

# Tav, fine lavori al 2030, ma 8 grandi opere sono ancora in ritardo

## Virano (Telt): «Superata la soglia di irreversibilità». Confindustria: finalmente c'è una pianificazione

Sull'asse ferroviario Torino-Lione si conferma la data di ultimazione lavori nel 2030: sarà operativa nel 2032. Lo sostiene il Rapporto 2021 dell'Osservatorio territoriale infrastrutture Piemonte che Confindustria e Unioncamere Piemonte hanno presentato ieri: il dossier Oti Piemonte monitora 50 opere infrastrutturali e due corridoi europei dal 2001. «La realizzazione della Torino-Lione va avanti, la soglia di irreversibilità dell'opera è ampiamente superata. Stiamo perfettamente rispettando le scadenze concordate con la Commissione Europea», ha confermato Mario

Virano, direttore generale di Telt, la società italo-francese incaricata di realizzare il tratto ferroviario. In Regione infatti sono arrivati i finanziamenti per le opere di compensazione. «Le chiamano opere di accompagnamento, ma non hanno accompagnato un bel niente: finalmente si vedrà qualcosa dopo aver subito disagi e danni, in parte anche comprensibili. Se fossero arrivate prima, le opere di compensazione, forse ci sarebbero state meno proteste», ha lamentato il sindaco di Chiomonte, Roberto Garbati. Se però la Tav marcia verso il completamento al 2030, e

### Chi è



● Marco Gay, presidente di Confindustria Piemonte

così in orario il treno del Terzo valico, 8 grandi opere in regione risultano ancora in grave ritardo e altre 9 hanno subito un ulteriore slittamento, denuncia l'osservatorio. Per 19 dei 50 progetti monitorati, i lavori sono in corso e 3 sono le opere completate. Per gli altri 28 progetti, i cantieri non sono ancora iniziati. Tra le situazioni più critiche si segnala il ritardo dei lavori per il raddoppio della Torino-Pinerolo mentre restano senza una data di scadenza opere come l'adeguamento della ferrovia Torino-Savona, il raddoppio della Fossano-Cuneo, ma anche la messa in sicurezza di un tratto soggetto

a frana dell'autostrada Torino-Aosta e il nodo idraulico di Ivrea. «Le infrastrutture come evidenziato dal rapporto finalmente hanno una pianificazione e finalmente mi sembra una buona notizia — ha commentato il numero uno di Confindustria Piemonte, Marco Gay —. Per quanto riguarda l'area metropolitana tante devono partire

### Guerra in Ucraina

«Imprese pronte a fare quello che viene richiesto, quindi anche sacrifici»

### Chi è



● Mario Virano, direttore generale di Telt

e l'Oti sta registrando l'avanzamento del rispetto dei tempi per la tangenziale di Fossano e altra nota importante per il Piemonte è che per il colle di Tenda è stato definito il progetto di ripristino della viabilità. Per una regione industriale le infrastrutture materiali e immateriali sono nevralgiche».

Gay all'incontro si è soffermato anche sul conflitto in Ucraina: «Come imprese siamo qui per fare quello che viene richiesto, quindi anche i sacrifici dovuti alle sanzioni che la politica, anche l'Unione europea, mette in campo».

A. Rin.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# “Check-up” a 50 opere Gli imprenditori promuovono il cantiere Piemonte

Secondo il monitoraggio la maggior parte degli interventi rispetta i tempi  
Il presidente Gay: “La strada maestra per agganciare il treno dell’Europa”

di Mariachiara Giacosa

Ha il passo della lumaca, più che del ghepardo, eppure il treno delle opere pubbliche in Piemonte è in marcia, nonostante gli stop and go imposti dalla pandemia, le lungaggini burocratiche e, da ultimo, il costo di materie prime e energia che ancora non fanno sentire del tutto i loro effetti, ma che rischiano di zavorrare la ripresa dei cantieri e del comparto economico collegato. Il rapporto annuale di monitoraggio delle infrastrutture realizzato da Confindustria (insieme a Regione e Unioncamere) esamina lo stato di avanzamento di 50 tra piccole e grandi opere e ad ognuna assegna un semaforo.

E' verde per chi rispetta i tempi, anche se spesso si tratta di calendari più volte aggiornati nel corso degli anni, come per il Tunnel del Tenda che è “in orario” rispetto all'ultimo cronoprogramma, ma in grave ritardo - tre anni se si rispetteranno i nuovi termini - rispetto a quello iniziale che stimava la fine lavori nel 2020.

In questa condizione ci sono in tutto ventuno opere, tra cui rientra dopo anni (e fa quasi sorridere per chi ha seguito la vicenda nell'ultimo decennio) persino l'autostrada Asti-Cuneo, sbloccata dopo un'Odissea finanziaria e burocratica ma



▲ Al vertice  
Marco Gay, presidente  
di Confindustria Piemonte  
e il cantiere dell'alta velocità  
di Chiomonte in Valsusa

**Tra gli appalti che  
adesso rispettano  
il cronoprogramma  
anche il traforo del  
Tenda e l'Asti-Cuneo  
ma solo perché sono  
stati aggiornati**

ora intradatta sul binario giusto per essere completata nei tempi previsti.

Semaforo giallo, invece, per le opere che registrano un lieve ritardo. Sono nove, molte delle quali ancora in fase progettuale. Scatta il rosso, invece, per cantieri e progetti che hanno accumulato ritardi consistenti: otto opere, tre in più rispetto all'ultimo rapporto.

Per 19 dei 50 progetti monitorati dall'Osservatorio, i lavori sono in corso. Tre le opere completate: l'adeguamento dell'autostrada Torino-Milano, quello dell'Afa, l'autostrada ferroviaria alpina, e il contenimento delle valanghe al Colle della Maddalena.

La maggior parte, tuttavia, è ancora solo sulla carta. Per sette opere si sta facendo il progetto preliminare: il raddoppio delle ferrovie Fossano-Cuneo, Oleggio-Arona, Biella-Novara, la linea 2 della metropolitana torinese, la tangenziale Est di Torino e la superstrada Novara-Vercelli. Per altre sei quella definitiva, e sono il collegamento in treno tra Novara e Malpensa, la variante di Demonte (per cui il semaforo è ben più che rosso, dopo quasi 40 anni di attesa), l'adeguamento della linea verso Aosta e il raddoppio della Torino-Pinerolo, i lavori sul nodo idraulico di Ivrea e la tangenziale di Cuneo. Per l'ultimo blocco, altre sei opere, sono in corso il



**Semaforo ROSSO**

Ferrovia Fossano-Cuneo: raddoppio della linea Variante di Demonte, in valle Stura

- 1 A5: messa in sicurezza dell'area della frana di Quincinetto
- Nodo idraulico di Ivrea: ricostruzione ponte Riber  
Ferrovia Oleggio-Arona  
Traforo Armo-Cantarana  
Tangenziale di Torino (quarta corsia)  
Tangenziale Est di Torino



**Semaforo GIALLO**

- 2 Traforo di sicurezza del Frejus
- Ferrovia Novara-Malpensa, variante di Galliate
- 3 Nuovo collegamento Torino-Ceres aeroporto di Caselle
- Ferrovia Biella-Novara riqualificazione  
Completamento passante ferroviario di Torino  
Ferrovia Torino-Ivrea-Aosta  
Ferrovia Torino-Pinerolo: raddoppio  
Tangenziale di Cuneo

progetto esecutivo o l'appalto. Sta in questo gruppo la pedemontana tra Masserano e Ghemme, finalmente sbloccata dopo anni di attesa, con la pubblicazione, nei giorni scorsi, del via libera da parte del Cipes sulla Gazzetta ufficiale. «Crediamo molto nella logistica e nei trasporti, per questo controlliamo l'avanzamento delle opere pubbliche convinti che siano la strada maestra per agganciare il Piemonte all'Europa» ha spiegato il presidente di Confindustria Marco Gay che ha presentato il rapporto Oti al cantiere dell'alta velocità a Chiomonte in Valsusa. Quello della Tav è uno dei cantieri che avanza secondo programma, con la fine lavori prevista nel 2030, mentre sarà pronto per il 2024 il Ter-

zo Valico, l'altro corridoio europeo che attraversa il Piemonte. Entro il prossimo anno apriranno, o almeno dovrebbero, la seconda canna del Frejus, il nuovo collegamento verso l'aeroporto di Caselle, la tangenziale di Novara e, già a dicembre, in anticipo di un anno sulle previsioni, la tratta tra Roddi e Verduno dell'autostrada Asti-Cuneo. Il traguardo del 2026 riguarda invece, oltre ai lavori già in corso, anche le 14 opere che il Piemonte ha inserito nel Pnrr tra cui il completamento della banda larga.

Nel report pubblicato all'inizio dell'anno erano 249 i cantieri completati, 150 quelli in attesa di collaudo e 606 quelli pronti ad appaltare i lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato





*Effetto guerra e inflazione*

# Tav, le imprese francesi “Extracosti da ricalcolare”

La fiammata dei costi di materie prime e energia provocata prima dalla pandemia e ora dalla guerra in Ucraina rischia di farsi sentire anche sui costi della Torino-Lione. Le aziende sul lato francese - 4 miliardi di lavori in corso - hanno già avvertito Telt, la società che gestisce le gare, che chiederanno riserve per rientrare degli extra costi. Per quali cifre? Al momento nessuno è in grado di dirlo. A far da bussola c'è il monito di Confindustria: «L'ufficio studi nazionale sta completando l'analisi, ma parliamo di extra costi per le opere pubbliche almeno del 20 per cento, e anche di crescenti difficoltà di approvvigionamento» spiega il presidente degli industriali piemontesi Marco Gay. «Non sappiamo se siamo al picco dell'aumento dei prezzi o se andiamo incontro a una lunga fase di aumento dei materiali e dell'energia - spiega il direttore di Telt Mario Virano - quel che è certo che le aziende chiedono di adeguare i prezzi». Lo faranno anche quelle che stanno preparando le offerte per i lavori in Italia: un miliardo da assegnare entro fine anno. «Ci saranno clausole di adeguamento - spiega Virano - abbiamo creato un team di esperti che sta monitorando l'andamento dei mercati per valutare il trend e non farci trovare del tutto impreparati di fronte alle dinami-

Da oltralpe le prime richieste di revisione ai vertici di Telt Confindustria calcola per ora in un 20% gli aumenti sopportati per le opere pubbliche



▲ **L'uomo della Tav**  
L'architetto Mario Virano, manager Telt e artefice della Torino-Lione

che dell'inflazione e al boom dei prezzi di materie prime e energia che, ad esempio per le frese che lavoro allo scavo, è una voce di spesa molto pesante». Per ora «non ci sono rischi di stop delle materie prime» assicura il direttore di Telt.

I costi, però, vanno sull'ottovolante e impossibile provare a capire oggi se e quanto salirà quella stima di 8,6 miliardi per la tratta internazionale fissata nel 2012. Già allora era stato previsto un meccanismo di adeguamento: 1,5 per cento all'anno che avrebbe portato, se rispettato in maniera stabile, a un costo definitivo dell'opera a 9,6 miliardi. In realtà, almeno fino al 2017, quell'indice non è stato confermato e i costi sono rimasti stabili. A dicembre, quando a Torino si è riunita la Commissione intergovernativa e i mercati erano in allarme già da qualche settimana, si stimava un aumento - ma solo nel 2021 - del 6 per cento, ancora ampiamente compensato dalla crescita zero degli anni precedenti. Ora il quadro appare ancora più incerto: a febbraio l'Istituto statistico nazionale di Francia ha stimato l'inflazione in aumento del 3,6 per cento su base tendenziale e al 4,2 come dato armonizzato (l'indice dell'Ue) e da qualche settimana l'aumento dei costi corre a ritmi indavolati. — **mc.g.**





## IL RAPPORTO 2021 DELL'OSSERVATORIO SULLE INFRASTRUTTURE

# È ripresa anche per i cantieri Ma i gravi ritardi continuano

*Ok di Confindustria ai risultati di Tav e metropolitana, ma c'è ancora molto da fare. Gay: «Guardiamo avanti»*

**Salvatore Ardini**

■ Il luogo scelto è senza dubbio simbolico: è dal'area del cantiere della Torino-Lione a Chiomonte, presso il Museo archeologico La Maddalena, che è stato presentato il Rapporto 2021 dell'Osservatorio territoriale infrastrutture Piemonte. A farne parte, da oltre vent'anni a questa parte, da Confindustria e Unioncamere Piemonte, in collaborazione con la Regione. Se il Rapporto parla di una sostanziale ripresa nell'anno simbolo del post-pandemia anche per quanto riguarda i cantieri, non mancano i consueti ritardi e gli ulteriori slittamenti nella realizzazione dei progetti.

Delle 50 opere monitorate dall'Osservatorio, a fine 2021, per 20 i lavori sono in corso e 2 sono le opere completate. Per gli altri 28 invece i cantieri non sono ancora iniziati: 9 sono ancora proposte, 7 sono in fase di progettazione preliminare, 6 sono in fase di progettazione definitiva, altre 6 sono in fase di progettazione esecutiva o con appalto in corso. Per quanto riguarda le reti Ten-T, che permetteranno all'Italia di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità previsti dal Green Deal Europeo (trasferire il 75% delle merci trasportate su ferrovia), i cantieri vanno avanti anche se in maniera non uniforme. Sull'asse ferroviario Torino-Lione si conferma la data di ultimazione lavori nel 2030 (operativo nel 2032), mentre il Terzo Valico Appenninico, che

sarà operativo dal 2025, a fine 2021 era stato realizzato per il 60% e riceverà dal Pnrr 3,4 miliardi di finanziamenti. «L'Europa sta cambiando profondamente in queste settimane - ha detto **Marco Gay**, presidente di **Confindustria Piemonte** -. Nel fare impresa, l'unica risposta che possiamo dare è quella di svolgere al meglio il nostro lavoro, nonostante tutto. Ecco perché non possiamo indietreggiare, dobbiamo guardare avanti -. Oti Piemonte nacque nel 2001 per sensibilizzare e stimolare i soggetti politici ed economici, affinché i programmi infrastrutturali venissero pianificati, e gli interventi realizzati con risorse adeguate.

**Confindustria Piemonte** crede molto nella logistica e nei trasporti. Alla Regione abbiamo avanzato dieci proposte, per portare il sistema Piemonte ad essere più competitivo e attrattivo, aumentando la produttività delle imprese e garantendo al contempo la sostenibilità ambientale. Perché questa è la nostra volontà, e l'obiettivo che rilanciamo oggi».

All'interno del rapporto c'è spazio anche per le infra-

strutture che riguardano la città di Torino: è stata conclusa la tratta Lingotto-Bengasi della linea 1 della metropolitana e ora sono attivi tutti i cantieri per la realizzazione delle 4 nuove stazioni, galleria e pozzi di ventilazione nella direzione Collegno-Cascine Vica, che dovrebbe-

ro essere in funzione nel 2024. Per quanto riguarda la linea 2 è stato completato il progetto definitivo. Nota negativa per quanto riguarda i

lavori per la realizzazione dalla quarta corsia della tangenziale di Torino ed il suo completamento ad est. Buone notizie invece sul collegamento ferroviario Torino-Ceres, incluso nel Pnrr. Avanzano in parallelo anche i lavori sul Passante Ferroviario con le sistemazioni in superficie di corso Grosseto e si cominciano ad intravedere le estremità del sottopasso di corso Potenza, così come il collegamento con la

bretella per l'aeroporto di Caselle.

«Lo sviluppo infrastrutturale, sia delle reti materiali che immateriali, è uno dei temi centrali per il rilancio dell'economia nell'attuale congiuntura economica e per una strutturata capacità di internazionalizzazione per le nostre imprese, peggiorata da due anni di crisi sanitaria e ora colpita da una forte incertezza geopolitica internazionale - commenta Gian Paolo Coscia, Presidente Unioncamere Piemonte -. In quest'ottica, far parte del progetto Oti Piemonte, insieme a **Confindustria Piemonte** e Regione Piemonte, è per noi strategico perché il programma rientra appieno nelle politiche delle Camere di commercio: monitorare le criticità e raccontare lo stato di avanzamento dei pro-



getti infrastrutturali ritenuti strategici per il territorio è un elemento imprescindibile per sostenere la nostra economia e le nostre imprese. E non parlo solo di grandi opere, ma anche di opere di collegamento più piccole, ma essenziali per l'accessibilità a tutti i nostri territori regionali».





**LA VISITA** Proseguono i lavori delle nicchie di interscambio nel tunnel di Chiomonte

# «La Tav è irreversibile, pronta nel 2032» Ma preoccupa il caro energia e materiali

■ Gli 8,6 miliardi di euro per finanziare la realizzazione dell'intera tratta del treno ad alta velocità da Susa a Sait-Jean de Maurienne in Francia potrebbero non bastare, considerano l'aumento spropositato dei costi dell'energia e delle materie prime a seguito della guerra in Ucraina. «Ma la soglia dell'irreversibilità dell'opera è ampiamente superata». Lo dichiara il direttore generale di Telt Mario Virano che ieri ha fatto il punto sull'avanzamento dei lavori, insieme all'Unione Industriale e Unioncamere, nel nodo di interscambio Maddalena a Chiomonte, mostrando ai giornalisti il prosieguo dei lavori. La data di fine cantiere è confermata al 2030 e il Tav sarà operativo nel 2032, come confermato anche dal rapporto Oti.

«Siamo consapevoli del contesto in cui ci muoviamo, con tensioni sui prezzi dell'energia e delle materie prime, ed è

necessario che le gare che abbiamo tengano conto delle dinamiche attuali, ma l'opera prosegue in modo positivo e rispetta i tempi - ha spiegato Virano -, ci siamo aggiudicati lavori per 6,6 miliardi di euro, 4 miliardi sono stati appaltati tutti in Francia, appaltando tutta la parte francese che riguarda l'80% del totale dei lavori, e abbiamo già realizzato 1,4 miliardi di opere». Durante la visita al cantiere siamo entrati nella galleria geognostica di Chiomonte, lunga sette chilometri, già completata che si collegherà a 200 metri sottoterra con il tunnel di base dentro cui viaggerà il Tav. «Stiamo lavorando - ha sottolineato il direttore generale di Telt - perché a fine anno sia pronto

tutto per la di gara attrezzaggio tecnologico del tunnel di base del valore circa 2 miliardi, un unico appalto in Italia e Francia quindi di particolare complessità». Attualmente i cantieri attivi sono dieci, tra

Italia e Francia. Sono già stati scavati 30 chilometri dei 162 previsti complessivamente, discenderie e by pass di sicurezza compresi, mentre sono 113 i chilometri di sondaggi geognostici e carotaggi effettuati su entrambi i versanti. A dicembre 2020 è partito il cantiere per la realizzazione delle nicchie di interscambio dei mezzi nella galleria della Maddalena di Chiomonte. Il contratto, del valore di 40

milioni di euro, prevede la realizzazione di 23 nicchie (profonde 3 metri e lunghe da 30 a 40 metri) nella galleria esistente per facilitare il transito dei veicoli di cantiere. I lavori sono affidati al raggruppamento di imprese guidato da Webuild. Il cunicolo della Maddalena, nato con finalità geognostiche, sarà così trasformato in passaggio di servizio e ventilazione per il tunnel di base.

Nel frattempo procedono anche i lavori all'autoporto di San Didero a Bruzolo, che sostituirà quello presente oggi a Susa, dove sono previste le strutture della nuova stazione internazionale. Realizzato su un'area di circa 68 mila metri quadrati, tra l'autostrada A32 e la statale 25 del "Moncenisio". Il progetto è stato approvato in tutte le sedi competenti ed è stato sviluppato in un'ottica green

per quanto riguarda materiali, lavorazioni e tecnologie. Inoltre a Salbertrand proseguono le attività di rimozione

dei rifiuti per rendere disponibile l'area in vista dell'insestimento del sito di smistamento e valorizzazione dei materiali di scavo provenienti dal cantiere del tunnel di base, lato Italia, dove sarà posta la fabbrica dei conci per il rivestimento della galleria.

**Riccardo Levi**



Qui a sinistra gli operai al lavoro negli scavi delle nicchie di interscambio all'interno del tunnel geognostico di Chiomonte. Qui sopra i presidenti di Confindustria e Unioncamere, **Marco Gay** e **Gian Paolo Coscia**, in visita al cantiere





■ Lavori lumaca o rimasti soltanto sulla carta per diciassette grandi opere in Piemonte, di cui otto in grave ritardo e le altre nove slittate a oltranzza.

#### Semaforo rosso

L'anello della tangenziale est di Torino, i lavori per il raddoppio dei binari della Torino-Pinerolo e della Fossano-Cuneo, e l'adeguamento della ferrovia Torino-Savona non sono mai stati realizzati, così come la messa in sicurezza del tratto soggetto a frana dell'autostrada Torino-Aosta e il nodo idraulico nella zona di Ivrea che comprende l'adeguamento e la ricostruzione del ponte Ribes coinvolto nell'alluvione del 2000. E' quanto emerge dal rapporto Oti Piemonte realizzato da Confindustria Piemonte e Unioncamere Piemonte, che ha segnalato queste otto opere con il "semaforo rosso", ossia con forti criticità economiche e politiche, oltre che tecniche. E altre nove con il "semaforo giallo", ossia in forte ritardo sulla tabella di marcia. Tra queste: il passante ferroviario di corso Venezia, il nuovo collegamento ferroviario Torino-Ceres (Aeroporto di Caselle) funestato dal cantiere infinito di corso Grosseto, il raddoppio del traforo del Frejus e

**L'ANALISI** Il rapporto Oti di Confindustria e Unioncamere

## Ferrovie e autostrade «17 opere in ritardo o rimaste sulla carta»

Lavori lumaca per i passanti ferroviari in città. Preoccupa la frana sulla Torino-Aosta e l'anello Est resta pura utopia



della ferrovia Torino-Pinerolo, oltre l'adeguamento e miglioramento della ferrovia Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta. Fuori provincia i lavori a rilento interessano invece la tangenziale di Cuneo, le ferro-

vie Novara-Malpensa-Seregno, Biella-Novara, e il nuovo ponte sul Ticino Vigevano-Abbiategrosso.

#### Semaforo verde

Nell'indagine sono state prese

in esame 50 opere piemontesi, molte delle quali in linea coi tempi previsti. In particolare si segnalano la conclusione della tratta Lingotto-Bengasi della linea 1 della metropolitana, con l'attivazione di tutti i



Sopra, l'enorme frana che incombe sulla Torino-Aosta a Quincinetto. A lato, il cantiere della stazione Rebaudengo-Fossata sulla Torino-Ceres e quello del passante ferroviario di Torino: entrambi a buon punto ma in ritardo sulla tabella di marcia

cantieri per la realizzazione delle quattro nuove stazioni, galleria e pozzi di ventilazione nella direzione Collegno-Casine Vica, che dovrebbero essere in funzione nel 2024. Per quanto riguarda la linea 2 è stato completato il progetto definitivo. Sull'asse ferroviario Torino-Lione si conferma la data di ultimazione lavori nel 2030 (operativo nel 2032), mentre il Terzo Valico Appenninico, che sarà operativo dal 2025, a fine 2021 era stato realizzato per il 60% e riceverà dal Pnr 3,4 miliardi di fi-

nanziamenti. Anche sul tema della logistica il segno è positivo a partire dall'iniziativa del governo di ampliare le Zls con ricadute positive anche per il nodo logistico Sito di Orbassano. «Il futuro della regione non può prescindere da collegamenti efficienti» sottolinea il presidente di Confindustria Piemonte, Marco Gay. «E' fondamentale - aggiunge Gian Paolo Coscia, presidente di Unioncamere Piemonte - monitorare anche le opere più piccole che sono essenziali».

[ R.L.E. ]



IL MONITORAGGIO SULLE 50 OPERE STRATEGICHE DEL PIEMONTE: AUMENTANO QUELLE IN GRAVE RITARDO

# Infrastrutture a bassa velocità solo il 40% rispetta i tempi

Guerra e caro energia mettono in crisi la Tav: le aziende chiedono un adeguamento dei costi

MAURIZIO TROPEANO

L'invasione russa dell'Ucraina potrebbe non solo aumentare i costi di realizzazione del sistema infrastrutturale del Piemonte ma anche rallentarlo accentuando i ritardi che si sono accumulati negli anni nonostante la ripartenza dei cantieri registrata nel 2021. Il problema nasce dal costo delle materie prime. - Pagine 40-41





## OPERE IN PROGRAMMA



### OPERE IN LINEA CON IL PROGRAMMA

21

- Asse ferroviario Torino - Lione (fine lavori 2030)
- Nodo ferroviario di Novara
- Ferrovia alta capacità Genova-Milano - Novara (Terzo Valico Appenninico (fine lavori 2024))
- Autostrada Asti - Cuneo
- Pedemontana Piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme)
- Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia
- Polo logistico alessandrino
- Interporto di Torino SITO potenziamento
- Interporto di Novara CIM S.p.A.
- SS27 del Gran San Bernardo
- Superstrada 33 del Sempione
- Traforo del Tenda
- Strada Statale del Lago Maggiore e galleria di Verbania e di Cannero
- Tangenziale di Romagnano Sesia
- Metropolitana di Torino - Linea 1
- Metropolitana di Torino - Linea 2
- Tangenziale di Novara
- Tangenziale di Fossano
- Superstrada Novara - Vercelli
- Banda Ultra Larga: connessione prioritaria alle aree industriali
- Ferrovia Biella - Santhià (elettrificazione completata nel 2021)



### OPERE IN RITARDO

9

- Traforo di sicurezza del Frejus (conclusione nel 2022)
- Ferrovia Novara - Malpensa-Seregno: variante di Galliate
- Nuovo collegamento ferroviario Torino - Ceres (Aeroporto di Caselle)
- Passante ferroviario di Torino
- Ferrovia Biella - Novara
- Nuovo ponte sul Ticino Vigevano - Abbiategrosso
- Ferrovia Torino - Chivasso-Ivrea - Aosta: adeguamento e miglioramento
- Ferrovia Torino - Pinerolo: raddoppio
- Tangenziale di Cuneo



### OPERE IN GRAVE RITARDO

8

- Ferrovia Fossano - Cuneo: raddoppio della linea (progetto preliminare)
- Ferrovia Vignale - Oleggio - Arona: raddoppio (progetto preliminare)
- Variante di Demonte (sospeso per motivi paesaggistici - nuovo parere MIBAC)
- Autostrada A5 Torino - Aosta: messa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto (studio progettuale)
- Traforo Armo - Cantarana (progetto esecutivo approvato - non finanziato)
- Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes
- Tangenziale di Torino ammodernamento e adeguamento (IV corsia)
- Tangenziale Est di Torino

L'EGO - HUB



# Bassa velocità

Delle 50 opere strategiche per il Piemonte solo in 19 attualmente è operativo un cantiere ripartono i progetti ma crescono quelli in grave ritardo e la guerra aumenta l'incertezza

MAURIZIO TROPEANO

L'invasione russa dell'Ucraina potrebbe non solo aumentare i costi di realizzazione del sistema infrastrutturale del Piemonte ma anche rallentarlo accennando i ritardi che si sono accumulati negli anni nonostante la ripartenza dei cantieri registrata nel 2021. Il problema nasce dal costo delle materie prime che già era schizzato in alto e che nei primi mesi di quest'anno sembra non arrestarsi. «L'ufficio studi nazionale di Confindustria sta completando il monitoraggio che sa-

rà pronto a giorni ma parlano di un extra costo di almeno il 20% in più e anche di crescenti difficoltà di approvvigionamento», spiega Marco Gay, presidente di Confindustria Piemonte uscendo dal tunnel geognostico della Tava Chiomonte.

Il cantiere della Maddalena in Valsusa è stato scelto per la presentazione del rapporto dell'Osservatorio territoriale infrastrutture del Piemonte, realizzato per conto di Confindustria e Unioncamere Piemonte. Cinquanta le grandi opere monitorate. Il risultato? A fine 2021 solo 19 progetti sono stati calati sul territorio e ci

sono i lavori in corso mentre tre opere sono state completate. Per gli altri 28 i cantieri non sono ancora iniziati i lavori e, di questi, nove sono ancora a livello di proposta. Altri sette sono in fase di progettazione preliminare, sei sono alla progettazione definitiva e altri sei sono in fase di progettazione esecutiva o con appalto in corso. Rispetto al 2020 i ricercatori segnalano ventuno progetti in linea con il programma, sei in più di due anni fa. Nove hanno però subito un ritardo nell'ultimo anno. Si allarga, invece l'elenco delle opere classificate come in grave ritardo: erano cinque, sono diventate otto.

Tra le situazioni più critiche i ricercatori segnalano i lavori per il raddoppio della ferrovia Torino-Pinerolo mentre restano senza una data di scadenza opere come l'adeguamento della ferrovia Torino-Savona, il raddoppio della Fossano-Cuneo, ma anche la messa in sicurezza di un tratto soggetto a frana a Quincinetto, sull'autostrada Torino-Aosta, e il nodo idraulico di Ivrea. Il rapporto prende in esame anche la realizzazione della tangenziale Est di Torino, un progetto finito nei cassetti e sostanzialmente archiviato per mancanza di fondi.

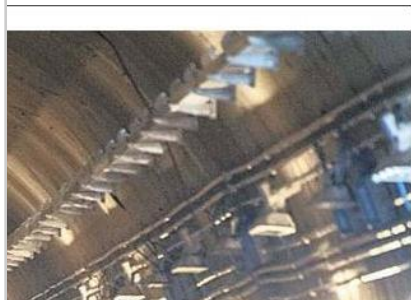
Il bilancio del nodo infrastrutturale di Torino è comunque positivo: è stata conclusa la tratta Lingotto-Bengasi della linea 1 della metropolitana e ora sono attivi tutti i cantieri per la realizzazione delle 4 nuove stazioni nella direzione Collegno-Cascine Vica, che dovrebbero essere in funzione nel 2024. Per quanto riguarda la linea 2 è stato completato il progetto definitivo. Buone notizie anche per il collegamento ferroviario Torino-Ceres, incluso nel Pnrr. Avanzano in parallelo anche i lavori sul Passante ferroviario con le sistemazioni in superficie di corso Grosseto e si cominciano ad intravedere le

MARCO GAY  
PRESIDENTE  
CONFINDUSTRIA PIEMONTE



L'extra costo per energia e materie prime a carico delle imprese è di almeno il 20% in più

Lo sviluppo delle reti infrastrutturali è centrale per la nostra economia dopo due anni di Covid



I lavori per la costruzione delle ultime tratte della linea 1 della metropolitana di Torino, uno dei cantieri che procedono secondo programma

estremità del sottopasso di corso Potenza, così come il collegamento con la bretella per l'aeroporto di Caselle.

E la banda ultra larga? A inizio 2022 sono 249 i comuni con i lavori completati e il collaudo già certificato mentre in 150 paesi si attende il collaudo ma ci sono altri 606 i Comuni a zero scavi e con progetto esecutivo approvato.

Secondo Gay «lo sviluppo in-

---

### **Aumentano da 15 a 21 i progetti che stanno rispettando i tempi di realizzazione**

---

frastrutturale è uno dei temi centrali per il rilancio dell'economia nell'attuale congiuntura economica peggiorata da due anni di crisi sanitaria e ora colpita da una forte incertezza geopolitica internazionale». E per Gian Paolo Coscia, presidente Unioncamere Piemonte «è essenziale garantire l'accessibilità a tutti i nostri territori regionali». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## CARA TORINO

LUIGILA SPINA

### IL RUOLO CHIAVE DI TRASPORTI E MANIFATTURA

Forse il paragone è un po' azzardato, perché il cosiddetto "Rinascimento" di Torino, da maggio a fine anno, non potrà contare né su un nuovo Michelangelo né sull'erede di Leonardo. Ci possiamo accontentare, però, di una sfilza di grandi eventi che non resteranno nella storia, ma aiuteranno la nostra città e la nostra regione a ritornare sulla ribalta internazionale e contribuiranno alla augurabile ripresa economica del territorio locale. Fatti i debiti auguri e i debiti scongiuri, non si può ignorare che il futuro di Torino e del Piemonte è legato, però, al destino della manifattura, nella declinazione tecnologica più avanzata e allo sviluppo di una adeguata rete infrastrutturale. A questo proposito, le ultime notizie non sono certo confortanti.

CONTINUA A PAGINA 41

## CARA TORINO

LUIGILA SPINA

### MANIFATTURA E TRASPORTI ESSENZIALI PER IL FUTURO

SEGUE DA PAGINA 39

Per riassumerle in pochi dati, peraltro più diffusamente illustrati oggi dalla "Stampa", su 50 cantieri di grandi opere previste nella nostra regione, solamente 20 stanno rispettando i tempi stabiliti e i lavori negli altri 30 languono in modo preoccupante. I ritardi nelle costruzioni non deludono solo le attese di chi conta su opere volano per l'economia e per l'occupazione, già abbastanza traballanti nel nostro territorio, ma si traducono in pesanti aumenti di costi. L'esempio più clamoroso è offerto da un'altra notizia del giorno, quella relativa alla Tav, la Torino-Lione. Tutte le aziende coinvolte nel progetto,

infatti, hanno chiesto rialzi rispetto alle previsioni che tengano conto della crescente inflazione. L'aumento dei prezzi, dovuto agli andamenti dei mercati delle materie prime e dei trasporti nella fase post-pandemica è una realtà sotto gli occhi di tutti, aggravata, se ce ne fosse stato bisogno, dalle conseguenze economiche dell'aggressione russa all'Ucraina. E' del tutto comprensibile, quindi, tale richiesta, ma il legame tra ritardi e costi crescenti è evidente. Al di là della reiterata promessa di una fine dei lavori della Tav nel 2030 e della partenza dell'esercizio nel 2032, un annuncio che sa più di un augurio che di una previsione, è urgente una revisione di tutte quelle procedure burocratiche che, in Italia,

rendono qualsiasi lavoro insopportabilmente lungo. Non solo il confronto, in Europa, con i tempi di attuazione delle opere ci infligge una posizione umiliante, ma i continui progetti di semplificazione sbandierati da tutti i governi che si succedono nel nostro Paese restano, nel migliore dei casi, nel limbo delle buone intenzioni e, nel peggiore, nell'inferno di una vera e propria truffa, perché, 2 col



tempo, le procedure si complicano, diventano sempre più indecifrabili e i tempi si allungano in modo indefinito.—

— RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale "A" riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa "A" da intendersi per uso privato



Le aziende che hanno vinto gli appalti in Francia vogliono il riconoscimento del caro energia  
Virano: situazione in evoluzione. Telt crea un'unità di crisi, adeguamenti anche per la gara in Italia

# Effetto Ucraina sulla Tav le imprese chiedono più soldi

## IL RETROSCENA

**L**a guerra scatenata dalla Russia in Ucraina provocherà sicuramente un aumento dei costi di realizzazione della Torino-Lione. A oggi è impossibile quantificare le spese aggiuntive ma Telt, la società italo-francese incaricata di costruire e gestire lo scavo, ha creato un'unità di crisi per monitorare la situazione perché gli aumenti ci saranno. In Francia sono stati appaltati e sono in corso lavori per 4 miliardi e le imprese hanno già informato Telt che presenteranno riserve per rientrare degli extra costi sostenuti in questi mesi, probabilmente superiori al tasso di inflazione che Oltralpe a febbraio era arrivato al 4,2%, percentuale armonizzata usata dalla Bce.

È probabile che le imprese abbiano chiesto un adeguamento a due cifre - ieri a Chiomonte **Marco Gay**, presidente di **Confindustria Piemonte**, ha spiegato che si attendono extra costi di almeno il 20 per cento - ma il lavoro di monitoraggio avviato dalla task force dovrebbe permettere di avere più certezze alla fine di aprile. Ancora Virano: «Non sappiamo se siamo al picco dell'aumento dei prezzi o se andiamo incontro a una lunga fase di aumento dei materiali e dell'energia. Quel che è certo è che le aziende chiedono l'adeguamento».

Il direttore di Telt poi spiega: «Ci stiamo confrontando con gli effetti della crisi ucraina, è un momento di approfondimento per capire gli effetti di medio e lungo termine, dipende moltissimo da come evolverà il quadro in Ucraina». Ma è chiaro che anche le imprese che stanno partecipando alla gara da un miliardo per i lavori in Italia, che dovrebbe essere assegnata alla fine dell'anno, hanno chiesto garanzie. «Ci saranno clausole di ade-



**+1,5%**  
Il tasso di adeguamento  
annuale finora previsto  
dagli accordi  
tra Italia Francia e Ue

**+20%**  
L'extra costo stimato  
per le imprese italiane  
secondo **Marco Gay**  
leader Confindustria

guamento», precisa Virano. Anche in questo caso il lavoro del team di esperti sarà importante «per essere preparati ad affrontare queste dinamiche inflattive». La buona notizia, dal punto di vista di Telt, è che «non ci sono rischi di stop all'approvvigionamento delle materie prime».

Telt farà la sua parte di monitoraggio della situazione inflattiva ma è chiaro che l'entità degli adeguamenti dovrà essere concordata tra Francia, Italia e Unione Europea che co-finanzia l'opera. Del resto era già successo in passato. Il costo di realizzazione della tratta internazionale è fissato a 8,6 miliardi (valore dell'euro al 2012). Per tenere aggiornato il costo certificato rispetto agli andamenti finanziari annuali gli Stati hanno creato un indice ad hoc di evoluzione dei costi del progetto dettagliato nel protocollo addizionale firmato nel 2016. Per

tenere sotto controllo questa evoluzione, Telt ha creato un programma informatico che giornalmente scandaglia i siti dell'Istat e degli istituti di statistica francese ed europeo aggiornando le variabili. Roma e Parigi avevano già previsto una media di aumento dell'indicatore dell'1,5% annuo con un costo a fine opera di 9,6 miliardi di euro.

Dal 2012 fino al 2017 quell'indice è rimasto stabile, era stato sforato in quell'anno per poi scendere di nuovo. A dicembre, quando a Torino si è riunita la Commissione intergovernativa e i mercati erano in allarme già da qualche settimana, si stimava un aumento - per il 2020 - del 6,5% (559 milioni in più sulla carta) che era ancora ampiamente compensato dalla decrescita degli anni precedenti. La guerra in Ucraina, però, cambia questo scenario. **M.T.R.** —

REPRODUZIONE RISERVATA