



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture
www.otipiemonte.it

RAPPORTO 2005

gennaio 2006

INDICE

1.	QUADRO GENERALE	pag.	3
2.	STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI	pag.	3
	2.1 Ferrovie	pag.	3
	2.2 Viabilità	pag.	5
	2.3 Nodo metropolitano di Torino	pag.	6
3.	CRITICITÀ	pag.	8
4.	ATTESE PER IL 2006	pag.	8

QUADRO GENERALE

Rispetto alle attese formulate alla fine dello scorso anno, il 2005 non può essere considerato soddisfacente: alcune importanti opere non hanno fatto passi in avanti, altre hanno accumulato ritardi.

Il nodo più importante riguarda l'Alta Capacità Torino -Lione (e di conseguenza la gronda nord di Torino ed il nodo di corso Marche, opere strettamente connesse): la soluzione delle criticità politiche, tecniche e di conseguenza finanziarie è oggi ancora più lontana e complessa di quanto non fosse lo scorso anno.

Inoltre, alcune opere già in esecuzione sono state rallentate da nuove difficoltà di ordine finanziario e/o tecnico: è il caso dell'autostrada Torino -Milano, della linea 1 di metropolitana e del traforo di sicurezza del Frejus.

A livello metropolitano è da segnalare anche la scelta effettuata sul completamento dell'anello tangenziale torinese. E' prevalsa la soluzione di un progetto alternativo alla vera e propria nuova tangenziale est, prevista in precedenza, che consiste in un asse di scorrimento realizzato con limitati interventi di ampliamento ed interconnessione sul tracciato viario esistente, con caratteristiche di percorribilità e carichi di traffico decisamente diversi dal resto della tangenziale esistente.

Hanno fatto passi in avanti soltanto la ferrovia A.C. Torino-Novara e alcune opere legate alla scadenza olimpica, peraltro previste già da lungo tempo e, comunque, non strategiche. È il caso del completamento dell'autostrada Torino -Pinerolo, della variante di Avigliana, dell'ampliamento dell'aeroporto di Caselle.

STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

a) Ferrovie

Nel corso del 2005 sono proseguiti i lavori per la realizzazione della nuova **linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano** (7,5 miliardi di euro). E' in via di ultimazione la tratta Torino-Novara, attualmente in fase di collaudo e con

entrata in esercizio prevista per il febbraio 2006. Per tale data è previsto anche il completamento del collegamento al nodo di Novara-Boschetto e l'interconnessione di Vercelli con la linea storica Torino-Milano. Per quanto riguarda la tratta Novara-Milano, RFI stima che i lavori abbiano raggiunto a fine 2005 il 25% e prevede l'apertura al traffico per il 2009.

Per quanto riguarda la **linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione**, dopo vari rinvii, nell'ottobre 2005 avrebbero dovuto iniziare i sondaggi preliminari. La sempre più determinata opposizione delle comunità e delle amministrazioni locali della Valle di Susa ha di fatto bloccato ogni fase operativa, nonostante le prese di posizione delle autorità centrali, di Regione e Provincia, che hanno confermato il loro pieno sostegno all'opera. Allo stato attuale si sta cercando una difficile mediazione politica per comporre il conflitto, anche con l'intervento dei rappresentanti dell'Unione Europea.

Con queste premesse, il tracciato definitivo potrebbe essere rimesso in discussione, con inevitabile variazione dei costi.

Analogha situazione di stallo è riferibile al **passante esterno merci di Torino** (Gronda nord), coinvolta nei ritardi della Torino -Lione. Ciò potrebbe rimettere in discussione la realizzazione dell'opera, nonostante le ultime determinazioni del CIPE che prevedevano anche il raccordo con la città e l'interporto merci di Torino (SITO).

I lavori relativi al completamento del **passante ferroviario di Torino** (investimento di circa 1,3 miliardi di euro) stanno procedendo a rilento . In particolare si sta lavorando per il quadruplicamento e interrimento dei binari nel tratto tra corso Vittorio e la stazione di Porta Susa, importante anche per la mobilità metropolitana. È stato risolto, invece, il problema della variante progettuale relativa all'abbassamento dei binari sotto il fiume Dora, che però ha causato un ulteriore, considerevole slittamento dei tempi, comportando maggiori costi e quindi la necessità di reperire nuove risorse. Per quanto riguarda questa tratta, sono in fase di perfezionamento gli atti conseguenti all'intesa sottoscritta nel 2002 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Comune di Torino, GTT e RFI.

Allo stato attuale dei lavori, il completamento dell'intera opera è previsto per il 2010.

Il raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo, il cui inizio era previsto per luglio 2005, ha subito un ritardo di un anno; la data di inizio lavori è quindi prevista per l'estate 2006 e l'ultimazione per maggio 2012.

b) Viabilità

L'ammodernamento e potenziamento dell'**autostrada Torino-Milano** (1,2 miliardi di euro) sta subendo lunghi ritardi a causa della lievitazione dei costi e della scelta di dare priorità alla linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano, il cui affiancamento all'autostrada implica numerose interferenze e rende necessarie modifiche ai progetti. Gli aumenti sono stati generati anche dalle nuove normative tecniche ed antisismiche emanate dal Governo dal 2001 in poi, ma soprattutto dalle nuove norme idrauliche di attraversamento dei corsi d'acqua demaniali e regionali che hanno costretto a rifare gran parte dei progetti. L'intervento, iniziato nel 2002, sarà completato entro il 2008 per quanto riguarda il tronco fino a Novara Est ed entro il 2011 per il tronco Novara Est-Milano. Tuttavia, poiché si lavora per lotti funzionali, alcuni di essi potranno essere aperti entro il 2006.

Alla fine di luglio 2005 sono stati aperti al traffico i primi 10,4 km dell'autostrada **Asti-Cuneo** (investimento di circa 1 miliardo di euro), a partire dall'interconnessione con l'autostrada Torino-Savona verso Cuneo. Le tratte in costruzione avviate nel 2001 su appalto ANAS saranno completate entro il 2006, secondo le previsioni. Sulle nuove tratte (50,7 km.) i tempi invece continuano ad allungarsi a causa dei ritardi nella aggiudicazione degli appalti. Per qualche anno ancora, quindi, l'autostrada Asti-Cuneo sarà percorribile soltanto "a pezzi", con alcune tratte completate ed altre in costruzione.

Sia l'autostrada **Torino-Pinerolo** che la **variante di Avigliana** della SS 589 sono state ultimate nel corso del 2005, come previsto. La Torino -Pinerolo, in particolare, è stata inaugurata il 9 gennaio 2006.

Per il **traforo di sicurezza del Frejus** l'inizio lavori, che lo scorso anno era stato stimato per metà 2005, è ad oggi previsto per il primo semestre 2006; i

lavori dovrebbero durare 61 mesi. L'investimento complessivo è di circa 300 milioni di euro. Il progetto preliminare e il relativo studio di impatto ambientale sono in attesa di approvazione da parte del CIPE.

Vi sono ancora difficoltà sul lato francese dovute alla morfologia dei luoghi.

Nulla si è mosso sul fronte della **superstrada Novara-Malpensa**, a causa del permanere di rilevanti criticità di ordine politico-ambientale (attraversamento del parco del Ticino) e tecnico-finanziario.

Sulla base di recenti dichiarazioni delle Amministrazioni Locali, sembra definitivamente accantonato il progetto, peraltro definito soltanto sulla carta, del **collegamento stradale Cuneo-Nizza** (traforo del Mercantour).

Per quanto riguarda l'asse stradale d'attraversamento Est-Ovest di Cuneo, sono stati finanziati i 26 milioni di euro necessari per finire i lavori di adeguamento previsti dalla perizia di variante approvata a fine 2004. I lavori stanno proseguendo con una previsione di ultimarli alla metà del 2007.

Nel 2005 sono proseguiti i lavori di ammodernamento e messa in sicurezza del traforo del Tenda e predisposto gli atti per l'avvio del progetto definitivo della nuova canna del traforo (Tenda bis) che si prevede sarà pronto per l'autunno 2006.

Nel 2005 sono stati realizzati lavori di ridotta entità previsti per la messa in sicurezza del Colle della Maddalena. Il progetto che prevede un tunnel paravalanghe e la creazione di circonvallazioni dei Comuni interessati è in attesa di finanziamenti.

c) Nodo metropolitano di Torino

Una parte della prima tratta della **Metropolitana di Torino** (Collegno-Porta Susa) sarà inaugurata a febbraio; rimane da completare la sezione da Porta Susa a Porta Nuova, che era prevista per la data delle Olimpiadi. Come programmato è stato iniziato l'intervento sulla seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto), che ha tempi di completamento ancora indeterminati. È in corso di progettazione il prolungamento della linea verso la cintura ovest e sud di Torino. I lavori di potenziamento e riqualificazione della **Tangenziale di Torino** (140 milioni di euro) stanno procedendo secondo le previsioni e dovrebbero

concludersi entro il 2007. Dopo la soluzione di problemi con la ditta appaltatrice, sono in dirittura d'arrivo i lavori previsti per il potenziamento dell'**aeroporto di Torino Caselle**, iniziati nel gennaio 2004. I lavori saranno ultimati entro la data Olimpica.

Proseguono in linea con i programmi i lavori per il potenziamento e trasformazione dell'**interporto SITO di Torino** (300 milioni di euro) che dovrebbero concludersi entro il 2010.

Per quanto riguarda il completamento di **corso Marche** (asse di scorrimento veloce cittadino sulla direttrice nord-sud), nel 2005 sono stati fatti alcuni passi in avanti, anche se soltanto sul piano politico. La Regione Piemonte ha deliberato l'inserimento del progetto preliminare del nodo di corso Marche (così come dell'interconnessione con l'interporto di Orbassano) nel progetto RFI dell'Alta Capacità Torino-Lione. Il CIPE ha recepito l'utilità del progetto confermando gli indirizzi espressi dalla Regione. Nel mese di luglio è stato anche firmato un Protocollo di Intesa tra Regione, Provincia, Comuni interessati e Camera di Commercio che comprende anche un progetto di riassetto territoriale. Va ricordato che le infrastrutture da realizzarsi lungo tale asse comprendono un raccordo ferroviario, un nuovo tratto di autostrada tangenziale e un nuovo viale urbano. Al momento non esistono risorse finanziarie per realizzare l'opera e comunque la soluzione del nodo di corso Marche è strettamente legata alle vicende della Linea Alta Capacità Torino-Lione e della gronda nord.

È stato accantonato il progetto della **Tangenziale Est di Torino**, che prevedeva la realizzazione di 23 km di nuova autostrada, in gran parte in galleria, che doveva completare l'anello tangenziale urbano. In tema di tangenziale torinese, nel corso del 2005 il Governo ha messo a disposizione 350 milioni di euro per finanziare il progetto **Gronda Est**, inserendola tra le opere della Legge Obiettivo. Il progetto prevede la realizzazione di una strada a scorrimento veloce che collegherebbe la Torino-Milano con la Torino-Piacenza, utilizzando la viabilità esistente con brevi tratti di interconnessione; per quanto utile, il progetto avrebbe comunque caratteristiche molto diverse da quelle di una vera e propria tangenziale est.

CRITICITÀ

Dal punto di vista politico, la criticità più grave riguarda la **Torino-Lione**. Sciolti i nodi a livello europeo, nazionale e regionale, l'opera ha trovato una forte e radicata opposizione da parte delle comunità e amministrazioni locali della Valle di Susa, che attualmente continuano a bloccare le fasi operative. La probabile necessità di ridiscutere il tracciato potrà implicare ulteriori difficoltà tecniche, oltre a quelle, rilevanti, già esistenti. La Torino-Lione presenta inoltre grosse incognite sulle modalità di finanziamento, anche perché in caso di ulteriori ritardi nell'avvio dei lavori preliminari (sondaggi ecc.) c'è il concreto rischio di perdere i finanziamenti europei. Di conseguenza, anche per il **passante esterno merci** (gronda nord) non sono attualmente disponibili risorse per la realizzazione.

Altre criticità politiche riguardano 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 (corso Marche, passante esterno merci). Per **Corso Marche** restano indeterminate anche le fonti di finanziamento.

Dal punto di vista tecnico, rilevanti criticità interessano la **autostrada Torino-Milano**, derivanti dalla sovrapposizione con il parallelo tracciato dell'Alta capacità ferroviaria.

È emerso anche qualche problema (difficoltà di scavo dovute alla composizione della roccia) per la realizzazione del Traforo di Sicurezza del Frejus, soprattutto sul lato francese

ATTESE PER IL 2006

- Soluzione dei conflitti politici relativi alla Torino-Lione (e di conseguenza al Passante Esterno Merci-Gronda Nord) e avvio della fase operativa (sondaggi, ecc.);

- Prosecuzione e accelerazione dei lavori sulla alta capacità Torino -Milano e sul passante ferroviario torinese;
- Inizio lavori della stazione di Porta Susa;
- Avvio dei lavori per il Traforo di Sicurezza del Frejus ;
- Miglioramento delle condizioni di sicurezza e velocizzazione dei lavori sulla autostrada Torino-Milano e su alcuni tronchi della Asti-Cuneo;
- Completamento della prima tratta della Metropolitana di Torino (fino a Porta Nuova) e prosecuzione, secondo i programmi, dei lavori della seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto);
- Avvio della fase di progettazione per corso Marche e individuazione di massima delle risorse;
- Soluzione dei problemi politico-ambientali per la realizzazione della superstrada Novara Malpensa e avvio delle fasi operative.
- Avvio dei lavori della linea ferroviaria Fossano-Cuneo.