



ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO - CONFINDUSTRIA GENOVA

OTI nord
ovest
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

SISTEMA PEDEMONTANO



DICEMBRE 2014

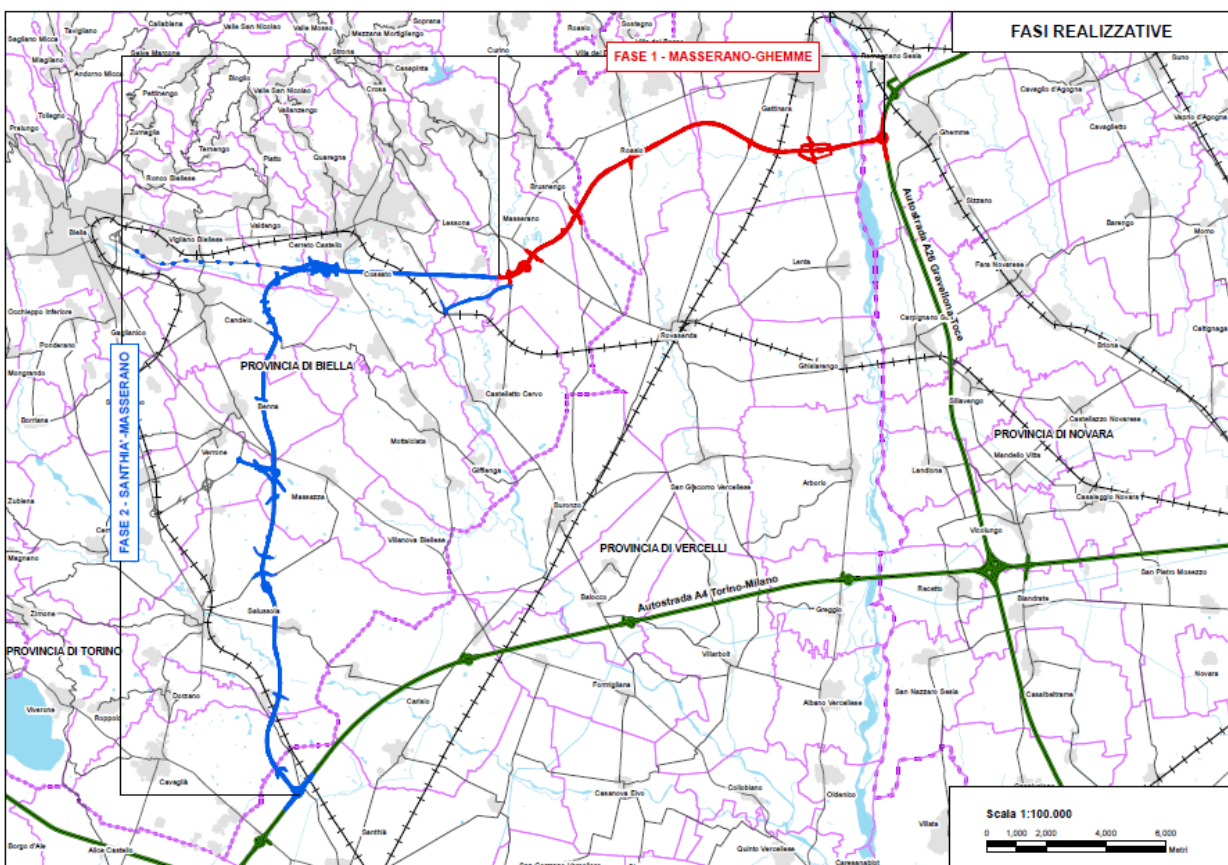
1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PROGRAMMATICO

Il progetto del corridoio viabilistico pedemontano rappresenta un asse trasversale che ha lo scopo di alienare il traffico che si genera a nord dei nodi provinciali delle regioni Piemonte e Lombardia; è finalizzato inoltre a generare una rete stradale alternativa all'asse autostradale Torino-Milano-Venezia-Trieste. L'infrastruttura riveste un'importanza strategica di rilevanza regionale, ma la sua realizzazione finora ha trovato limitati interventi attuativi a causa della complessità delle politiche urbanistiche comunali che, di fatto, ne hanno compromesso il tracciato originario con funzioni ed usi incompatibili (residenziali, industriali e commerciali). Per motivi di competenza l'arco Pedemontano è affrontato a scala regionale in quanto generato dalle politiche di programmazione degli strumenti territoriali locali.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

Pedemontana Piemontese

Questo intervento costituisce, nel contesto nazionale, il ramo occidentale della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese. La Pedemontana Piemontese ha lo scopo di collegare il territorio biellese con il sistema autostradale A4 Torino Milano. Nell'autunno 2013, però, l'analisi dei flussi di traffico elaborata da Satap ha fatto sì che si rinunciasse al progetto in *Project Financing*.



Tracciato della pedemontana piemontese

In assenza del partner privato quest'anno si è quindi valutato di utilizzare i fondi FSE messi a disposizione dalla Regione e dall'UE per costruire uno dei due lotti dell'opera, ossia la bretella che prolunghi la SS142 da Masserano fino a Ghemme e alla A26. L'opera è stata inserita nel Decreto Sblocca Italia con un'appaltabilità entro aprile 2015 e una cantierabilità entro agosto 2015. In particolare è stato messo a disposizione dell'Anas un totale di 1.552 milioni di euro di cui, per il collegamento tra Masserano e Ghemme, il contributo governativo è di 80 milioni di euro (per un investimento complessivo di 205 milioni di euro).

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 71 km di autostrada (da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (Como e Varese) e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti progettate sono:

- Asse principale di 71 Km (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Osio Sotto/A4);
- Sistema Varesino di 5 Km (Gazzada/A8, Vedano Olona);
- Sistema Comasco di 3 Km (Grandate/A9).

Tratta A da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9 (15 km): i lavori sono in corso con un avanzamento pari al 99% e l'apertura al traffico, inizialmente prevista per agosto 2014, è posticipata ai primi mesi del 2015.

Primo lotto tangenziale di Varese (5 km): l'avanzamento dei lavori è pari al 97% e la loro conclusione, prevista entro settembre 2014, è posticipata a gennaio 2015.

Primo lotto tangenziale di Como (3 km): l'avanzamento dei lavori è pari al 94% e la loro conclusione, prevista entro settembre 2014, è posticipata a gennaio 2015.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4 (56 km): per le Tratte B2-C-D è in corso la progettazione esecutiva da parte del gruppo di imprese vincitrice della gara d'appalto e guidato da Strabag A.G.. Entro gennaio 2015 è previsto il completamento dello svincolo di Lomazzo (lotto B0) al fine di mettere in esercizio il primo tratto funzionale dell'Autostrada Pedemontana (Tratta A/A8 - Svincolo di Lomazzo/A9). Attualmente sono in corso i lavori della Tratta B1 e il completamento del solo nastro autostradale (connessione alla S.S.35 Milano - Meda) è previsto entro aprile 2015, ovvero vale a dire in tempi compatibili con l'apertura della manifestazione EXPO. La realizzazione delle restanti tratte B2-C-D, invece è vincolata alla disponibilità dei finanziamenti.

L'investimento diretto complessivo è pari a 4.118 milioni di euro. Questo impegno, oltre agli oneri accessori connessi, verrà coperto tramite contributo pubblico per 1.245 milioni di euro, equity per 536 milioni di euro e debito bancario per 1.810 milioni di euro da reperire sui mercati finanziari al fine di realizzare l'opera ad esclusione della tratta D. La Società prevede di poter realizzare tale restante parte dell'opera tramite autofinanziamento generato dai flussi di cassa positivi conseguiti dall'entrata in esercizio delle altre tratte. Il primo agosto 2014 il CIPE ha approvato la defiscalizzazione della Pedemontana per un valore di 349 milioni di euro. Il 20 settembre Pedemontana ha concordato con il pool di banche finanziatrici il rinnovo al 30 marzo

2015 del prestito ponte di 200 milioni, a cui si aggiunge un prestito del socio Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. di 90 milioni. Il capitale sociale attualmente versato è invece di circa 301 milioni di euro.

Autostrada Asti-Cuneo

L'Autostrada A33 Asti-Cuneo, nota anche come autostrada delle Langhe, è in parte aperta al traffico e in parte in costruzione. Si articola in due tronchi di complessivi 90,15 Km, tra loro connessi da un tratto di 20 Km dell'Autostrada A6 Torino-Savona, da Marene a Massimini. I lavori consistono nella realizzazione di 2 corsie più la corsia di emergenza per ogni senso di marcia per l'intero collegamento.

Devono essere completate le tratte dalla città di Cuneo all'autostrada A/6 Torino Savona e dagli svincoli di Asti Est e Asti Ovest dell'autostrada A/21 Torino-Piacenza allo svincolo di Marene dell'autostrada A/6 Torino Savona:

- Tangenziale di Cuneo per una lunghezza di 7,5 km in conferenza dei Servizi a cura del Ministero delle Infrastrutture;
- Asti Est-Rocca Schiavino di 6,6 km (integrazione progetto definitivo a cura del Concessionario);
- Rocca Schiavino-Asti Ovest 3,8 km (progetto preliminare);
- Guarene-Roddi Km 6,158 (redazione progetto definitivo a cura del Concessionario);
- Roddi-Diga Enel Km 8,888 (redazione progetto esecutivo a cura del Concessionario).

Il costo dell'intervento è di circa 1 miliardo di euro.

3. CRITICITÀ

Per la Pedemontana Piemontese, si prospettano nuove difficoltà nel reperimento del finanziamento complessivo dell'opera.

Per la Pedemontana Lombarda vi è la necessità di avviare anche le tratte B2-C-D. È in corso, su istanza della società concessionaria, la revisione del piano economico e finanziario finalizzata al riequilibrio dello stesso, anche grazie alle misure di defiscalizzazione già approvate dal CIPE.

L'autostrada Asti-Cuneo sconta un forte problema economico.

4. ATTESE PER IL 2015

Apertura delle tratte Cassano Magnago-Lomazzo/A9 e Lomazzo/A9-superstrada Milano-Meda della Pedemontana Lombarda nonché dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese.

Approvazione della revisione del piano economico e finanziario della Pedemontana Lombarda per avviare i lotti B2-C-D.

Conclusioni dei lavori sulla Asti-Cuneo.