



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture
www.otipiemonte.it

RAPPORTO 2004

gennaio 2005

INDICE

1.	QUADRO GENERALE	pag.	3
2.	STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI	pag.	4
	2.1 Ferrovie	pag.	4
	2.2 Autostrade	pag.	5
	2.3 Nodo metropolitano di Torino	pag.	6
3.	CRITICITÀ	pag.	7
	3.1 Politiche	pag.	7
	3.2 Finanziarie	pag.	7
	3.3 Tecniche	pag.	7
4.	ATTESE PER IL 2005	pag.	8

1. QUADRO GENERALE

Rispetto alle attese formulate all'inizio dello scorso anno, lo stato di avanzamento degli interventi presi in considerazione dal nostro osservatorio non appare del tutto soddisfacente. Accanto ad opere che hanno sostanzialmente rispettato i programmi, sia pure con qualche slittamento dei tempi, altre non sono partite o presentano gravi criticità e ritardi.

Tra le note positive è sicuramente da segnalare il proseguimento degli interventi sull'asse Torino-Milano e segnatamente la costruzione della linea ferroviaria ad alta capacità nella tratta Torino-Novara, nonché il potenziamento dell'autostrada Torino-Milano.

Viceversa si devono registrare rilevanti rallentamenti della realizzazione del passante ferroviario di Torino, dell'avvio dei cantieri sul Terzo Valico (ferrovia Alta Capacità Genova-Novara-Milano) e della realizzazione del collegamento stradale Milano-Novara. Inoltre la progettazione o gli iter approvativi di interventi importanti quali la Torino-Lione e il passante esterno merci di Torino non hanno fatto sostanziali passi in avanti e continuano ad avere tempi molto lunghi e incerti.

Particolarmente complesso e lontano da soluzione appare infine il nodo metropolitano torinese: tangenziale est, asse di scorrimento nord-Sud (Corso Marche), ecc.

I ritardi o il mancato avvio delle opere programmate sono legati a criticità di natura diversa: procedurale, finanziaria, politica.

Per quanto riguarda gli aspetti **procedurali**, nonostante il ricorso all'iter previsto dalla Legge Obiettivo, che dovrebbe semplificare e accelerare il processo decisionale, alcuni progetti sono ancora fermi presso i vari uffici Ministeriali e del CIPE, oppure hanno richiesto modifiche da parte dei soggetti proponenti e attuatori che ne hanno ritardato i tempi di approvazione.

Forti incertezze permangono dal punto di vista delle **disponibilità finanziarie** per realizzare gli interventi. Ad oggi neanche per i progetti infrastrutturali appaltati o con lavori in corso vi è una completa copertura finanziaria. Se si amplia l'analisi alle opere in stato di progettazione esecutiva o preliminare la copertura scende al 20-25%.

Infine, per alcune opere permangono **nodi politici**, essenzialmente legati al consenso degli enti locali coinvolti nella realizzazione delle opere e, in alcuni casi, all'opposizione delle Comunità locali.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

Dal punto di vista delle realizzazioni infrastrutturali, in **Piemonte** il 2004 è stato caratterizzato da soddisfacenti progressi su alcune opere importanti, ma anche da ritardi e rallentamenti.

Gli aspetti positivi riguardano soprattutto l'asse (viario e ferroviario) Torino-Milano; i lavori stanno procedendo senza rilevanti difficoltà tecniche e finanziarie, anche se va rilevato che non è stato ridotto il ritardo accumulato negli ultimi anni; inoltre è stato rinviato di un anno l'avvio dei lavori sul tronco ferroviario Novara-Milano, previsto per il 2004.

I lavori della Metropolitana di Torino stanno procedendo, anche se il notevole ritardo accumulato non permetterà di concluderli entro la data Olimpica.

Sono iniziati due interventi previsti dal piano per il 2004: i lavori di potenziamento dell'aeroporto di Torino Caselle e la realizzazione della variante di Avigliana della SS 589, opere importanti per le Olimpiadi 2006.

I punti critici, sui quali non si sono fatti significativi passi in avanti nel corso degli ultimi dodici mesi, riguardano principalmente il nodo metropolitano di Torino e l'alta capacità Torino-Lione.

Sul primo, le incognite principali sono legate all'accordo tra gli Enti locali interessati, requisito necessario per reperire risorse finanziarie. Per la Torino-Lione, gli ostacoli attualmente più vincolanti sono soprattutto di tipo finanziario; mancano fondi anche per proseguire nella progettazione.

Non vi sono novità neanche per la superstrada Novara-Malpensa, a causa di criticità di ordine politico-ambientale e tecnico-finanziario.

2.1 - Ferrovie

I lavori relativi al completamento del passante ferroviario di Torino (investimento di circa 1,3 miliardi di euro), hanno subito un ulteriore, considerevole rinvio a causa di una importante variante progettuale (abbassamento dei binari sotto il fiume Dora) richiesta dagli Enti Pubblici. Questo ha comportato anche maggiori costi e quindi la necessità di reperire nuove risorse. L'episodio aggrava i numerosi ritardi accumulati a partire dal 2002, anno di inizio dei lavori; allo stato attuale, è previsto che l'infrastruttura possa essere conclusa entro il 2010. Anche la nuova stazione di Porta Susa, già progettata ma non ancora iniziata, ha subito una battuta di arresto a causa dell'indeterminatezza sul suo ruolo futuro e ad oggi non si può dire se i lavori partiranno entro il 2005 o addirittura nel 2007, dopo le Olimpiadi invernali.

Nel corso del 2004 i lavori per la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano (7,5 miliardi di euro) hanno proceduto secondo i piani, pur non colmando il ritardo accumulato negli anni precedenti. Secondo il

nuovo programma, i lavori, iniziati nel 2002, dovrebbero concludersi entro il 2007 per la tratta fino a Novara. Per quanto riguarda la tratta Novara-Milano la data di inizio dei lavori è slittata al 2005 (rispetto al 2004 previsto) e di conseguenza la data di ultimazione dal 2008 al 2009.

Nell'ultimo anno, poche novità sostanziali hanno riguardato due opere ferroviarie di rilievo; per quanto riguarda la linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione, acquisito il consenso politico anche da parte francese, rimangono da risolvere i problemi di natura tecnica (tracciato definitivo) e finanziaria: non sono attualmente disponibili risorse neanche per la progettazione preliminare. Inoltre non si è attenuata la forte opposizione delle comunità locali della Valle di Susa.

Analoga situazione di stallo è riferibile al passante esterno merci di Torino (Gronda nord). Rimane da stabilire il tracciato definitivo e in particolare il raccordo con la città e con l'interporto merci di Torino (SITO).

2.2 - Autostrade

L'ammodernamento e potenziamento dell'autostrada Torino-Milano (1,2 miliardi di euro) sta procedendo come da programma; in particolare, nel 2004 i lavori hanno interessato 4 lotti funzionali che riguardano circa 50 km. di autostrada a partire da Torino. Nel 2005 si prevede di iniziare i lavori su ulteriori 3 tratti di autostrada. L'intervento, iniziato nel 2002, sarà completato entro il 2007 per il tratto da Torino a Novara Est e entro il 2009 per il restante tratto da Novara a Milano.

L'autostrada Asti-Cuneo (investimento di circa 1 miliardo di euro) sta ora procedendo speditamente, anche se in ritardo rispetto al programma iniziale, dopo aver superato criticità in parte tecniche e in parte politiche, legate alla trasformazioni societarie dei soggetti concessionari dell'opera. I lavori, iniziati nel 2002, dovrebbero concludersi entro il dicembre 2008.

Il completamento dell'autostrada Torino-Pinerolo (11 km. da realizzare per un costo di circa 90 milioni di euro) procede secondo programma. Nel 2004 non sono emerse nuove criticità dopo i numerosi problemi politici e tecnici incontrati nella fase di avvio. I lavori dovrebbero concludersi entro il 2005.

Nel 2004 sono iniziati come previsto i lavori per la realizzazione della variante di Avigliana della SS 589 (125 milioni di euro di investimento), opera importante per il potenziamento dei collegamenti viari con le sedi delle gare olimpiche.

Sono invece slittate due opere di rilievo il cui avvio era previsto per il 2004. Il caso più problematico è quello della superstrada Novara-Malpensa, che non ha fatto concreti passi in avanti a causa del permanere di rilevanti criticità di

ordine politico-ambientale (attraversamento del parco del Ticino) e tecnico-finanziario.

Per il traforo di sicurezza del Frejus l'inizio lavori è invece soltanto rinviato di qualche mese (metà 2005); è in corso di redazione e approvazione il progetto definitivo.

Rimane indeterminato il destino del collegamento stradale Cuneo-Nizza (traforo del Mercantour). Si tratta di un progetto ambizioso che copre un tratto di 103 km. e prevede un investimento di circa 1.600 milioni di euro (di cui il 50% di competenza italiana). Deve essere sottoscritta la convenzione fra ANAS e Regione Piemonte per sbloccare gli stanziamenti previsti dalla Legge Obiettivo, necessari per iniziare la progettazione. L'importanza dell'opera è stata peraltro confermata dagli Enti locali italiani e francesi.

2.3 - Nodo metropolitano di Torino

Mentre prosegue la realizzazione della prima tratta della Metropolitana di Torino (Collegno-Porta Nuova), sia pure con qualche ritardo rispetto ai programmi, l'inizio dei lavori della seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto) è stato rinviato di un anno (2005). L'intervento complessivo per entrambe le tratte prevede un investimento di circa 960 milioni di euro. Il programma iniziale prevedeva il completamento dell'intera linea entro la data olimpica (gennaio 2006), ma questa scadenza non sarà certamente rispettata neppure per la prima tratta. E' in corso di progettazione il prolungamento della linea verso la cintura ovest (Rosta) e sud (Moncalieri) di Torino.

I lavori di potenziamento e riqualificazione della Tangenziale di Torino (140 milioni di euro) procedono secondo le previsioni e dovrebbero concludersi entro il 2007.

Prosegue secondo programma anche il potenziamento dell'aeroporto di Torino Caselle, iniziato nel gennaio 2004 con un investimento di 91 milioni di euro; i lavori dovrebbe essere ultimati entro il 2005 e comunque prima della data Olimpica.

Infine, anche i lavori per il potenziamento e trasformazione dell'interporto SITO di Torino (300 milioni di euro) rispettano le attese e dovrebbero concludersi entro il 2010.

Due opere importanti per il nodo torinese non hanno fatto passi in avanti.

Il completamento di corso Marche (asse di scorrimento veloce cittadino sulla direttrice nord-sud) è strettamente legato alla definizione del tracciato definitivo della Torino-Lione e del suo raccordo con l'area urbana, in quanto si prevede una infrastruttura a più livelli (stradale e ferroviario). Inoltre al momento non esistono risorse finanziarie per realizzare l'opera, pertanto si può affermare che la situazione è praticamente ferma da qualche decennio.

Anche per la tangenziale est di Torino (completamento dell'anello tangenziale urbano) dopo la costituzione, oltre un anno fa, di una società ad hoc per la progettazione e realizzazione dell'opera, non vi sono stati ulteriori sviluppi a causa del mancato accordo fra gli Enti Locali coinvolti.

3. CRITICITÀ

3.1 - Politiche

Riguardano essenzialmente le opere che interessano il nodo metropolitano di Torino, dove gli Enti Locali non sono concordi su tipologia, caratteristiche e ripartizione degli oneri finanziari di alcuni interventi (tangenziale est, corso Marche, passante esterno merci).

Per quanto riguarda la Torino-Lione, sembra essere stato raggiunto il consenso politico sulla necessità dell'opera.

3.2 - Finanziarie

L'opera più importante che attualmente presenta delle grosse incognite sulle modalità di finanziamento è la Torino-Lione. Nonostante le assicurazioni e gli impegni economici assunti dal nostro Governo ad oggi sono a disposizione soltanto le risorse sufficienti a far partire i sondaggi necessari per la progettazione preliminare. Inoltre risulta bloccata la richiesta di finanziamento alla BEI.

Per il passante esterno merci, sono disponibili le risorse per la progettazione, mentre restano da reperire quelle per la realizzazione.

Per la Novara-Malpensa, si sta valutando un parziale intervento di finanza di progetto per colmare l'ampio divario fra costi e risorse disponibili.

3.3 - Tecniche

Il passante esterno merci dovrà attraversare un territorio con forte presenza di centri abitati dove sono state individuate situazioni di interferenza comunque superabili.

Inoltre la Torino-Lione presenta un intreccio di problemi tecnico-ambientali data la complessità dell'opera e le caratteristiche delle aree interessate.

Anche per le altre opere previste sono comunque presenti notevoli criticità di tipo tecnico che, ad oggi, sembrano ancora lontane dal trovare una soluzione.

4. ATTESE PER IL 2005

Per il 2005 le principali scadenze che riguardano le infrastrutture del Piemonte monitorate da OTI Nordovest sono:

- ultimazione lavori dell'aeroporto di Caselle, dell'autostrada Torino-Pinerolo e della variante di Avigliana della SS589;
- inizio lavori della seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto) della Metropolitana di Torino e del Traforo di sicurezza del Frejus;
- avanzamento del progetto e delle procedure per il collegamento autostradale Biella-Carisio/A4 e per la tratta Masserano-Romagnano/A26;
- è realistico attendersi qualche significativo passo in avanti sulla progettazione della Torino-Lione, sul passante esterno merci di Torino e sulla superstrada Novara Malpensa;
- maggiori punti interrogativi riguardano invece altre opere attualmente "congelate": Tangenziale est e corso Marche. L'intreccio di "nodi" politici, finanziari e tecnici fa sì che risulti difficile fare previsioni sull'avanzamento della progettazione;
- ancora più indeterminato è il futuro del traforo del Mercantour, per il quale non vi sono ipotesi progettuali né previsioni di tempi, costi e finanziamenti.