



INNOVAZIONE E MOLTI INVESTIMENTI PER UN GRANDE CANTIERE APERTO

Infrastrutture IN PIEMONTE

FABRIZIO BONOMO

Il Piemonte spicca per la presenza di numerose best practices nella gestione delle infrastrutture, ma anche per il più elevato volume d'investimenti previsto oggi per il settore in Italia, considerando solo gli interventi principali di cui è stimabile il costo, per un totale di almeno 28 miliardi di euro (circa 55 mila miliardi di lire) che interessano la quasi totalità delle tipologie e molto spesso riguardano cantieri aperti, dove lavorano aziende di tutto il Paese e si segnalano per la particolare velocità di realizzazione, prefigurando un riassetto delle reti regionali entro i prossimi cinque anni



CAV TOMI

Particolare dei lavori per l'alta velocità Torino-Novara

Una stima degli investimenti minimi in infrastrutture previsti in Italia vede il Piemonte emergere per la quantità e il tipo di opere, primeggiando nelle ferrovie, grazie soprattutto al cantiere-vetrina della Torino-Novara (notevole per dimensione, estensione e velocità di avanzamento), e nelle grandi opere di valico alpino, primo fra tutti il nuovo traforo ferroviario della Torino-Lione, ma anche per il potenziamento di quello autostradale del Frejus.

Il Piemonte si distingue però anche in tutti gli altri tipi di infrastrutture e, più in generale, per i numerosi cantieri aperti e la loro velocità di avanzamento, quasi che, dopo decenni di stasi, l'intera regione volesse recuperare in pochi anni il tempo perduto, superando in questo anche le differenze politiche e i conflitti fra amministrazioni, tanto che il nodo del consenso, con le sue implicazioni sull'effettiva possibilità delle opere, sembra essere confinato soprattutto nella valle di Susa, specie contro l'alta velocità Torino-Lione.

Lavoro per tutti

L'accelerazione dei cantieri in Piemonte e la loro dimensione fa della regione uno dei maggiori punti di riferimento per il mondo delle costruzioni in Italia, perchè la domanda sta saturando l'offerta delle imprese e dei produttori locali.

Lo prova, in grande, l'alta velocità Torino-Novara, dove in pochi mesi sono state richieste quantità di materiali, manufatti, sistemi ecc. che normalmente servono per produzioni di uno o più anni, e dove sono migliaia le persone impiegate, originarie di ogni parte d'Italia: 6.300 nell'aprile scorso, delle quali oltre 4.300 provenienti da altre province, comprese quelle del centro e del sud, tanto che si sono stipulati accordi speciali per agevolare gli spostamenti, specie nei fine settimana.

Nel piccolo, lo prova ad esempio l'attività della Provincia di Torino, che da

tempo effettua solo gare pubbliche al massimo ribasso (anche quando la normativa italiana non lo prevede) e che quindi apre la strada alla partecipazione di aziende provenienti da molto lontano; oggi questa possibilità viene sfruttata sempre più spesso – rivela Luciano Ponzetti, Assessore alla Viabilità della Provincia – perchè le imprese locali specializzate in un certo tipo di infrastrutture sembrano essere particolarmente impegnate e quindi non partecipano, lasciando spazio a imprese di altre aree del Paese, cosicchè che le ultime gare vedono la presenza di ditte siciliane, calabresi, campane, laziali.

Sintonia regionale

Quali sono le condizioni che hanno portato a una situazione così favorevole? Una spinta, anche se non determinante, viene sicuramente dalle Olimpiadi del 2006, viste come un'occasione da non perdere (nonostante l'avvio delle opere olimpiche sia stato lento e macchinoso). Un altro fattore importante è lo stanziamento effettivo delle risorse finanziarie, concretizzatosi negli ultimi anni. Su tutti spicca però la sintonia che si registra oggi fra i diversi soggetti, dalla Regione agli Enti locali, indipendentemente dalle posizioni politiche, tanto da consentire il superamento del nodo burocratico che molto spesso frena i progetti.

Nell'insieme si riscontra concretezza nell'affrontare i problemi – sostiene Giancarlo Guiati, Presidente del Gruppo torinese trasporti (Gtt) – che riguardando l'effettiva realizzazione delle infrastrutture porta a una forte coincidenza sinergica fra tutti i soggetti: dopo decenni di inattività (nel passato si sono realizzate solo autostrade) è stato quindi possibile mettere in moto tutti i meccanismi.



Sistemi del Piemonte

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Sistemi urbani
	Hub Interportuali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Strade e autostrade

Nel settore stradale si registrano importanti interventi sulla rete autostradale, primo fra tutti l'allargamento della Torino-Milano, che da solo vale 367 milioni di euro e cambierà completamente il volto dell'autostrada.

Cantieri aperti si trovano poi sull'Asti-Cuneo, ultima grande opera dell'Anas nella regione, sbloccata dopo anni di stasi, che si affianca a una serie di altri interventi minori (nel triennio 2003-2005 Anas prevede di investire 1.120,5 milioni di euro in Piemonte).

Sulla Torino-Piacenza si lavora all'interconnessione fra A1 e A21, al rinnovamento del casello di Asti est e alla realizzazione dello spartitraffico centrale, per un investimento complessivo di oltre 100 milioni di euro.

Ancora, la concessionaria Ativa ha in

costruzione il tratto autostradale di quasi undici chilometri che completerà l'autostrada Torino-Pinerolo – un collegamento su cui si è discusso per oltre trent'anni, che avrebbe dovuto essere pronto già per i Mondiali di Sci del '97 a Sestriere – con cantieri avviati nel settembre 2002 e apertura al traffico prevista per il 2005.

Sempre in vista delle Olimpiadi del 2006, la concessionaria Sitaf ha aperto i cantieri per la realizzazione della quarta corsia nell'ultimo tratto dell'autostrada, prima del traforo, per un costo complessivo di 122 milioni di euro, e presto dovrebbe sbloccarsi anche il completamento dello svincolo di Bardonecchia, programmato da anni, oltre a una serie di altri svincoli o varianti nel resto della valle.

Per la rete ordinaria, infine, spicca l'approccio innovativo della Regione al decentramento delle strade Anas, che ha portato fra l'altro alla costituzione di un'Agenzia regionale delle strade (Ares), grazie alla quale si stanno progressivamente aprendo cantieri di adeguamento della rete trasferita, per circa 1 miliardo di euro di investimenti.

Ferrovie

Per quanto concerne le ferrovie, il Piemonte è interessato dal vasto programma di Rfi per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della rete, che a parte la Torino-Novara e la Torino-Lione, illustrate più avanti, riguarda principalmente il nodo di Torino e l'asse del Sempione.

Particolare dei cantieri dell'AV Torino-Novara



Cantieri del 2° lotto dell'autostrada Asti-Cuneo

A Torino prosegue la realizzazione del Passante, che per il tratto Lingotto-Porta Susa consiste nel completamento, ormai concluso, dell'attrezzaggio tecnologico (circa 108 milioni di euro).

Tempi lunghi invece per i lavori sul tratto fra le stazioni di Porta Susa, Dora e Stura (dove è già completata l'interconnessione con l'alta velocità): si sta realizzando il quadruplicamento in galleria della linea esistente, con la ricollocazione in sotterraneo delle tre stazioni; Rfi prevede la fine lavori nel 2010, per un investimento complessivo di circa 954 milioni di euro, compreso il nuovo fabbricato di Porta Susa, oggetto di un concorso internazionale vinto dal Gruppo Arep (ex Agenzia di progettazione delle ferrovie francesi), che dovrebbe essere pronto entro il 2009.

Parallelamente dovrebbe avviarsi anche la riqualificazione della stazione di Porta Nuova, da parte di Grandi Stazioni Spa, per un costo di circa 61 milioni di euro. Sempre su Torino gravita il potenziamento dell'attuale linea per la Francia, per incrementare il trasporto di merci su ferrovia: avviati i lavori tra il confine di Stato e Saltbertrand (adeguamento della sagoma delle gallerie), è in corso la progettazione del tratto fino a Bussoleno e l'adeguamento alle norme di sicurezza della galleria del Frejus.

Inoltre è all'approvazione del Cipe il progetto della Gronda merci di Torino, che permetterà di separare i flussi merci da quelli passeggeri (2.375 milioni di euro d'investimento, attivazione prevista per il 2012).

Sull'asse del Sempione sono invece conclusi i lavori di adeguamento della sagoma delle gallerie e di potenziamento

degli impianti tecnologici e di trazione elettrica, che hanno consentito l'entrata in funzione dell'autostrada viaggiante da Novara a Friburgo; Rfi prevede oggi la realizzazione del raddoppio del tratto Oleggio-Vignale, la sistemazione del Nodo di Novara, e il potenziamento di varie parti della linea, per un investimento di circa 535 milioni di euro.

Il potenziamento del nodo di Novara riguarda soprattutto un by-pass che renda indipendenti i flussi di traffico della Torino-Milano e della Novara-Mortara, eliminando in particolare, nella stazione di Novara, l'interferenza del traffico merci con quello viaggiatori (costo stimato in circa 200 milioni di euro).

Altri progetti riguardano l'elettificazione e il raddoppio della Chivasso-Ivrea (20 milioni di euro per la sola elettificazione) e il potenziamento infrastrutturale e tecnologico e il raddoppio della linea Fossano-Cuneo (per circa 15 milioni di euro); entrambi dovrebbero essere completati per il 2007.

Infine, per quanto riguarda le stazioni: a quelle di Novara, Verbania, Domodossola, Alessandria, Vercelli, Biella, Asti e Cuneo, inserite nel circuito Centostazioni, sono stati destinati investimenti per circa 13 milioni di euro, mentre in altre stazioni medie e piccole sono previsti interventi di manutenzione straordinaria e realizzazione di pensiline, marciapiedi, sottopassi e parcheggi, per circa 15 milioni di euro.

Infrastrutture urbane

Nelle infrastrutture urbane Torino è oggi un caso d'eccellenza di minore dimensione rispetto ad altre città ma di grande importanza per il suo assetto futuro, in particolare quello della rete di trasporto, considerando che sono in cantiere lavori per almeno 1,2 miliardi di euro, esclusi quelli in atto da parte di Rfi per il riassetto del nodo ferroviario.

In particolare, come meglio illustrato nelle pagine successive, si segnala la realizzazione del tratto principale della prima linea di metropolitana (e l'avvio dei cantieri del prolungamento verso

sud), il riassetto della principale linea tranviaria, la numero 4, e la costruzione di una serie di grandi parcheggi, fra cui uno nel nodo di Stura, dove convergono la linea tranviaria 4, l'alta velocità e l'autostrada Torino-Milano.

Aeroporti

Per le infrastrutture aeroportuali, in un quadro che vede lo sviluppo essenzialmente al sud, l'area piemontese approfitta delle Olimpiadi del 2006 per potenziare le due infrastrutture aeroportuali principali: lo scalo di Torino-Caselle e quello di Cuneo-Levaldigi.

Gli interventi previsti sono quasi tutti finanziati con fondi pubblici, grazie a un accordo di programma quadro firmato nel marzo scorso che mette a disposizione complessivamente 70,6 milioni di euro. Di questi, 66,5 milioni vanno all'aeroporto di Torino e 4,2 a quello di Cuneo. Torino, che all'inizio degli anni Novanta, ha ristrutturato lo scalo e costruito ex novo una grande aerostazione, prevede di ampliare ulteriormente la zona partenze, che dagli attuali 4.000 metri quadrati dovrebbe estendersi a 7.300, portando a 22 i gate d'imbarco, mentre per l'area arrivi sono previsti altri 600 metri quadrati rispetto ai 1.400 attuali; dovrebbe aumentare inoltre l'area di smistamento bagagli, grazie a una nuova struttura di 5.400 metri quadrati (contro gli attuali 3.100) e a un centro logistico per i controlli di sicurezza.

Inoltre si prevedono opere connesse alla viabilità aeroportuale e al collegamento con alcune strade provinciali.

A Cuneo, che ha subito un disastroso incendio alcuni anni fa, si prevedono interventi per l'aerostazione, l'ampliamento piazzali aeromobili e del piazzale autobus e auto.

Idrico e ambientale

Nel settore idrico e ambientale Torino vanta già due primati nazionali, e cioè il più grande ed efficiente impianto di trattamento delle acque esistente oggi in

Italia, gestito dalla Smat, e la discarica Amiat di Basse di Stura, un vero impianto industriale che è un modello di gestione per tutto il Paese, in grado non solo di minimizzare l'impatto e di ridurre i tempi di restituzione al territorio, ma anche di produrre energia, pur se in progressivo spegnimento, sfruttando i gas prodotti dalla biomassa. Nell'aprile scorso la Regione ha inoltre approvato un corposo Piano di tutela delle acque, redatto sulla base di studi durati tre anni, che prevede investimenti da 1 a 3 miliardi di euro e integra gli accordi di programma quadro stipulati con il ministero dell'Ambiente fra il 2002 e il 2004, che mobilitano risorse per 1 miliardo di euro. Le misure previste spaziano dalla disciplina degli scarichi e dell'utilizzazione degli effluenti zootecnici alla razionalizzazione dei sistemi irrigui, dalle azioni di risparmio idrico alla definizione del deflusso minimo vitale delle derivazioni, dal ricondizionamento dei pozzi al potenziamento delle infrastrutture di acquedotto e fognatura.

Energia

Per quanto riguarda la produzione e distribuzione di energia, i grandi investimenti riguardano essenzialmente le nuove centrali elettriche, con dieci richieste presentate al ministero delle Attività produttive (due delle quali sono già state approvate, mentre altre due hanno il procedimento sospeso) per un totale di oltre

5 mila MW di potenza installata e un investimento stimabile in almeno 2,6 miliardi di euro (escluse quelle sospese). Oggi il Piemonte consuma oltre 27 miliardi di kWh di energia elettrica – dichiara l'Assessore regionale all'Ambiente, Ugo Cavallera - molti dei quali sono importati dai Paesi confinanti attraverso una corposa interconnessione della rete di trasmissione, peraltro sovraccarica.

Per questo il Piano energetico ambientale regionale, approvato nel febbraio scorso, prevede un incremento della capacità produttiva di circa 1.600 MW entro il 2010, affiancato da una razionalizzazione dei consumi energetici.

L'aumento della produzione, al 2010, riguarda anche le fonti rinnovabili e assimilate, con 150 MW da nuovi impianti idroelettrici, 100 MW da biomasse (in impianti collegati a reti locali di teleriscaldamento) e 600 MW dalla cogenerazione diffusa. Inoltre si prevedono 53 mila metri quadrati di nuovi impianti solari, 4.000 kWp di fotovoltaico e lo sviluppo del teleriscaldamento nei maggiori centri urbani e in particolare nei capoluoghi di provincia: per Torino si propone di passare dagli attuali 28,5 milioni a 44 milioni di metri cubi di volumetria allacciata (altro record per il capoluogo piemontese).



Veduta del depuratore di Torino



SMAT SPA