

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 4 - Gennaio 2006

a cura di



ASSINDUSTRIA GENOVA - ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

SOMMARIO

In evidenza:

Le infrastrutture olimpiche di Torino 2006

pag. 1

- Ricadute economiche dei Giochi Olimpici Invernali di Torino 2006 sull'economia italiana e piemontese pag. 3
- Torino-Lione: sarà il CNR a fare i nuovi sondaggi " 5
- Analisi dell'impatto socio-economico della realizzazione delle Grandi Opere in Liguria " 5
- Gallerie sulla Andora-San Lorenzo: iniziati i lavori di scavo " 6
- Galleria del Loetschberg: si avvicina la data di entrata in esercizio " 6
- Autostrada Torino-Pinerolo: inaugurata a 34 anni dal primo progetto " 6
- Brebemi, Ferrovia Seregno-Bergamo e ex SS 415 Pauslese: avanzamento iter procedurali " 6
- L'Unione Europea vuole allacciare le TEN a 26 paesi vicini " 7
- Indagine Federtrasporto: cresce FS, rallenta aereo, boom per crociere " 7

Eventi:

- Mobility Conference Exhibition: Milano 30-31 gennaio 2006 " 8
- "Expoferroviaria 2006" e "Intertunnel 2006". Torino 16-18 maggio 2006 " 9

In evidenza:

LE INFRASTRUTTURE OLIMPICHE DI TORINO 2006

Torino sta completando la sua trasformazione per accogliere al meglio i prossimi Giochi Olimpici Invernali. Oltre alle infrastrutture che segnano il progetto della nuova Torino, dal Passante alla

Metropolitana, in città sono stati collocati ben cinque impianti olimpici, sei villaggi media, il principale Villaggio Olimpico. E in città sarà lo storico stadio Comunale, ristrutturato radicalmente, a ospitare le Cerimonie di Apertura e Chiusura dei Giochi.

Gli impianti olimpici

Sono cinque le strutture che fanno di Torino la prossima "capitale del ghiaccio": l'Oval Lingotto, il

Palazzetto di Torino Esposizioni, il Palasport Olimpico area stadio Comunale, il Palaghiaccio Torino di corso Tazzoli e il Palavela.

Oval Lingotto

Il palazzetto velocità su ghiaccio (Oval) è stato realizzato nell'area del Lingotto, vicino al villaggio olimpico, su progetto del gruppo Hok Sport di Londra e dello Studio Zoppini di Milano.

Ospiterà le gare del pattinaggio di velocità su un anello di 400 m e 8000 spettatori sulle tribune. Nell'uso post-olimpico sarà destinato ad attività fieristiche ed espositive, pur mantenendo la possibilità di utilizzare l'impianto sportivo del ghiaccio: per utilizzare il fabbricato come spazio espositivo, sono previsti elementi mobili trasversali che possano consentire la suddivisione dell'edificio in più volumi di superficie ridotta.

Torino Esposizioni

Il Palazzetto di Torino Esposizioni, in corso Massimo d'Azeglio a Torino, ospiterà i tornei olimpici di hockey. Si tratta di una struttura provvisoria, allestita all'interno del padiglione Giovanni Agnelli di Torino Esposizioni, opera dell'architetto Pier Luigi Nervi, che da decenni ospita importanti manifestazioni fieristiche. Tribune mobili e terreno da gioco saranno rimossi dopo l'evento olimpico lasciando alla città uno spazio rinnovato e riammodernato tanto nell'estetica quanto nelle infrastrutture tecniche.

Palasport Olimpico

Il principale palasport in cui si disputeranno le gare di hockey si trova nella zona sud di Torino, nell'area adiacente allo stadio Comunale. Tutta l'area è stata oggetto di un concorso di progettazione internazionale, vinto da un gruppo guidato dall'architetto Arata Isozaki di Tokyo: al di fuori del catino del vecchio stadio Comunale, nell'area antistadio, è sorta una struttura avveniristica, ricoperta in inox, che contribuisce a ridefinire lo spazio urbano in un contrasto di forme e materiali con l'edificio preesistente. Capace di ospitare fino a 12.250 spettatori, dopo i Giochi diventerà una struttura polivalente,

adatta tanto a eventi sportivi, quanto a spettacoli e manifestazioni culturali. In onore dello scomparso presidente della Fiat, il Palasport Olimpico sarà intitolato a Giovanni Agnelli.

Palaghiaccio Torino

Il nuovo palazzetto del ghiaccio in cui si terranno gli allenamenti di pattinaggio di figura e di short-track si trova a Torino in corso Tazzoli. Dopo i Giochi la struttura diventerà il Palaghiaccio di Torino.

Palavela

Nell'area sud-est di Torino, nel cuore di quella zona di Italia '61 che fu protagonista delle manifestazioni per i cento anni dall'Unità d'Italia, è stata fatta una radicale ristrutturazione pensata da Gae Aulenti e Arnaldo De Bernardi per una delle opere più ammirate dell'architettura contemporanea a Torino, disegnata originariamente da Annibale e Giorgio Rigotti. Sotto la grande vela gli architetti Aulenti e De Bernardi hanno disegnato un palazzetto che ospiterà le gare del pattinaggio artistico e dello short track. Nella fase postolimpica, il Palavela sarà predisposto per lo svolgimento di tutte le discipline sportive che si possono praticare in questi spazi e per altre attività extra-sportive, come ad esempio concerti, congressi e fiere.

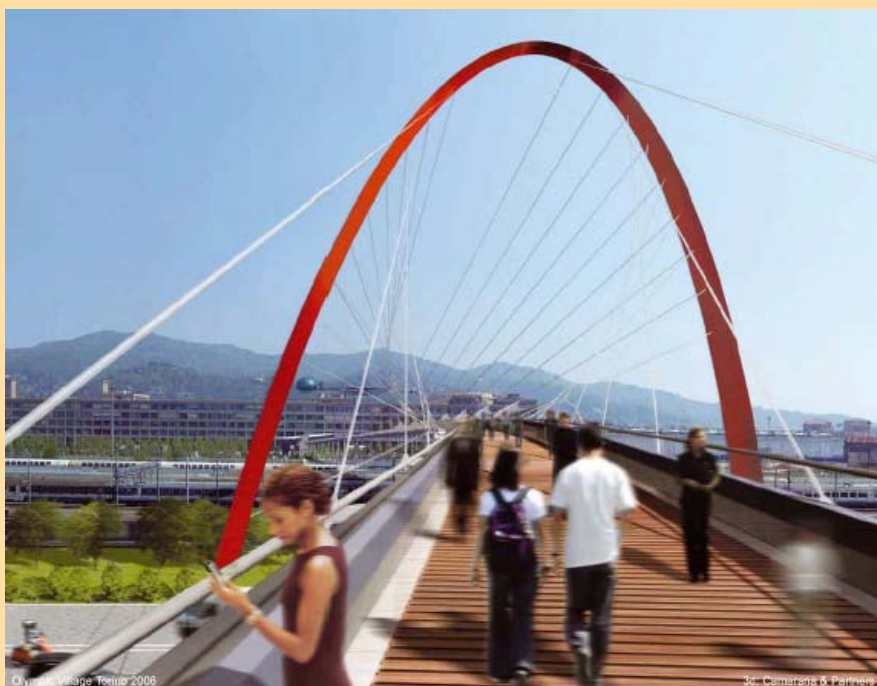
I villaggi media

Sono sette i villaggi che ospiteranno i 10.000 giornalisti e tecnici dei media durante l'evento olimpico. Per tutti i villaggi lo standard del CIO prevede un servizio equivalente a un bed & breakfast a tre stelle, con l'80% di camere singole e aree comuni di lavoro, ristoro e intrattenimento. Sei strutture sono collocate sull'area comunale di Torino: il villaggio media Università, di nuova costruzione, in corso Regina Margherita, che dopo i Giochi sarà un campus

universitario; il villaggio media BIT, presso le strutture Onu di Torino, destinato ad accogliere, dopo i Giochi, gli ospiti del Centro di formazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro; il villaggio media Riberi, nato dalla ristrutturazione dell'ex Ospedale militare; il villaggio media Politecnico, in adiacenza all'espansione del Politecnico di Torino, e dopo i Giochi, destinato agli studenti universitari; infine, i villaggi media Mortara e Verolengo, due comprensori residenziali compresi nel Programma di riqualificazione urbana Spina 3, distinti tra loro e realizzati da imprenditori privati, con un finanziamento parziale a carico della legge olimpica 285/2000. A pochi chilometri dalla città, nel comune di Grugliasco, è invece il villaggio inserito nel parco della storica Villa Claretta: adiacente alla futura Facoltà di Farmacia e Veterinaria, dopo i Giochi sarà destinato a residenza universitaria.

Il Villaggio Olimpico

Il Villaggio Olimpico di Torino, che ospiterà 2.600 tra atleti e tecnici, nasce da un progetto coordinato dagli architetti Benedetto Camerana e Giorgio Rosental per il rifacimento della struttura storica dei Mercati Generali. Si tratta di un'area da centomila metri quadrati, che è collegata al vicino Lingotto con una passerella sopraelevata la cui ardita linea è già divenuta uno dei simboli dei Giochi torinesi. Sull'area sono stati edificati gli edifici destinati alla residenza (dopo i Giochi diventeranno case di civile abitazione e foresterie universitarie) mentre il corpo centrale degli ex Mercati generali, che risale al 1934, è stato restaurato e sarà sede di un'area di servizi: durante i Giochi troveranno qui spazio il centro di accreditamento, un



Arco-passerella simbolo dei giochi di Torino 2006

centro commerciale di circa 1.500 metri quadrati, una sala mensa per gli atleti e gli accompagnatori, sale mediche e sale massaggi, zone riservate al personale del villaggio e altre per il tempo libero. Il villaggio è stato realizzato seguendo i criteri della

bioarchitettura: pannelli e celle fotovoltaiche, una rete di teleriscaldamento e sistemi solari ad aria per la ventilazione.

Il nuovo stadio Comunale

La ristrutturazione dell'impianto, edificato negli anni Trenta, è sta-

ta affidata dalla Città al Torino Calcio, in vista di una concessione di utilizzo, dopo i Giochi, alla società granata. Il nuovo stadio Comunale ospiterà le Cerimonie di Apertura e Chiusura dei Giochi: per l'evento olimpico, la capienza sarà di circa 35.000 spettatori, mentre saranno collegati oltre 2 miliardi di telespettatori in tutto il mondo.

Gli impianti montani

Nelle valli olimpiche sono collocate alcune opere fondamentali dei prossimi Giochi: tra le principali, la pista per bob, slittino e skeleton a Cesana, le piste da sci alpino a Sestriere e Sansicario, la pista da fondo e il trampolino di Pragelato, il palaghiaccio di Pinerolo, i villaggi olimpici di Sestriere e Bardonecchia. Ma gli interventi riguardano anche la sistemazione del sistema viario, dell'approvvigionamento idrico e della sicurezza delle località alpine.

RICADUTE ECONOMICHE DEI GIOCHI OLIMPICI INVERNALI DI TORINO 2006 SULL'ECONOMIA ITALIANA E PIEMONTESE

Nel mese di dicembre 2005 è stato presentato uno studio condotto dall'Unione Industriale di Torino e dall'Università La Sapienza di Roma che ha preso in esame le ricadute di Torino 2006 sull'economia italiana. I risultati delle simulazioni sono molto significativi e lo sono ancor di più se riferiti alla Regione Piemonte dove si concentrano più di due terzi del valore aggiunto e dei posti di lavoro originati dall'evento.

Attraverso l'uso di un modello econometrico è stato possibile

stimare la crescita del valore aggiunto e dell'occupazione indotta dalla domanda aggiuntiva messa in moto dalle spese per investimenti ma anche per consumi collegate alla realizzazione dell'evento olimpico.

Dal punto di vista territoriale, la valutazione degli effetti economici si è allargata dall'area piemontese alle altre regioni italiane e all'intera nazione. Ciò al fine di valutare l'impatto che un evento importante come un'Olimpiade può avere non solo nell'area in cui si svolge ma anche su tutto il territorio nazionale.

In quest'ottica, sono state prese in considerazione non solo le spese legate più direttamente all'evento olimpico ma anche l'insieme degli investimenti che un evento di tale portata è in grado di attivare.

In quest'ultima versione, infatti, oltre ad aggiornare tutti gli input già presenti nelle precedenti elaborazioni, sono stati considerate le spese per investimenti in:

- grandi opere destinate a migliorare l'accessibilità e la fruibilità del territorio interessato dai Giochi (fra le altre, metropolitana, autostrade, alta capacità Torino-Milano, passante e stazioni ferroviarie torinesi, nuova biblioteca civica e teatro, opere del piano triennale del Comune di Torino per parcheggi, viabilità, recupero e restyling urbano);
- ricettività turistica, con particolare riferimento alle iniziative finanziate dalla legge regionale 18/99;
- promozione, comunicazione e pubblicità sostenuti dagli enti locali e dagli sponsor dei Giochi.

Sono stati presi in esame anche gli investimenti finanziati con i Fondi Strutturali dell'Unione Europea per le aree obiettivo 2, che hanno contribuito allo sviluppo del turismo nelle aree olimpiche, anche attraverso la realizzazione di specifici piani (Progetti Integrati di Area) che hanno interessato le valli direttamente coinvolte nella realizzazione dei Giochi.

Nella stima della domanda aggiuntiva è stato tenuto conto anche dell'incremento dei flussi turistici nel quinquennio 2005-2009, indotto dall'effetto Olimpiadi e dagli investimenti promozionali realizzati dalle Istituzioni locali.

L'ampliamento al 2009 del periodo di stima è motivato dall'esigenza di fornire una prima valutazione della cosiddetta "eredità olimpica" cioè degli effetti economici di più lunga durata indotti dall'evento olimpico.

Partendo da queste premesse, le spese inserite come input nel modello per il periodo 2005-2009 ammontano a poco più di 13 miliardi di euro a prezzi costanti 2002.

In sintesi per l'economia italiana nel suo complesso, la realizzazione dell'evento olimpico produrrà un maggiore valore aggiunto di 17,4 miliardi di euro concentrato per circa il 60% negli anni 2005 e 2006.

Sempre a livello nazionale, per ogni milione di euro di spesa verranno create circa 22 posizioni lavorative a tempo pieno (Unità di Lavoro Standard, ULA) per anno. In media i posti creati all'anno saranno 57 mila; l'occupazione crescerà in media dello 0,2%; il tasso di disoccupazione si ridurrà di due decimi di punto.

Dal momento che l'incremento del valore aggiunto è una buona approssimazione della variazione del PIL, il modello ha consentito di stimare la crescita media annua del Pil nazionale nel periodo considerato. Se si tiene conto del difficile momento che attraversa l'economia nazionale, la ricaduta economica dei Giochi appare tutt'altro che trascurabile, dal mo-

mento che genera un incremento del PIL dello 0,2% annuo.

La distribuzione percentuale della nuova ricchezza creata nei vari comparti evidenzia che il maggior "beneficiario" è il settore delle costruzioni che contribuisce per poco più del 30% del totale; seguono il commercio, gli alberghi e i ristoranti con oltre il 15% e un'ampia gamma di attività che contribuiscono per oltre il 20% e comprendono i servizi alle imprese, immobiliari e di noleggio. Nel comparto manifatturiero i settori più beneficiati sono la fabbricazione di prodotti in minerali non metalliferi e di prodotti in metallo. Per la distribuzione per settore degli effetti occupazionali, valgono le considerazioni svolte per il valore aggiunto, dal momento che la crescita degli occupati interessa in modo prevalente le costruzioni, il commercio, gli alberghi e i servizi. La maggior parte degli effetti espansivi prodotti dall'evento olimpico interessa naturalmente il Piemonte, regione organizzatrice e sede dei Giochi.

La realizzazione dell'evento olimpico produrrà qui un maggiore valore aggiunto di oltre 13 miliardi di euro, concentrato per il 60% circa nel biennio 2005 e 2006. In termini percentuali, l'incremento medio annuo del PIL sarà di poco inferiore al 3%.

Anche nel caso del Piemonte, la capacità di attivazione della spesa è elevata: per ogni euro di spesa si avrà un maggiore valore aggiunto di importo equivalente. Per ogni milione di Euro di spesa verranno create circa 21 posizioni lavorative a tempo pieno (Unità di Lavoro Standard, ULA) per anno. In media i posti creati nel periodo considerato saranno 54 mila; l'occupazione crescerà in media del 2,8%; il tasso di disoccupazione si ridurrà di 1,8 punti percentuali. Sull'intensità degli effetti settoriali valgono per il Piemonte le stesse considerazioni già svolte per l'Italia. I settori maggiormente coinvolti sono edilizia, com-

mercio, alberghi e servizi alle imprese che contribuiscono per oltre due terzi alla creazione di valore aggiunto e di occupazione addizionale.

Per quanto riguarda la distribuzione regionale dei benefici indotti dall'evento olimpico, le regioni settentrionali, sia per prossimità geografica che per capacità di esportazione, sono le maggiori beneficiarie degli effetti espansivi in esame. Tuttavia effetti positivi per il valore aggiunto e la disoccupazione saranno riscontrabili anche in regioni del Centro-Sud, nonostante la presenza in alcune aree e periodi di differenziali negativi per il fabbisogno di lavoro.

I risultati dello studio dimostrano che le ricadute di Torino 2006 hanno effetti settoriali molto più diffusi di quanto si possa immaginare, grazie alle interdipendenze settoriali e alla crescente complessità degli investimenti che coinvolgono comparti e competenze molto diverse.

Ci si riferisce in particolare all'acquisizione di importanti know how che contribuiscono ad innalzare la capacità competitiva di molte aziende e comparti soprattutto nel campo dei servizi alle imprese. Più in generale, l'esperienza olimpica produrrà un generale miglioramento delle competenze imprenditoriali e professionali, che potrà favorire la nascita di nuove attività in settori innovativi.

L'insieme di questi elementi, unitamente al miglioramento delle dotazioni infrastrutturali e dell'ambiente urbano, contribuisce a migliorare la capacità di attrazione del territorio come dimostrano le esperienze di successo di aree che hanno ospitato grandi eventi. Gli effetti più duraturi che potranno derivare dalle Olimpiadi Invernali del 2006 costituiscono l'eredità olimpica. In questo studio sono stati presi in esame solo alcuni di questi aspetti in qualche modo quantificabili. Per tutti gli

altri, la massimizzazione degli effetti dipenderà dalla capacità di cogliere tutte le opportunità all'interno di un'unica strategia finalizzata ad accrescere la competitività e l'attrattività del territorio.

TORINO-LIONE: SARÀ IL CNR A FARE I NUOVI SONDAGGI

Rfi ha incaricato il Cnr di effettuare sondaggi **nel tratto italiano della ferrovia ad alta velocità Torino-Lione, da Settimo a Bruzolo**, per verificare l'eventuale presenza di amianto nelle rocce.

La decisione è stata presa dalla Commissione Trasporti e Turismo del parlamento Europeo, presieduto dall'On. Costa, nei primi giorni di gennaio 2006, a seguito della visita in Valle di Susa di una delegazione di parlamentari europei.

I nuovi sondaggi riguarderanno il tratto italiano e saranno condotti a partire da maggio-giugno, per un periodo di tre-quattro mesi. L'area interessata è quella Musinè, la montagna all'imbocco della valle di Susa che, secondo gli oppositori del progetto, conterrebbe rocce con amianto.

Il presidente della commissione Trasporti ha ribadito l'importanza strategica dell'opera, nella rete transeuropea dei trasporti: "si può trovare – ha detto – una soluzione – in mezzo ai due estremi di chi non vuole toccare l'attuale progetto da una parte e di chi non vuole del tutto la Torino-Lione. Non si deve certo ripartire da zero, perché il progetto, dal punto di vista formale, è perfetto, ma certamente si può e si deve modificare".

"I fondi per realizzarla ci sono – ha aggiunto Costa – anche se, in seno all'UE, l'assegnazione dei Fondi Europei è oggetto di una discussione appena avviata".

Con un colpo di spugna, Costa ha cancellato anche le perplessità sui finanziamenti europei necessari per portare a compimento l'opera. "Finora – ha precisato Costa – l'UE ha già pagato 112,6 milioni di euro per i lavori preliminari e sta definendo la quota per il periodo 2007-2013. In media il contributo per le grandi opere è del 10-15%, ma può arrivare fino al 50% per i tratti transfrontalieri".

ANALISI DELL'IMPATTO SOCIO-ECONOMICO DELLA REALIZZAZIONE DELLE GRANDI OPERE IN LIGURIA

È stato presentato lo studio condotto da Liguria Ricerche in collaborazione con l'Università L. Bocconi di Milano e con l'Università di Genova avente ad oggetto un'analisi dell'impatto socio-economico della realizzazione delle Grandi Opere in Liguria.

I progetti presi in considerazione (per un costo complessivo di circa 16 miliardi di euro) sono:

- Il terzo valico ferroviario
- La Pontremolese

– Il raddoppio ferroviario del Ponente

– Il nodo ferroviario di Genova

– Il nodo autostradale di Genova
L'obiettivo della ricerca è stato quello di misurare in particolare i seguenti effetti:

– Effetti diretti, valore economico e sociale aggiunto, prodotto nell'immediato intorno delle infrastrutture progettate;

– L'impulso economico di più ampio raggio, prodotto dalla migliorata accessibilità internazionale, nazionale e regionale delle aree interessate dalle nuove opere;

– L'eventuale rivalutazione economica del territorio.

Dal punto di vista delle valutazioni di ordine trasportistico, è stato considerato l'obiettivo di conservare al 2015 almeno l'attuale quota di mercato dei porti liguri, il che necessita di una rete di trasporto terrestre in gradi di movimentare circa sei milioni e mezzo di TEU all'anno (quasi il triplo del volume attuale) e poco più di cento milioni di tonnellate di merce *bulk* (con un incremento di circa il 19% rispetto al volume attuale), per un totale di quasi 165 milioni di tonnellate (con un incremento di 62 milioni di tonnellate rispetto al traffico attuale, pari al 60%). Dal punto di vista socio-economico sono stati presi in esame i parametri dell'incremento dell'accessibilità come acceleratore dello sviluppo metropolitano di Genova dal punto di vista delle politiche territoriali, del mercato del lavoro, del mercato immobiliare, degli effetti sulle imprese e sul turismo.

CAPACITÀ MASSIMA POTENZIALE DELLA RETE FERROVIARIA LIGURE AL 2015

LINEA	CAPACITÀ MASSIMA POTENZIALE
Genova - Nord	650 treni/giorno
Genova - Ventimiglia	180 treni/giorno
La Spezia - Parma	140 treni/giorno
Genova - La Spezia	180 treni/giorno
Savona - San Giuseppe di Cairo (via Sella)	60 treni/giorno
Savona - San Giuseppe di Cairo (via Altare)	60 treni/giorno

**GALLERIE SULLA
ANDORA-SAN LORENZO:
INIZIATI
I LAVORI DI SCAVO**

Terminata la fase di attrezzaggio della fresa speciale, lunga 150 metri e dal peso di 1.200 tonnellate, sono iniziati i lavori di scavo delle gallerie nel tratto del raddoppio ferroviario del Ponente ligure tra Andora e San Lorenzo.

In particolare sono iniziati i lavori della galleria Collecervo, lunga 3 chilometri e 149 metri, nel Comune di Cervo.

**GALLERIA DEL
LÖETSCHBERG:
SI AVVICINA LA DATA DI
ENTRATA IN ESERCIZIO**

Dopo cinque anni sono terminati i lavori di scavo della galleria di base del Löetschberg, di collegamento tra Frutigen (valle della Kander) e Raron (Vallese), lunga 34,5 chilometri destinata ad aumentare la capacità e migliorare la qualità dei collegamenti tra Italia e Svizzera sull'asse del Sempione.

A regime la capacità della tratta passerà da 70 treni a 110 merci al giorno.

L'entrata in servizio della galleria è prevista per il 2007.

**AUTOSTRADA
TORINO-PINEROLO:
INAUGURATA A 34 ANNI
DAL PRIMO PROGETTO**

Il Piemonte ha una nuova autostrada, la Torino-Pinerolo: l'opera è stata realizzata dall'Ativa con un investimento di circa 80 milioni di euro.

L'autostrada sarà percorsa da circa 35 mila veicoli al giorno, accelerando i collegamenti tra Torino e la Valle Chisone, alla cui sommità si trova il Sestriere.

I primi progetti della Torino-Pinerolo risalgono al 1972, vent'anni dopo ne fu aperto il primo tratto, di circa 12 km, mentre il secondo è stato sbloccato solo in vista delle Olimpiadi Invernali di Torino 2006.

La Torino-Pinerolo, ribattezzata "autostrada del pinerolese", diventa quindi l'arteria principale di accesso ai centri della valle Chisone, sostituendo di fatto, nella parte di pianura, la stretta e congestionata statale 23.

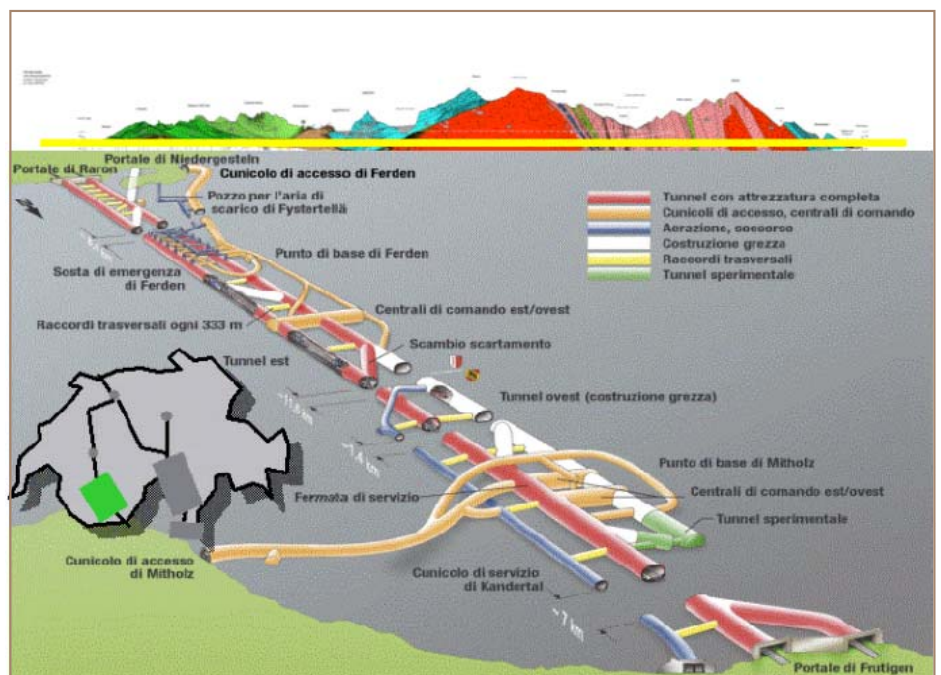
**BREBEMI, FERROVIA
SEREGNO-BERGAMO E
EX SS 415 PAULLESE:
AVANZAMENTO ITER
PROCEDURALI**

Il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) nella seduta del 2 dicembre scorso, ha proceduto alla valutazione del piano finanziario del **collegamento autostradale Bergamo - Brescia - Milano**, in attuazione della delibera n. 93/2005 di approvazione del progetto preliminare dell'opera. Ricordiamo che il costo dell'opera è di circa 1.600 milioni di euro, di cui la metà sono coperti in autofinanziamento dal piano economico e finanziario presentato da Brebemi.

Si attende la pubblicazione della delibera del CIPE per capire se il nuovo piano economico e finanziario può portare all'avvio dell'opera.

Nella stessa seduta sono anche stati approvati in linea tecnica, con prescrizioni:

a) il progetto preliminare della **linea ferroviaria Seregno - Bergamo**, nell'ambito del



Progetto della Galleria del Löetschberg

potenziamento della "Gronda est di Milano". Questo progetto complessivo prevede anche il quadruplicamento della linea ferroviaria Chiasso-Seregno (connessione al tunnel del Gottardo) e, unitamente alla linea ferroviaria Seregno-Bergamo, dovrebbe consentire la via preferenziale per il transito delle merci proveniente dal Centro Europa, al fine di decongestionare il nodo di Milano. La delibera del CIPE, se da un lato consente di proseguire l'iter procedurale per la redazione del progetto definitivo della linea ferroviaria Seregno-Bergamo, dall'altro lato non scioglie il nodo del reperimento dei finanziamenti pubblici indispensabili per realizzare l'opera, il cui costo ammonta a 1.000 milioni di euro, a cui si devono aggiungere i 1.500 milioni di euro necessari per realizzare il quadruplicamento ferroviario Chiasso-Seregno.

b) il progetto definitivo del potenziamento della tratta Peschiera Borromeo - Spina d'Adda nel quadro della riqualificazione della **viabilità ex SS 415 "Paullese"**. Questa infrastruttura viaria rappresenta uno dei principali assi di penetrazione da est in Milano, unitamente alla Cassanese e alla Rivoltana, e avrà il compito di smistare il traffico proveniente dalle future Brebemi e Tangenziale est esterna. Il costo dell'intervento ammonta a 140 milioni di euro e il relativo finanziamento è messo a disposizione da ANAS, Regione Lombardia e Provincia di Milano. A questo punto si potranno avviare le procedure per l'appalto integrato (progettazione esecutiva ed esecuzione dell'intervento).

L'UNIONE EUROPEA VUOLE ALLACCIARE LE TEN A 26 PAESI VICINI

L'Unione europea tenta di delineare una mappa dei collegamenti con le regioni vicine disegnando una rete che congiunga le grandi città del continente con l'Africa settentrionale, il Medio Oriente, il Caucaso e l'Europa orientale fino alle zone più interne della Russia. Il piano, destinato a collegare con cinque grandi assi i 25 paesi dell'Ue con i due in via di adesione (Romania e Bulgaria) e con 26 stati vicini, dovrebbe essere finanziato con almeno 45 miliardi di euro, di cui 35 da stanziare entro il 2020. La Commissione Ue punta al sostegno degli stati coinvolti, di grandi istituzioni finanziarie internazionali e dei privati, ed è pronta a chiarire le linee di intervento per il futuro con una comunicazione che sarà presentata in primavera al Consiglio e al Parlamento Europei.

Secondo il progetto presentato a Bruxelles da Loyola de Palacio attualmente a guida del gruppo di lavoro ad hoc per stabilire i collegamenti del futuro tra Ue e paesi terzi) le grandi reti di comunicazione europee (Ten) saranno allacciate a cinque assi esterni principali: a nord tra Scandinavia e Russia; a est tra centro Europa e Russia passando per l'Ucraina; a sud-est dai Balcani fino all'Egitto e al Caucaso attraverso la Turchia; a sud-ovest dalla Svizzera al Marocco, e da qui lungo il Nord Africa fino all'Egitto; e quello marittimo che estende le autostrade del mare, che uniscono tutti i mari europei, ai porti dei paesi terzi. Il progetto non mira soltanto a costruire nuovi assi di collegamento, ma anche a rendere più funzionali quelli già esistenti. A questo scopo la formula usata da De Palacio è "misure orizzontali", ossia tutti

quegli interventi che possano "ridurre i tempi per gli spostamenti di 5 o 6 volte rispetto a quelli attuali". De Palacio ne ha elencati diversi, dalla semplificazione delle procedure ai confini (compresa l'armonizzazione degli standard per i controlli doganali) fino alla definizione dell'inglese come lingua franca per i documenti di natura commerciale o per il trasporto. La Commissione riconosce che 45 miliardi è una cifra che necessita di un impegno congiunto da parte di molteplici attori.

L'Ue infatti punta molto a favorire i finanziamenti misti degli stati e dei privati facendo ricorso a strumenti di garanzia. Bruxelles conta anche sul sostegno dei tre grandi istituti di credito che hanno partecipato ai lavori del gruppo di alto di livello: la Banca Mondiale, la Banca Europea per gli Investimenti (Bei) e la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (Bers).

INDAGINE FEDERTRASPORTO: CRESCIE FS, RALLENTA AEREO, BOOM PER CROCIERE

Tira ancora la crescita del settore dei trasporti anche se a un ritmo meno vivace rispetto agli anni precedenti. La fotografia scattata da **un'indagine di Federtrasporto** mostra "stati di salute diversi da settore a settore". Crescita vivace e buone prospettive per il traffico passeggeri ferroviario; rallenta di contro il traffico aereo, a sorpresa va male quello marittimo nonostante le autostrade del mare; è invece boom per le crociere.

FERROVIE - Nel 2005 appare ancora in crescita quello passeggeri a media e lunga percorrenza, in misura maggiore nei tre mesi luglio-agosto-settembre (+2%) rispetto al precedente semestre (+0,5%) e, comunque, con prospettive positive.

AEREO - In questo caso la performance è rovesciata: cresce ma in misura minore rispetto al passato; dal 10% del 2003, al 7% del 2004, +5% nei primi 10 mesi del 2005. Inoltre, se la componente internazionale continua a crescere in modo consistente (+ 11% gennaio-ottobre di quest'anno), quella nazionale nei primi 10 mesi mostra addirittura un segno meno (-1,5%), dopo essere rimasta ferma nel 2004.

AUTOSTRADE - Veicoli leggeri in frenata a causa dei rincari del carburante. La crescita è scesa a 0,3% nei primi 6 mesi del 2005; la percentuale è aumentata di un decimale nei tre mesi successivi.

MARITTIMO - In calo, a sorpresa, anche il trasporto marittimo: in 11 porti nel primo semestre dell'anno domanda soddisfatta in calo dell'1,6%, con un -25% a Livorno, di segno positivo invece la crescita nei porti liguri e a Palermo (100.000 passeggeri in più). Infine Napoli dove l'incremento è inferiore a un punto percentuale, corrispondente però a circa 24.000 passeggeri. Boom della crocieristica, con un +20% nel 2005 rispetto all'anno precedente quando si era registrato un +5% sul 2003.

TRASPORTO LOCALE - Crescita rallentata anche in questo caso. Per Trenitalia +1,7% nei primi 6 mesi; tuttavia la domanda in termini di viaggiatori-km dovrebbe risultare in diminuzione a fine anno. Per le grandi aziende saldo positivo di 7,5 punti percentuali nel periodo gennaio set-

tembre, per le piccole e medie +10,4% nello stesso periodo.

MERCI - Per le merci, traffico aereo in aumento del 6% nei primi 10 mesi.

Buono lo stato di salute anche per quello marittimo: +4% in termini di tonnellate e +1,5% per la movimentazione container. L'autotrasporto manifesta invece segnali di disagio. Frena il traffico merci di Trenitalia. I segni di rallentamento si rilevano anche nel periodo luglio-settembre rispetto al primo semestre dell'anno; si attenua invece la flessione del combinato.

Risulta positivo l'andamento del traffico nazionale mentre resta negativo quello relativo al traffico internazionale, soprattutto nelle esportazioni. Il traffico autostradale infine, dopo gli incrementi del 3 e 4% nel biennio 2003-2004, nei primi 10 mesi dell'anno in corso è cresciuto solo dello 0,4%.

Eventi:

MOBILITY CONFERENCE EXHIBITION

Milano,
30-31 gennaio 2006

La competitività del nostro Paese si gioca sempre più sullo sviluppo di un'adeguata rete di infrastrutture, sulla capacità di muovere con efficacia ed efficienza merci, persone e informazioni, sulla qualità della mobilità nei contesti urbani e metropolitani.

La Mobility Conference Exhibition è un appuntamento annuale in cui il sistema delle imprese e quello istituzionale si confrontano sulle

soluzioni richieste e offerte dal mondo produttivo per affrontare i problemi legati alla mobilità, ai trasporti e all'ambiente e discutono le difficoltà nel trovare risposte tempestive ed efficaci ai principali nodi politici, amministrativi, economici e tecnici.

Tuttavia, il mondo delle imprese awerte con crescente disagio che ai numerosi momenti di discussione e di confronto realizzati fino ad oggi non ha corrisposto nella maggior parte dei casi l'awio di soluzioni concrete. Il superamento dei vincoli e delle criticità non è infatti più rinviabile perchè esiste il rischio concreto di infliggere gravi e irreparabili danni alla competitività di tutto il sistema economico nazionale.

Con questa quarta edizione della Mobility Conference Exhibition, organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano il 30 e 31 gennaio 2006, il sistema delle imprese vuole individuare gli ostacoli che impediscono di passare dalla progettazione delle soluzioni alla loro realizzazione e chiedere, a ciascun interlocutore di esprimersi su strategie, obiettivi e criticità. È giunto infatti il momento per tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti di assumersi chiaramente le proprie responsabilità e di affrontare in una logica di sistema il tema della competitività del nostro territorio.

I convegni e gli workshop che si terranno in questi due giorni affronteranno il tema dell'adeguamento della rete infrastrutturale nazionale agli standard europei e altre questioni di vitale importanza come la liberalizzazione del settore, la qualità dei servizi, la mobilità nelle aree metropolitane, l'infomobilità, il trasporto di merci pericolose, la sostenibilità ambientale e il mobility management. La partecipazione ai convegni è gratuita, i programmi dettagliati sono disponibili sul sito www.mobilityconference.it.

Anche quest'anno è previsto l'al-

lestimento di un apposito spazio espositivo presso Assolombarda che ospiterà stand di imprese ed enti interessati a far conoscere i propri prodotti, soluzioni e progetti.

I principali destinatari dell'evento sono il mondo delle imprese, gli operatori del settore, le pubbliche amministrazioni ai diversi livelli e tutti coloro che pensano all'Italia come un Paese vivibile, competitivo, moderno ed efficiente.

Maggiori informazioni sul sito:
www.mobilityconference.it

"EXPOFERROVIARIA 2006" E "INTERTUNNEL 2006"

Torino,
16-18 maggio 2006

Si terranno dal 16 al 18 maggio 2006 a Torino, presso il centro Lingotto Fiere, l'edizione 2006 delle fiere "Expoferroviaria 2006" e "Intertunnel 2006", organizzate dalla società Mack Brooks Exhibitions.

Obiettivo della manifestazione "Expoferroviaria 2006", che si svolge con cadenza biennale, è illustrare e approfondire i risultati raggiunti dalla tecnologia nel campo delle infrastrutture ferroviarie, della produzione dei veicoli e dei sistemi elettronici per il controllo e la sicurezza dei treni. Un settore, quello del trasporto su rotaia, che sta attraversando in Italia una fase di espansione, anche per l'ammodernamento della rete e dei materiali.

Particolare attenzione verrà riservata, nel corso di "Expoferroviaria 2006", al settore dei sistemi urbani di trasporto, come le reti metropolitane e quelle tranviarie.

A "Intertunnel 2006" verranno

presentati gli ultimi prodotti e le tecnologie più avanzate relativi all'industria delle gallerie e ai servizi collegati. Un settore che nel nostro Paese riveste un ruolo di primo piano, sia in considerazione delle gallerie esistenti, che oggi rappresentano la metà del totale dell'Unione europea, sia delle opere in costruzione e dei progetti approvati. Nel corso di "Intertunnel 2006", in particolare, verranno esposti i risultati raggiunti dalla ricerca nel campo di: costruzione e appalto delle gallerie; apparecchiature e impianti per la costruzione; prodotti e materiali; microtunnelling e tecnologie trenchless; sistemi antincendio, di sicurezza e di comunicazione; impianti di ventilazione e per il controllo dell'inquinamento; sistemi di illuminazione elettrica e servizi di consulenza e design.

Per ulteriori informazioni:
www.intertunnel.com

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:

ASSINDUSTRIA GENOVA

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

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

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

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