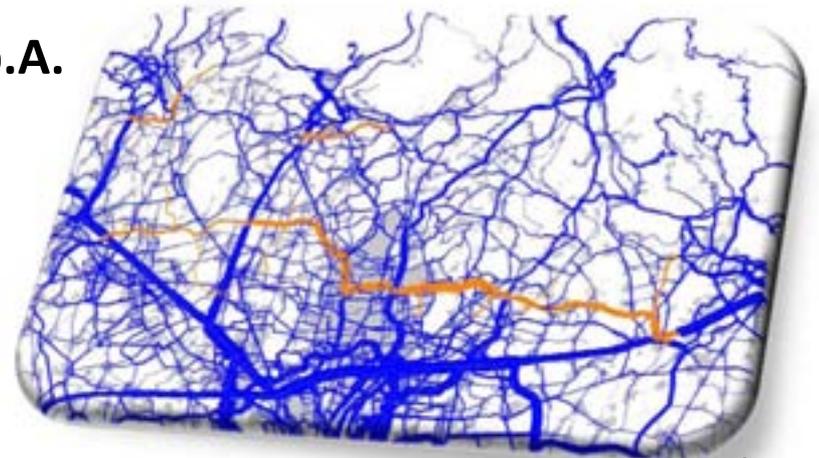


MOBILITY CONFERENCE 2014

Infrastrutture e mobilità per vincere la sfida di Expo

**Avv. Marzio Agnoloni
Amministratore Delegato
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.**

11 Febbraio 2014



Inquadramento generale dell'opera

Principali effetti socio-economici sul territorio

Il traffico atteso

Ridistribuzione dei flussi di traffico sulla rete

Riduzione tempi di percorrenza: esempio

Agenti inquinanti e consumo carburante

Expo 2015: impatti attesi sul Sistema APL

Il progetto di Autostrada Pedemontana Lombarda “si innesta” sul corridoio stradale - ferroviario TEN-T “**Corridoio Mediterraneo**” che collega la penisola iberica con il confine ungherese-ucraino.



Obiettivi principali

Integrazione con il sistema europeo dei trasporti

*Migliorare la qualità di vita della popolazione
Aumentare competitività del sistema industriale*

Integrazione tra infrastrutture e ambiente

*Riduzione inquinamento acustico e atmosferico
Migliorare il grado di attrattività della Regione*

Migliorare il sistema dei trasporti stradale regionale

*Decongestionamento delle reti viarie secondarie
Gestione traffico addizionale generato da Expo 2015*

- ✓ L'opera nel suo complesso è rappresentata da un **“asse principale”** e da **due sistemi indipendenti di viabilità**, “sistema varesino” e “sistema comasco”
- ✓ L'asse principale è suddiviso in **5 tratte funzionali** (Tratta A, B1, B2, C e D)

2'000 kmq

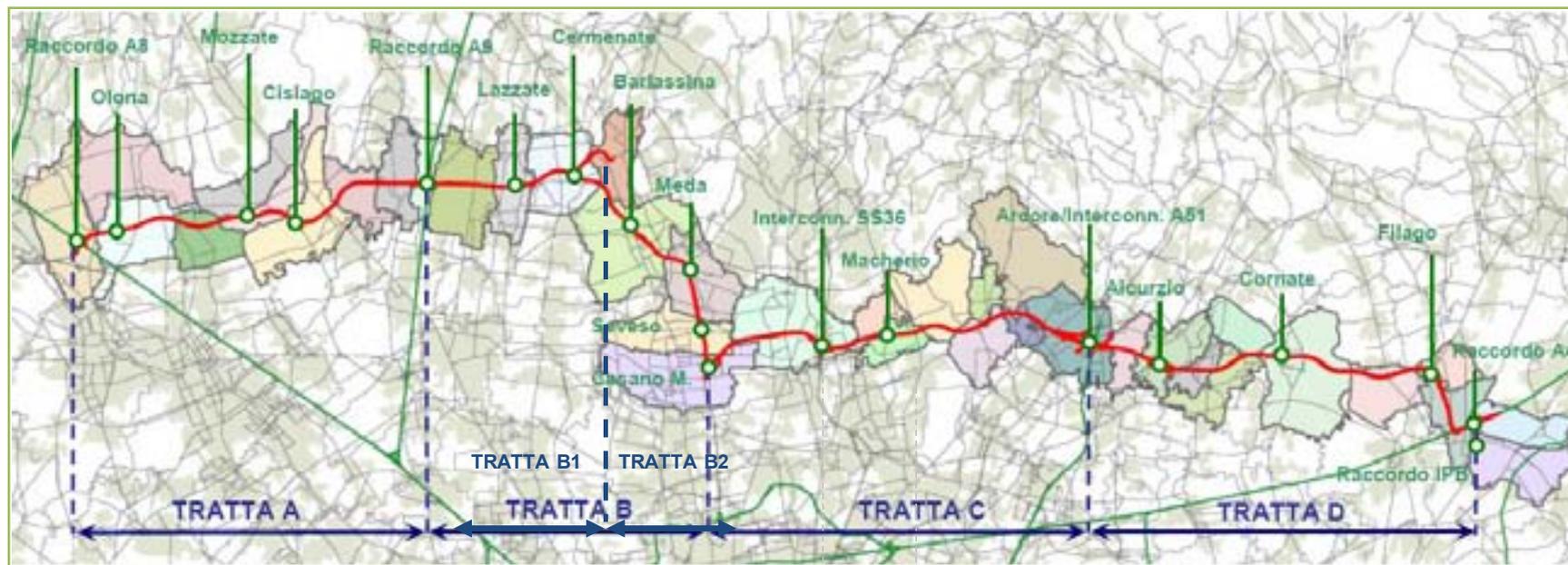
Quasi 1/10 del territorio regionale

4 milioni di abitanti

1/3 della popolazione lombarda

290'000 imprese

1/3 della struttura produttiva lombarda



Milano Varese, Como, Monza, Bergamo

5 province

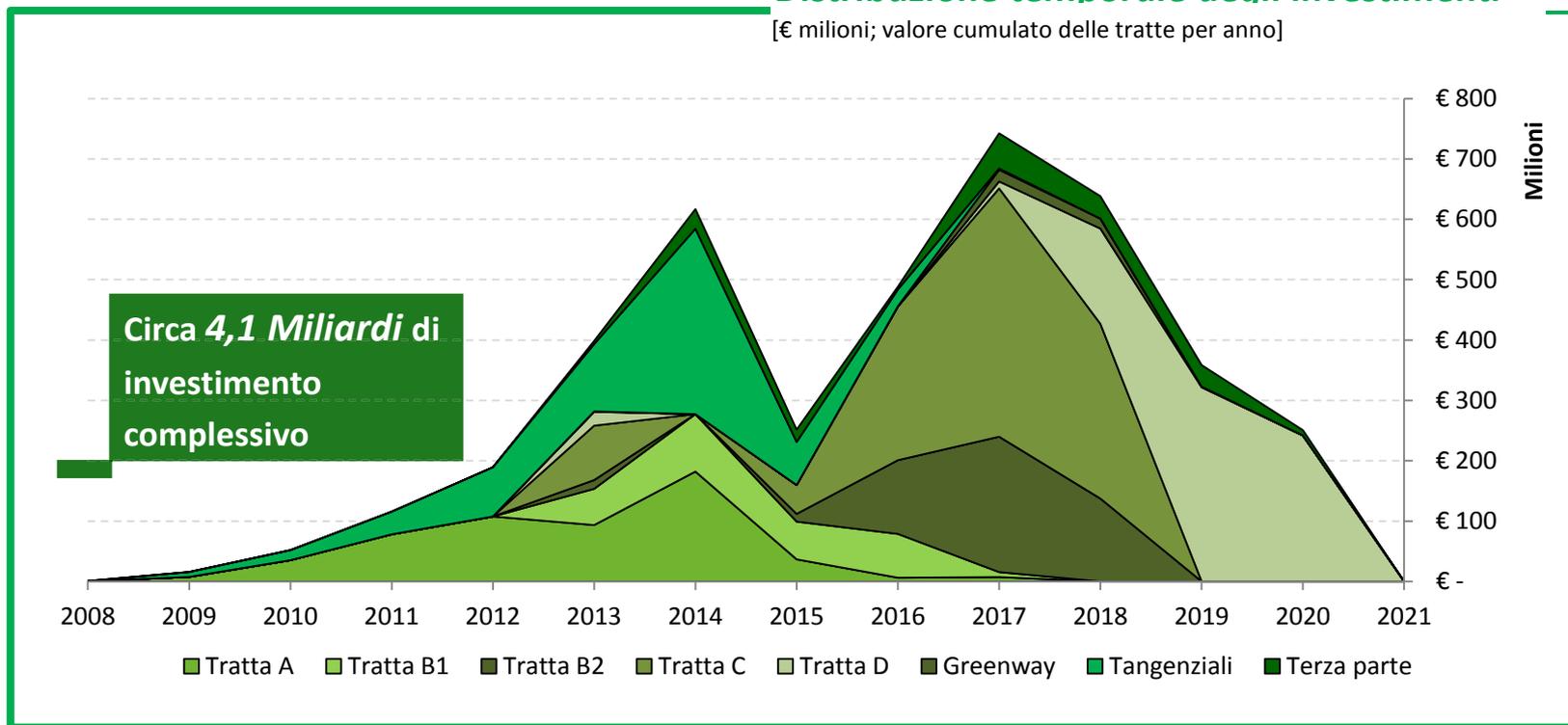
Spina Verde di Como, delle Groane, Boschi delle Querce, Valle del Lambro, Adda Nord

5 parchi regionali

Gli investimenti complessivi relativi al progetto infrastrutturale dell'autostrada – e alle opere ad essa connesse - **ammonta a Euro 4.118.354.680**

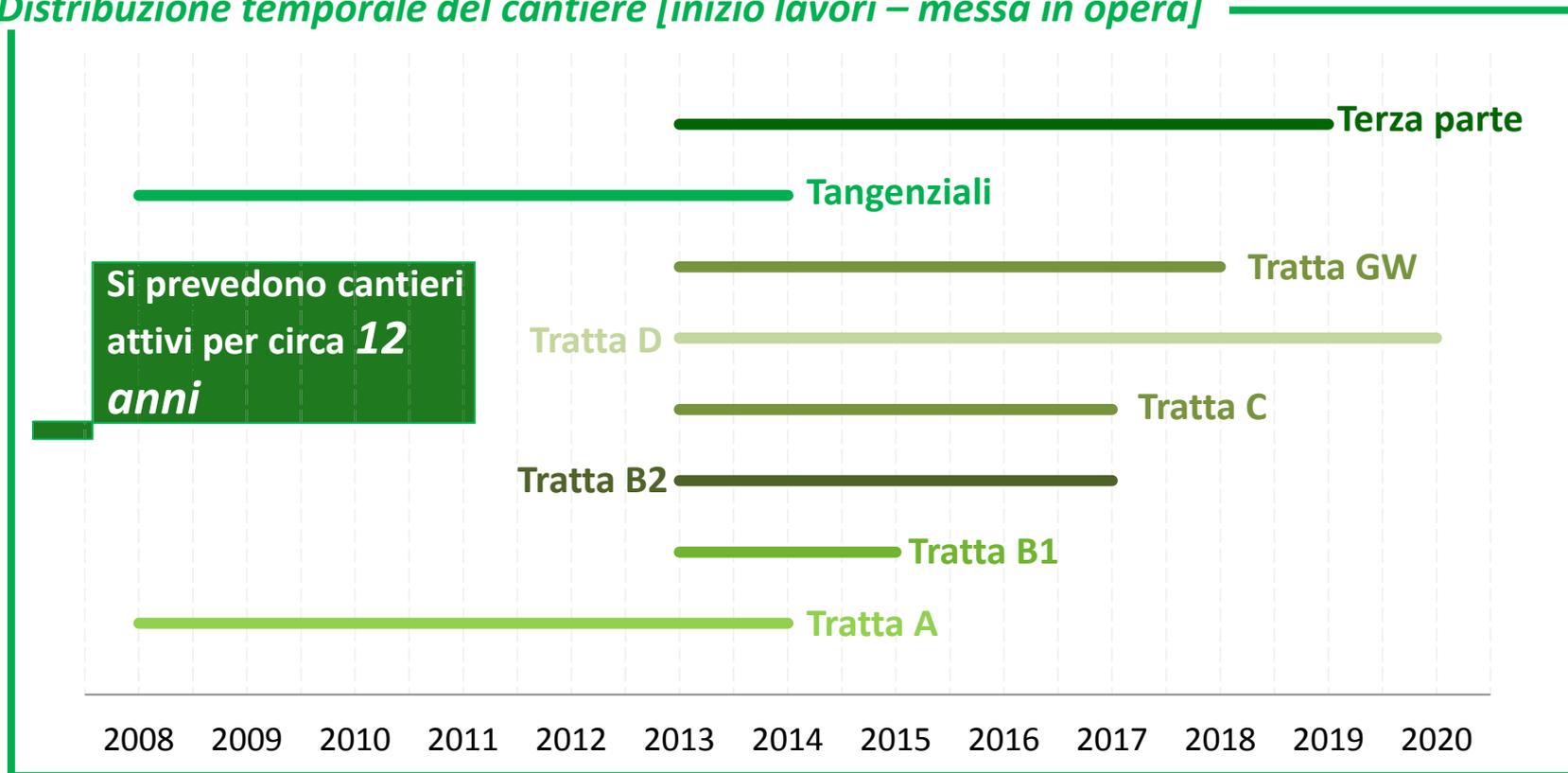
Distribuzione temporale degli investimenti *

[€ milioni; valore cumulato delle tratte per anno]



Per lo sviluppo dell'opera autostradale sono stati attivati **cantieri a partire dal 2008** e si prevede **l'ultimazione dei lavori entro il 2020**.

Distribuzione temporale del cantiere [inizio lavori – messa in opera]



L'opera viaria è il primo, in termini di costo totale dell'operazione, dei **7 grandi investimenti in opere autostradali previsti dall'Italia** nell'ultimo decennio nell'ambito del Corridoio Mediterraneo "Lione-Torino-Kiev".

Obiettivi del progetto

*Migliorare la qualità della vita
della popolazione residente*

*Aumentare il vantaggio
competitivo del sistema
industriale di riferimento*

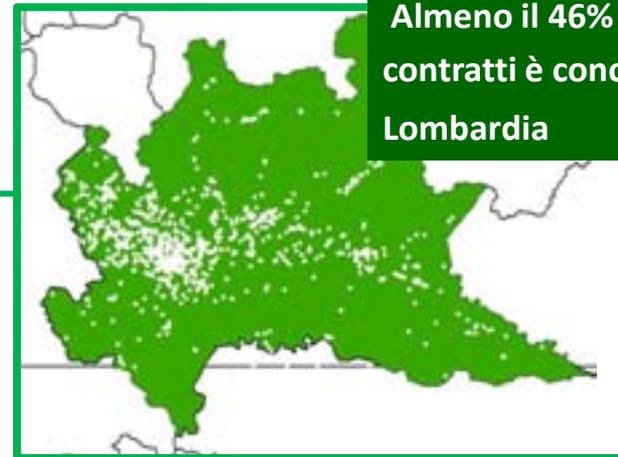
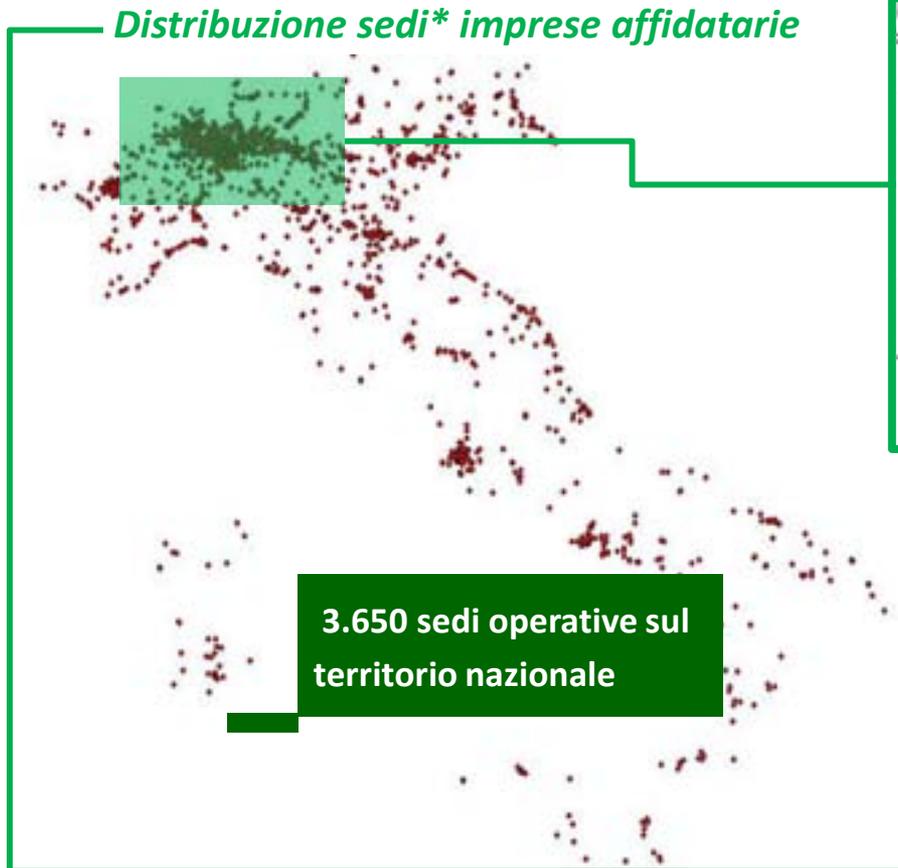
*Creazione di occupazione in
fase di cantiere e nel lungo
periodo*

*Aumentare l'integrazione del
territorio nel sistema viario
Europeo*

*Aumentare l'attrattività per il
territorio*

- Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo potrà garantire, progressivamente, **rilevanti impatti socio-economici sul territorio** regionale interessato dalla sua realizzazione, con ricadute dirette e indotte su occupazione e produttività sin dalla fase di cantiere.
- In particolare, si potranno registrare **effetti positivi diretti, dovuti alle attività direttamente connesse alla realizzazione delle infrastrutture** durante la fase di cantiere, **indiretti** relativi alla **crescita dell'indotto di supporto** allo sviluppo dell'infrastruttura, ovvero alla fornitura di beni e servizi, **indotti**, relativi cioè al fatturato e all'occupazione aggiuntiva generati o "spinti" dalla spesa del reddito percepito dalle risorse umane direttamente ed indirettamente coinvolte nella realizzazione delle opere.
- In questo senso, con riferimento ai **circuiti di produzione e consumo attivati dal progetto in fase di cantiere**, considerando l'investimento totale per la realizzazione delle sole opere del Sistema Viabilistico, gli effetti e le ricadute positive sul territorio regionale possono essere riassunti attraverso due variabili che inglobano gli effetti Diretti, Indiretti e Indotti del progetto: il **Valore Aggiunto** prodotto, ovvero quella parte di produzione lorda costituita dall'apporto di fattori quali il lavoro e i servizi del capitale, **l'occupazione diretta, indiretta e indotta**, che lo sviluppo del progetto potrà generare sul territorio.

Per il completamento della Tratta A e delle Tangenziali, sono state coinvolte imprese distribuite su tutto il territorio nazionale, con una sensibile **concentrazione in Lombardia**



Complessivamente, tra affidamenti e sub-affidamenti, sono coinvolte più di **680 aziende**** per un totale di circa 3.650 sedi operative sul territorio nazionale

Almeno il **46% del valore dei contratti** di affidamento e sub-affidamento è concentrato all'interno della Regione Lombardia

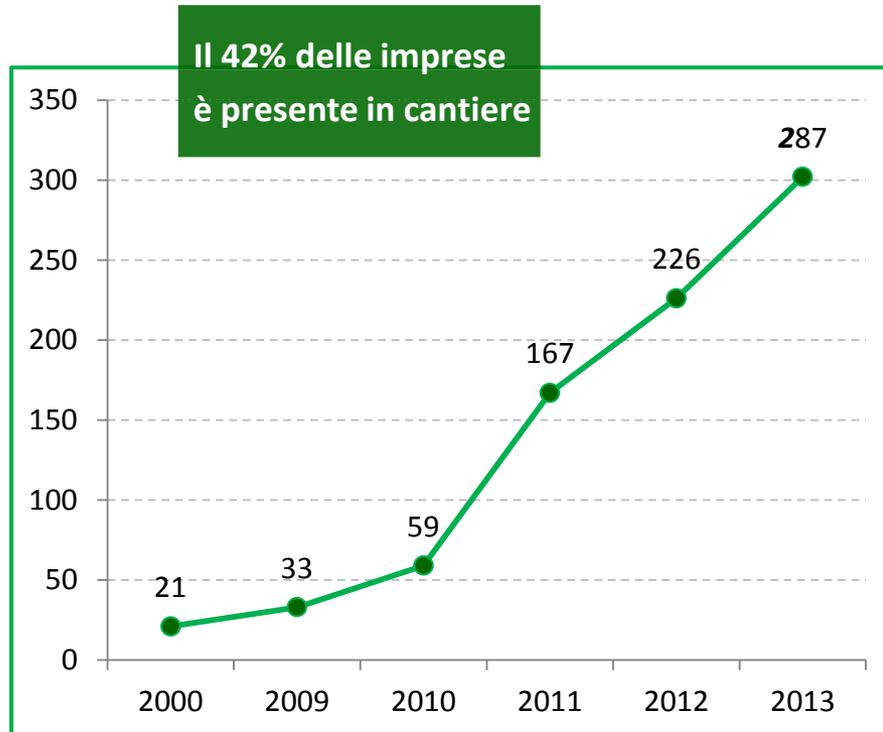
(*) Sedi legali ed operative delle ditte affidatarie e subaffidatarie dei lavori

(**) Aziende con contratti di affidamento + aziende con contratti di subaffidamento

Delle aziende affidatarie e sub-affidatarie, circa **287 aziende** (42% del totale complessivo) sono **presenti in cantiere**

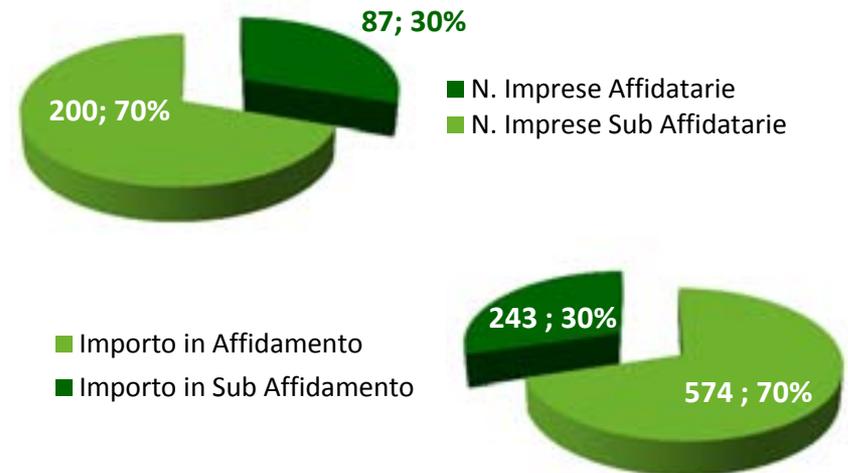
Imprese affidatarie e sub-affidatarie in cantiere

Imprese affidatarie e sub-affidatarie con badge attivo



Affidamenti e Sub Affidamenti (in cantiere)

87 imprese affidatarie
per un valore di 575 M€



Il progetto APL ha, inoltre, rilevanti effetti anche dal punto di vista della **creazione di nuovi posti di lavoro** nella fase di cantiere



Fonte: Studio di impatto (aggiornamento 2013-2014)

Durante la fase di cantiere, lo sviluppo dell'opera garantisce occupazione per circa **4.780 addetti diretti** e **6.830 tra diretti, indiretti e indotti** (periodo 2013 ed il 2018).

Occ. Media annua

| Tratta | anni | Occ. |
|---------------|------------------|-------------|
| Tratta A | 2008-2013 | 827 |
| Tratta B1 | 2013-2017 | 783 |
| Tratta B2 | 2013-2018 | 1090 |
| Tratta C | 2013-2018 | 2223 |
| Tratta D | 2013-2020 | 1146 |
| Greenway | 2013-2019 | 65 |
| Tangenziali | 2008-2017 | 963 |
| Terza parte | 2013-2020 | 337 |
| Totale | 2008-2020 | 4160 |

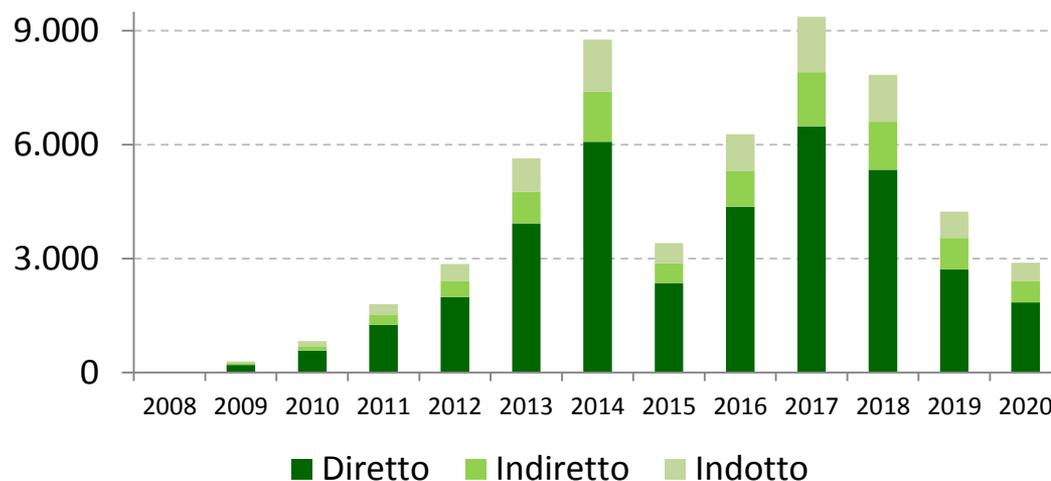
Occupazione

Occupazione media 2013 - 2018: ca **6.830 FTE**

Occupazione media diretta 2013 - 2018: ca **4.780 FTE**

Occupazione

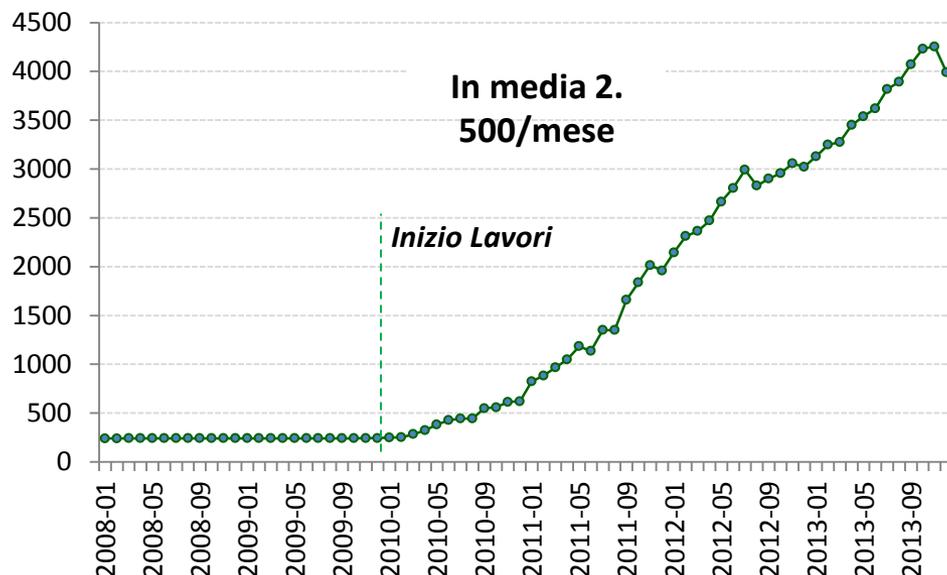
[numero di occupati; valore totale per anno]



Nel dettaglio, **dal 2010** - anno di inizio delle attività di realizzazione dell'opera - la **presenza media di addetti in cantiere** ha fatto registrare una **crescita costante** fino alla fine del 2013 (con un tasso medio di crescita mensile del **4%** circa).

Totale risorse attive in cantiere (tratta A e tangenziali)

[numero di badge attivi]



Il **numero delle risorse attive** in cantiere è progressivamente cresciuta dal 2008 fino a superare, ad **ottobre 2013**, le **4.000 unità**.

Il progetto APL si configura come un **motore di sviluppo per la Regione**, con impatti relativi alla creazione di valore aggiunto a livello diretto, indiretto e indotto

*VALORE AGGIUNTO fino al 2020
(fase di cantiere)*

***1,7 miliardi di euro di valore aggiunto DIRETTO
(3,7 miliardi di valore aggiunto totale)***

- **Diretta** (realizzazione delle infrastrutture)
- **Indiretta** (crescita della produzione di supporto allo sviluppo dell'infrastruttura)
- **Indotta** (valore aggiunto ulteriore generato dalla spesa del reddito percepito dalle risorse umane coinvolte nella realizzazione delle opere)

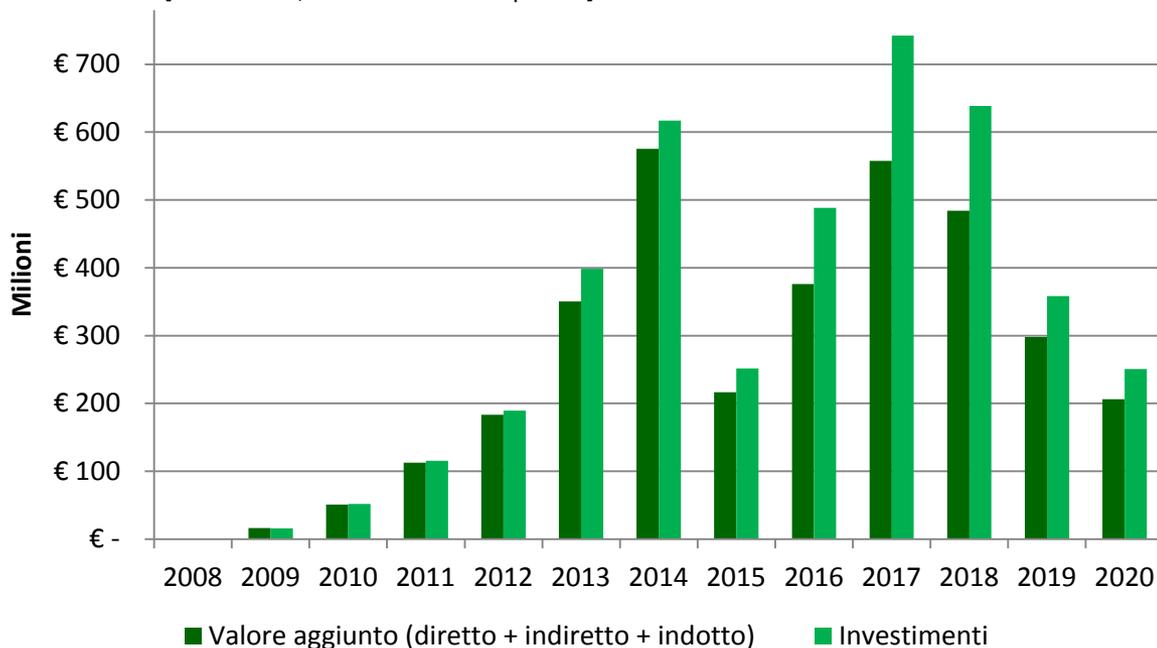
A fronte di un valore totale degli investimenti di circa € 4,1 miliardi, il **valore aggiunto totale prodotto è di € 3,7 miliardi**, distribuito fino al 2020.

Investimenti: **€4,1 mil**

VA totale: **€3,7 mil**

VA e investimenti

[milioni di €; distribuzione temporale]

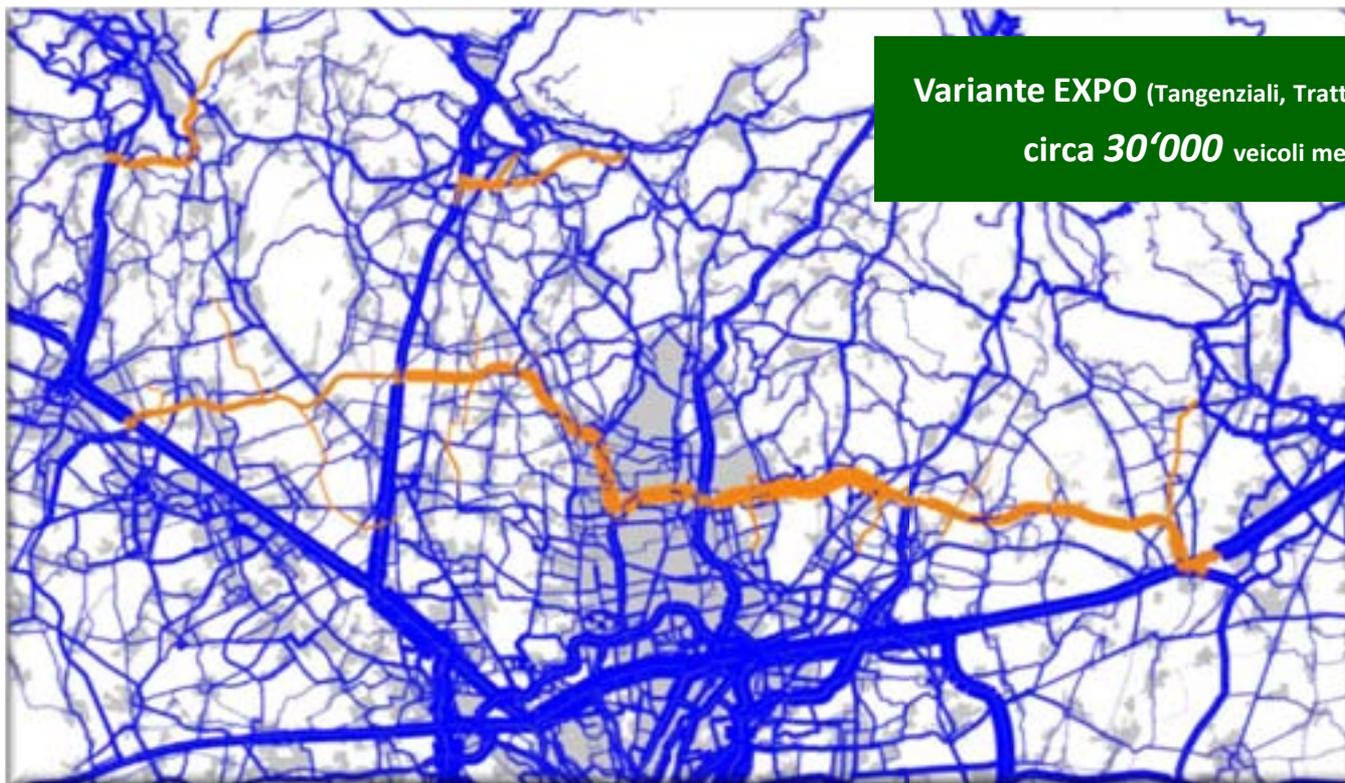


Valore aggiunto

- VA / investimenti: 0,89
- VA diretto: 47%
- VA indiretto: 29%
- VA indotto: 23%

Impatti positivi saranno legati all'**incremento degli scambi** e degli stimoli allo sviluppo socio-economico di un'area della Regione particolarmente produttiva

Si stima che il nuovo asse autostradale sarà **percorso quotidianamente da una media di *circa 55'000 veicoli***

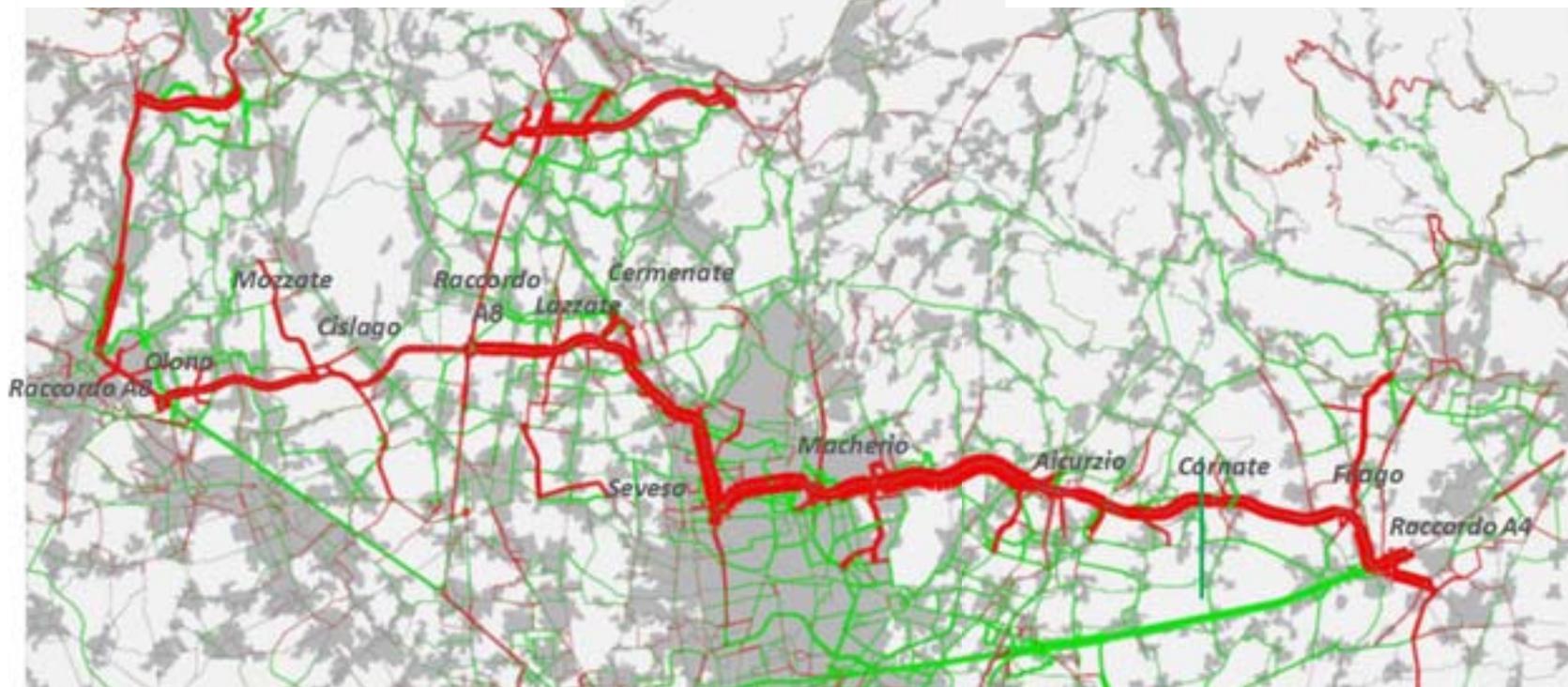


(*) Traffico giornaliero medio annuo pari 22'100 veicoli sulla tratta A e 43'600 veicoli sulla B1

L'apertura al traffico della nuova autostrada provocherà uno **spostamento del traffico sulla rete viaria primaria** e la **decongestione della rete viaria secondaria**

Spostamento del traffico sulla viabilità primaria: + 5,1%

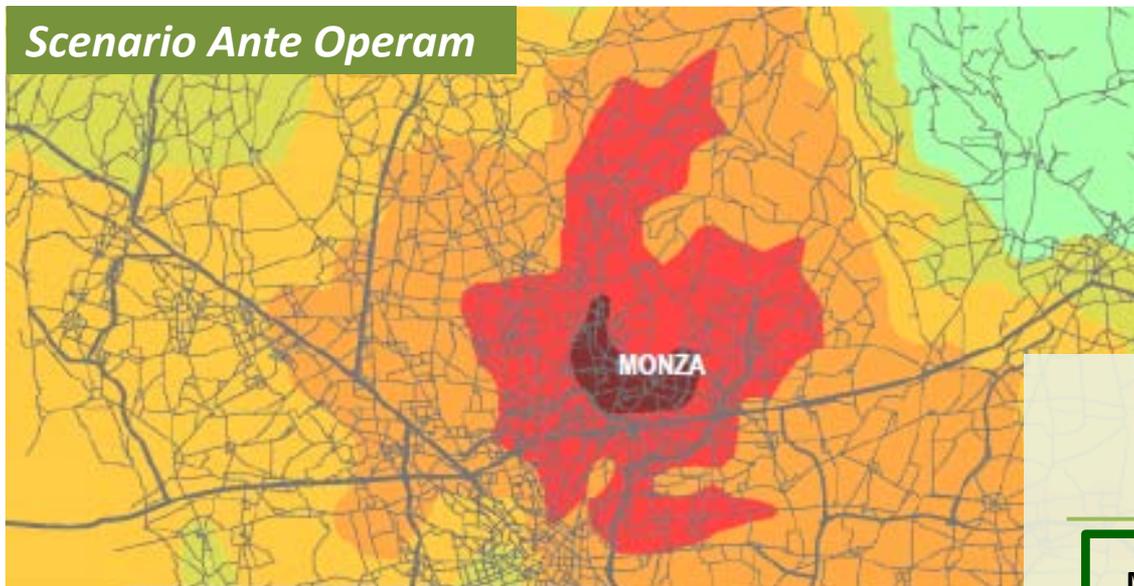
In rosso gli Incrementi di traffico



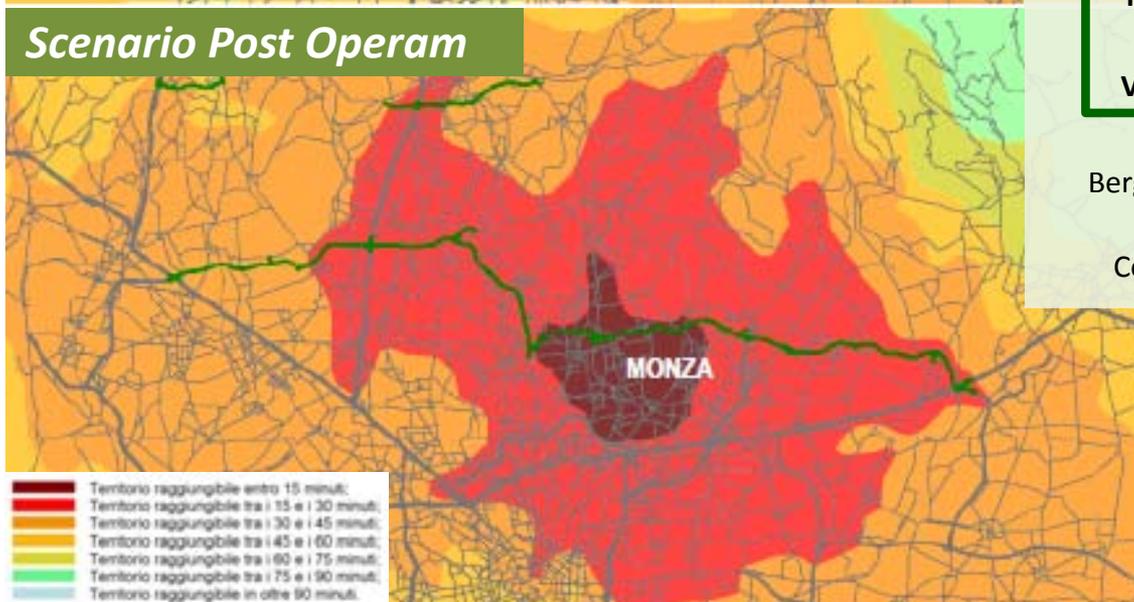
In verde le riduzioni di traffico

Decongestionamento della viabilità secondaria: - 8%

Scenario Ante Operam



Scenario Post Operam



Tempi di percorrenza

| Tratta | Ante Operam | Post Operam | Variaz. % |
|--------------------|-------------|-------------|-----------|
| Monza - Como | 59 min. | 31 min. | -47,4 |
| Varese - Monza | 67 min. | 42 min. | -37,3 |
| Bergamo - Malpensa | 84 min. | 54 min. | -27,3 |
| Como - Bergamo | 84 min. | 61 min. | -35,7 |

45 milioni di ore
annue risparmiate

Impatti positivi saranno legati ad una progressiva **riduzione degli agenti inquinanti** sul territorio dovuti alla circolazione veicolare ed ad un **risparmio economico** per la riduzione di utilizzo del carburante

Riduzione del carburante utilizzato per circa

35 milioni di litri/anno



Riduzione delle emissioni prodotte di oltre

380.000 kg/anno



Relativo risparmio per la collettività di oltre
700 milioni di €/anno



L'attesa apertura di **Expo 2015** avrà un impatto rilevante sui **volumi di domanda potenziale indotta** sul Sistema ApL

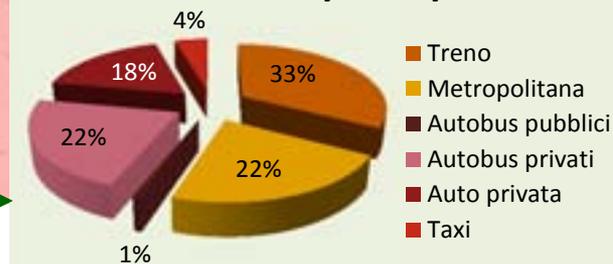
Domanda potenziale:
160'000 visitatori/giorno*

*Picchi massimi:250'000
visitatori/giorno*

*Traffico stradale
addizionale: 30'000
auto/giorno medi*

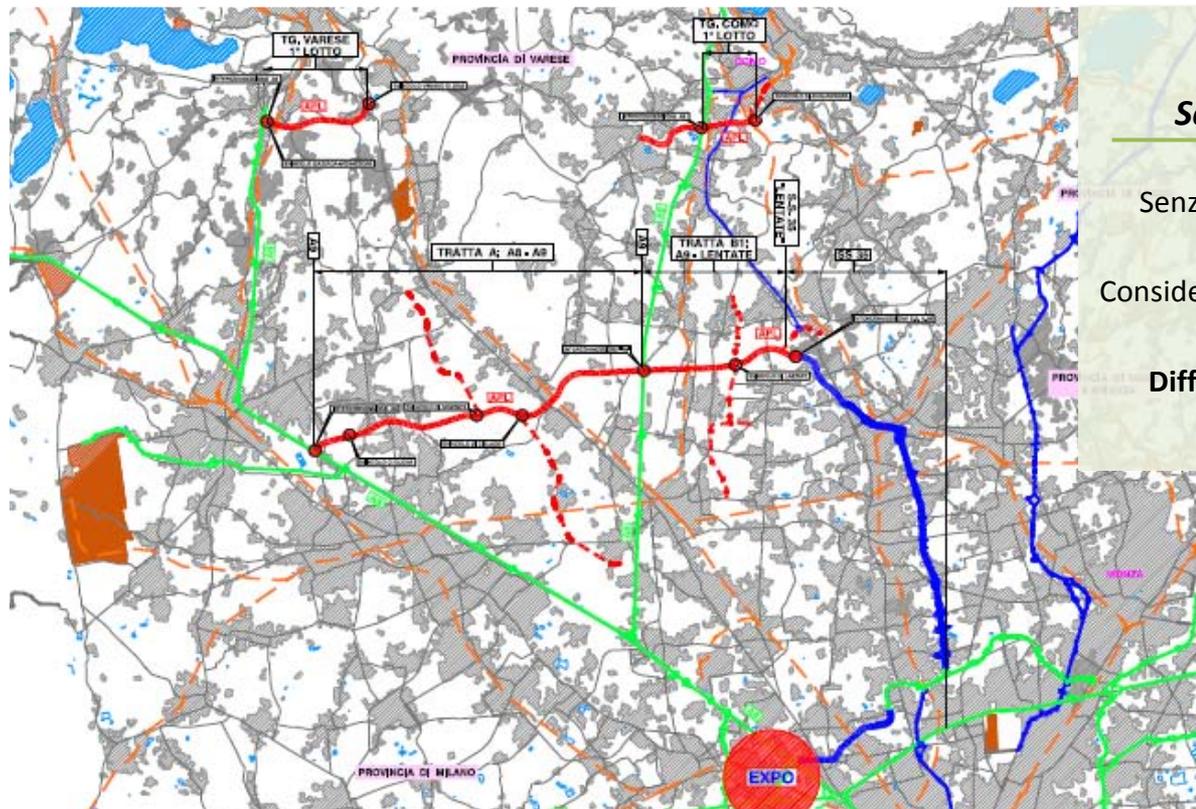


Modalità di trasporto prescelta



* Domanda potenziale stimata con riferimento al periodo 1 maggio 2015 – 31 ottobre 2015 e in ipotesi di messa in esercizio della Tratta A, delle Tangenziali di Como e Varese e della Tratta B1

Con l'apertura dell'EXPO, la metà della domanda potenziale di traffico nel quadrante Nord-Ovest Milano (20% del totale traffico auto indotto da Expo) sarà distribuita sul Sistema APL*



Anno 2015 – percorrenze km

| Scenario | Leggeri | Totali |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| Senza considerare EXPO | 217'586 | 268'741 |
| Considerando effetto EXPO | 232'959 | 284'114 |
| Differenza percentuale | 7.07% | 5.72% |

In migliaia

L'effetto EXPO determina un incremento delle percorrenze relative alla componente leggera sul tracciato costituito da Tratta A, Tangenziali di Como e Varese e Tratta B1 dell'ordine del 7% nel 2015

* Tratta A, primo Lotto della Tangenziale di Varese, o primo Lotto della Tangenziale di Como o tratta B1