



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2013

gennaio 2014

INDICE

1	LO SCENARIO GENERALE	pag.	3
2	STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI		
	a Metropolitane	pag.	4
	b Ferrovie	pag.	5
	c Viabilità	pag.	6
	d Altri interventi prioritari	pag.	6
3	CRITICITÀ	pag.	6
4	ATTESE PER IL 2013	pag.	7

1. LO SCENARIO GENERALE

Il 2013 ha risentito profondamente del perdurare degli effetti della grave crisi economica e finanziaria internazionale cui si è aggiunta l'instabilità del quadro politico nazionale e, in alcuni casi, locale.

Malgrado la prosecuzione di alcune opere, si registrano molti ritardi nelle fasi di progettazione e di realizzazione rispetto alle attese dei cronoprogrammi, riconducibili alla mancanza di adeguate coperture finanziarie e di condivisione tra gli enti coinvolti, a resistenze e difficoltà di rapporti con il territorio, nonché alla perdurante complessità delle procedure rese ancor più inefficaci dall'eccesso di burocratizzazione che si riscontra a ogni livello. In particolare, anche nel 2013 le condizioni critiche della finanza pubblica e le difficoltà di erogazione del credito agli investitori hanno comportato il rallentamento, ovvero il rinvio a tempi indefiniti, di diverse opere ferroviarie e autostradali per le quali è fondamentale il ricorso al capitale privato.

In particolare, il Decreto Legge Del Fare n. 69 del 21 giugno 2013 (convertito nella Legge n. 98 del 9 agosto 2013) ha assegnato una dotazione di oltre 2 miliardi di euro a un fondo per garantire la continuità di cantieri in corso e perfezionare gli atti contrattuali finalizzati all'avvio di lavori. La norma specifica che, qualora non fossero rispettate le condizioni individuate per l'assegnazione dei fondi, essi saranno destinati ad altri interventi tra cui: il completamento del passante ferroviario di Torino, il collegamento Torino-Ceres/Aeroporto di Caselle.

Non meno importante è stata nel luglio scorso la nomina dei membri che compongono l'Authority delle Infrastrutture e dei Trasporti e successivamente il 6 agosto la scelta di Torino come sede, avviando di fatto l'operatività dell'ente la cui istituzione risale addirittura al 2011. Le sue principali funzioni sono: definire i criteri per la determinazione di tariffe, canoni e pedaggi; stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali; definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto; garantire la concorrenza nei bandi di gara per il trasporto ferroviario regionale; definire le modalità di finanziamento del servizio pubblico; svolgere funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, approvando i sistemi di tariffazione; verificare se i livelli di offerta del servizio taxi, le tariffe e la qualità delle prestazioni corrispondono alle esigenze dei diversi contesti urbani. Il Presidente Camanzi nell'audizione dell'8 ottobre scorso ha spiegato che le priorità su cui fin da subito si concentrerà l'azione della neonata Authority riguarderanno innanzitutto la definizione dei criteri per determinare i pedaggi dell'infrastruttura ferroviaria e delle aree aeroportuali.

Sono bloccati i cantieri sulla linea 1 della metropolitana torinese, nessun progresso si evidenzia per la linea 2 della metropolitana torinese, così come per la Pedemontana piemontese, la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, l'asse di Corso Marche di Torino.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

a) Metropolitane

Linea 1

Anche e soprattutto a causa della crisi in corso sul nostro territorio, rispetto alle previsioni anticipate nel Rapporto 2012, il 2013 è stato caratterizzato da un lentissimo avanzamento delle opere relative al prolungamento della linea M1, riguardanti la tratta Lingotto-Bengasi, per poi arrestarsi definitivamente nel mese di agosto a causa della rescissione del contratto con la principale impresa appaltante, l'ATI Seli-Coopsette, dovuta al suo fallimento. Infra.To, la società che ha per oggetto la proprietà e la gestione delle infrastrutture di trasporto pubbliche torinesi, ha avviato tutte le procedure di legge per garantire una rapida riassegnazione del contratto ad un'altra impresa, ma il permanere della impossibilità di rispettare le tempistiche contrattuali e la generalizzata situazione di difficoltà finanziarie che da tempo condiziona le imprese, hanno prodotto un forte rallentamento per la definitiva individuazione del nuovo soggetto da incaricare per la realizzazione dei lavori.

Saltano pertanto tutte le tempistiche di avanzamento ed ultimazione dell'opera, mentre risulta ormai certo che i nuovi ritardi faranno lievitare i costi, tanto che il comune di Torino, ha chiesto al governo di dirottare fondi già assegnati alla linea M2 per finanziare il completamento della linea M1.

Linea 2

La "Variante 200" rappresenta la grande trasformazione urbanistica di Torino che dovrebbe consentire di ricavare le risorse necessarie alla costruzione della seconda linea di metropolitana cittadina. La linea 2 della Metropolitana destinata ad occupare, nel suo primo tratto, il "trincerone" ferroviario esistente che attraversa Barriera di Milano e Regio Parco, diventerà l'occasione per trasformare oltre un milione di aree industriali dismesse localizzate ai due estremi della tratta prevista, e proprio la commercializzazione di queste aree dovrebbe consentire l'acquisizione delle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera.

Per la prima volta, a Torino, progetto infrastrutturale e progetto urbano potrebbero integrarsi: se l'operazione venisse portata a termine, "un parco lineare" lungo 2 chilometri correrà al di sopra delle gallerie della metropolitana, collegherà i due nuovi quartieri di Spina 4 e Scalo Vanchiglia, unirà il parco Sempione ai parchi fluviali e permetterà di ricucire due parti di città da sempre separate dalla vecchia trincea.

Ma oggi a causa della crisi, il progetto assume valenza di solo intervento di ricucitura urbana: la metro si farà ma non subito e non solo con quelle risorse (dei circa 1,2 miliardi inizialmente previsti -

quota necessaria per la tratta Porta Nuova e piazza Rebaudengo – il Comune otterrà preliminarmente solo 300 milioni e solo se deciderà di accompagnarla per i prossimi 20 anni).

Cambiano pertanto le previsioni sui tempi e costi: i lavori dovrebbero iniziare solo tra 9 anni, a metà quindi del percorso della Variante 200, facendo affidamento sulle risorse generate dai primi investimenti e sperando nell'interessamento di qualche grande gruppo internazionale disposto ad investire. E forse non si partirà più come previsto da Rebaudengo, bensì dalla tratta Vanchiglia - Porta Nuova per collegare da subito la linea 2 alla linea 1, al suo incrocio naturale della stazione di Porta Nuova.

Le aree più velocemente commerciabili sono infatti quelle localizzate sulla Spina 4, pertanto è più facile ipotizzare che si partirà da lì per arrivare in un secondo tempo allo scalo Vanchiglia e solo a quel punto iniziare con i lavori della metropolitana.

Temporalmente si arriverebbe al 2023 per vedere i primi cantieri, ma se la Variante non coprirà i costi sarà necessario individuare nuove risorse e nuovi soggetti disposti ad intervenire.

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

Il completamento del sedime ferroviario del quadruplicamento del Passante Ferroviario ha permesso l'attivazione, lo scorso anno, del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM): oggi sono attive cinque linee delle nove previste ed è in corso l'implementazione del servizio.

Infatti, da qui al 2017 dovrebbero essere attivate le restanti 4 linee previste lo scorso anno:

- SFM5 (Orbassano-TorinoStura)
- SFM6 (Asti-Torino Stura)
- SFM7 (Fossano-Torino Stura)
- SFM8 (Alba45 Cavalmaggiore)

e lavori di allacciamento ed interscambio tra 2SFM e ASFM (Pinerolo-Germagnano).

A livello infrastrutturale, il completamento del Passante potrà considerarsi concluso con il completamento del fabbricato della nuova stazione Rebaudengo oltre che alla realizzazione delle opere di collegamento fra il Passante ferroviario e la tratta Torino-Aeroporto-Ceres. Purtroppo, contrariamente alle previsioni, quest'ultime opere non sono ancora state avviate.

Nella lista delle opere in ritardo rientra anche il completamento della parte in superficie sita nell'area della nuova stazione Porta Susa, la parte che collega corso Vittorio Emanuele a piazza Statuto, che doveva essere completata nel 2013 ma che è ancora caratterizzata da una viabilità provvisoria.

Risulta pertanto facilmente presumibile che anche la sistemazione dei previsti successivi tre lotti (il tratto compreso tra via Grassi e corso Regina Margherita, tra corso Regina Margherita e piazza Baldissera e l'ultimo tratto tra piazza Baldissera e corso Grosseto) subiranno dei ritardi provocando

ulteriori aumenti dei costi.

c) Viabilità

Purtroppo il 2013 non ha portato a nessuna significativa evoluzione. Persistono pesanti problemi di copertura finanziaria tant'è che nulla è stato fatto per avviare la Tangenziale Est e la IV corsia dell'attuale tangenziale esistente (compresa la cosiddetta Gronda Est), tanto meno si riscontrano novità sulla progettazione dell'asse di corso Marche.

d) Altri interventi prioritari

S.I.TO

L'interporto S.I.T.O si trova a ridosso di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. La struttura fornisce servizi per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics ed è connessa alla Linea ferroviaria per la Francia. Secondo le strategie di intervento degli Enti Locali, l'interporto dovrà essere interconnesso alla Linea in progetto ad Alta Capacità ferroviaria Torino-Lione attraverso il collegamento di corso Marche.

I lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto proseguono in linea con i programmi, e prevedono una spesa totale di 500 milioni di Euro, così ripartiti: 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. La società che sino ad ora ha investito sulla crescita immobiliare dell'area, deve oggi porre attenzione allo sviluppo dell'intermodalità.

Gli assi portanti del piano industriale 2013-2015 che gli azionisti della SITO SpA hanno condiviso ed approvato vanno proprio in questa direzione: rafforzare il ruolo dell'interporto nell'ambito dell'intermodalità e dei servizi ferroviari e logistici (progetto di ampliamento dell'infrastruttura intermodale) e completare l'infrastruttura interportuale, con l'obiettivo di massimizzare l'insediamento degli operatori presso l'interporto.

3. CRITICITÀ

Sulla linea 1 e 2 della metropolitana permangono criticità politiche, tecniche e finanziarie.

Si rende necessario attuare una politica esplorativa per la definizione di nuove vie e nuove forme di finanziamento.

Le opere viarie continuano ad essere caratterizzate dalle stesse criticità del passato a causa della mancanza di risorse finanziarie e soprattutto dell'intesa dei centri decisionali a cui fanno riferimento.

Il completamento del Passante è condizionato dai ritardi accumulati e al momento niente fa intravedere un'accelerazione che compensi il gap esistente.

4. ATTESE PER IL 2014

- La localizzazione a Torino dell'Authority per le infrastrutture e i trasporti (istituita con l'articolo 37 del decreto legge 201 del 2011), rappresenta per la città oltre che un riconoscimento soprattutto un'occasione, un passo importante verso la nascita di una vera politica nazionale della logistica. Speriamo che grazie ad essa si possa arrivare ben presto a elaborare e porre in essere strategie e priorità per fronteggiare l'attuale enorme crisi sul fronte dell'azione sia a livello nazionale che europeo.
- In un momento di crisi contingente come questo è più che mai difficile individuare eventi che possano migliorare le aspettative di soluzione dei problemi esistenti. Solo con forti segnali a livello di stabilità governativa a tutti i livelli sarà possibile prevedere azioni e istanze da presentare ai decisori per uscire dalla grave situazione di impasse che sta connotando ogni progetto pubblico.