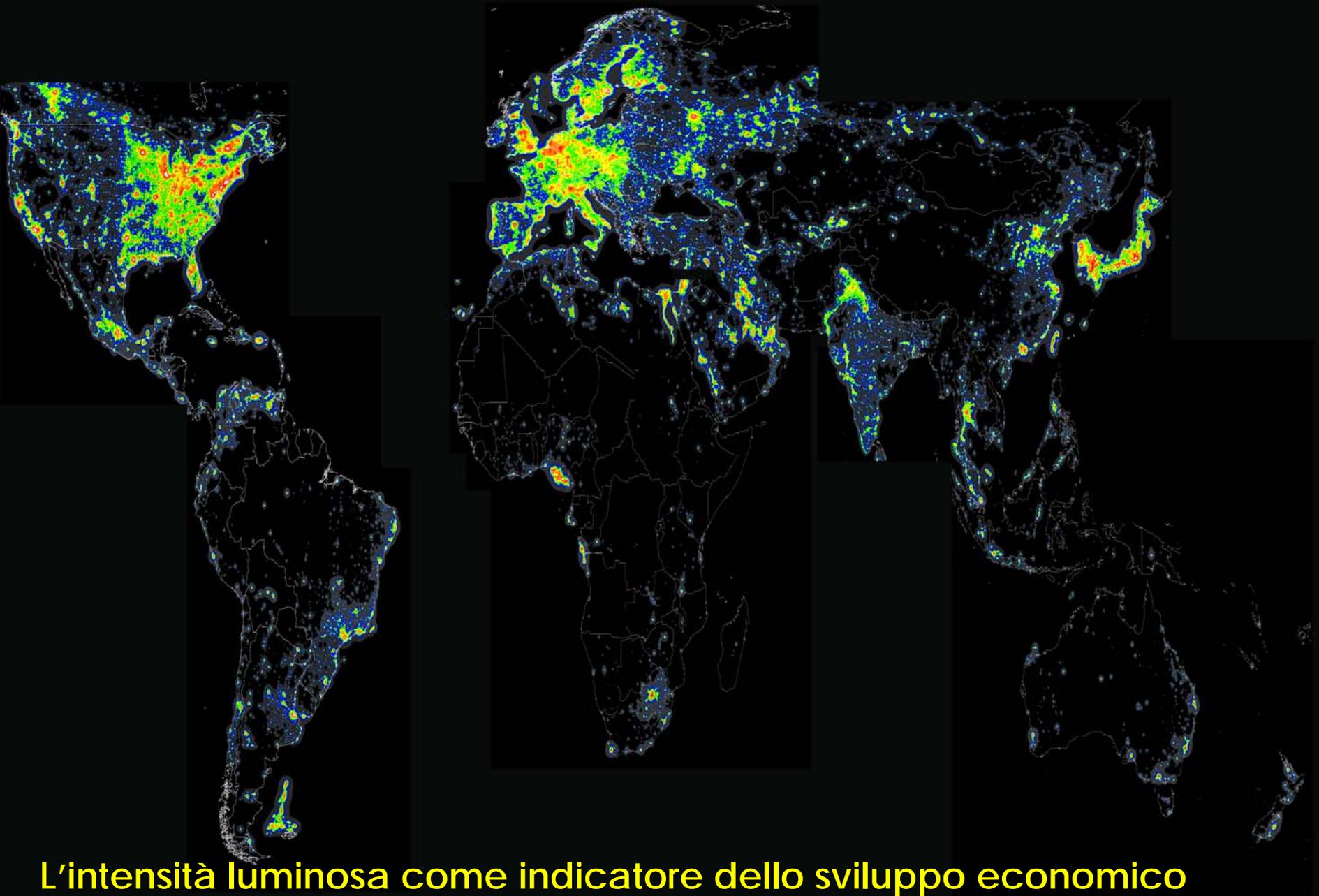


Giampio Bracchi

Presidente
Milano Serravalle - Milano Tangenziali



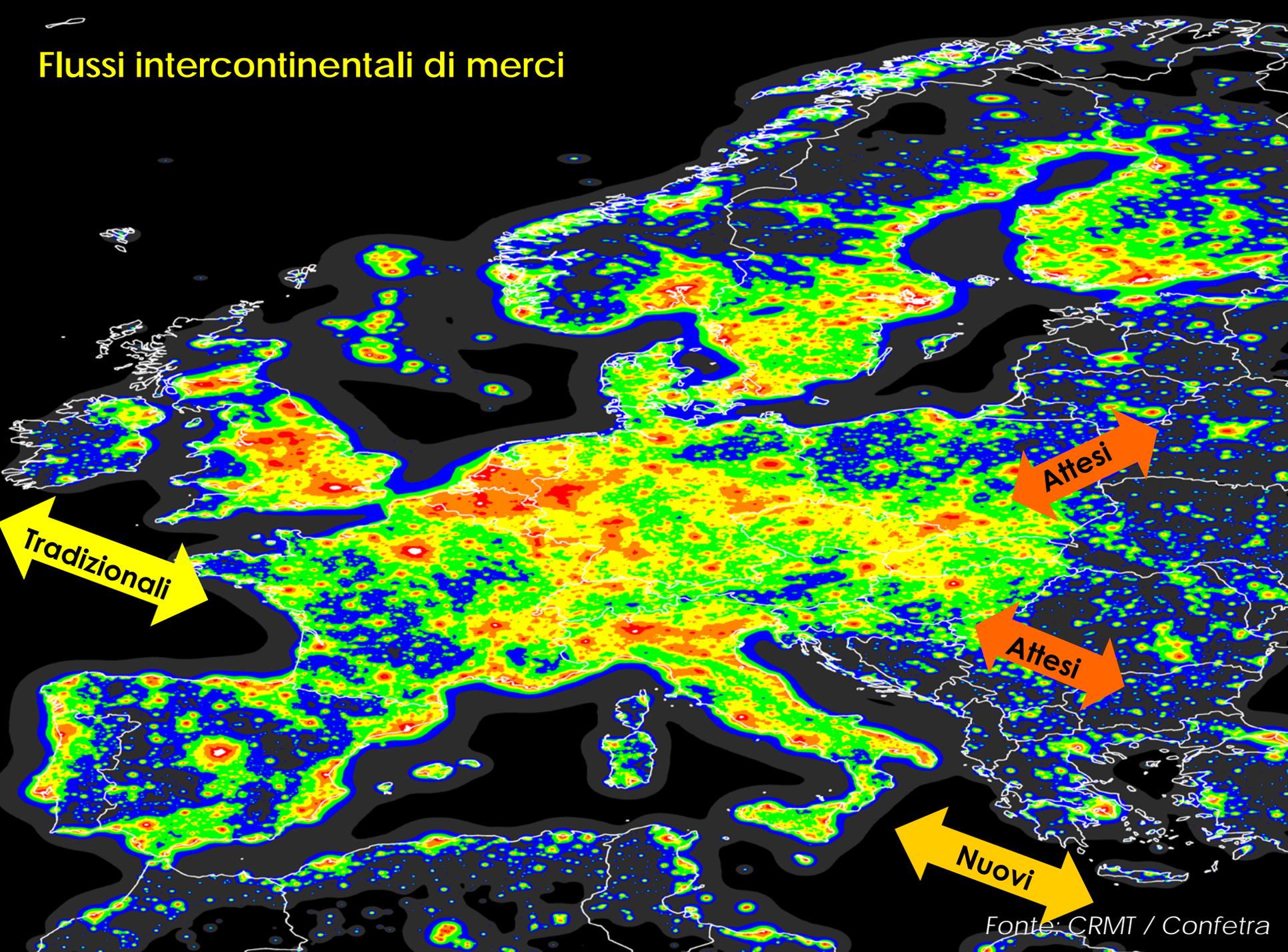
Assolombarda, 29 Novembre 2006



L'intensità luminosa come indicatore dello sviluppo economico

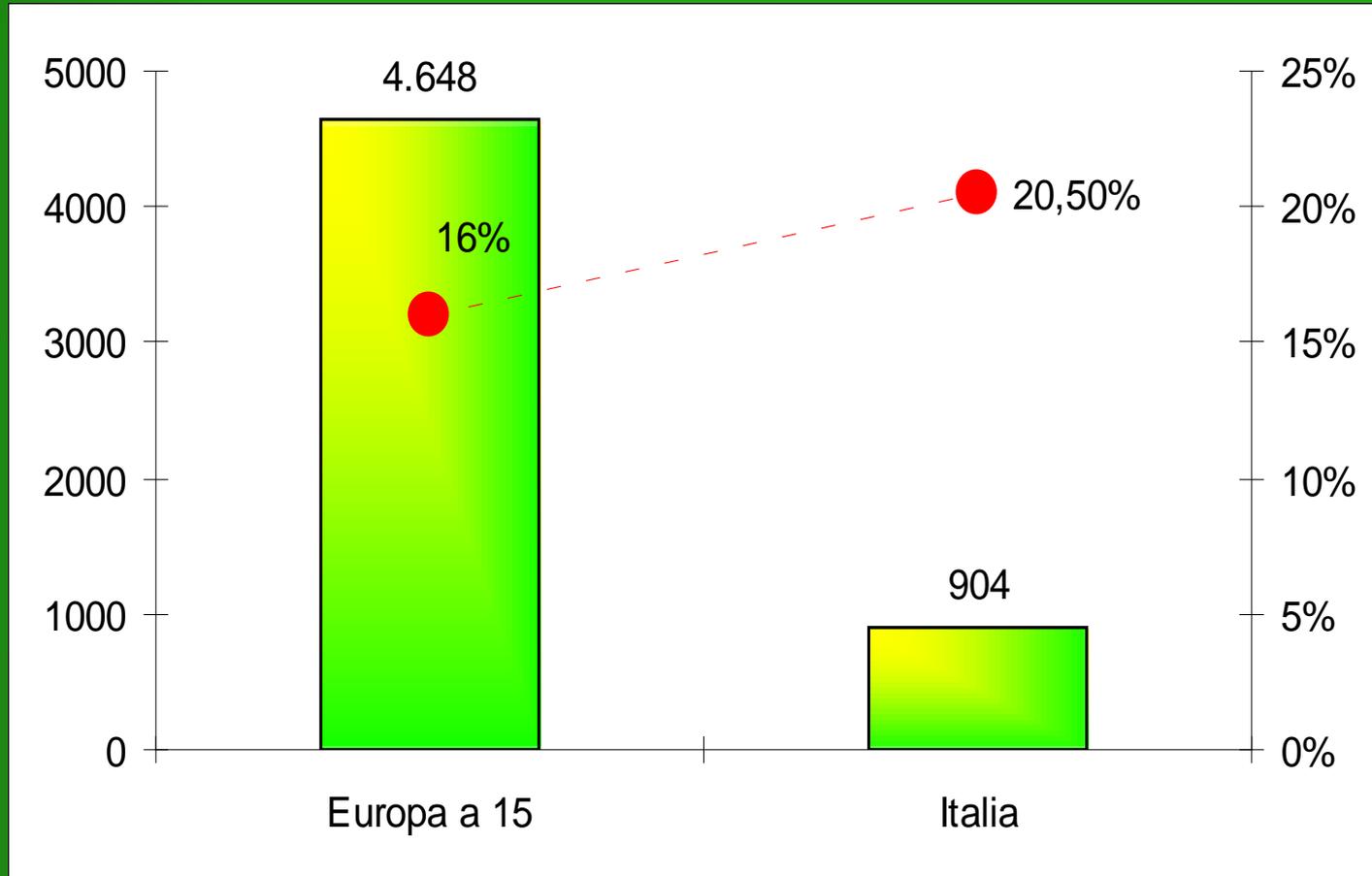
Fonte: World Atlas

Flussi intercontinentali di merci



Il contesto europeo

valore produzione industriale annua (Mld €)

Incidenza costi di trasporto e
logistica

In Italia la somma dei costi per trasporto e logistica incidono per il 20,5% sul valore della produzione industriale annua a fronte di un'incidenza del 16% nell'Europa dei 15.



Il deficit logistico dell'Italia: un deficit d'infrastrutture

È comune nel dibattito pubblico e politico affermare che nel nostro Paese il settore dei trasporti e della logistica sconta un deficit di investimenti infrastrutturali.

In realtà si tratta di un'affermazione generica che non tiene conto della necessaria distinzione tra investimenti destinati alle infrastrutture (strade, ponti, ferrovie, ecc.) e quelli destinati all'erogazione di servizi logistici (es. magazzini).

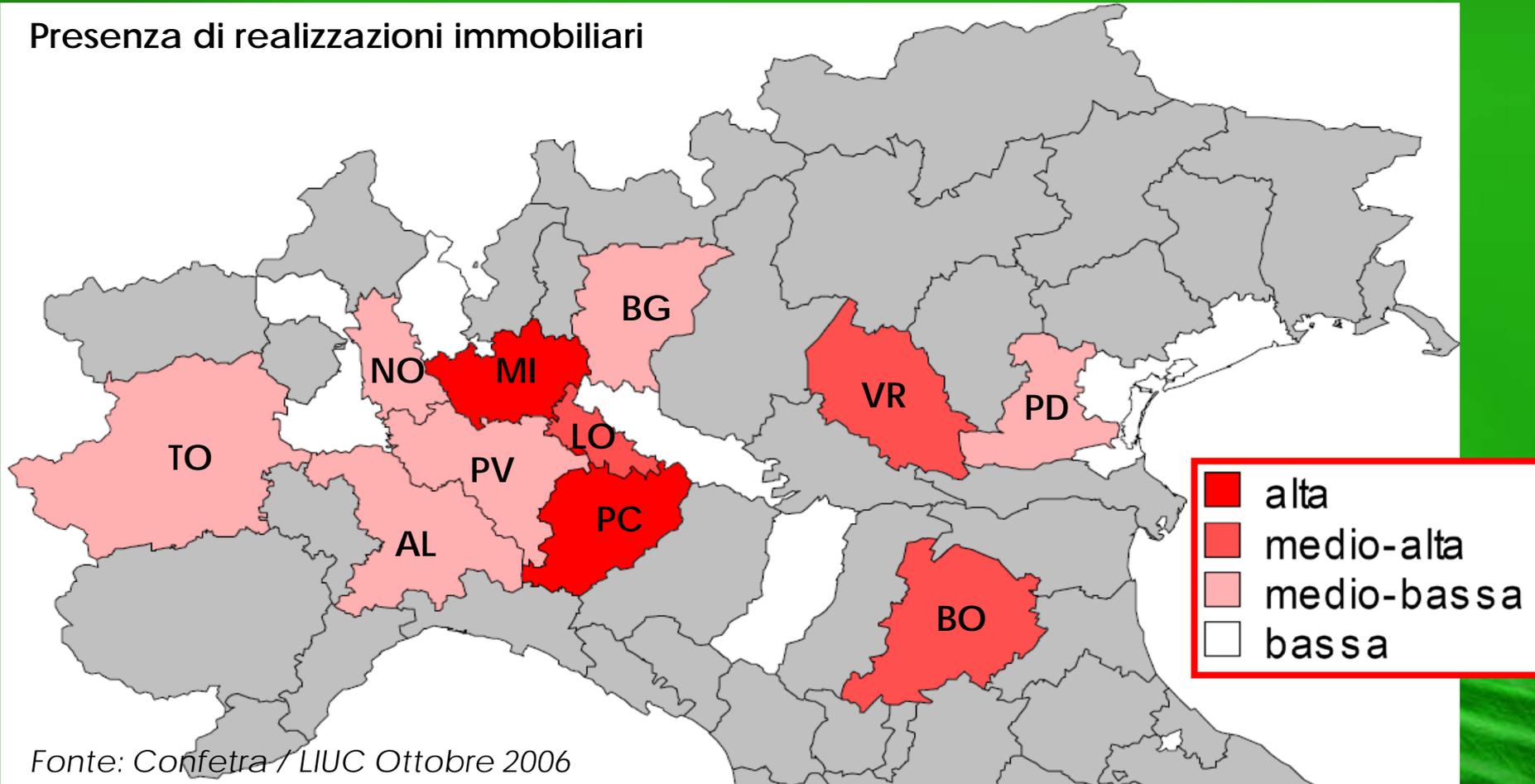
Separando i due piani si scopre che in Italia gli investimenti in infrastrutture per la logistica, tipicamente privati, stanno conoscendo una fase di forte crescita

Protagonisti sono da un lato le società che hanno come missione l'individuazione di aree, la progettazione, costruzione e vendita o affitto dei magazzini. Dall'altra le società di servizi logistici (spedizionieri, operatori logistici, ecc.) che li affittano o acquistano per svolgere la loro attività. ()*



Province interessate da sviluppo immobiliare logistico negli ultimi 2 anni

Presenza di realizzazioni immobiliari

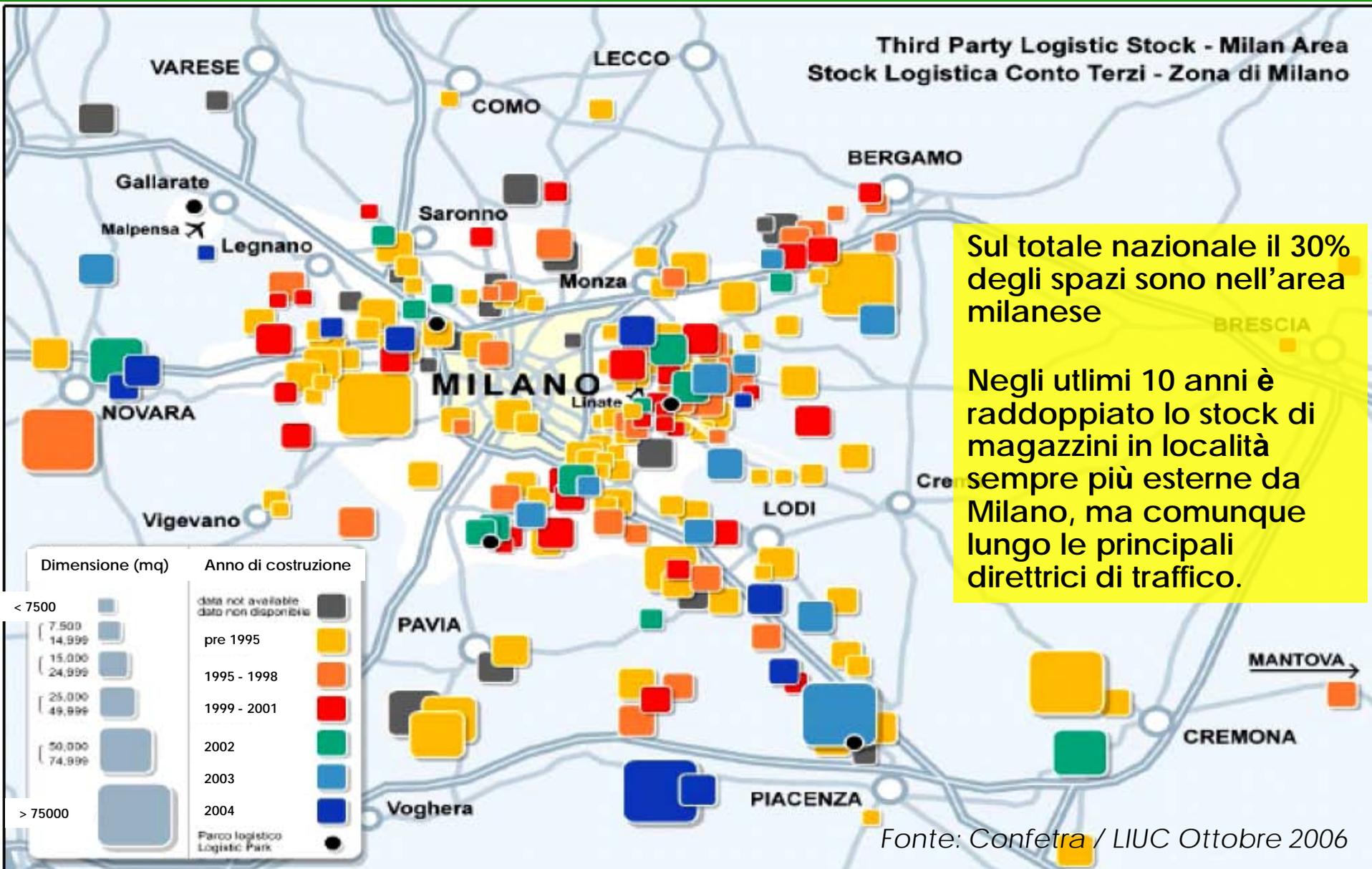


Fonte: Confetra / LIUC Ottobre 2006

Lo sviluppo di nuovi immobili è concentrato quasi esclusivamente nel Nord / Nord-Ovest



L'area milanese, principale mercato nazionale per i servizi logistici 7



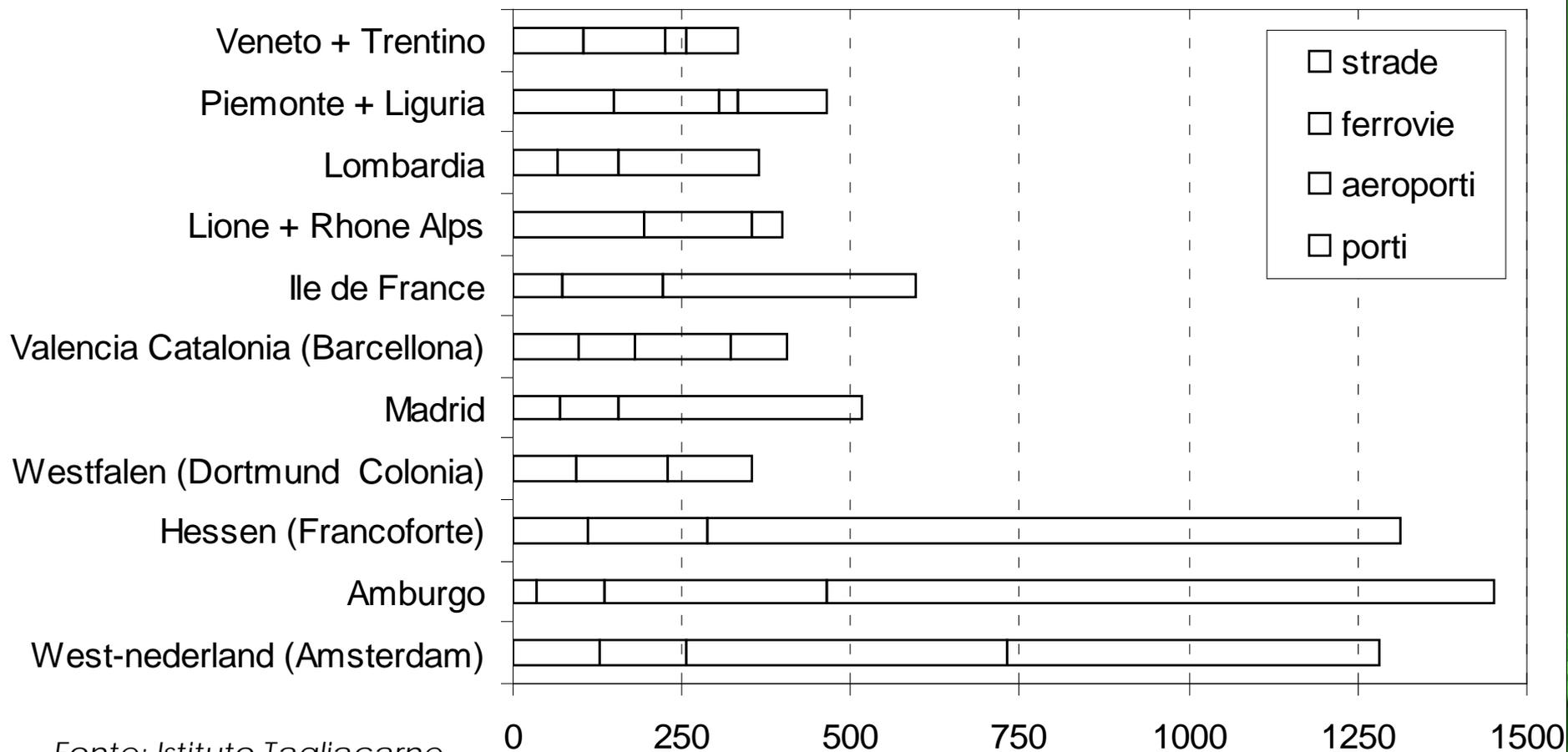
“Ma questo spontaneismo non è legato a processi di ottimizzazione dell’offerta di trasporti, ma solo ad una ricerca continua, da parte della domanda, di una offerta di trasporto efficiente, efficace, competitiva, che però ha esaurito la sua capacità per effetto di una scarsità di capacità infrastrutturale e di una scarsa organicità di sistema anche sul piano delle politiche gestionali.”

“L’equazione per la competitività è presto fatta: quanto meno efficace è la logistica pubblica, quanto più alto è il costo di trasporto, quanto più difficoltose sono le comunicazioni, tanto meno competitive sono le stesse economie territoriali e tanto più forte è la tentazione di delocalizzare.”



Indice di dotazione infrastrutturale

9



Fonte: Istituto Tagliacarne

Le regioni del Nord Italia registrano la minore dotazione infrastrutturale in confronto alla relativa domanda potenziale di trasporto.

Il dato è particolarmente significativo se si pensa che all'interno della filiera logistica la voce trasporti tende a diventare prossima al 50% dei costi logistici

Sviluppo della rete

1960

A7 - Milano-Serravalle



KM 86,3
54%

1968

Tangenziale
Ovest
di Milano

KM 31,5
20%

1973

Tangenziale
Est
di Milano

KM 29,4
18%

1994

Tangenziale
Nord
di Milano

KM 12,9
8%

0%

100%

IL RUOLO DELLA MILANO SERRAVALLE

PIANO FINANZIARIO 2005-2028

Aggiornamento quinquennale 2005-2009

Descrizione	Importi in migliaia di Euro
ULTIMAZIONE INVESTIMENTI ASSENTITI	275.202
INVESTIMENTI AGGIUNTIVI	303.479
TOTALE INVESTIMENTI CORPO AUTOSTRADALE	578.681
INVESTIMENTI PARTECIPAZIONI	176.731
TOTALE INVESTIMENTI PIANO FINANZIARIO	755.412

Un impegno complessivo di oltre **750** milioni di Euro



Opere in corso

Terza corsia sulla Mi-Ge tra Ponte Po e innesto con A21 To- Pc



Apertura al traffico prevista per il 2008

Viabilità di accesso al nuovo Polo fieristico di Rho-Pero

A fine marzo 2005 sono state aperte al traffico le opere di prima fase consistenti nel collegamento diretto, provvisorio, fra la Tangenziale Ovest di Milano e l'ingresso ovest della nuova Fiera.

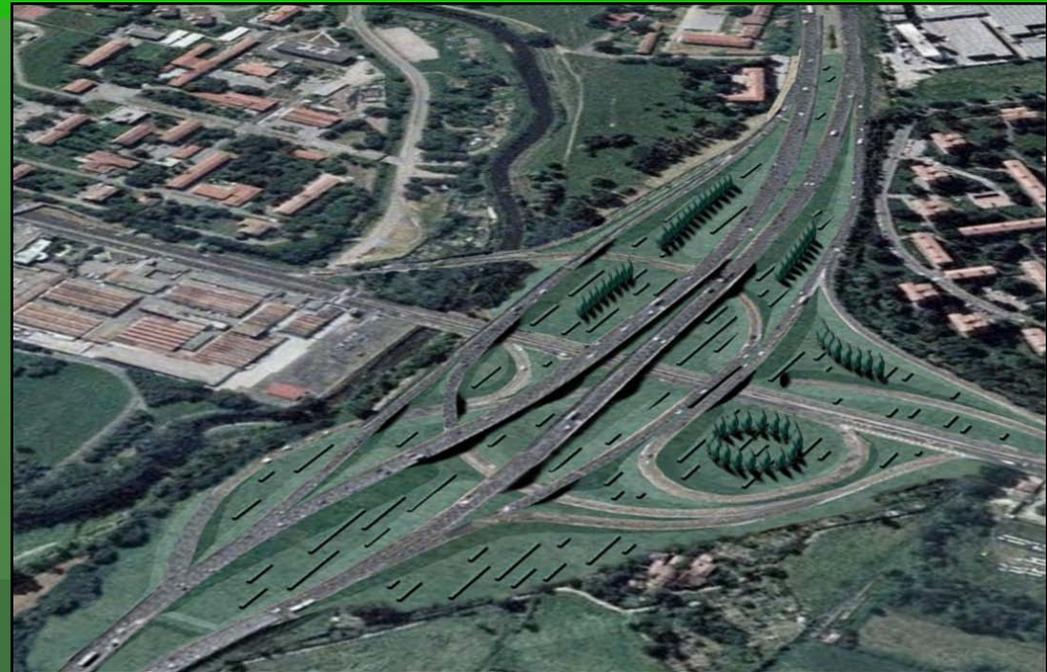


*1a fase conclusa (garantita accessibilità a parcheggi lato Ovest)
2a fase prevista per il 2007*

Opere in corso

Riqualificazione Svincolo Forlanini

Il progetto è destinato a rendere più fluida e sicura la percorrenza dello svincolo con la realizzazione di due nuove carreggiate ed il recupero degli attuali sedimi per le sole manovre di ingresso/uscita in tangenziale.



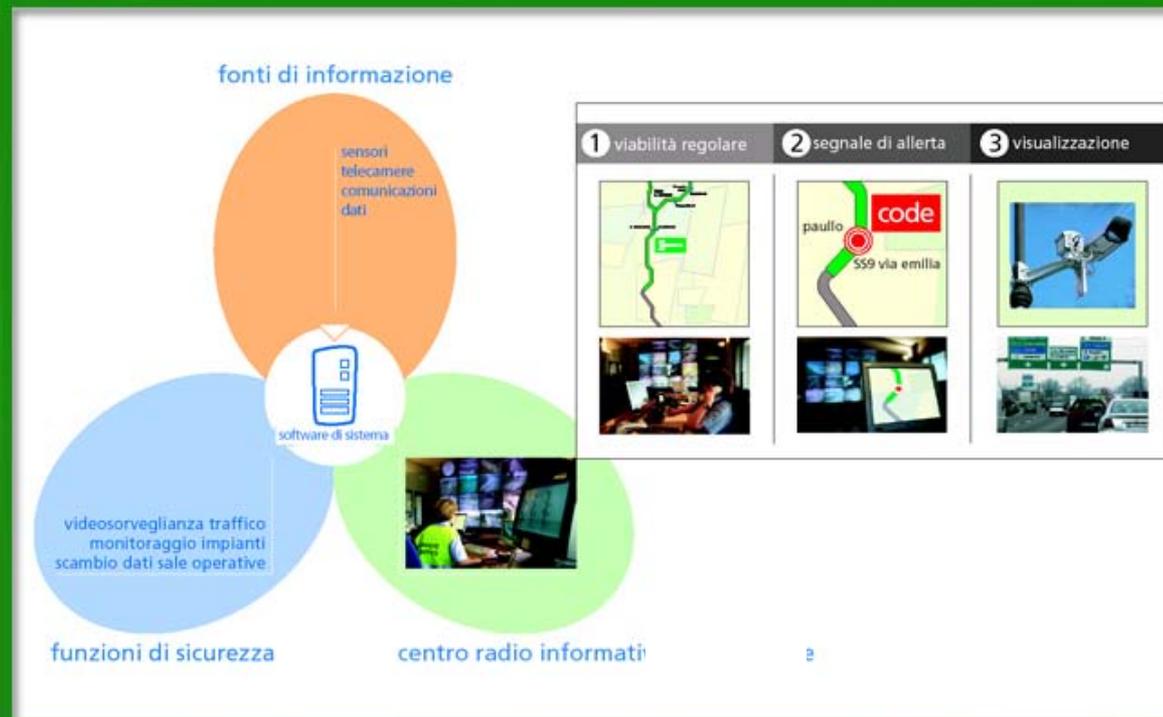
STATO AVANZAMENTO LAVORI

Lavori avviati nella primavera 2006

L'ultimazione è prevista contrattualmente per la fine del 2007

Opere di prossimo avvio

La Rete Telematica: un sistema integrato di rilevamento del traffico, video-sorveglianza e informazione all'utenza per una ottimizzazione della mobilità



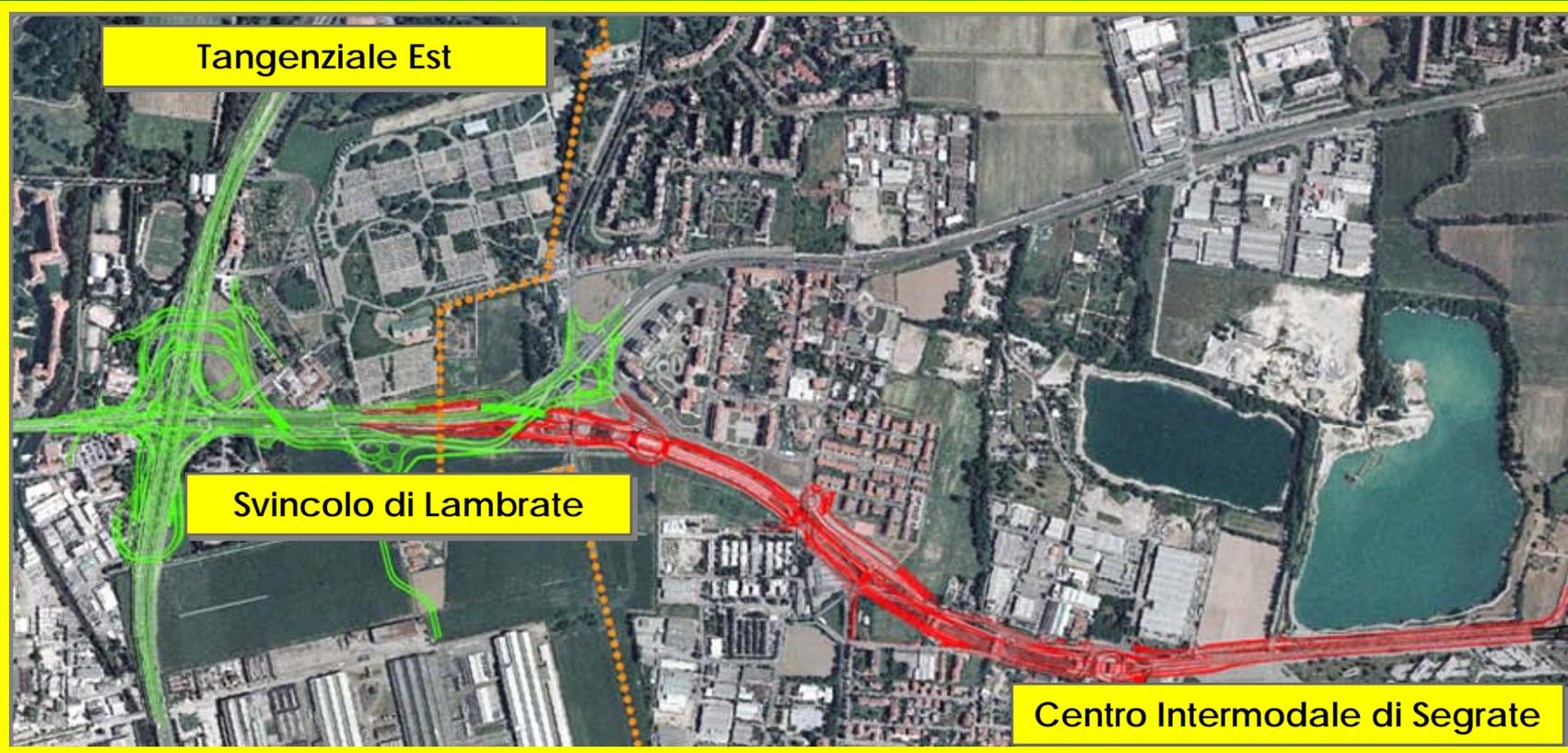
Assegnazione lavori entro fine anno



Opere di prossimo avvio

Svincolo di Lambrate e Viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate

Avanzamento: gara in corso
Affidamento previsto entro fine anno



Principale infrastruttura intermodale a servizio dell'area milanese



Riqualificazione della SP46 Rho-Monza

Principale intervento nell'aggiornamento quinquennale del P.F.

- | | |
|---|-----------------|
| ➤ COSTO DELL'INTERVENTO | 112,1 €/milioni |
| ➤ LUNGHEZZA | 8,3 km |
| ➤ APERTURA AL TRAFFICO | 2013 |
| ➤ NORMA CONVENZIONALE DI RIFERIMENTO | art. 16 comma 7 |
| ➤ CONTRIBUTO (Provincia di Milano) | 30,0 €/milioni |
| ➤ PEDAGGI (ai punti di esazione della Tangenziale Nord) | + 3 km |

STATO AVANZAMENTO LAVORI

E' stato elaborato lo studio di fattibilità.

Milano Serravalle partecipa alle principali iniziative autostradali



**A. PEDEMONTANA
LOMBARDA S.p.A.**
50,0 %

Autostrada Bs-Ve-Vi-Pd
5,25 %

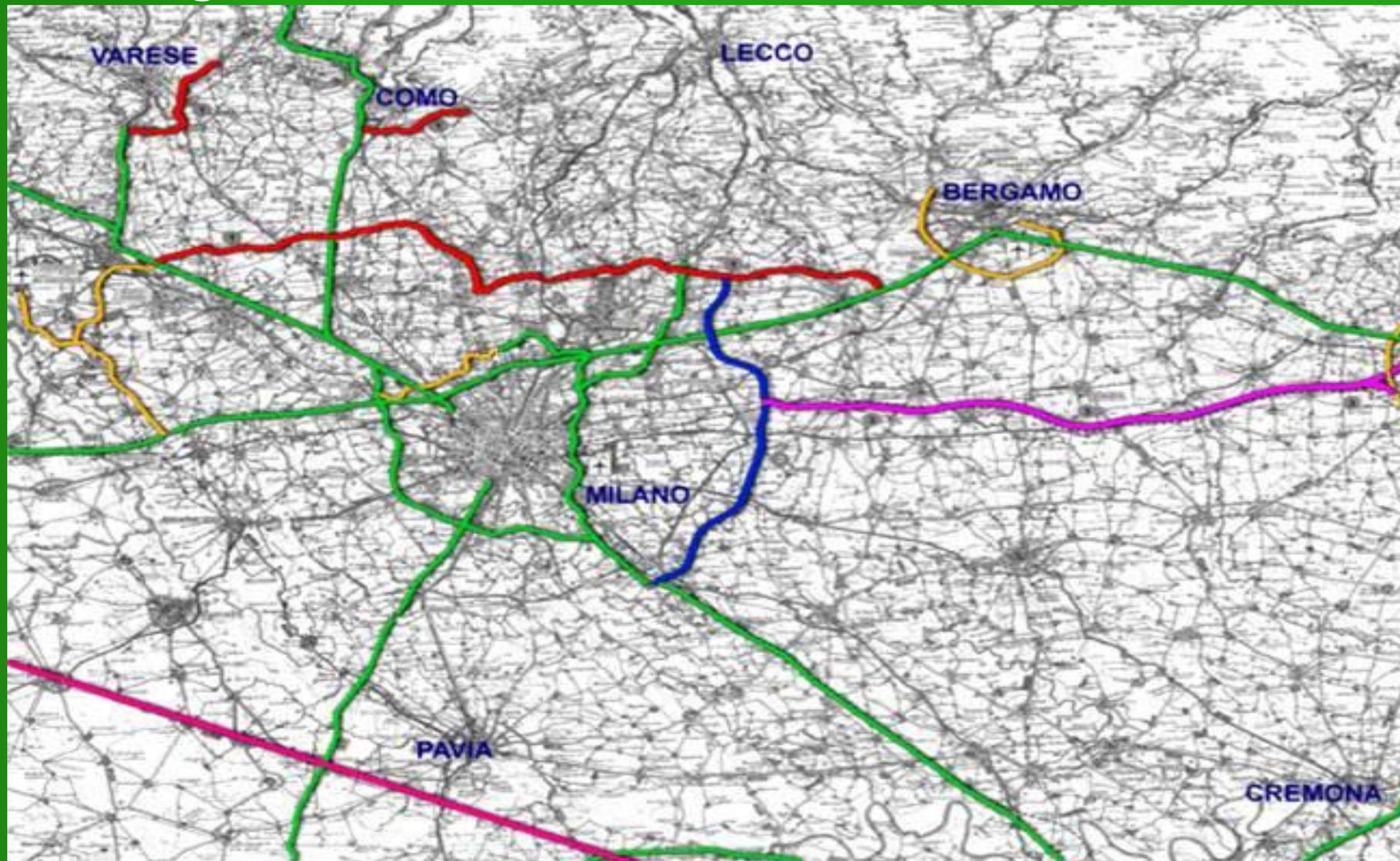
T.E.M. S.p.A
32,0 %

**CONFEDERAZIONE
AUTOSTRADALE S.p.A**
16,67 %

AUTOSTRADALE LOMBARDE
10,0 %

S.A.BrO.M.
45,0 %

Corografie PEDEMONTANA, TEM e BREBEMI





Pedemontana Lombarda S.p.a.

Novembre 1986 La Società Serravalle – Milano - Ponte Chiasso e la Società Autostrade decidono la costituzione e partecipazione paritetica della Società Pedemontana Lombarda S.p.A.

1990 Concessione

Dicembre 2004 Pubblicazione Progetto Preliminare

Marzo 2006 Il CIPE approva in linea tecnica il P. Preliminare.
Il costo previsto è di **4.666 M€**

Settembre 2006 Costituzione Tavolo per Accordo di Programma

Finanziaria 2007 prevede un contributo quindicennale in grado di attivare, in termini d'investimento, **112 M€** a decorrere dal 2007, di **356 M€** dal 2008 e di **447 M€** dal 2009

Il tracciato

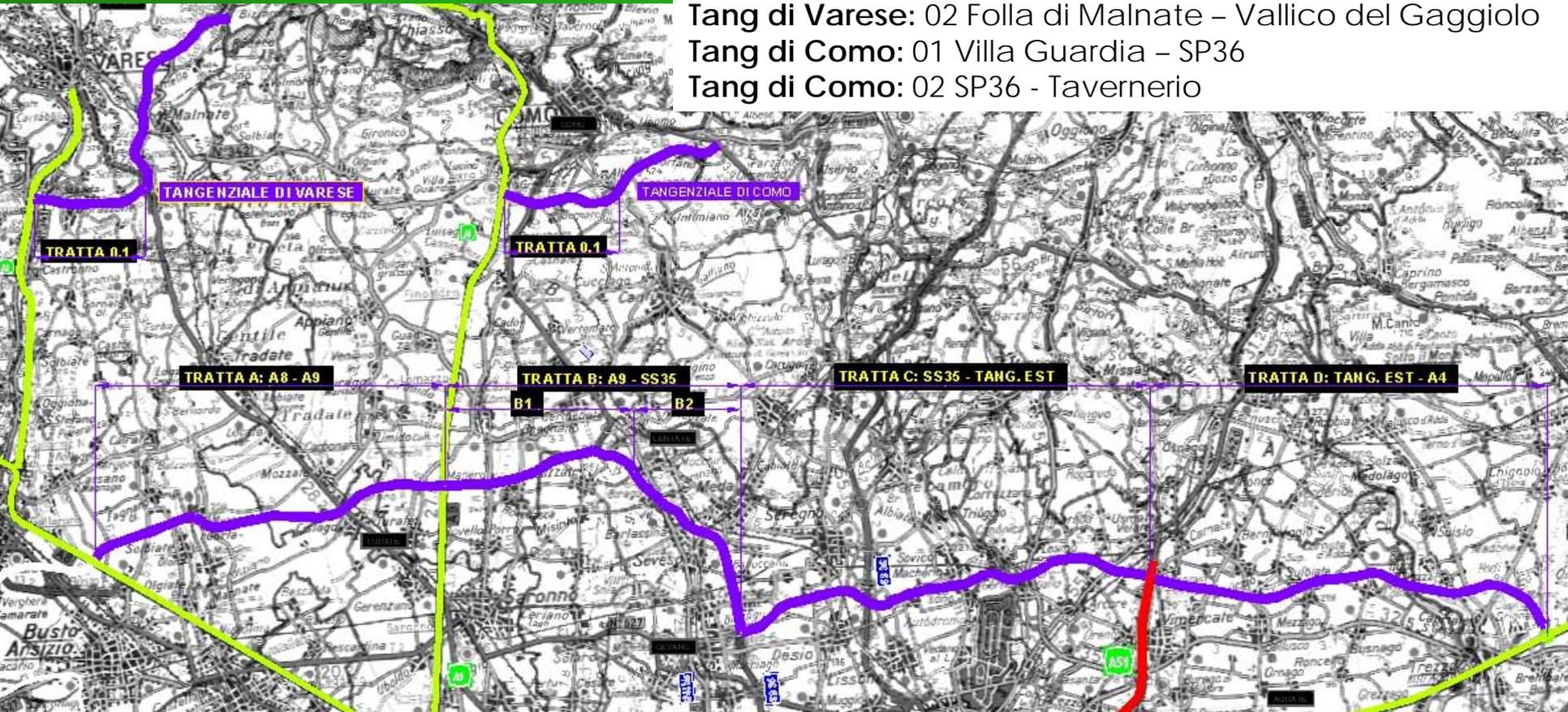
TRATTE

Tang di Varese: 01 Gazzada – Ponte di Vedano Olona

Tang di Varese: 02 Folla di Malnate – Vallico del Gaggiolo

Tang di Como: 01 Villa Guardia – SP36

Tang di Como: 02 SP36 - Tavernerio



Tratta A: Busto A. – Turate (Interconnessione A9)

Tratta B1: Turate – Lentate Nord di km 6,43;

Tratta B2: Lentate Nord – Cesano Maderno

Tratta C: Cesano M.– Vimercate (Interconnessione Tang. Est di Milano)

Tratta D: Vimercate – Dalmine (Interconnessione A4)

Importo lavori

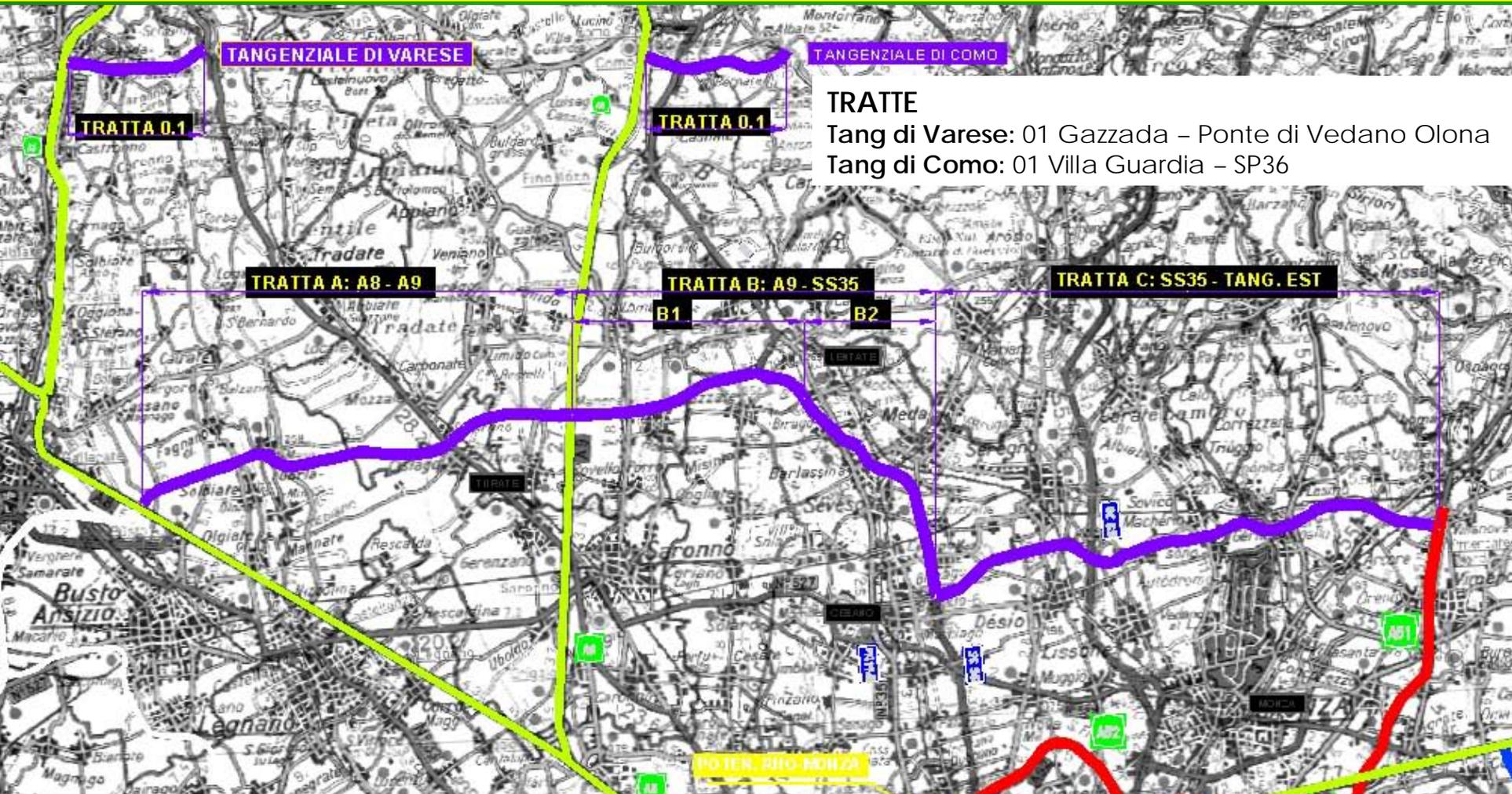
TRATTA	importo lavori(*)	% lavori tratta / lavori tot	Lungh. (Km)	% Lungh tratta / L tot
Tratta A	546	13,7%	15,1	17,4%
Tratta B1 - a 3 corsie -	251	6,3%	6,4	7,4%
Tratta B2 - a 3 corsie -	580	14,5%	10,3	11,8%
Tratta C - a 3 corsie -	760	19,0%	16,5	19,0%
Tratta D	728	18,2%	18,9	21,7%
Tangenziale di Varese (1° lotto)	256	6,4%	4,8	5,5%
Tangenziale di Varese (2° lotto)	240	6,0%	5,9	6,8%
Tangenziale di Como (1° lotto)	137	3,4%	2,4	2,8%
Tangenziale di Como (2° lotto)	502	12,6%	6,6	7,6%
(*) importi in mln €				
Totale	4.000	100%	86,8	100,0%

Priorità di realizzazione di un Primo Lotto Funzionale

Le priorità di realizzazione del tracciato prevedono il 1° lotto della tangenziale di Como e il 1° lotto della tangenziale di Varese e il tratto dalla A8 alla A51 con collegamento alla A4, per permettere la connessione con l'aeroporto di Malpensa.

Primo Lotto Funzionale: il tracciato

23



TRATTE

Tang di Varese: 01 Gazzada – Ponte di Veduggio
 Tang di Como: 01 Villa Guardia – SP36

Tratta A: Busto A. – Turate (Interconnessione A9)

Tratta B1: Turate – Lentate Nord di km 6,43;

Tratta B2: Lentate Nord – Cesano Maderno

Tratta C: Cesano M. – Vimercate (Interconnessione Tang. Est di Milano)

Primo Lotto Funzionale: importo lavori

TRATTA	importo lavori(*)	% lavori tratta / lavori tot	Lungh. (Km)	% Lungh tratta / L tot
Tratta A	546	21,6%	15,1	27,2%
Tratta B1 – a 3 corsie -	251	9,9%	6,4	11,6%
Tratta B2 – a 3 corsie -	580	22,9%	10,3	18,5%
Tratta C – a 3 corsie -	760	30,0%	16,5	29,7%
Tangenziale di Varese (1° lotto)	256	10,1%	4,8	8,7%
Tangenziale di Como (1° lotto)	136	5,4%	2,4	4,3%
Totale	2.529	100%	55,5	100,0%

(*) importi in mln €