



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2007

gennaio 2008

INDICE

1	Quadro generale	pag.	3
2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	7
	2.1 Ferrovie	pag.	8
	2.2 Viabilità	pag.	9
	2.3 Nodo metropolitano di Torino	pag.	10
	2.4 Piattaforme logistiche intermodali	pag.	10
3	Criticità	pag.	12
4	Attese per il 2008	pag.	13

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2007, da Giuseppina Bevilacqua e Antonino Scordo dell'Unione Industriale di Torino.

1. IL QUADRO GENERALE

L'anno appena trascorso ha visto il nostro Paese più impegnato, rispetto al passato, sul fronte delle politiche infrastrutturali che, tuttavia, si sono tradotte solo parzialmente in realizzazioni e avvio di cantieri.

Partendo dall'analisi del contesto europeo, si sottolinea l'importante risultato raggiunto dal nostro Paese con la proposta di assegnazione di oltre 1 miliardo di euro, sui 5,1 complessivamente messi a disposizione dalla Commissione Europea, per la realizzazione delle tratte transfrontaliere delle reti TEN-T. In particolare, hanno ottenuto finanziamenti le tratte internazionali Torino-Lione per 671,8 milioni (di cui il 40% alla Francia), Innsbruck-Fortezza per 786 milioni di euro (di cui il 50% all'Austria) e Trieste-Divaca per 50,7 milioni. Sono state cofinanziate anche le tratte Fortezza-Verona per 58,8 milioni, Ronchi Sud-Trieste per 24 milioni e, in minima parte, il nodo ferroviario di Genova per 5,05 milioni. Non ha invece trovato sostegno economico il Terzo Valico sull'asse n. 24 Genova-Rotterdam, per il quale era stato chiesto un contributo all'Europa di 160 milioni.

Sul fronte nazionale si è assistito a un anno durante il quale sono state assunte importanti decisioni sul capitolo delle infrastrutture, ma molti sono i nodi che rimangono da sciogliere. In particolare, si ricordano il decreto legge 81 del 2 luglio 2007 di stanziamento di 1 miliardo a RFI e ANAS per scongiurare la chiusura dei cantieri in essere, e il decreto legge 159 del 1 ottobre 2007 di assegnazione alle infrastrutture di ulteriori 2 miliardi derivanti dall'extragettilo fiscale (in aggiunta ai 16,7 previsti dalla Finanziaria del 2007). Inoltre, sono da annoverare l'approvazione del contratto di programma ANAS 2007, che prevede investimenti da avviare da subito per 1,335 miliardi di euro (1,12 miliardi stanziati dalla legge finanziaria per il 2007 e 215 milioni assegnati dal decreto legge 159/07), e il contratto di programma RFI 2007-2011, che prevede nel quinquennio erogazioni per opere in corso pari a 26,5 miliardi di euro e nuovi impegni (ma con risorse disponibili solo per i 5 miliardi delle opere in corso) per complessivi 57 miliardi.

Tuttavia, se il Governo pone in essere l'apprezzabile sforzo di dare continuità attuativa alla programmazione in corso, i finanziamenti disponibili sono ancora distanti dai fabbisogni reali. Infatti, se per il 2008 si prevede per le infrastrutture un incremento del 22% rispetto alle risorse stanziare con la precedente manovra, si segnala che le esigenze finanziarie espresse nei principali documenti programmatori di ANAS e di RFI superano le dotazioni di spesa autorizzate. Infatti, il piano quinquennale degli investimenti ANAS prevede nel periodo 2007-2011 nuovi investimenti pari a circa 7 miliardi di euro, mentre si rileva che la Finanziaria 2008 conferma lo stanziamento per il periodo 2007-2010 di 4,45 miliardi di euro, senza prevedere nessun finanziamento per l'anno 2010. Invece, il piano RFI 2007-2011 prevede per il 2008 un fabbisogno di 3,9 miliardi, mentre le risorse rese disponibili dal combinato disposto dalla Finanziaria 2008 e dal DL 159/2007 autorizzano un contributo complessivo di 2,9 miliardi nello stesso anno. Per quanto concerne, infine, le opere strategiche della Legge Obiettivo, si rileva che i contributi quindicennali di 100 milioni attribuiti dalla Finanziaria per il triennio 2008-2010 comportano circa 3,3 miliardi di euro di investimenti, a fronte di un fabbisogno quantificato dal Ministero delle infrastrutture, sulla base dell'allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012, pari a 6,2 miliardi per lo stesso triennio 2008-2010. Deve comunque essere segnalata la norma introdotta dalla Finanziaria 2008 che prevede di destinare l'80% dell'extraggettito fiscale prodotto dalle importazioni nei porti e negli interporti alla realizzazione di interventi infrastrutturali; per quanto non determinabili a priori, le risorse così attivabili possono costituire una componente essenziale per il finanziamento di alcune opere.

Con riferimento all'aspetto procedurale, il 2007 ha visto a livello nazionale la principale iniziativa della Legge 40 del 2 aprile 2007 che ha revocato le concessioni rilasciate alla TAV per la realizzazione delle linee AC/AV Milano-Verona, Verona-Padova, Milano-Genova e, di conseguenza, anche i contratti di concessione stipulati da TAV con i general contractor. Nel mese di luglio una sentenza del TAR del Lazio ha sospeso la revoca delle concessioni, bloccando di fatto ogni avanzamento progettuale, e solo lo scorso 10 ottobre 2007 il Consiglio di Stato ha ribaltato la decisione del TAR, confermando il disposto della legge 40 del 2 aprile 2007.

Anche il disposto previsto dalla legge 286/2006, che riguarda l'applicazione a partire dal 2007 della convenzione unica per le concessionarie autostradali che modifica il precedente sistema concessorio, ha di fatto determinato un rallentamento degli iter procedurali di molte opere, che si sono risolti solo a partire dalla metà del 2007 con la firma di 8 nuove convenzioni uniche autostradali per un totale di 13,344 miliardi di euro di nuovi investimenti.

In conclusione, facendo riferimento alle proposte avanzate lo scorso anno dal nostro osservatorio ritenute necessarie per il superamento dei vincoli realizzativi, si forniscono di seguito alcune riflessioni rispetto alla politica di Governo nel 2007.

La necessità di passare da un elenco di opere a "piè di lista" ad un programma funzionale e operativo rimane ancora in gran parte disattesa, anche se, a onor del vero, un primo tentativo sembra essere stato fatto con l'elenco delle priorità indicate nelle tabelle del contratto di programma RFI 2007-2011. Tuttavia, rimane urgente l'esigenza di individuare il cronoprogramma delle opere e il relativo flusso finanziario per l'intero ciclo di vita dei progetti, così come è indispensabile che la valutazione delle priorità progettuali sia strettamente collegata con le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Per quanto riguarda il tema delle modalità di finanziamento delle opere, il Governo sembra intenzionato a privilegiare un approccio volto, da un lato, alla riduzione dei costi pubblici, che rimane comunque tutta da verificare, attraverso il superamento dei rapporti in essere con i general contractor per la realizzazione della rete AV/AC e, dall'altro, al recupero di nuove risorse da parte delle concessionarie autostradali, così come si evince dalla disciplina della convenzione unica. Sarebbe auspicabile, invece, un maggior coraggio da parte del Governo nel creare quel circolo virtuoso tra territorio e investimenti infrastrutturali in grado di liberare nuove risorse economiche. Va in questa direzione l'introduzione nella Finanziaria per il 2008 della già citata norma sull'uso dell'extragettito fiscale.

La gestione del consenso nel nostro Paese continua a rimanere un tema di difficile soluzione, che richiede lo sviluppo di specifiche azioni e iniziative volte a promuovere e rafforzare l'accettabilità sociale delle opere infrastrutturali. Le

resistenze alla realizzazione delle nuove opere continuano a permanere, ma si segnala positivamente l'approccio che il Governo ha adottato per la realizzazione dell'alta capacità Torino-Lione dove, se pur tra molte difficoltà e diversi ritardi, l'attività dell'Osservatorio ha consentito di riallacciare il dialogo con le comunità locali volto a spostare la discussione dal "se" fare l'opera a "come" fare l'opera. Si ribadisce in questa sede la necessità di promuovere verso le popolazioni coinvolte una maggiore consapevolezza dell'interesse comune e un dialogo diretto al superamento di quei timori che spesso provocano vere e proprie psicosi di rifiuto di qualsiasi proposta.

Infine, si sottolinea che la realizzazione delle infrastrutture deve essere inserita in una cornice che riguarda, più in generale, l'intera politica della mobilità e che richiede l'attuazione di misure organiche al fine di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica. Sotto questo aspetto si riscontrano scarsi passi in avanti sia sul piano normativo sia su quello gestionale rispetto alle proposte avanzate dal Rapporto OTI dello scorso anno, in particolare per quanto concerne il completamento dei processi di privatizzazione e liberalizzazione dei servizi di trasporto, le politiche per il riequilibrio modale, il coordinamento tra le diverse politiche settoriali, per finire con la creazione della nuova Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

Il 2007 per il Piemonte è stato un anno condizionato dal clima di instabilità del quadro politico nazionale che non ha permesso di ottenere le necessarie risorse per tradurre in azioni i proclami e gli annunci che, in numerose occasioni nel corso dell'anno i responsabili di governo, locali e non, hanno esposto agli organi di informazione sull'avvio degli interventi e sugli attesi finanziamenti per le opere oggetto di monitoraggio da parte del nostro Osservatorio.

In sostanza nessuna novità di rilievo si può segnalare sul fronte dell'Alta Capacità Torino-Lione rispetto agli anni passati e purtroppo non si è manifestato l'auspicato recupero dei notevoli ritardi su quasi tutte le altre opere ferroviarie e stradali in corso.

Dal punto di vista procedurale ed amministrativo alcuni nodi sono stati sciolti, permettendo così il riavvio dei lavori su alcune autostrade piemontesi, ma altri ancora non hanno trovato soluzione, rendendo così ad esempio sempre più problematica l'attesa per il potenziamento della tangenziale torinese e del suo prolungamento ad est.

Permangono inoltre problematiche sul fronte finanziario: a livello nazionale, pur valutando positivamente gli impegni in finanziaria va rilevato che le necessità di spesa, anche solo per gli interventi previsti dalla Legge Obiettivo, sono state soddisfatte parzialmente. A livello europeo va evidenziata la prima piccola tranche assegnata all'Alta Capacità, importo poco significativo, ma da considerare come un primo sintomo della volontà di realizzare l'opera.

Da segnalare l'accordo raggiunto tra il Ministro delle Infrastrutture e la Regione Piemonte sul pacchetto di opere strategiche, sottoscritto da parti sociali ed associazioni di categoria all'interno del Patto per lo sviluppo del Piemonte, per il quale il Governo si è impegnato a definire modalità e tempistiche di finanziamento per tradurre il piano in concrete realizzazioni nei prossimi anni.

È stato inoltre sottoscritto l'accordo di programma quadro sulle reti infrastrutturali e di trasporto fra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Piemonte, Comune di Torino, RFI e GTT che

rilancia una serie di interventi finanziati con risorse del CIPE e Regionali ai quali è stato assegnato un primo finanziamento di 50 milioni di euro.

2.1 Ferrovie

Anche il 2007 è trascorso senza che il travagliato cammino delle **linea AC Torino-Lione** abbia fatto sostanziali passi avanti. Il lavoro dell'Osservatorio ha portato all'individuazione di un nuovo tracciato (peraltro non ancora definitivo e condiviso), ma non ha prodotto una evoluzione della fase progettuale che rimane a livello preliminare. L'indeterminatezza del tracciato vincola inoltre altre importanti opere a livello metropolitano, la cui progettazione definitiva è subordinata alla soluzione finale della linea AC Torino-Lione.

L'opera di dialogo dell'Osservatorio con le comunità locali interessate, pur avendo notevolmente stemperato le tensioni esistenti spostando il confronto dal precedente rifiuto dell'opera alle nuove ipotesi di tracciato, non ha ancora portato ad un livello di accettazione e condivisione tale da garantire che al momento dell'avvio dell'opera non emergano ulteriori motivi di dissenso. Il segnale positivo resta per ora lo stanziamento europeo di 670 milioni di euro per completare gli studi di tracciato e le indagini geognostiche relative all'impatto ambientale, segnale che perlomeno manifesta chiaramente la volontà del Governo italiano e della Comunità Europea a realizzare l'opera.

Proseguono a ritmo serrato i lavori sulla tratta **AV/AC Torino-Milano** (fra Novara e Milano) per mantenere gli impegni di scadenza per la conclusione dell'opera nel 2009; tuttavia, a causa di nuove soluzioni tecniche, sono cresciuti in modo notevole gli impegni finanziari, ora al vaglio del Ministero delle Infrastrutture.

Continuano invece ad accumulare ritardi i lavori del **passante ferroviario di Torino** a cui sono anche legate le scelte definitive di tracciato della Torino-Lione, in base alle quali potrà essere confermata o meno la realizzazione della derivazione ferroviaria sotto il nuovo corso Marche e la sua interconnessione con il nodo logistico di Orbassano; in linea con le ultime previsioni la costruzione della nuova stazione di Porta Susa.

L'accordo di programma recentemente sottoscritto dal Governo con Regione Piemonte, Comune di Torino, RFI e GTT grazie ai 50 milioni di euro concessi, permetterà di acquistare nuovo materiale rotabile, di finanziare il progetto preliminare e definitivo del tratto di collegamento della **Torino-Ceres** col nodo di Torino (per un'efficace collegamento con l'aeroporto di Caselle), nonché il progetto e la realizzazione del raddoppio della **ferrovia Canavesana** fra Settimo e Volpiano e infine la progettazione definitiva del raddoppio della **linea Torino-Pinerolo** e l'elettificazione di un tratto della **Casale-Vercelli**.

2.2 Viabilità

Completato nel 2007 il potenziamento dell'**autostrada Torino-Milano** sul primo tronco da Torino a Carisio (48,5 km), il 2008 porterà alla conclusione il successivo tratto di 19 km fino a Greggio, coprendo all'incirca metà dell'intera opera. La firma della nuova concessione fra Anas e Satap, siglata lo scorso ottobre, prevede investimenti per circa 1 miliardo di euro grazie ai quali potranno proseguire i lavori di completamento da Greggio a Milano: se questi verranno avviati nel 2008, è prevedibile l'ultimazione dell'opera nel 2013 (con un ulteriore anno di ritardo), salvo imprevisti causati dai concomitanti lavori sulla tratta AV/AC Novara-Milano.

Possono ripartire i lavori sull'**autostrada Asti-Cuneo**, in forza del perfezionamento della società concessionaria e delle relative convenzioni approvate dal CIPE, sui tre tratti cuneesi; pertanto i ritardi accumulati fino ad oggi potranno essere contenuti e l'ultimazione della nuova autostrada concludersi entro il 2011.

Ancora in fase di iter procedurale e progettuale la **Pedemontana piemontese**: il protocollo firmato nel luglio 2007 fra Regione Piemonte e le province di Biella, Vercelli e Novara ha dato il via alle integrazioni di verifiche ambientali al progetto preliminare della tratta Masserano-Romagnano/A26 e prevede un contributo regionale di 550.000 euro, mentre 2 milioni dei 50 finanziati dall'accordo di programma Governo-Regione consentiranno la progettazione

preliminare del collegamento tra Biella e la A4; ancora da individuare le risorse finanziarie per realizzare l'intera opera e l'eventuale concessionario.

Finalmente in dirittura di arrivo il nuovo **tunnel del Tenda**: dopo l'approvazione dell'accordo internazionale fra Italia e Francia e il parere positivo della conferenza dei servizi sull'opera, si prevede la pubblicazione del bando di Gara entro Aprile 2008 e l'assegnazione dell'appalto entro fine anno.

Progetto definitivo e studio di impatto ambientale del **tunnel di sicurezza del Frejus** sono stati trasmessi ai Ministeri competenti: ottenuta l'approvazione del CIPE si darà avvio alla procedura di appalto e i lavori potrebbero iniziare già nel corso del 2008. I programmi prevedono circa 5 anni per l'esecuzione delle opere.

2.3 Nodo metropolitano di Torino

Sciolti i nodi procedurali e nonostante la disponibilità delle risorse, battuta d'arresto per la progettazione preliminare della quarta corsia della **Tangenziale di Torino** a causa dell'indeterminatezza del tracciato della linea AV/AC ferroviaria che in più punti potrebbe interferire con la tangenziale nel tratto fra lo svincolo di corso Regina Margherita e Settimo Torinese. A questo punto risulta oltremodo difficile fare previsioni sulle date di inizio lavori.

Torna invece d'attualità la realizzazione del tratto **tangenziale ad Est di Torino** con caratteristiche di tracciato autostradale: la Regione Piemonte ha stanziato 200 mila euro a favore della Provincia di Torino per realizzare uno studio di fattibilità.

2.4 Piattaforme logistiche intermodali

Attivate nel 2007 altre importanti risorse, sia da parte pubblica che privata, per il potenziamento dell'**interporto di Torino S.I.T.O. S.p.A.** Gli investimenti previsti, e

già in larga parte resi operativi, assommano a oltre 500 milioni di euro, di cui circa 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e 350 per impianti e insediamenti privati. Ad oggi sono stati realizzati investimenti pubblici per 110 milioni e investimenti privati per 250 milioni di euro.

Con D.G.R. dell'agosto 2007 la Regione Piemonte ha riconosciuto l'intervento di implementazione binari dell'**interporto C.I.M. di Novara** come prioritario in relazione agli obiettivi generali dell'Amministrazione, ed ha stabilito contestualmente di concorrere al finanziamento dei lavori fino alla soglia del 50% dei costi, pari a 790.000 euro.

Raggiunta una intesa per la realizzazione di una piattaforma logistica nell'area dello **scalo merci di Alessandria** in collegamento con il sistema dei porti liguri. L'intesa che sarà sottoscritta dalle Ferrovie, dalla Regione Piemonte, dalla Provincia e Comune di Alessandria sarà proposta anche alla Regione Liguria e alle autorità portuali di Genova e Savona, nonché agli Enti Territoriali Liguri, alle autorità Camerali e alle associazioni territoriali. L'ipotesi di base prevede una prima fase attuativa collocata su circa 250.000 mq nell'attuale area di scalo merci e una successiva fase di espansione di pari dimensione sempre all'interno dell'area dello scalo.

3. CRITICITÀ

Nessuna delle aspettative dello scorso anno è stata soddisfatta in merito alla linea Alta Capacità Torino-Lione: non si è ancora pervenuti alla scelta definitiva del tracciato, non si sono risolti i conflitti con le popolazioni dei territori interessati, non si hanno certezze sui finanziamenti che dovranno coprire l'intera opera per parte italiana, ad eccezione della piccola tranche destinata agli approfondimenti ambientali, mentre invece dalla parte francese i lavori proseguono senza interruzioni.

La stessa opera ha iniziato a mettere in crisi altre infrastrutture che sono strettamente legate, in termini di connessioni o presentano interferenze col tracciato in fase di studio: gronda nord di Torino, collegamento all'interporto di Orbassano, ampliamento della tangenziale restano al palo in attesa delle soluzioni TAV.

In generale va rilevato che molte delle infrastrutture sia ferroviarie che stradali in corso presentano aspetti di criticità finanziaria legati sia ai ritardi nell'esecuzione dei lavori, sia alle diverse soluzioni tecniche che sono state adottate a causa di reciproche interferenze.

Praticamente tutti i programmi ANAS e RFI ad oggi non presentano coperture finanziarie sufficienti a garantire i completamenti delle opere in corso.

Di fondo appare evidente che l'attuale gestione politica e finanziaria dei trasporti e delle opere infrastrutturali prioritarie non sia all'altezza delle esigenze e delle aspettative del territorio piemontese.

4. ATTESE PER IL 2008

- Definizione e progettazione definitiva del tracciato della linea AC Torino-Lione.
- Velocizzazione degli interventi sul passante ferroviario al fine di contenere i ritardi accumulati finora e completamento della progettazione per il collegamento della Torino-Ceres fra Passante e Aeroporto di Caselle.
- Rispetto dei tempi, già disattesi lo scorso anno, sul completamento della A4 fino a Greggio.
- Riavvio dei lavori sull'autostrada Asti-Cuneo.
- Completamento della fase progettuale e procedurale della Pedemontana piemontese.
- Attuazione della procedura di appalto e avvio dei lavori per il nuovo tunnel del Tenda e quello di sicurezza del Frejus.
- Condivisione della soluzione di tipo autostradale per la tangenziale est di Torino.

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI PIEMONTE

www.otipiemonte.it

info@otipiemonte.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: urbanistica.territorio@ui.torino.it