



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

2006

RAPPORTO OTI Piemonte

Gennaio 2007

INDICE

1	Quadro generale	pag.	3
2	Stato avanzamento interventi	pag.	3
	2.1 Ferrovie	pag.	3
	2.2 Viabilità	pag.	5
	2.3 Nodo metropolitano di Torino	pag.	6
3	Criticità	pag.	6
4	Attese per il 2007	pag.	7

1. Quadro generale

Anche quest'anno nel comporre il Rapporto OTI della Regione Piemonte è piuttosto difficile esprimere giudizi sull'andamento delle opere monitorate che vadano al di là dell'**insufficienza**.

Le aspettative espresse nel rapporto 2005 hanno trovato soddisfazione unicamente negli interventi legati strettamente all'evento olimpico, mentre per tutte le altre opere non si può che constatare l'assenza di significative evoluzioni.

Se non si tiene conto dei pochi interventi in corso da molti anni, i cui lavori se pur lentamente stanno proseguendo, si segnala che i grandi nodi relativi alle infrastrutture più rilevanti non solo non sono stati sciolti, ma ad oggi le loro soluzioni appaiono ancora più complesse e lontane.

Il riferimento obbligato riguarda la linea AC Torino-Lione sulla quale nel 2006 la mancata composizione dei conflitti locali e politici, le modifiche all'iter procedurale e le proposte di tracciato alternativo non hanno fatto altro che produrre ulteriori problemi di cui ad oggi è difficile intravedere una soluzione. Altri esempi riguardano l'autostrada Asti-Cuneo, la superstrada Novara-Malpensa, le due tratte della Pedemontana Piemontese.

Da segnalare un piccolo progresso per il potenziamento dell'interporto di Novara C.I.M. SpA: il Cipe ha destinato alla Società i fondi richiesti (21 milioni di Euro) per il completamento dell'interporto Ovest, pari al 19% dell'investimento totale. Inoltre ha approvato in linea tecnica il nuovo ponte ferroviario di accesso al terminal per complessivi 6 binari.

2. Stato avanzamento interventi

2.1 Ferrovie

La **linea AC Torino-Lione** nel 2006 non ha prodotto alcuna fase operativa, al contrario il suo iter avviato ormai ad una procedura quasi certa, ha subito una battuta d'arresto con la decisione del suo stralcio dalla Legge Obiettivo per essere orientata a seguire la procedura ordinaria. A conseguenza di ciò le due tratte previste Torino-Bussoleno e

Bruzolo-confine di Stato dovranno essere soggette ad uno studio di impatto ambientale per il conseguimento della VIA sul progetto definitivo.

A questo proposito va rilevato, che nonostante nello scorso anno sia stato costituito un Osservatorio Tecnico col compito di effettuare in modo imparziale verifiche sugli aspetti tecnologici della realizzazione e sul tracciato, ad oggi nulla di certo è stato stabilito in ordine alle soluzioni definitive. Proprio in questo momento è quanto mai acceso il dibattito sulle scelte finali che vanno dal raddoppio e potenziamento della vecchia linea storica, al tracciato in Val di Susa che prevede le due tratte soggette a VIA, ad una nuova proposta di tracciato alternativo che dovrebbe svilupparsi attraverso la Val Sangone con inevitabili enormi slittamenti degli obiettivi temporali rispetto ai programmi comunitari del progetto TEN, ad altre soluzioni miste fra quelle indicate.

Nel febbraio 2006 sono stati ultimati i lavori concernenti la **tratta AV/AC Torino-Novara** e proseguono i lavori per la realizzazione della **tratta AV/AC Novara-Milano** la cui ultimazione è prevista per luglio 2009.

Permangono però criticità sulle interferenze del tracciato AV/AC con la tratta autostradale A4 Novara Est-Milano e con la stazione di servizio di Novara della stessa A4, che tuttavia risultano in via di risoluzione.

Le vicende relative alla tratta piemontese del Corridoio V nel quale è inserita la linea Lione-Torino condizionano naturalmente altre due importanti opere complementari ad essa: la **gronda merci nord di Torino** e il suo collegamento al Polo logistico di Orbassano attraverso il **corso Marche**.

Il progresso più evidente sul **passante ferroviario di Torino** nel 2006 è stato l'inizio dei lavori per la realizzazione della **nuova stazione di Porta Susa**. Proseguono i lavori di quadruplicamento per il completamento del passante e dell'interramento dei binari sotto il fiume Dora, ma l'ultimazione dell'opera è già stata posticipata di un anno (2011) rispetto alle previsioni dello scorso rapporto. A rilento proseguono inoltre i completamenti superficiali di viabilità ed arredo urbano nelle tratte dove l'interramento dei binari è già stato completato da anni.

È stato recentemente presentato da RFI il progetto per la nuova **stazione ferroviaria Rebaudengo** con il collegamento alla Torino-Ceres e quindi all'Aeroporto di Caselle, il cui costo stimato è pari a circa 126 milioni di Euro di cui è finanziata al momento la sola progettazione preliminare e definitiva. L'importo per la realizzazione è invece ancora da reperire.

2.2 Viabilità

Dopo anni di gravissimi disagi per gli utenti dell'**autostrada Torino-Milano**, il 2007 dovrebbe portare al completamento dei primi 48,5 km corrispondenti alla tratta tra i comuni di Torino e Carisio e alcune tratte dei successivi 19 km sino a Greggio. Per la parte restante da Greggio a Milano la previsione di ultimazione entro il 2011 sarà comunque condizionata dall'andamento delle opere relative alla linea AV/AC Torino-Milano.

Diversi sono ancora i nodi da risolvere sulle interferenze e gli attraversamenti reciproci tra l'autostrada A4 e l'AV/AC Torino-Milano.

L'**autostrada Asti-Cuneo**, opera inserita tra gli interventi strategici della Legge Obiettivo, ad oggi vede approvati dalla conferenza dei servizi i progetti esecutivi di tutti i 15 lotti previsti. I lavori sono in corso su parte del tracciato (7 lotti su 15) e interessano circa 40 km su un totale di 90.

Due lotti sono stati aperti al traffico nel luglio 2005 e gli altri 5 lotti saranno completati secondo le previsioni entro marzo 2007. La sorte degli 8 lotti rimasti è invece legata alla redazione ed accettazione della convenzione che dovrà disciplinare i rapporti tra concedente e concessionario. Il concessionario dell'autostrada è stato individuato in una società mista: ANAS 35% e soggetto privato 65%; la gara per l'individuazione del soggetto privato è stata vinta dalla SALT SpA – Grassetto SpA – Itinera SpA, pertanto, formalizzata la costituzione della società mista ed il relativo affidamento della concessione potranno finalmente iniziare i lavori sui lotti restanti.

Il **tunnel di sicurezza del Frejus**, la cosiddetta II^a canna del traforo autostradale di 13 km tra Italia e Francia è stato finalmente approvato in via definitiva dalla Commissione intergovernativa lo scorso dicembre. Il tunnel dovrà avere esclusivamente finalità legate alla sicurezza e non al transito dei veicoli. La Commissione ha inoltre chiesto alla Sitaf (Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus) di avviare in tempi rapidi gli iter delle procedure tecniche (Conferenza dei Servizi e VIA). Se queste non potranno ostacoli seri, la gara d'appalto potrà essere avviata già per dicembre 2007, così da arrivare ad aprire i cantieri l'anno successivo. L'importo del progetto definitivo è di circa 400 milioni di Euro, di cui il 50% a carico della Sitaf SpA.

Nessun passo avanti è stato fatto fino ad ora per la **Superstrada Novara-Malpensa**, potrebbe però essere inserita con carattere prioritario nel nuovo DDL regionale approvato il 9 ottobre 2006 sulle strade ed autostrade regionali che, prevedendo il ricorso a finanziamenti innovativi (project financing) e a "pedaggi ombra", potrebbe essere

risolutivo per l'avvio della realizzazione dell'opera.

La **tratta Masserano-Romagnano della Pedemontana piemontese** è in fase di adeguamento progettuale al fine di sottoporla alla procedura di cui alla Legge Obiettivo.

La **tratta Biella Carisio** invece è stata inserita dall'Anas in un programma di interventi da realizzare in project financing, ma l'attuale progetto preliminare non è condiviso dagli enti locali interessati, pertanto è in fase di studio un nuovo tracciato più confacente alle esigenze viabilistiche dell'area.

2.3 Nodo metropolitano di Torino

Slitterà ancora di un anno l'avvio dei lavori per la realizzazione della IV corsia della **tangenziale di Torino**. Paradossalmente per quest'opera esiste da tempo l'approvazione del progetto da parte dell'ANAS e sono già disponibili per intero le risorse finanziarie, manca ancora però il via libera dei due Ministeri competenti (Infrastrutture e Economia) conseguente all'approvazione definitiva del piano finanziario dell'Ativa.

I cantieri quindi non potranno essere aperti prima del 2009, con fine lavori prevista per il 2012.

Proseguono senza interruzione i lavori di potenziamento dell'**Interporto di Torino S.I.T.O. SpA** e l'insediamento di nuovi utenti. Le opere, interamente finanziate, saranno ultimate nel 2010.

3. Criticità

L'anno che si appresta a trascorrere sarà senza dubbio quello decisivo per la **Linea AC Torino-Lione**. Nessuna infatti delle criticità espresse in passato risulta al momento superata, ma addirittura la situazione si può definire ancora più complessa per le nuove ipotesi di tracciato, recentemente avanzate e per il disaccordo crescente fra le forze politiche all'interno del Governo italiano.

A questo punto risulta quanto mai evidente che lo scoglio assoluto da superare è quello politico, visto che i lavori dell'Osservatorio tecnico hanno già incominciato a dare frutti

con pareri confortanti in merito a tecnologie ed eventuali rischi di tipo ambientale. Sicuramente se il Governo italiano non riuscirà tempestivamente a produrre scelte ed orientamenti condivisi è quanto mai oggettivo il rischio di perdere i finanziamenti che l'Unione Europea aveva già destinato a quest'opera e che verranno dirottati su altre infrastrutture europee privando di una risorsa irrinunciabile le nostre regioni del Nord. Permangono aspetti critici di tipo finanziario e tecnico per il completamento dell'**AV/AC Torino-Milano** nella tratta Novara-Milano che coinvolgono anche direttamente i lavori del potenziamento della **A4 Torino-Milano**, mentre invece sono di carattere più politico e tecnico-amministrativo i ritardi nella realizzazione degli ultimi 8 tratti dell'Autostrada **Asti-Cuneo**. È essenzialmente legato alle vicende di Alitalia e alle nuove scelte di politica trasportistica che il Governo sta maturando il futuro dello **scalo aeroportuale torinese di Caselle**, relativamente al suo sviluppo ed all'eventuale costituzione del sistema aeroportuale del Nord Ovest con l'aeroporto di Malpensa e gli scali minori piemontesi.

4. Attese per il 2007

- Individuazione del quadro decisionale e progettuale per avviare la fase operativa della linea AC Torino-Lione.
- Soluzione del nodo di Novara per la veloce prosecuzione della tratta AV/AC Novara-Milano.
- Rispetto del cronoprogramma per il completamento del passante ferroviario di Torino e avvio tempestivo delle opere necessarie al completamento del collegamento con l'aeroporto di Caselle.
- Rispetto dei tempi per il completamento dell'autostrada A4 TO-MI almeno fino a Carisio-Greggio.
- Chiarimento dei rapporti fra concedente e concessionario per l'avvio dei lotti restanti dell'autostrada Asti-Cuneo.
- Apertura in tempi rapidi della Conferenza dei Servizi e VIA per il nuovo tunnel sull'Autofrejus.
- Via libera del Governo alla realizzazione della IV corsia della Tangenziale di Torino.

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI NORDOVEST

www.otinordovest.it

info@otinordovest.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