

William Casoni *

La rete infrastrutturale delle Regioni del Nord Italia, a livello europeo collocata lungo il Corridoio n. 5, è rimasta sostanzialmente immutata nel corso degli ultimi venti anni, sia per quanto concerne le autostrade, sia la ferrovia (in cui più marcata è la lontananza dagli standard minimi di efficienza).

Entro questo quadro il confronto tra le Regioni sviluppate del Nord Italia vede la preoccupante e grave assenza del Piemonte nel gruppo di testa. L'incremento della sua rete autostradale, anche negli anni più recenti, non è sufficiente a delineare un quadro ottimistico della dotazione infrastrutturale, soprattutto se messo a confronto con le regioni limitrofe.

Il rischio che si profila nel prossimo futuro è quello di un progressivo allontanamento del Piemonte dall'Europa, se non si concretizza una massiccia ripresa degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto e, in particolare, in quelle più innovative (linee ferroviarie ad Alta capacità, intermodalità), dove si rilevano forti carenze, ritardi e politiche poco incisive.

Con queste premesse, la Regione Piemonte ha partecipato fattivamente alla fase che ha portato alla definizione delle grandi infrastrutture di preminente interesse nazionale, inserite nel I Programma nazionale infrastrutture strategiche (Legge Obiettivo) e approvate il 21 dicembre 2001 dal CIPE.

Tale Programma, scaturito dal confronto tra le Regioni, i Ministeri competenti e il CIPE, prevede alcuni interventi che il Piemonte ha richiesto fermamente e che rappresentano interventi indispensabili per inserire il territorio piemontese all'interno della rete nazionale e internazionale dei trasporti.

Con la realizzazione degli interventi infrastrutturali individuati dalla Legge Obiettivo, il Piemonte risulterà così dotato delle infrastrutture vitali per lo sviluppo non solo della Regione ma di un'area territoriale più estesa, che ha il suo cuore nel nord-ovest dell'Italia.

Per la Regione Piemonte l'anno 2001 ha rappresentato un anno foriero di grandi mutamenti e significative azioni verso la definizione di iniziative destinate a incidere in modo sensibile sia su scelte di carattere strategico nel campo specifico dei trasporti e delle comunicazioni, sia sull'intero tessuto socio-economico del territorio regionale, conseguenza inevitabile dei trasferimenti di competenze dallo Stato alla Regione e della promozione dei rilevanti interventi che riguardano le grandi opere infrastrutturali ferroviarie e stradali, con una particolare attenzione alla definizione e realizzazione delle opere per le Olimpiadi invernali 2006.

Questi interventi puntano a riaffermare il ruolo di Regione di confine che il Piemonte sente in modo particolare, in quanto tende a sviluppare in ambito nazionale e internazionale i propri rapporti commerciali e non solo, concretizzando una funzione di cerniera per l'intero territorio nazionale. In tal senso è stata concretizzata la volontà di favorire l'apertura verso l'esterno del sistema Piemonte.

Si sta procedendo così alla realizzazione dell'obiettivo politico della Giunta regionale di dare forte impulso allo sviluppo socio-economico e territoriale del Piemonte, attraverso la realizzazione di un sistema dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto progettato in modo fortemente innovativo e riferito a parametri e standard di livello europeo.

Un aspetto particolarmente significativo è rappresentato dai processi di liberalizzazione che hanno modificato non solo il sistema dei trasporti ma anche il ruolo, e di conseguenza i rapporti, nei confronti dei vari soggetti pubblici e privati che operano nel settore dei trasporti.

Le attività condotte sono andate pertanto nella direzione di inserire il Piemonte nelle reti continentali e internazionali attraverso la dotazione delle indispensabili infrastrutture fisiche di collegamento per la mobilità. È stato così portato avanti l'obiettivo prioritario del Piano regionale dei trasporti che prevede il potenziamento delle reti sovraregionali, in modo da consentire lo sviluppo della Regione sia in ambito nazionale che europeo valorizzando le peculiarità territoriali di confine.

Già nel Primo e nel Secondo Piano regionale dei trasporti venivano distinti i due Corridoi principali:

- Corridoio est-ovest, per il quale era stata messa in evidenza la necessità di potenziare il nodo di Torino, i nodi dell'AV/AC dell'Alessandrino e di Novara, il polo integrato di Cuneo. Il potenziamento prevede la realizzazione delle linee AV/AC Torino-Lione, Torino-Milano e Genova-Novi Ligure-Milano (per il tratto che interessa il Piemonte ovvero il Terzo Valico), dell'autostrada Nizza-Cuneo-Asti e il potenziamento dei nodi di Torino, Alessandria, Cuneo e Novara;

- Corridoio nord-sud, rispetto al quale è evidente la necessità di dare luogo a un tracciato della linea ferroviaria ad AV/AC tra Genova e il Sempione e di collegamento a rete al nodo di Torino.

Parallelamente, e in modo complementare all'obiettivo prioritario, si punta ad attrezzare l'area torinese con le infrastrutture di mobilità indispensabili per una città che deve riuscire a svolgere il ruolo di centro forte di una regione forte e competitiva nel contesto europeo (passante ferroviario, metropolitana automatica), nonché ad adeguare e potenziare il sistema dei trasporti regionale in modo da integrare la mobilità locale con le reti sovraregionali e consentire l'inserimento delle diverse aree subregionali nel processo di apertura all'esterno e internazionalizzazione.

Il Piemonte sta quindi operando su tre livelli:

- il livello internazionale e interregionale, per incrementare l'accessibilità del Piemonte in ambito europeo e nazionale;

- il livello regionale, per garantire uno sviluppo equo e diffuso sul territorio regionale, anche attraverso il rafforzamento dell'identità regionale in chiave federalista e l'attuazione del processo di delega con la concretizzazione del ruolo regionale;

- il livello urbano, per migliorare la mobilità e la qualità della vita negli agglomerati urbani, con particolare attenzione a caratterizzare l'Area metropolitana di Torino, in un contesto di forte competizione europea, come motore del Sistema Piemonte.

In ambito nazionale e internazionale è stato recentemente ottenuto un concreto avanzamento dei progetti strategici, in particolare le linee ferroviarie ad AV/AC (la Torino-Novara-Milano, il Terzo Valico Genova-Novi Ligure e la Torino-Lione) e il collegamento autostradale Asti-Cuneo.

Riguardo alla linea ferroviaria ad Alta capacità Torino-Milano, l'obiettivo è di concludere i lavori sul tratto Torino-Novara, considerato prioritario, in tempo utile per le Olimpiadi 2006. In tal senso, dopo l'inserimento dell'opera tra le opere della Legge Obiettivo, si stanno avviando i cantieri in questi giorni.

Per la linea ferroviaria ad Alta capacità Torino-Lione, sulla base del trattato italo-francese sottoscritto lo scorso anno, e rispetto alle previsioni del passato, è stato ridotto il tempo di progettazione di tre anni, anticipandone quindi la realizzazione al 2012. Si prevede che i lavori per la realizzazione della linea Torino-Lione possano iniziare entro il 2005-2006 con un importo stimato in 12.000 milioni di euro.

Per quanto riguarda la linea ferroviaria ad Alta capacità Genova-Milano (Terzo Valico), sono state promosse iniziative in accordo con gli Enti locali, FS e TAV per la soluzione delle criticità del percorso, in particolare l'attraversamento di Novi Ligure, al fine di arrivare alla positiva chiusura della Conferenza dei servizi. Sono previsti 5 anni di lavori con l'impiego di risorse pari a 1700 milioni di euro.

Il collegamento Asti-Cuneo-Nizza, che rimane fondamentale per la Regione, presenta situazioni differenti lungo i due tratti.

Per la tratta Asti-Cuneo nel corso del 2001 sono stati appaltati 3 dei 13 lotti totali con un costo previsto per l'intero intervento di 1000 milioni di euro.

Inoltre, la realizzazione del collegamento autostradale Cuneo-Nizza, tramite il traforo del Mercantour e il nuovo valico sostitutivo del Colle di Tenda, ha trovato un nuovo impulso, segnale chiaramente riscontrabile anche con il reinsediamento della Commissione per il "Tenda", per il quale si è conclusa la progettazione a livello preliminare.

* William Casoni è Vice Presidente della Giunta Regionale e Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte