

INFRASTRUTTURE

IL RAPPORTO OTI NORDOVEST

28 miliardi

Costo. Questo il valore degli interventi monitorati dall'Osservatorio

Verso il nord. Si auspica che il raddoppio dei binari verso la Svizzera venga reinserito negli interventi prioritari

Strade e metrò: Milano in ritardo ora rischia il caos

Difficoltà finanziarie per le opere strategiche

PAGINA A CURA DI **Matteo Prioschi**

Alcune infrastrutture hanno fatto passi in avanti durante il 2011, ma «si registrano significative criticità negli interventi che riguardano il nodo metropolitano di Milano, lasciando ancora irrisolti i problemi di congestione legati alla mobilità di persone e merci. La situazione appare particolarmente preoccupante considerando l'avvicinarsi del 2015 e quindi dell'importante evento internazionale dell'Expo a Milano».

Il monito è scritto nero su bianco nel Rapporto 2011 di Oti Nordovest, l'osservatorio territoriale infrastrutture redatto da Assolombarda, Unione industriale di Torino e **Confindustria Genova** che monitora di anno in anno lo stato di avanzamento delle opere più importanti presenti.

Per quanto riguarda l'anno scorso, l'osservatorio sottolinea l'apertura di alcuni cantieri «significativi» in

Lombardia quali la linea fer-

roviaria alta capacità Treviglio-Brescia e il potenziamento della strada provinciale Rivoltana. Sono stati inoltre risolti i nodi propedeutici per l'apertura dei cantieri per la realizzazione del Terzo Valico lungo l'asse ferroviario Genova-Rotterdam e sono prossimi all'avvio i lavori sulla ferrovia Rho-Gallarate e quella tra Castano Primo e Turbigo (Gronda nord milanese).

Strade ferme

Molte, invece, le situazioni di stallo. Per quanto riguarda le strade non ci sono stati passi in avanti rilevanti per la chiusura dell'anello delle tangenziali milanesi, con il raddoppio della tratta Rho-Monza a nord della città, che dovrebbe anche costituire una delle vie di accesso al sito Expo nel 2015. L'impasse riguarda inoltre la connessione tra Magenta e la Tangenziale ovest di Milano e la variante alla strada statale del Sempione per la quale non ci sono fondi sufficienti e i sindacati del territorio hanno chiesto di procedere comunque fin dove sarà possibile.

Ci sono poi alcune criticità di tipo finanziario per le tre importanti autostrade lombarde che dovrebbero essere pronte entro il 2015,

nonostante nel corso dell'anno scorso si siano comunque registrati dei passi in avanti. Pedemontana, i cui

cantieri del primo lotto sono aperti e procedono regolarmente, deve ancora reperire gran parte dei fondi, tant'è che si sta valutando la possibilità di realizzare la tratta per lotti funzionali sulla base dei finanziamenti di volta in volta disponibili.

In ritardo sulla tabella di marcia e fondi da reperire per la Tangenziale est esterna di Milano (si veda altro articolo in pagina) mentre Brebemi, la cui realizzazione è circa al 30% e ha ancora parte dei cantieri fermi a seguito dell'inchiesta sui materiali utilizzati per il sottofondo autostradale, deve anch'essa completare la dotazione finanziaria.

Metro senza fondi

Mancano i fondi, infine, per i prolungamenti delle metropolitane milanesi 2 fino a Vimercate e 3 fino a Paullo, mentre della 4 saranno pronte solo tre fermate entro il 2015. Non realizzare queste opere in tempo per Expo - sottolinea Assolombarda - è un'occasione mancata ed è un segnale di quanto iter procedurali farraginosi, sovrapposizione di competenze decisionali e carenza di risorse rappresentino ancora nodi irrisolti.

Ma il potenziamento della rete metropolitana milanese prescinde dall'evento espositivo, perché influirà sul futu-

ro degli spostamenti di una regione urbana di 7 milioni di abitanti e riguarda la capacità di Milano di rispondere alle esigenze di una città che vuole essere sempre più aperta, dinamica, competitiva e globale.

Collocata all'incrocio tra due corridoi europei importanti, Libsona-Kiev e Genova-Rotterdam, l'area milanese rischia in realtà di rimanere tagliata fuori. Se non verrà sciolto il "nodo" di Milano, sottolinea ancora Assolombarda, completando la rete ferroviaria e viaria di collegamento ai grandi assi di trasporto, c'è il rischio di vanificare i benefici di queste grandi vie di comunicazione. Non solo devono ancora partire opere fondamentali, come il potenziamento del sistema delle tangenziali o alcune opere ferroviarie di connessione a Malpensa, ma

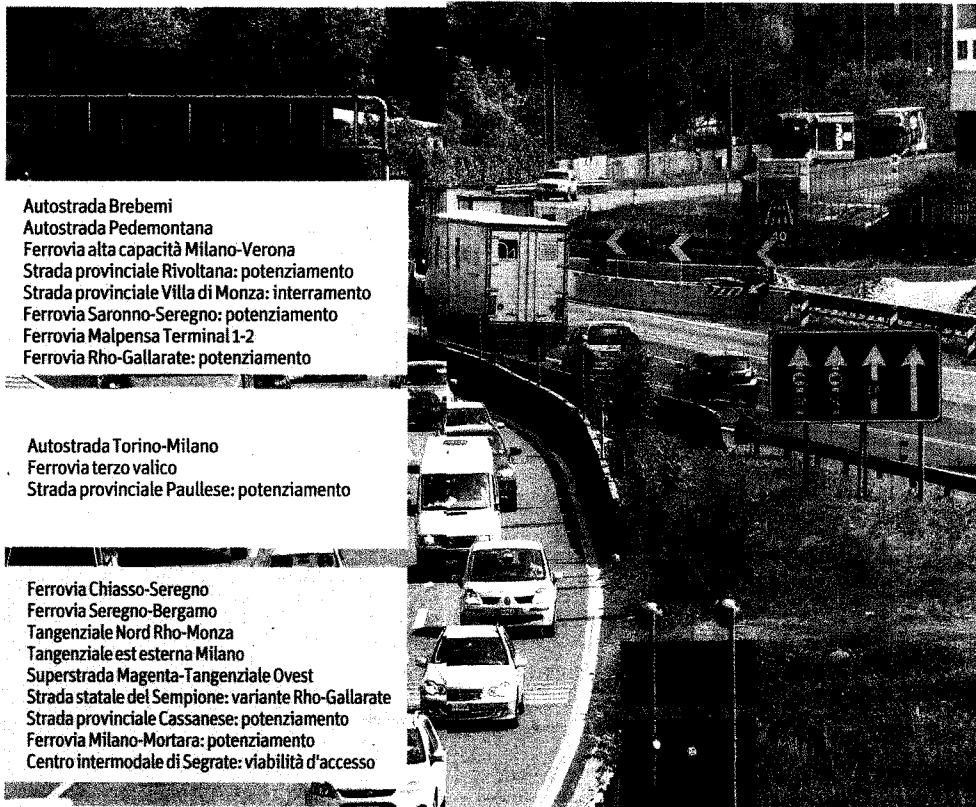
anche quelle avviate scontano dei ritardi rispetto ai cronoprogrammi previsti.

Durante l'anno in corso si auspica lo sblocco di diverse situazioni tra cui l'avvio dei lavori per il potenziamento della ferrovia Rho-Gallarate che include il collegamento tra l'area fieristica-Expo di Rho e Malpensa, nonché il completamento dei lavori sul primo lotto della strada Cassanese per l'accesso al centro intermodale di Segrate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cosa è successo nell'ultimo anno

Opere che hanno registrato un avanzamento nel corso del 2011 (in verde), quelle con avanzamento inferiore alle attese (in giallo) e quelle in stallo (in rosso)



Autostrada Brebemi
Autostrada Pedemontana
Ferrovia alta capacità Milano-Verona
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento
Strada provinciale Villa di Monza: interrimento
Ferrovia Saronno-Seregno: potenziamento
Ferrovia Malpensa Terminal 1-2
Ferrovia Rho-Gallarate: potenziamento

Autostrada Torino-Milano
Ferrovia terzo valico
Strada provinciale Paullese: potenziamento

Ferrovia Chiasso-Seregno
Ferrovia Seregno-Bergamo
Tangenziale Nord Rho-Monza
Tangenziale est esterna Milano
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest
Strada statale del Sempione: variante Rho-Gallarate
Strada provinciale Cassanese: potenziamento
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento
Centro intermodale di Segrate: viabilità d'accesso

Fonte: Rapporto 2011 Oti Nordovest

Segnali positivi. Lavori in corso sulla Treviglio-Brescia e passi in avanti per la Rho-Gallarate

200 milioni
Prestito ponte. Necessario per coprire i costi di Tem nel 2012

Sul campo. Dopo i recenti rinvii, l'avvio delle attività potrebbe avvenire nel mese di marzo

LA TANGENZIALE ESTERNA

Tem ferma alla Corte dei Conti

MILANO

«Sulla data di avvio dei cantieri non mi sbilancio. Finora siamo ancora in tempo per realizzare l'arco Tem entro l'anno prossimo ma la tabella di marcia andrà verificata quando arriveranno le autorizzazioni» afferma Fabio Terragni, amministratore delegato di Tangenziale esterna Spa.

La tangenziale est esterna di Milano, a differenza di Pedemontana e Brebemi, per ora è rimasta sulla carta. Dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del Cipe lo scorso mese di agosto, non si è ancora ottenuto il via libera dalla Corte dei Conti e di conseguenza l'inizio dei lavori è slittato di mese in mese: dicembre 2011, gennaio 2012, adesso l'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Raffaele Cattaneo indica il mese di marzo. Senza la parte centrale dell'infrastruttura, il cosiddetto arco Tem che

si sviluppa per sei chilometri tra le strade provinciali Cassanese e Rivoltana, la Brebemi non avrà un canale di accesso da Milano. Ulteriori ritardi nell'avvio dei cantieri, quindi, potrebbero compromettere non una ma due autostrade.

Oltre al via libera della Corte dei conti, la società concessionaria deve ancora definire il finanziamento principale. A fronte di un costo complessivo di 1,659 miliardi di euro che arrivano a sfiorare i 2 miliardi con gli oneri finanziari, è previsto un contributo a carico dei soci per 580 milioni di euro suddiviso in equity per 465 milioni e un prestito subordinato per 115 milioni. Attualmente, però, sono stati versati solo 100 milioni di cui in cassa ne restano 40. Per avviare i cantieri e coprire i costi del 2012 la società sta cercando di ottenere un prestito ponte controgarantito dai soci per 200 milioni di euro che dovrebbe essere pronto en-

tro tre mesi. Solo successivamente si deciderà quando e con quali modalità procedere con l'aumento di capitale.

Oltre ai 580 milioni è previsto un project financing da 1.422 milioni di euro ancora da definire. Giovedì scorso Tangenziale esterna ha dato incarico di arranging del debito a Banca infrastrutture innovazione e sviluppo, che è anche socio della stessa allo 0,25 per cento. «Si tratta di verificare - spiega Terragni

- la praticabilità della soluzione alla luce delle attuali condizioni di mercato».

Molto pragmaticamente l'amministratore delegato afferma che «non sono certo al 100% di riuscire a far quadrare il cerchio visto il costo del denaro», ma al momento non si sta pensando a un "piano b". La società, inoltre, ha due carte importanti da giocare. Cassa depositi e prestiti è disponibile a contribuire fino al 50% dell'ammontare, mentre «abbiamo verificato che la Banca euro-

pea per gli investimenti è disponibile a partecipare alla strutturazione del debito con modalità da definire». L'operazione, secondo il manager, si dovrebbe chiudere entro un anno.

Nel frattempo si sta lavorando con i soci costruttori sul fronte operativo. «Entro la prima decade di febbraio - spiega Terragni - verrà proposto al consiglio di amministrazione il contratto con i soci costruttori che dovrà poi essere ratificato dall'assemblea». L'opera, lunga 32 chilometri, prevede anche 38 chilometri di strade connesse e genererà 8 mila posti di lavoro all'anno, ma a causa dell'impatto sul territorio ha suscitato critiche da parte di alcuni residenti nelle aree coinvolte. «In una fase difficile - conclude Terragni - questo investimento che prevede 150 milioni di euro in opere di compensazione e mitigazione ambientale, può contribuire a far ripartire il ciclo economico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fabio Terragni
AD TANGENZIALE ESTERNA

Fondi. Per il finanziamento senior abbiamo la disponibilità di Cassa depositi e prestiti e della Banca europea per gli investimenti

Il Gottardo non ci aspetterà

Assolombarda: partire ora con il collegamento verso la Svizzera

MILANO

Se la situazione di strade e autostrade è difficile, quella delle connessioni ferroviarie è forse peggiore. Per la tratta Brescia-Verona devono ancora essere reperiti 2,8 miliardi di euro e data l'importanza dell'opera **Confindustria** Veneto sta verificando la possibilità di realizzarla in project financing ma secondo Assolombarda si deve studiare anche meccanismi di cattura del valore per potenziare la rete. Questa direttrice è importante perché inserita nel collegamento europeo Corridoio 3, lo stesso su cui si registra, dopo anni di ritardi, l'apertura dei cantieri per l'alta velocità tra Torino e Lione.

Sempre in ambito ferroviario, al momento si è optato per una soluzione "low cost" sulla tratta Seregno-Chiasso, fondamentale nel collegamento verso la Svizzera e il nuovo tunnel del Gottardo. Poiché le verifiche condotte da italiani e svizzeri hanno ve-

rificato che potenziando tecnologicamente la linea esistente (100 milioni di euro l'investimento richiesto) si riuscirà a far fronte all'aumento di traffico fino al 2030, sono stati stralciati i 40 milioni di euro necessari per la progettazione definitiva del raddoppio dei binari. Tuttavia, si sottolinea nel rapporto «una mancata programmazione temporale delle opere ferroviarie e delle risorse necessarie rischia di compromettere il potenziamento del Corridoio 24 oltre le Alpi». Come a dire che il raddoppio dei binari può essere posticipato ma non eliminato.

Peraltro sempre su questo fronte ha subito un rallentamento il potenziamento della tratta Seregno-Bergamo che darebbe sfogo verso est alle merci in arrivo dalla Svizzera. La tratta, di cui si sta effettuando la progettazione definitiva, è lunga 34 chilometri di cui 29 di nuova realizzazione e 5 di raddoppio dell'esistente. Il costo previsto è di 1 miliardo di euro ma

MOBILITY CONFERENCE

Il programma. Si svolgerà il 6 e il 7 febbraio la decima edizione della Mobility Conference organizzata da Assolombarda e Camera di commercio. L'appuntamento, che dà voce alla richiesta di imprese e cittadini di potenziare e migliorare le infrastrutture e i servizi di mobilità, quest'anno nel convegno di apertura propone un bilancio di quello che è stato realizzato e di ciò che ancora manca. Sono previsti interventi dei rappresentanti del mondo economico e istituzionale tra cui Alberto Meomartini, presidente Assolombarda, Emma Marcegaglia, presidente **Confindustria**, Roberto Formigoni, presidente Regione Lombardia, Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione europea, Carlo Sangalli, presidente Cdc di Milano.

la disponibilità attuale è di soli 83 milioni.

Lo stop alle progettazioni dei collegamenti al tunnel del Gottardo, che la Svizzera completerà nel 2016 - ritiene Assolombarda - è un deciso passo indietro. Si tratta di un progetto di importanza fondamentale, che necessita di una programmazione temporale ed economico-finanziaria di medio-lungo periodo e per questo motivo si deve partire ora.

Inoltre viene sottolineata la necessità di migliorare il servizio di trasporto ferroviario, dopo che per anni si è dedicata attenzione soprattutto al settore passeggeri. L'associazione spera che quest'anno si avviino le prime azioni previste dal tavolo regionale e rivolte a incrementare soprattutto il trasporto ferroviario delle merci che vede la Lombardia e più in generale l'Italia in consistente ritardo verso gli altri paesi europei.

M. Pri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INFRASTRUTTURE

77

Connessioni europee a rischio per Milano

Prioschi > pagine 6 e 7

