data durante la riunione tecnica dell'Osservatorio Torino-Milano che si è svolta nel mese di dicembre 2009 presso gli uffici della Regione Piemonte. Presenti le Regioni Piemonte e Lombardia, le Province di Torino e Milano e rappresentanti di Polizia stradale, Anas, TAV e la Satap.

La tratta tra Greggio e la variante di Agognate (lotto 1.4.1), già realizzata nell'ambito dei lavori per l'alta velocità ferroviaria, è lunga 13 chilometri e ha un costo di quasi 160 milioni di euro.

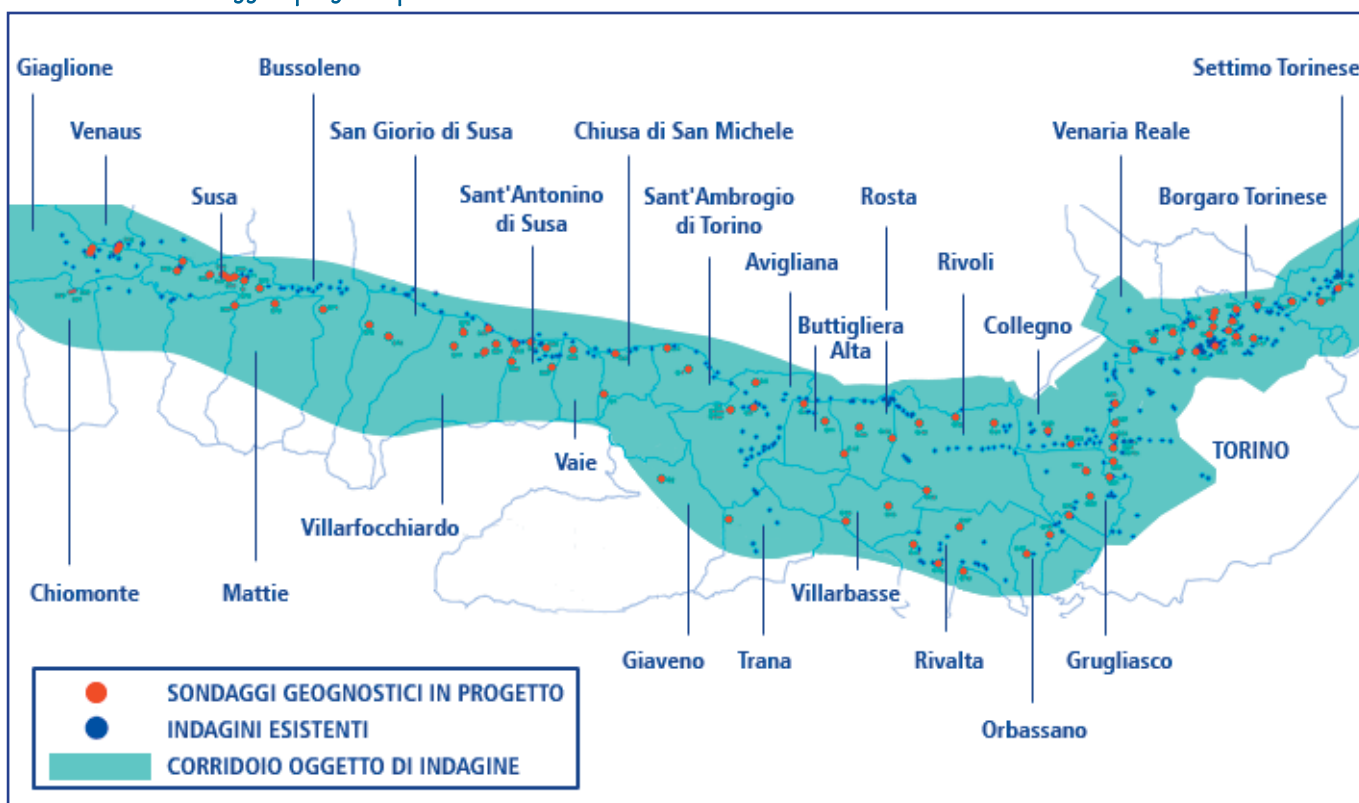
Secondo il cronoprogramma fornito da Satap i lavori avranno una durata di circa due anni e mezzo e dovrebbero concludersi nell'estate del 2012.

Per il lotto successivo tra la variante di Agognate e Novara est (lotto 1.4.2), è in corso la progettazione esecutiva e i lavori dovrebbero partire a fine 2010.

Contemporaneamente potrebbero essere avviati i lotti del secondo tronco Novara-Milano, prevalentemente in territorio lombardo. Si prevede che l'intero ammodernamento possa concludersi entro la fine del 2013.

L'Assessore della Regione Piemonte Daniele Borioli ha sottolineato che "L'Osservatorio Torino-Milano continuerà il lavoro di monitoraggio e controllo svolto in questi anni per garantire agli automobilisti un viaggio in

Ubicazione dei sondaggi in progetto per ciascun comune coinvolto



sicurezza. Proprio per potenziare questa azione, il tavolo è stato allargato alla Regione Lombardia e agli enti locali lombardi sul cui territorio ricadranno la maggior parte dei cantieri per la realizzazione del secondo tronco dell'autostrada".

PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO: PRIME CORSE SOTTERRANEE DEI TRENI.

Da settembre 2009 sono in esercizio in sotterranea i convogli diretti da Torino a Milano, Chivasso, Settimo e Aosta. Transitano in una galleria di 4,5 km tra le stazioni di Porta Susa e Stura. Non c'è più la fermata alla stazione Dora che è chiusa al pubblico.

Dal mese di ottobre 2009 è entrato anche in funzione un altro binario e da quella data è cominciato il definitivo smantellamento dei binari in superficie fino a corso Grosseto. Arrivano così in sotterranea anche i treni provenienti dal capoluogo lombardo.

Nel 2011 sarà completata invece la nuova stazione in sotterranea di Porta Susa.

INAUGURAZIONE DEL TUNNEL FERROVIARIO DI CASTELLANZA

L'opera, inaugurata il 30 gennaio, rientra tra le opere di accessibilità a Malpensa e permetterà al Malpensa Express di collegare Milano Cadorna con l'aeroporto in meno di 30 minuti. L'intervento, i cui lavori sono iniziati nel 2005, ha riguardato il raddoppio e l'interramento della tratta ferroviaria che attraversa il territorio del Comune di Castellanza lungo la linea Saronno-Malpensa-Novara.

INAUGURAZIONE DEI CANTIERI DELLA PEDEMONTANA LOMBARDA

Dopo la registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPE che approva il progetto definitivo e il piano economico e finanziario della Pedemontana Lombarda, il 6 febbraio ci sarà l'inaugurazione dei cantieri della tratta che congiunge le autostrade A8 e A9, da Cassano Magnago a Lomazzo.

L'opera, che verrà completata entro la fine del 2014, consentirà di connettere l'aeroporto di Malpensa, passando per la Brianza milanese, con l'autostrada A4 all'altezza di Dalmine in circa un'ora e contribuirà a decongestionare gli assi viari esistenti.

INAUGURAZIONE DEL CANTIERE DEL POTENZIAMENTO FERROVIARIO SARONNO-SEREGNO

Il 23 gennaio sono state inaugurate alcune attività propedeutiche all'apertura dei cantieri della tratta ferroviaria Saronno-Seregno.

L'infrastruttura, della lunghezza di 14 km, fa parte del progetto complessivo di potenziamento della gronda nord ferroviaria da Novara a Seregno, passando per l'aeroporto di Malpensa. I lavori di potenziamento della tratta, attualmente a binario unico e adatta ai soli treni diesel, hanno l'obiettivo di riattivare il trasporto passeggeri attraverso: l'elettrificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di due nuove stazioni, l'eliminazione di 12 passaggi a livello, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione.

L'apertura dei cantieri è prevista per la metà del 2010, mentre la conclusione dei lavori è prevista per l'inizio del 2012.

Eventi e Convegni:

NUOVA LINEA TORINO-LIONE TERRITORIO E INFRASTRUTTURA. LA NUOVA CITTA DI VALLE

Venerdì 11 dicembre 2009 si è svolto presso il Centro Congressi dell'Unione Industriale di Torino un incontro promosso dalla Camera di Commercio di Torino e dalle associazioni imprenditoriali, per presentare lo studio "La nuova linea Torino-Lione. La nuova Città di Valle".

I grandi corridoi costituiscono un importante fattore di sviluppo dell'economia europea: non si può non collocare in questo ambito la Torino-Lione, come non si possono ignorare gli investimenti già realizzati dall'Italia e dagli altri Paesi lungo il corridoio 5 che unisce Lisbona a Kiev.

La Torino-Lione è un'opportunità che non consuma territorio, ma che anzi riconquista l'esistente. L'interramento della linea ferroviaria storica e della nuova diventa così strumento di ricomposizione e valorizzazione urbana e territoriale.

I valori positivi espressi dallo studio si possono così sintetizzare:

- recupero nei comuni di circa 800.000 m² di territorio di cui circa 125.000 m² di aree pubbliche in zone altamente urbanizzate (centri storici)
- accessibilità sostenibile da e per tutta la Valle
- potenzialità di sviluppo per il tessuto produttivo
- più reti territoriali di fruizione culturale e turistica
- più verde fruibile per i quartieri interessati all'interramento

- la nuova stazione internazionale di Susa come baricentro del sistema di trasporti e di sviluppo turistico
- eliminazione dell'inquinamento acustico derivante dall'aumento dei treni transitanti sulla linea.

Prossimi appuntamenti:

MOBILITY CONFERENCE 2010

Milano,
8-9 Febbraio 2010

L'8 e 9 febbraio si terrà l'ottava edizione della Mobility Conference organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano. L'obiettivo è creare occasioni di conoscenza e di dibattito sullo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali prioritari per il Paese e sull'attuazione delle politiche pubbliche per la mobilità di merci e persone. La manifestazione è anche un'opportunità per mettere in luce gli ostacoli e avanzare nuove proposte, finalizzate ad accelerare i processi decisionali e realizzativi.

La Mobility Conference di quest'anno vuole coniugare i temi della realizzazione delle reti europee di trasporto, dello sviluppo dell'intermodalità e della qualità del trasporto pubblico, fondamentali per realizzare una mobilità efficiente, in grado di rispondere ai bisogni delle imprese. L'evento sarà l'occasione anche per presentare il Rapporto OTI 2009. Il programma completo dell'ini-

ziativa, 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.oti-nordovest.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