

Infrastrutture. Serviranno ancora cinque anni perché vengano concluse le opere di ammodernamento dell'autostrada A4

Sulla Torino-Milano cantieri fino al 2011

Incertezza sui lavori per i fondi dell'Anas: l'intera opera costa 1.254 milioni

PIEMONTE

Filippo Bonsignore
TORINO

Deviazioni di percorso, restringimenti di carreggiata e, ovviamente, grandi disagi per gli automobilisti. Almeno fino a tutto il 2011. Soltanto per quella data infatti dovrebbero concludersi i lavori di ammodernamento della autostrada Torino-Milano, iniziati nel 2002.

Il condizionale è d'obbligo, perché l'Anas non ha ancora approvato il piano finanziario presentato dalla Satap, la società concessionaria, necessario per l'avvio anche della seconda parte della ristrutturazione, nella tratta tra Greggio, nel Vercellese, e il capoluogo milanese. Sui 127 chilometri del serpente che attraversa quattro province tra Piemonte e Lombardia e che nel 2005 ha visto 39,4 milioni di transiti — 40,1 milioni quelli previsti per il 2006 — al mo-

mento i cantieri sono attivi esclusivamente sui primi 67, tra Torino e Greggio. Per gli ultimi 60 chilometri, i lavori dovrebbero partire a fine 2007. Tutto dipenderà dalla data in cui l'Anas darà il via libera al piano di finanziamento dell'opera. Da quel momento serviranno più o meno tre anni per completare la nuova autostrada.

«Prima dell'approvazione dell'Anas non inizieremo i lavori», afferma Gianni Luciani, amministratore delegato di Satap. L'incertezza riguarda il come recuperare le risorse necessarie per l'opera, in un momento in cui l'apporto di fondi statali va riducendosi. Il costo

ITRANSITI

Nel 2005 tra le due città è stato registrato un flusso di 39,4 milioni di veicoli, che saliranno a 40,1 milioni entro la fine del 2006

dell'ammodernamento (corsie più larghe e innalzamento del livello stradale) è di 1.254 milioni, 750 per la tratta Torino-Greggio e 504 per la Greggio-Milano. «È un problema articolato — aggiunge Luciani — queste opere sono tutte realizzate in autofinanziamento da parte della concessionaria attraverso i pedaggi: se non interviene lo Stato, gli investimenti sono ripagati dagli utenti. Già sulla Torino-Greggio abbiamo superato gli importi approvati inizialmente, ma abbiamo deciso comunque di proseguire. Ora attendiamo la decisione dell'Anas che deve stabilire la tariffa congrua per coprire l'investimento e scegliere se affidarsi a manovre tariffarie, a un suo contributo diretto o eventualmente allungare la nostra concessione (che scade nel 2026, ndr), il che non comporterebbe alcun aumento del pedaggio».

Alcune certezze, comunque, ci sono. Ai primi di ottobre sarà

aperto un lotto di 9 chilometri a Santhià (con una prima trincea di 6 chilometri e una seconda di 3). Entro dicembre 2007, quindi, saranno completati 47 dei 67 chilometri tra Torino e Greggio. I restanti 20, che costituiscono l'ultimo lotto in direzione di Greggio, verranno inaugurati — assicura l'a.d. di Satap — entro il dicembre 2008, con aperture progressive di nuove tratte durante tutto l'anno. «È una profonda inaspettata parlare di ritardi — dice Luciani — perché è una tempistica anticipata rispetto ai termini contrattuali, secondo i quali, per tutti i 67 chilometri fino a Greggio, si sarebbe arrivati a fine 2008, se non ai primi del 2009».

Nella tratta verso Milano vi sono, inoltre, problemi progettuali da risolvere, legati al nodo di Novara, dove interferiscono le Ferrovie Nord, la linea storica Torino-Milano e anche la nuova ferrovia ad Alta velocità, in base alla quale devono essere



Torino. Lavori sull'autostrada per Milano alle Basse di Stura

definiti gli svincoli autostradali. In alcune zone infatti, proprio per la presenza della ferrovia veloce, il tracciato dell'autostrada dovrà essere modificato. In più c'è la questione relativa all'attraversamento del Parco del Ticino, interessato anche dai viadotti dell'Alta velocità.

«I disagi — conclude Luciani — sono una componente inevitabile; gli utenti però avranno una infrastruttura completamente rinnovata e ancora più sicura, anche se già oggi, dati ufficiali alla mano, è tra le arterie che hanno il minor numero di incidenti in rapporto al traffico».

ANALISI

Niente innovazioni senza collegamenti

di Giampaolo Vitali*

Il legame tra la realizzazione di grandi opere pubbliche e la crescita dell'economia è da decenni al centro degli studi sullo sviluppo locale. La recente maxi-fusione tra Sanpaolo e Intesa, rimettendo sotto i riflettori l'asse Milano-Torino, ha nuovamente evidenziato la necessità quanto mai essenziale di collegamenti adeguati, veloci ed efficienti tra le due città.

La questione, tuttavia, per assumere una prospettiva strategica più ampia e completa non può fermarsi esclusivamente ai problemi quotidiani dell'autostrada A4 e dello sgangherato collegamento con l'aeroporto della Malpensa, per quanto sia auspicabile una loro rapidissima soluzione.

Alcuni economisti, infatti, sostengono che nell'attuale — anche se ancora in fieri — "economia della conoscenza" contino di più le infrastrutture immateriali, quelle legate alle attività di ricerca, di formazione e di produzione della conoscenza, piuttosto che le tradizionali infrastrutture fisiche, come le reti di

anche bisogno di infrastrutture "tradizionali" più efficienti ed efficaci, di sistemi "hardware" che favoriscano lo spostamento fisico di persone e beni, e quindi delle idee, del know-how e dell'innovazione incorporati in essi.

Una ferrovia ad alta capacità, un'autostrada a tre corsie, un tunnel sotto la città sono esempi di miglioramento del sistema viario che apportano dei vantaggi alla collettività, e al suo sistema economico presente e futuro. Basta costruirli bene, in modo efficiente, con rispetto per l'ambiente, e anche gli investimenti più tradizionali sono in realtà veri e propri motori dello sviluppo della new economy e del comparto terziario. Centri di ricerca e università, imprese

RETI IMMATERIALI

L'economia della conoscenza avrà ancora bisogno della old economy per competere

biotecnologiche e di informatica, ma anche musei, parchi dei divertimenti, centri commerciali e stadi, nonché le tradizionali imprese manifatturiere, hanno tutti bisogno di efficienti reti viarie, anche di lungo raggio. Anzi, oggi più che mai la competitività del sistema economico si basa sul network di collegamenti (di tipo produttivo, commerciale e tecnologico) che l'impresa riesce a realizzare a livello internazionale. Per realizzarli l'azienda ha sicuramente bisogno di aeroporti, strade e autostrade ben integrati tra loro: l'acciaio e il cemento della old economy sono ancora utili per il Nord-Ovest post-industriale.

* Ceris-Cnr, segretario del Gruppo economisti d'impresa in Italia) g.vitali@ceris.cnr.it

Allo studio il ripristino del treno olimpico diretto con il capoluogo piemontese

E Malpensa continua a essere lontana

TORINO

Ripristinare il collegamento ferroviario diretto tra Torino e l'aeroporto di Malpensa, come già avvenuto durante le Olimpiadi. È l'obiettivo dell'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, Daniele Borioli, che conta entro la fine dell'anno di arrivare a una soluzione del problema.

«Più che di interventi infrastrutturali — commenta — si tratta di verificare con i gestori la disponibilità delle fasce orarie in cui effettuare il servizio. È un argomento che va affrontato al più presto, eventualmente considerando anche

con quali soluzioni di natura tecnologica o di razionalizzazione dell'esercizio si possa tornare a svolgere un servizio che in prospettiva, con il completamento dell'intera linea ad alta velocità fino a Milano, sarà molto importante». «Conto — aggiunge Borioli — di riprendere già nelle prossime settimane il confronto con tutti le parti interessate per valutare la reale domanda, ovviamente differente rispetto al periodo olimpico, i costi dell'operazione, quante e quale tipo di corse effettuare».

Attualmente per raggiungere in treno lo scalo milanese dal ca-

poluogo piemontese bisogna cambiare a Novara e servirsi delle Ferrovie Nord che effettuano il servizio dalla loro nuova stazione, collegata dal novembre scorso, tramite un sottopasso, alla stazione di Novara di Rfi e, attraverso l'Interconnessione Ovest, alla nuova linea ad Alta Velocità.

La partita dei collegamenti con il più grande aeroporto del Nord-Italia si gioca però anche sul piano delle infrastrutture stradali. A luglio la Regione ha finanziato con 2 milioni la progettazione del nuovo ponte sul Ticino a Oleggio, la cui realizzazione fa parte di una

convenzione sottoscritta nel gennaio scorso tra la Provincia di Novara e il ministero delle Infrastrutture. Questi fondi si aggiungono ai 9 milioni stanziati dallo Stato e ai 2 garantiti dalla Provincia di Novara, per un costo totale di 13 milioni. «Siamo a un punto importante — dice il Presidente della Provincia di Novara, Sergio Vedovato — Abbiamo la certezza del finanziamento integrale dell'opera e della convenzione con il Ministero. Il ponte di Oleggio è un'infrastruttura di primaria importanza, che andrà a sostituire quello attuale che costitui-

isce una strozzatura nell'avvicinamento a Malpensa visto che è percorribile soltanto a senso unico alternato con conseguenti problemi di sicurezza per gli automobilisti». In questi giorni sarà aggiudicata la gara internazionale per la progettazione, quindi sarà possibile avere un'idea più precisa sui tempi di realizzazione. L'approdo a Malpensa sarà agevolato anche dall'ammodernamento della strada provinciale 527 nel tratto tra Oleggio e il ponte sul Ticino e dall'adeguamento della statale 32 che da Novara arriva al Lago Maggiore. «Attendiamo inoltre — conclude Vedovato — che venga completata la superstrada che da Malpensa si inserisce a Boffalora sull'autostrada Torino-Milano, un'opera molto importante anche per tutto il Novarese».

F. Bon.

LE OPERE DA FARE

Le promesse di Borioli

«Per il collegamento ferroviario diretto tra Torino e l'aeroporto di Malpensa conto di riprendere già nelle prossime settimane il confronto con tutte le parti interessate per valutare la reale domanda, ovviamente differente rispetto al periodo olimpico, i costi dell'operazione, quante e quale tipo di corse effettuare».

Per gli automobilisti

In programma un nuovo ponte sul Ticino a Oleggio, l'ammodernamento della provinciale 527, l'adeguamento della statale 32 e il completamento della superstrada Malpensa-Boffalora



Campionati del Mondo di Scherma Torino 2006
29 settembre - 7 ottobre



TEATRO AL NATURALE

anteprima con

“ASSALTI IN PIEMONTE”

dall'8 al 17 settembre
immersi nel Parco della Mandria

Venerdì 15 e sabato 16 settembre ore 21.15
Teatro della Tosse
LA NOTTE DELLE FAVOLE
Giardini della Reggia di Venaria Reale

Domenica 17 settembre ore 10.30 e 15.30
Piccola Compagnia del Giglio
LA FORESTA FANTASTICA
spettacolo itinerante da seguire in bicicletta
Parco La Mandria

Domenica 17 settembre ore 15.30 e 17.00
Compagni di Viaggio
IL RE E LA ROSINA
visita teatrale agli appartamenti reali
Parco La Mandria - Borgo Castello

Dimostrazioni di scherma, musica e giochi per tutto il giorno.
Vi aspettiamo!

Info e prenotazioni:
011.615014 - 3462422756
www.cdviaggio.it www.provincia.torino.it

