

Piemonte infrastrutture

n. 1 - marzo 2005

a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

Newsletter di

otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otipiemonte.it

 UNIONE INDUSTRIALE TORINO

 CONFINDUSTRIA
Piemonte

 CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

SOMMARIO

– Intervista ai Presidenti della Camera di commercio, dell'Unione Industriale di Torino e di Confindustria Piemonte	2
– Rapporto 2004 sullo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali in Piemonte	3
– Il punto sulla Tangenziale Est di Torino	6
– Eventi e Convegni:	
> Mobility Conference Exhibition 2005	8
> Infrastructura	10
– Notizie flash	12
– Prossimi appuntamenti	13

COS'È OTIPIEMONTE

www.otipiemonte.it

Il Piemonte è una delle più importanti concentrazioni produttive in Italia e in Europa: 4,2 milioni di abitanti; 1,8 milioni di occupati; 7% del PIL, 12% dell'export e 8% dell'import italiano.

Negli ultimi anni, alla crescente pressione posta sulla rete infrastrutturale non hanno corrisposto adeguati investimenti in nuove opere. La carenza di fondi è aggravata da iter procedurali complessi che spesso ritardano di anni l'inizio delle opere programmate.

Il sistema logistico piemontese si trova oggi in una situazione di inefficienza e, in molti punti strategici, di congestione, che compromette le potenzialità di sviluppo della regione.

Al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi, Camera di commercio di Torino, Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino hanno creato due anni fa OTIPIEMONTE, un osservatorio sulle opere infrastrutturali prioritarie per il rafforzamento del sistema dei trasporti piemontese. Sul sito web (www.otipiemonte.it) sono disponibili le schede informative, un quadro delle coperture finanziarie, il cronoprogramma dei lavori, la stima dell'impatto economico, le criticità esistenti e il rapporto sullo stato di avanzamento.

La newsletter, che avrà periodicità trimestrale, si propone come agile strumento informativo sulle questioni infrastrutturali che riguardano la nostra Regione.

Per inaugurare questa iniziativa di OTIPIEMONTE abbiamo chiesto ai Presidenti della Camera di commercio, ing. Alessandro Barberis, dell'Unione Industriale, ing. Alberto Tazzetti e di Confindustria Piemonte, On. Luigi Rossi di Montelera, di parlarci della situazione delle infrastrutture piemontesi e dei problemi ancora aperti.

Tutti in Italia parlano di infrastrutture, chiedendo maggiore attenzione e più risorse per il proprio territorio. Pensa che il problema riguardi anche la nostra Regione?

Barberis Certamente. Non dimentichiamo che il Piemonte è una delle regioni più densamente industrializzate di tutta la penisola. Anni di scarsi investimenti hanno posto sul sistema infrastrutturale una crescente pressione che in alcuni casi sta determinando una sostanziale congestione del traffico. Una situazione del genere penalizza il sistema produttivo e limita la possibilità di sviluppo di aree periferiche ma con importanti insediamenti produttivi.

Tazzetti Oggi in un'economia sempre più aperta vi è una forte competizione fra aree per quanto riguarda la capacità di attrarre investimenti, imprese e risorse umane. Una buona rete infrastrutturale è una condizione indispensabile per aumentare la forza di attrazione di un territorio. Per le imprese infrastrutture più efficienti vogliono dire costi inferiori, tempi di consegna più rapida, migliore servizio, in generale una maggiore efficienza nella catena del valore. Ma vorrei anche sottolineare che potenziare le infrastrutture vuole dire migliore la qualità della vita: un bene in sé e un fattore localizzativo non certamente secondario per una Regione come il Piemonte.

Rossi di Montelera La competitività del sistema industriale della nostra regione è strettamente condizionata dall'efficienza della sua rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto e di logistica ad essa connessi. Nel caso del Piemonte questa affermazione risulta ancora più valida se si considera la sua localizzazione geografica, di confine con il territorio dell'Unione Europea, insieme al suo ruolo di vero motore per l'intera economia italiana.

Vi è un concreto pericolo di marginalizzazione del Piemonte dalle grandi reti europee?

Barberis Il pericolo non è forse così immediato, ma è reale. L'Europa è impegnata a realizzare importanti progetti strategici che definiranno i grandi assi di traffico, anche nella prospettiva dell'allargamento verso Est e verso Sud. Restarne esclusi si-

gnifica non solo perdere grandi opportunità commerciali e produttive, perché nei prossimi anni saranno proprio quelle le aree più dinamiche, ma anche trovarsi ai margini culturali e politici del nucleo forte dell'Europa.

Tazzetti L'industria piemontese è da sempre fortemente integrata nei mercati europei e mondiali; le sue possibilità di crescita sono strettamente legate alla capacità di rafforzare ulteriormente i rapporti con il resto del mondo, anche rendendo più rapidi ed efficienti i collegamenti fisici. Per una impresa non è indifferente trasportare le sue merci a Barcellona o a Kiev in una settimana o piuttosto in due giorni, come sarà possibile quando sarà ultimato il Corridoio 5.

Rossi di Montelera Il potenziamento dei grandi corridoi plurimodali rappresenta non solo una prospettiva di medio-lungo periodo, nell'ambito della programmazione delle Reti Transeuropee, ma una realtà in corso di realizzazione, soprattutto nelle aree maggiormente industrializzate dell'Europa centrale. Il mancato completamento del corridoio V nei tempi previsti e soprattutto della direttrice ad alta capacità ferroviaria Lione - Torino con la sua prosecuzione verso Est, comporterebbe una grave penalizzazione per le aspirazioni di integrazione tra il sistema nazionale e quello europeo dei trasporti.

Quali sono a suo avviso i punti critici attualmente sul tappeto?

Barberis Senz'altro a monte ci sono vincoli finanziari. Negli ultimi anni le risorse disponibili per investimenti infrastrutturali, sia a livello centrale che locale, sono andate continuamente diminuendo. È una situazione che purtroppo non è destinata a cambiare nel prossimo futuro: sono ben noti i limiti di spesa pubblica che il nostro Paese ha di fronte. Tuttavia ritengo che le risorse possano essere meglio concentrate su alcune opere strategiche. Inoltre, molto spesso, gli ostacoli non sono soltanto di ordine finanziario, ma anche procedurale e talvolta politico. È necessario che gli Enti Locali mostrino unità di intenti e visione urbanistica e territorio integrata.

Tazzetti Dal rapporto annuale di Otipiemonte

emerge chiaramente che a livello locale restano alcune strozzature dove non si sono fatti significativi passi in avanti. Ho in mente soprattutto il nodo metropolitano di Torino e l'Alta Capacità Torino Lione. In particolare il nodo torinese è rallentato dalla mancata intesa tra gli Enti locali che, in merito ad alcuni interventi, non sono concordi su tipologia, caratteristiche e ripartizione degli oneri finanziari.

Rossi di Montelera Gli strumenti di pianificazione non mancano. Ciò che è carente è la capacità del nostro Paese, ai diversi livelli territoriali, di attivare processi progettuali e procedurali in tempi certi, nonché di selezionare priorità di intervento compatibili con la domanda di trasporto e con le risorse effettivamente disponibili. Il risultato sono opere il cui completamento resta incerto per anni e risorse economiche distribuite in interventi puntuali, spesso al di fuori di una logica di sistema.

Cosa vi attendete per il 2005?

Barberis Il 2005 sarà un anno importante, non solo per l'ultimazione delle opere relative alle Olimpiadi, ma anche per l'avanzamento di altri interventi essenziali per la nostra Regione. Da parte nostra continueremo a monitorare con attenzione l'avanzamento delle infrastrutture che riteniamo una delle massime priorità per il Piemonte.

Tazzetti Mi preoccupano soprattutto le gravi incertezze sulla fattibilità della Torino Lione di natura non soltanto finanziaria, ma anche tecnica e politica. Spero che nei prossimi mesi si facciano concreti passi in avanti almeno per quanto riguarda il definitivo consenso sull'opera e quindi sull'avvio della progettazione e della reperimento delle riserve finanziarie. Auspico inoltre che per tutte le opere del nodo torinese non si aggiungano ulteriori ritardi a quelli accumulati negli ultimi anni.

Rossi di Montelera Nel 2005 dovrebbero completarsi tutte le opere connesse all'evento olimpico di Torino 2006, che lasceranno sul territorio interessato un sistema di trasporto più efficiente. Tra di esse la tratta Torino-Novara ad alta capacità, con il collegamento – attraverso le Ferrovie Nord Milano - con Malpensa ed il potenziamento degli scali aeroportuali di Torino Caselle e Cuneo Levaldigi. Inoltre dovrebbero essere assunte decisioni operative sul progetto di Pedemontana del Piemonte nord-occidentale e sulla piattaforma logistica del cuneese. Si attendono importanti passi avanti anche per il III Valico e sulla direttrice Genova-Domodossola, nell'ambito del progetto n° 24 delle reti TEN dell'Unione Europea.

Rapporto 2004 sullo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali in Piemonte

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.

STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI

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.

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 di

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).

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.

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.

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. È 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.

CRITICITÀ

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.

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 suffi-

cienti 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.

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.

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.

Il punto sulla

"Tangenziale Est di Torino".

Intervento del dott. Riccardo Formica, Presidente Autostrada TO-MI S.p.A. e della Tangenziale Est s.r.l.

Della Tangenziale Est si discute fin dal momento in cui si iniziò a progettare il sistema tangenziale torinese.

La realizzazione dei due tratti sud e nord-ovest di tangenziale ha garantito l'accessibilità da Savona e da Piacenza verso l'ovest del Piemonte e verso la Francia, cioè verso il Frejus, lo stesso da Milano e da Aosta, ma non si è risolto il problema dell'accesso dal sud-est, da Savona e da Piacenza, verso Milano ed Aosta e viceversa. Chi proviene da nord e da sud e deve dirigersi nel senso opposto è costretto a scegliere se attraversare la città, con tutte le conseguenze che questo comporta, o se percorrere l'intero anello tangenziale col risultato di contribuire a congestionare ulteriormente le due tangenziali esistenti.

Il numero di veicoli che interessa il sistema autostradale tangenziale di Torino è pari a circa 136 milioni di veicoli l'anno: ne consegue che il traffico medio giornaliero risulta di circa 370 mila veicoli al giorno. Nel giorno feriale tipo il traffico giornaliero medio sul sistema tangenziale torinese supera i 400 mila veicoli e, nella sezione più trafficata, quella cioè che va dalla strada statale 24 all'innesto di corso Regina Margherita, si verificano circa 70 mila transiti al giorno per senso di marcia con punte orarie di 7.900 veicoli: quindi è di tutta evidenza che, soprattutto nelle ore di punta, il traffico in tangenziale non è più supportabile. Negli ultimi anni l'incremento del traffico è stato molto sensibile se si pensa che nel 1990 i veicoli transitanti sul sistema tangenziale erano 71.320.000 con una media giornaliera di 155.000.

È evidente che la situazione è vicina al punto di saturazione, anche se la Società di gestione, cioè la ATIVA, sta attuando un ammodernamento dell'attuale sistema tangenziale, con la realizzazione di una 4ª corsia su alcuni tratti e la sistemazione dello svincolo di Bruire: lavori che possono sicuramente portare ad un miglioramento della situazione, ma non a risolvere il problema torinese.

Le società autostradali che gravitano sull'area torinese sono interessate già da alcuni anni, oggi con la collaborazione di ARES Piemonte, alla redazione di studi di fattibilità per la realizzazione della Tan-

genziale Est di Torino.

Il progetto redatto da ARES e dalla Provincia di Torino prevede la realizzazione di un collegamento con caratteristiche di strada provinciale (piattaforma da 10,50 metri) che dalla A21, passando ad ovest dall'abitato di Pessione, si collega alla già realizzata circonvallazione di Chieri, si inserisce sulla strada provinciale 122, della quale si prevede una riqualificazione, e, con alcune gallerie e viadotti, giunge nei pressi di San Raffaele Cimena e si inserisce sulla strada statale 590 della Val Cerrina. Da qui ARES prevede un attraversamento del fiume Po (in fase di progettazione) e, dopo un'interconnessione con la strada statale 11, il ricollegamento con la strada provinciale 40 e, quindi, con l'autostrada Torino Milano A4.

Ovviamente questo progetto non può essere considerato come soluzione definitiva alla cosiddetta Tangenziale Est poiché, avendo accessi a raso lungo tutto il percorso e rotatorie intermedie, non ne rispecchia le caratteristiche e non potrebbe essere compiutamente pedaggiato.

Le società autostradali ASTM e SATAP (unite in un'unica società che gestisce i due tronchi Torino-Milano e Torino-Piacenza) e ATIVA, in data 2 luglio 2002 hanno costituito una società a responsabilità limitata denominata "Società per la Promozione della Tangenziale Est di Torino" che ha per oggetto la promozione, la progettazione, la costruzione e la gestione della nuova Tangenziale Est e delle opere di completamento della attuale rete delle tangenziali a sud e ad ovest della città.

Sul progetto è stato già ottenuto un primo assenso allo spostamento della barriera terminale della A21 da Villanova a Trofarello: la realizzazione di questo spostamento renderebbe più agevole ipotizzare un tracciato di tangenziale autostradale che possa collegare Santena, e quindi la autostrada Torino-Piacenza con le autostrade Torino-Milano e Torino-Aosta.

La Società ha quindi proceduto ad effettuare uno studio preliminare per poterlo mettere sul tavolo di discussione con le Istituzioni, con l'Ente Concedente, l'ANAS, e con tutti i soggetti interessati, in modo da essere in condizione di approfondire l'argomento, tenendo presenti tutte le implicazioni anche di carattere ambientale che questo comporta.

Fino ad ora infatti è stato dato scarso rilievo al problema ambientale determinato dall'inquinamento atmosferico provocato dalle lunghe code: se si pensa alle emissioni di gas e di fumi che vengono prodotte sul sistema tangenziale di Torino quando si è costretti ad ore di coda, e quindi ai danni alla salute provocati dall'aria che si respira, è bene iniziare a considerare molto seriamente che la realizzazione della tangenziale Est non è più rimandabile.

Lo studio di fattibilità portato al tavolo della discussione, ha individuato un corridoio più o meno parallelo a quello del tracciato di ARES ma con due corsie per senso di marcia e corsia di emergenza con carreggiate separate e svincoli a livelli sfalsati. Questo corridoio si articola in una interconnessione completa con la A21, la Torino - Piacenza, nella tratta che va da Villanova a Santena, interconnessione da realizzarsi dopo la eliminazione della barriera di Villanova.

Dall'interconnessione con la A21, si diparte il tracciato che, passando parallelamente ad est dell'attuale circonvallazione di Chieri, si collega ad essa con uno svincolo ed una stazione di pedaggio e quindi agevola il raggiungimento del chierese sia dalla autostrada Torino-Piacenza che dall'autostrada Torino-Savona.

Da Chieri inizia una tratta che risulta essere quasi tutta in galleria sino alla strada statale 590 dove si inserisce una barriera di esazione che chiude il sistema e consente l'interconnessione con la strada in fase di progettazione da parte di ARES per l'attraversamento del Po ed il successivo tratto della provinciale 40 che si interconnetterà con la A4 nei pressi di Brandizzo. Ancora proseguendo a nord la viabilità provinciale si interconnetterà con il casello di Volpiano sulla A5.

È evidente che non esiste una sola soluzione di tracciato; quella che è stata studiata fa parte di un "corridoio" entro il quale è possibile trovare alternative diverse.

Il progetto è certamente complesso e richiederà l'intervento di più soggetti e soluzioni finanziarie adeguate (finanza di progetto), ma i vantaggi che porterà non possono essere definiti trascurabili: minime interferenze con la viabilità ordinaria, mantenimento degli attuali sistemi di distribuzione e degli accessi alle proprietà ed ai fondi, utilizzo di corridoi meno urbanizzati, mantenimento dei tracciati alternativi a quello autostradale per i collegamenti di breve distanza, minori impatti ambientali grazie a maggiori percorrenze in galleria, riduzione del numero delle intersezioni, aumento della velocità di percorrenza, cantierizzazione minimamente interferente con la viabilità ordinaria.

Il progetto in sintesi ha una lunghezza complessiva di circa 21 km suddivisi in una tratta in rilevato, comprese le opere d'arte maggiori e minori, di 14,1 km, di una tratta in galleria di km 7,5, una interconnessione, con l'autostrada Torino-Piacenza, un casello, a Chieri e una barriera, quella terminale di San Raffaele Cimena. Il costo approssimativo dell'opera è valutabile sui 500 milioni di euro.

MOBILITY CONFERENCE EXHIBITION 2005

Il 18-19 gennaio 2005 ha avuto luogo a Milano la 3ª edizione della Mobility Conference Exhibition (MCE), due giorni di convegni, incontri e workshop su “Reti e infrastrutture per lo sviluppo del Paese e la tutela dell’ambiente”.

La MCE rappresenta un’importante occasione di confronto e di dialogo tra le imprese, le istituzioni, le associazioni e il mondo della ricerca sui temi della mobilità, delle infrastrutture e dell’ambiente. Obiettivo della terza edizione della manifestazione, rivolta in particolare alle imprese, alla Pubblica Amministrazione e ai rappresentanti delle categorie economiche, è stato quello di analizzare le ragioni della difficoltà che il nostro Paese incontra nel trovare soluzioni tempestive ed efficaci ai nodi politici, amministrativi e tecnici che finora ne hanno impedito il pieno sviluppo.

Nel corso del convegno di apertura che aveva come tema “Torino-Milano-Genova. Le grandi reti europee di trasporto” è stato presentato dai presidenti dell’Unione Industriale di Torino, di Assolombarda e di Assindustria Genova il “Rapporto OtiNordovest” 2004 sullo stato di avanzamento delle principali opere infrastrutturali del Nordovest, seguito da una discussione sul tema con rappresentanti di Enti e Società coinvolte nelle realizzazione delle infrastrutture.

Il documento, aggiornato al 31 dicembre 2004, presenta un quadro caratterizzato da luci ed ombre: le Associazioni industriali del Nordovest definiscono insoddisfacente lo stato di avanzamento delle opere prioritarie in Liguria, Piemonte e Lombardia. Carenze di fondi, iter procedurali complessi, nodi politici e di consenso sono le “criticità” alla base dei ritardi.

Di 50 opere prioritarie individuate dall’OTI, ben 26 (in pratica una su due) sono tutt’ora bloccate e negli ultimi 12 mesi non hanno fatto passi avanti. Tra queste opere, “tutte di serie A”, ci sono la direttissima autostradale Brescia-Milano, la Pedemontana lombarda, le gronde ferroviarie a valle del Gottardo, la ferrovia Torino-Lione, la tangenziale Est esterna di Milano, i porti di Genova, La Spezia e Savona, l’interporto di Novara e il Terzo Valico ferroviario Genova-Milano.

Tuttavia qualche nota positiva non manca, tipo l’avanzamento della linea ad Alta capacità Torino-

l’avanzamento della linea ad Alta capacità Torino-Novara, l’inaugurazione del Passante ferroviario di Milano e i lavori sulla tratta imperiese della ferrovia Genova-Ventimiglia.

L’importanza che le grandi infrastrutture rivestono per il NordOvest può essere espressa sinteticamente dai seguenti dati: l’area produttiva di riferimento è abitata da 15 milioni di persone con 1,27 milioni di imprese (il 26% di quelle italiane) e 6,24 milioni di occupati (il 30% dell’occupazione nazionale) e che genera il 32% del Pil italiano, il 41% dell’export e il 50% dell’import.

Le problematiche che rallentano o bloccano l’avvio delle opere programmate riguardano questioni procedurali, finanziarie e politiche. Per quanto riguarda gli aspetti procedurali, nonostante il ricorso all’iter previsto dalla Legge Obiettivo, che dovrebbe semplificare e accelerare il processo decisionale, molti 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: Michele Perini, presidente di Assolombardia ha messo sotto accusa la scarsità dei finanziamenti. I progetti prioritari per il sistema logistico del Nord-Ovest, a fronte di costi totali pari a circa 64 miliardi di euro, al momento hanno finanziamenti disponibili solo di circa 20 miliardi di euro, con una copertura del 31%. “Inoltre – ha rimarcato Perini – troppi localismi e ostruzionismi bloccano l’apertura di molti cantieri.

La condizione necessaria per prevenire fenomeni di marginalizzazione e per aumentare la competitività territoriale è il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale, in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica.

Un riferimento al processo di revisione delle reti TEN dei progetti prioritari per l’infrastrutturazione dell’Europa allargata, concluso nel 2004, è quindi obbligato. Dal quadro europeo emerge come il Nordovest sia al crocevia di 4 grandi progetti strategici di rilievo continentale:

- la Lione-Trieste-Budapest-Kiev (cd. Corridoio 5);
- la Genova-Basilea-Rotterdam/Anversa (cd. Corridoio dei due mari);
- la Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Palermo;
- l’Autostrada del mare in Europa sud-occidentale.

Si tratta di un complesso di opere da ultimare entro il 2015-2017 che cambieranno lo scenario delle possibilità di connessione e dei fattori di competitività del territorio e delle sue imprese.

La realizzazione di questi assi portanti è ormai una

prospettiva da considerare certa.

Dobbiamo fare in modo da subito – ha continuato Perini – affinché l'intero sistema infrastrutturale e logistico del NordOvest vi si leghi fisicamente e funzionalmente, con un approccio congruente nella scelta dei tempi di intervento e nello sfruttamento di tutte le potenzialità della rete”.

Il presidente dell'Associazione Industriale di Genova, Marco Bisagno, ha sottolineato l'importanza del Terzo Valico appenninico che è atteso dalla sua regione da oltre un secolo, “ma il suo contributo al miglioramento del sistema logistico del Nordovest sarebbe quasi inapprezzabile e quindi si tradurrebbe in un enorme spreco di risorse finanziarie se esso non fosse collocato all'interno di una rete infrastrutturale equilibrata e dimensionata su performance prestazionali omogenee.

Il traffico minimo di 217 treni giorno indicato come necessario per garantire la sostenibilità finanziaria del progetto è infatti condizionato da un lato, dall'esistenza di un sistema-città e di un sistema-porto in grado di generare tale domanda e dall'altro dalla presenza di una rete ferroviaria in grado di inoltrare un volume di traffico di queste dimensioni a costi e condizioni di servizio competitivi da e per ogni destinazione utile.

Ecco perché – ricorda Bisagno – l'“affare Terzo valico” non si può certo esaurire nella costruzione dei 54 Km tra Genova e Novi Ligure-Tortona, ma va integrato nei suoi stessi presupposti con le scelte inerenti i piani regolatori dei porti liguri, la realizzazione degli interventi connessi sulla rete ferroviaria nazionale ed estera, le piattaforme logistiche, l'intermodalità, la normativa di regolazione del settore dei trasporti, ma anche i piani strategici, territoriali ed urbanistici delle regioni e delle città, i progetti di investimento, le scelte più complessive di politica economica”.

Il presidente dell'Unione Industriale di Torino, Alberto Tazzetti, ha ricordato che le aspettative di Torino e del Piemonte in tema infrastrutturale sono sempre legate alla Torino-Lione.

Tazzetti ha affermato che “il punto cruciale è un significativo passo avanti nella progettazione e nel reperimento delle risorse per la Torino-Lione in modo da poter iniziare i lavori nel 2007 e portarli a termine entro il 2015-2017.

Inoltre una questione fondamentale per Torino è rappresentata dalle opere del nodo metropolitano: fino ad ora non vi è stata concordanza tra gli enti locali in merito alla tipologia di interventi, alle caratteristiche e alla ripartizione degli oneri finanziari di alcune opere quali la tangenziale est, il completamento di corso Marche e il passante esterno merci”.

Ma non ci sono solo lamentele. Tazzetti nota che

“probabilmente, la situazione delle infrastrutture di trasporto del Piemonte e del territorio torinese, in particolare, sarebbe oggi molto più critica ma, grazie all'incalzare delle Olimpiadi invernali, alcune importanti opere progettate e programmate da anni, hanno potuto finalmente prendere avvio”.

Il presidente concludendo ha sottolineato che gli impegni futuri dell'Osservatorio e delle associazioni di Milano, Genova e Torino saranno volti a seguire con attenzione le vicende relative ad ogni singola opera, intervenendo attivamente nei confronti delle Amministrazioni centrali e periferiche e nei confronti degli altri soggetti coinvolti, affinché vengano assicurate risorse finanziarie adeguate e rispettati quanto più possibile i tempi di programmazione e di esecuzione delle opere stesse.

Il dibattito che è seguito è stato incentrato sugli aspetti di tipo finanziario: le risorse per le grandi opere sono sempre insufficienti e comunque vengono reperite, con grande fatica, nelle varie voci del bilancio statale.

“È di fondamentale importanza invertire la tendenza, emersa nel recente passato, che ha visto soprattutto il pubblico come finanziatore delle grandi opere. Il privato, insomma, deve diventare sempre più un soggetto attivo”. Lo ha sostenuto Mario Baldassarri, vice Ministro dell'economia.

Per Emma Marcegaglia, vice presidente per l'impresa e il territorio di Confindustria “Le spese per le infrastrutture pubbliche nel 2004 in Italia non hanno superato l'1,8% del bilancio dello Stato a fronte di un 2,2% in Unione Europea, e dei 52 miliardi di euro promessi per le opere già approvate, ne mancano all'appello oltre 30”.

Baldassarri ha difeso la Legge obiettivo che permette di ragionare su progetti integrati, che danno vita a opere ambiziose, come il Corridoio 5. Legge che ha evidenziato, con la collaborazione delle regioni, quali sono le opere più urgenti tra le 240 previste.

Per il governatore della Lombardia, Roberto Formigoni, la legge obiettivo “anche se con tempi ancora troppo lunghi, ha rimesso in moto molti dei progetti nel cassetto. Il futuro è però legato a un sempre maggior coinvolgimento dei privati nel business (per esempio, le autostrade possono essere anche reti in cui far viaggiare le fibre ottiche), in infrastrutture che devono dare impulso a una trasformazione positiva del territorio”. Ha poi auspicato che il vecchio triangolo industriale (Genova-Milano-Torino) dia sempre più vita a un nuovo soggetto in grado di imporsi per eccellenza e innovazione

Alain Baron, capo cellula finanziamento reti transeuropee di trasporto - DGTrasporti Commis-

sione europea, ha ricordato che bisogna far presto nella realizzazione delle tre grandi opere (Malpensa, in via di completamento, Brennero e Torino-Lione) già finanziate dalla Comunità europea per non perdere i finanziamenti stessi. Ma, nelle sue previsioni, per il 2010, non solo non saranno terminati i lavori, ma addirittura, ha ipotizzato, neppure iniziati. Ha poi ricordato che tra il 2007 e il 2013, dei 140 miliardi di euro di investimenti previsti per le grandi opere a livello comunitario, 20 dovrebbero essere assegnati al nostro paese.

Sono inoltre intervenuti: Giuseppe Bencini, presidente di SEA sullo sviluppo aeroportuale dello scalo milanese, Roberto Testore, Amministratore Delegato di Trenitalia e Umberto Bertelè, Presidente TAV, sugli investimenti del comparto ferroviario Alta Capacità e Giovanni Novi, Presidente Autorità portuale di Genova, sugli obiettivi di sviluppo del porto di Genova.

INFRASTRUCTURA “L’INNOVAZIONE NELLE INFRASTRUTTURE E NELLA MOBILITÀ”

Con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Piemonte e Promotor International S.p.A. hanno organizzato, presso il Lingotto Fiere di Torino dal 9 al 12 marzo 2005, la prima edizione della manifestazione con l’obiettivo di approfondire, in un approccio globale e integrato, le problematiche e le opportunità nel mondo delle infrastrutture e della mobilità.

120 diversi oratori nei 16 convegni e workshop, 2.000 convegnisti e oltre 4.000 visitatori, oltre 70 espositori, una superficie di circa 7.000 metri quadri. Queste le cifre principali di INFRASTRUCTURA 2005, la prima fiera dedicata ai temi delle infrastrutture e della mobilità che ha confermato il grande interesse verso queste problematiche permettendo il confronto tra istituzioni e operatori del settore.

La prima giornata si è aperta con una tavola rotonda su “L’Europa e la scommessa del Nord-Ovest” alla quale hanno partecipato importanti esponenti del mondo politico ed economico di Piemonte, Lombardia e Liguria.

In questa sede è stato evidenziato come l’effettivo avvio dei lavori per il riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari del tratto italiano del Corridoio europeo 5, destinato a collegare Lisbona a Kiev, e il parallelo inizio di quelli dell’asse Genova-Rotterdam,

contribuiranno, entro pochi anni, ad accorciare notevolmente le distanze fra i principali centri del Nord-Ovest, incrementando l’occupazione del 55% solamente lungo l’asse Torino-Milano. Il nuovo sistema dei trasporti porterà alla nascita di un’estesa città policentrica in un mercato sempre più allargato, che non distruggerà il territorio ma ne integrerà le potenzialità, anche quelle politiche, economiche e sociali, in un unico contesto europeo.

Numerosi i workshop: “Sistema trasporti Piemonte in vista delle Olimpiadi invernali 2006” (a cura del Gruppo ASTM), “Additivi innovativi per il miglioramento prestazionale delle moderne pavimentazioni stradali” (Iterchimica), “Tre realizzazioni di successo come guida per le infrastrutture del futuro” (Buzzi Unicem), “Il progetto del ponte sull’Adriatico Ancona-Zara” (Studio De Romanis), “Piemonte e Torino verso il futuro” (Oice Piemonte - Associazione delle organizzazioni di ingegneria, di architettura e di consulenza tecnico-economica) e “L’innovazione tecnologica nella concezione e realizzazione di gallerie” (SIG - Società Italiana Gallerie).

A conclusione di Infrastructura 2005 si è svolto il convegno nazionale Ance-Agi “**La questione infrastrutturale**”, che ha dato risvolto alla questione infrastrutturale dal punto di vista dei nodi di ordine finanziario e legislativo legati alla attuazione di programmi di opere pubbliche, offrendo l’occasione per un confronto pubblico fra committenza, impresa e Governo.

Il presidente dell’Ance Claudio De Albertis ha delineato la situazione che emerge dalla ricerca promossa dall’Associazione nazionale costruttori e dall’Agi sullo stato di attuazione di 144 tra gli interventi infrastrutturali più significativi per il Paese: uno studio, mirato a “fotografare” da vicino i problemi e le criticità che ogni singola opera incontra nel suo iter realizzativo.

“I tempi di attivazione delle opere, in ogni fase del processo realizzativo, superano abbondantemente sia i tempi contrattuali, sia quelli di riferimento desunti dall’Osservatorio dei lavori pubblici, ma soprattutto i tempi minimi per creare il consenso”, ha sottolineato con forza il presidente dell’Ance.

La ricerca Ance-Agi, che ha analizzato un campione di interventi composto da 50 opere ordinarie, 74 opere della legge obiettivo e 20 interventi conclusi (ricavati dalla banca dati dell’Osservatorio sui lavori pubblici dell’Authority) ha cercato di valutare anche gli effetti delle procedure acceleratorie della legge obiettivo, di cui usufruiscono 37 opere strategiche. “Dall’analisi emerge chiaramente che il Cipe ha mancato il suo obiettivo - ha ribadito De Albertis -

perché le delibere di approvazione del progetto preliminare si sono fatte attendere ben 421 giorni, a fronte dei 180 previsti. Queste opere hanno dovuto attendere complessivamente 721 giorni per giungere alla fine della fase progettuale e approvativa. Ma non basta. Se questo è il ritardo documentato per i 12 progetti finora approvati, ben più critica è la situazione per le opere che ancora attendono l'approvazione del progetto preliminare”.

Per i 10 interventi ancora in attesa di approvazione del progetto preliminare, ha spiegato infatti il presidente dell'Ance, il ritardo accumulato è di 640 giorni, e cioè 1 anno e 3 mesi in più rispetto ai 180 giorni previsti. Per quanto riguarda i tempi di approvazione del progetto definitivo, che il decreto 190/2002 fissa in 210 giorni, dal monitoraggio emerge invece che il Cipe ha fino ad oggi approvato una sola opera (la strada Terni-Rieti), mentre sono 5 gli interventi ancora non approvati, 4 dei quali fermi da oltre un anno.

“Non c'è dubbio che l'eccessivo numero di interventi inseriti nel programma di infrastrutture strategiche ha determinato un affollamento di richieste del tutto incompatibile con i fondi effettivamente disponibili. La corsia preferenziale immaginata per un numero contenuto di opere è insomma di fatto intasata, e questo ha snaturato quel profilo di eccezionalità della legge che, come Ance, ci aveva trovati d'accordo”.

Ritardi, ingorghi procedurali, dispersione di risorse: questi gli ostacoli da superare per far ripartire le opere più necessarie, piccole o grandi che siano.

“L'Italia deve poter giocare le sue carte vincenti proprio sul rilancio del territorio - ha dichiarato il presidente dell'Ance - e non uscire dalla schiera di quei paesi leader catalizzatori di nuove funzioni produttive della società post industriale”.

“È necessaria una forte scossa politica” ha detto ancora De Albertis, che ha inoltre sottolineato la necessità di un'efficace funzione di indirizzo e controllo da parte del governo anche per arginare i sempre più preoccupanti fenomeni che oggi, nel mercato degli appalti pubblici, minano alla base il principio della libera concorrenza.

Su un piano più direttamente economico, ha aggiunto De Albertis, “l'indagine ha messo in evidenza come uno dei fattori più gravi di ritardo è la carenza di risorse per le infrastrutture”. Risorse che, secondo l'analisi Ance della manovra di finanza pubblica per il 2005, caleranno di circa il 14% rispetto all'anno scorso. Il tetto del 2% imposto dalla legge finanziaria all'incremento della spesa della pubblica amministrazione rischia poi, come sottolineato dal presidente dei costruttori, di peggiorare la situazione e

di tradursi in una vera e propria “gelata” per le opere pubbliche.

È per questo che l'Ance propone una “tassazione di scopo” di rilevanza locale per realizzare “opere davvero fondamentali per le città e fortemente condivise dai cittadini”.

De Albertis ha poi analizzato i problemi più strettamente “operativi” legati alla inadeguata capacità di gestione degli appalti da parte della committenza pubblica. “Uno degli ostacoli maggiori per la raccolta dei dati della ricerca - ha ricordato il presidente dell'Ance - è stato proprio quello della esasperata dispersione delle sedi decisionali all'interno dello stesso ente appaltante, ciascuna delle quali non è a conoscenza dell'attività dell'altra.

È necessario un forte scatto di efficienza, ha detto De Albertis, che ha proposto di mutuare tecniche di valutazione delle performance (controlli di qualità, certificazione, meccanismi selettivi di premialità) tipiche del mondo privatistico. Un fondamentale “misuratore di efficienza” dovrà essere individuato, secondo il presidente dei costruttori, proprio nel rigoroso rispetto dei tempi che oggi, invece, è troppo spesso disatteso.

I ritardi e gli intoppi che caratterizzano l'iter realizzativo delle opere sono stati evidenziati anche dal vicepresidente dell'Ance Vitale. “Sono anni che tutti denunciavamo le disfunzioni normative e burocratiche che inceppano drammaticamente il funzionamento del mercato delle opere pubbliche - ha detto Vitale - anni che denunciavamo l'insufficienza delle progettazioni che causano spesso ritardi nei lavori, contenziosi ed aumenti della spesa prevista. D'altra parte le rigidità della legge quadro sui lavori pubblici provocano di fatto la messa in campo di strategie elusive da parte delle pubbliche amministrazioni che, nel tentativo di aggirare la norma, vanificano lo spirito della legge e provocano la reazione conseguente delle imprese”.

Sulle modalità di accelerazione delle procedure si sono espressi anche i rappresentanti della committenza pubblica. Gamberale, amministratore delegato di Autostrade, ha sottolineato che i ritardi che gravano sulla realizzazione delle opere strategiche si devono in massima parte alle lentezze autorizzative a livello locale. Un problema che - secondo Gamberale - potrebbe essere risolto con il ricorso ai commissari straordinari. Moretti, amministratore delegato di Rfi, ha invece sottolineato la necessità di adottare una procedura ordinaria il più possibile “rigida” che, garantendo il taglio dei tempi, aumenterebbe il necessario consenso territoriale sulle opere. Se il presidente dell'Anas Pozzi ha dichiarato che “è necessario siglare il contratto di pro-

gramma per far uscire l'Anas dal perimetro della pubblica amministrazione" e che, per superare i ritardi, "vanno riviste alcune norme della legge Merloni che generano un enorme contenzioso", il presidente di Roma Metropolitane Chicco Testa si è definito favorevole ad un'imposta di scopo a livello locale per finanziare le infrastrutture urbane, e ha rilanciato a sua volta l'idea di utilizzare la già esistente Ici.

Nel suo intervento il ministro delle Infrastrutture Lunardi ha infine ricordato che negli ultimi due anni e mezzo, e cioè dal varo delle legge obiettivo, sono stati aperti cantieri per 32 miliardi di euro: più del doppio di quanto fosse stato fatto, in cinque anni, dal precedente governo. Molte cose sono cambiate, ha detto Lunardi alla platea di imprenditori dell'Ance, sottolineando l'attenzione e la carica strategica riconosciuta al settore da questo governo. Il ministro delle Infrastrutture ha poi ammesso le assurde lungaggini autorizzative evidenziate dalla ricerca, ribadendo al tempo stesso gli sforzi dell'esecutivo, anche in termini di risorse già reperite: 43 miliardi, cioè il 35% del fabbisogno globale. I 750 milioni previsti dal dl competitività per il rifinanziamento della legge obiettivo sarebbero quindi, secondo il ministro, "solo un anticipo". Sempre a proposito del provvedimento per lo sviluppo, Lunardi ha sottolineato che, con l'inserimento della legge obiettivo per le città, il governo ha dimostrato di aver mantenuto un impegno preciso preso con i costruttori. Al presidente De Albertis il ministro delle Infrastrutture ha lanciato la proposta di una "conferenza permanente", che possa seguire i principali aspetti - compresi quelli normativi - legati alla realizzazione degli interventi infrastrutturali più importanti per il Paese.

Notizie flash

FONDAZIONE PER IL NORD-OVEST

Sabato, 26 febbraio 2005 i Presidenti delle Province di Liguria, Lombardia, Piemonte hanno sottoscritto un protocollo di intesa che impegna le istituzioni a favorire in tempi brevi la creazione di "una rete organizzata di relazioni politiche, con l'obiettivo di elaborare e realizzare una strategia comune su temi condivisi e di interesse generale, da portare e far valere nei confronti del Governo e all'interno del-

l'Unione delle Province italiane".

Oltre ad un'attività comune di lobby su temi che riguardano la macro-area, un agglomerato che raccoglie 15 milioni di abitanti e 1 milione 270mila imprese e realizza il 40% dell'export nazionale, con la prevista Fondazione le Province intendono portare avanti gli "interventi diffusi" del territorio, a partire da sei filoni prioritari: infrastrutture e logistica; sviluppo economico e marketing territoriale; ambiente e sviluppo sostenibile; ricerca e innovazione; turismo e cultura; Europa.

Il progetto è originale e sicuramente ambizioso: l'unione delle province del Nord-Ovest dovranno avere la capacità di intervenire sui processi di sviluppo di un territorio che oggi è sospeso tra declino e rilancio.

COMMISSARI STRAORDINARI PER LE GRANDI OPERE

Il provvedimento sulla competitività prevede una corsia preferenziale per le grandi opere, con la nomina di commissari straordinari per le grandi opere autostradali che ne assicurino la realizzazione: provvedimento proposto in origine da Vito Gamberane, amministratore delegato di Autostrade e giudicata positivamente dal vicepresidente della Confindustria, Emma Marcegaglia.

L'Associazione nazionale dei costruttori invece è molto prudente sui supercommissari. "Siamo contrari - sostiene il presidente dell'Ance, De Albertis - a questa spirale di leggi speciali, quando il vero problema è accelerare le procedure ordinarie. Inoltre, i commissari possono essere accettati in casi eccezionali e soltanto se i loro poteri non riguardano in nessun modo gli appalti delle opere, che devono continuare a essere assegnate con gara". Favorevole ai commissari, invece, Fabrizio Palenzona, presidente dell'Aiscat, l'Associazione dei concessionari autostradali. "Pensiamo di utilizzarlo sulla variante di valico" ha detto.

AUTOSTRADA CUNEO-ASTI

Nei giorni scorsi l'Anas ha insediato la commissione di esperti che dovrà esaminare le offerte pervenute per la costruzione dell'autostrada e scegliere la migliore. Secondo previsioni attendibili tra un mese la commissione concluderà i suoi lavori e indicherà il nome dell'azienda incaricata della costruzione. Se i tempi previsti saranno confermati, subito dopo l'assegnazione della concessione si aprirà

ranno i nuovi cantieri e la realizzazione di un'autostrada attesa per oltre 30 anni potrà diventare finalmente una realtà.

AEROPORTO TORINO CASELLE

Il 2004 si è chiuso con il record storico di passeggeri: 3.141.888, l'11,4% in più rispetto al 2003. Il gennaio 2005 ha confermato la tendenza in crescita con 286.726 utenti serviti, +15,3% rispetto allo stesso mese del 2004.

Superati i problemi generati dalla crisi post 11 settembre e dalla riduzione del traffico business, il piano di riposizionamento e sviluppo dell'aeroporto torinese punta sui nuovi viaggiatori. A frequentare Caselle sono sempre di più le famiglie e, anche se il traffico affari continua ad essere la voce principale, il mix si è modificato. Nel 1999 i passeggeri business erano il 62,5%, nel 2004 46,3%. Tra il 2002 e il 2004 la quota dei viaggi per turismo si è invece mantenuta costante, mentre sono aumentati coloro che hanno preso l'aereo per altri motivi.

Per far crescere Caselle, Sagat punta molto sulle compagnie low cost, ora utilizzate anche da chi viaggia per lavoro. A partire dal 30 marzo 2005, oltre alle due alternative a basso costo per Londra, Stansted (Ryan Air) e Luton (EasyJet), ci sarà un nuovo collegamento low cost con Parigi Orly.

Un altro filone significativo sono i charter: voli della neve, utilizzati non solo dagli inglesi, ma anche da danesi, norvegesi, svedesi, polacchi, russi e israeliani.

Ora Sagat punta su nuove destinazioni. Per ora guarda soprattutto all'Europa, specie a quella centro-orientale. Ad aprile Austrian inaugurerà un doppio collegamento giornaliero con Vienna. A fine marzo è prevista l'apertura di una linea verso Tirana da parte di Albanian. In previsione c'è l'apertura di una tratta Torino-Berlino.

Prossimi appuntamenti

"Expo Italia Real Estate"

presso la Fiera di Milano a Rho Pero (MI)
dal 30 marzo al 2 aprile 2005.

Un punto di incontro degli operatori del mercato immobiliare italiano e di discussione nelle best practice che in esso si sono determinate. Un momento sinergico in grado di favorire lo sviluppo di questo importante segmento dell'economia e la sua sempre maggiore internazionalizzazione.

Dal 30 marzo al 2 aprile sono in programma convegni seminari ed eventi particolari quali il premio per il miglior progetto - azione di marketing territoriale: "Promuovere, valorizzare e riqualificare la città ed il territorio".

Ulteriori informazioni sul sito: www.italiarealestate.it

Piemonte infrastrutture

newsletter a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'Unione Industriale di Torino - Via M. Fanti 17 - Torino - Tel. 011.5718502
www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio