

Piemonte infrastrutture

n. 8 - ottobre 2007

a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

Newsletter di

otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otipiemonte.it

 **UNIONE INDUSTRIALE TORINO** 



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



Colle di Tenda: tornanti finali dell'ascesa

SOMMARIO

– Tenda bis: arriva il sì della Conferenza dei Servizi	2
– Via libera alla Asti-Cuneo	2
– Torino-Bardonecchia, concorso di progettazione per migliorare l'autostrada	3
– Aeroporto di Levaldigi: bando voli Cuneo-Roma	3
– Ponte di Gassino: consegna dei lavori	3
– Aperta la variante di Racconigi	4
– La metro di Torino arriva a Porta Nuova	4
– Terzo Valico: vitale per la competitività delle province del nord ovest	5
– Le ferrovie investono nella logistica ad Alessandria	5
– Anas: definito il piano degli investimenti	6
– Trasporti: nuove misure Ue per le merci	6
– L'Unione Europea adotta il Libro Verde sulla mobilità urbana	6
– Eventi e Convegni:	
> “Infrastrutture: in Italia procedure complicate, norme incerte”	7
> “Euroregione Alpi-Mediterraneo: una nuova collaborazione transfrontaliera”	7
> “Prima Conferenza interregionale sulle Infrastrutture”	8
– Prossimi appuntamenti	9

Tenda bis: arriva il sì della Conferenza dei Servizi

Altro piccolo passo avanti nell'iter di approvazione del raddoppio del tunnel del Tenda.

Il 4 ottobre scorso la Conferenza dei servizi ha infatti dato parere favorevole sull'opera con approvazione unanime dei presenti.

Il progetto definitivo prevede l'allargamento della galleria esistente che collega il territorio della Pianura Padana occidentale a quello francese della Costa Azzurra e la realizzazione di una nuova canna di sicurezza.

Il nuovo tunnel, lungo oltre 3 chilometri, sarà dotato dei più moderni sistemi di sicurezza, tra i quali: impianto di ventilazione meccanica, sistema di controllo dell'aria e del traffico, impianto di rilevazione automatica di incidenti, impianto di Gestione tecnica centralizzato, dispositivi di drenaggio di liquidi tossici e infiammabili.

I lavori, a carico di Italia e Francia, avranno un costo complessivo di oltre 141 milioni di euro.

Via libera alla Asti-Cuneo

Il 4 ottobre scorso una delibera del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha dato il via libera alla convenzione autostradale relativa alla concessionaria della Asti-Cuneo dopo una richiesta di chiarimento e rilievi proposti dalla Corte dei Conti.

Nel giugno scorso l'Anas aveva aperto al traffico gli ultimi due nuovi lotti dell'Autostrada di sua competenza complessivamente di 9,3 km. L'Anas ha aperto al traffico anche la nuova bretella di collegamento con la strada provinciale 661 “Fondovalle Tanaro” della lunghezza di 2 km.

Su un totale di 90,5 km, che costituisce l'intero tracciato autostradale dell'Asti-Cuneo, da oggi sono disponibili 37,4 km (pari a quasi il 42% dell'intera opera) totalmente realizzati da Anas, per un investimento complessivo di circa 500 milioni di euro. Rimangono da costruire altri 53 km dell'autostrada. I lavori dei restanti otto lotti che verranno realizzati dalla società concessionaria (formata per il 65% da Salt-Itinera e per il 35% da Anas) dovrebbero iniziare entro il 2007, per concludersi in 4 anni, tra il 2010 e il 2011.

Torino-Bardonecchia concorso di progettazione per migliorare l'autostrada

Mitigare l'impatto visivo del tratto finale dell'autostrada Torino-Bardonecchia e migliorarne l'inserimento nel contesto paesaggistico e naturale della valle di Susa: è l'obiettivo del concorso "Fuori dal tunnel" promosso da Sitaf, società concessionaria del tratto autostradale A32, e rivolto ad architetti, ingegneri, paesaggisti, pianificatori e conservatori di tutta l'Unione Europea, riuniti anche in gruppi.

Il bando di concorso, patrocinato dal Comune di Bardonecchia e dalla Provincia di Torino, prevede l'assegnazione di un premio in denaro, rispettivamente di 35 mila, 10 mila e 5 mila euro, alle tre migliori idee progettuali. Il termine per iscriversi è il 30 novembre 2007 mentre i progetti vanno consegnati non oltre il 29 febbraio 2008.

Aeroporto di Levaldigi: bando voli Cuneo-Roma

Il 29 settembre scorso è stato pubblicato, sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea, il nuovo bando di gara per i voli Cuneo Levaldigi-Roma. Dopo diverse difficoltà, un bando annullato e la necessità di ricominciare da capo, questa partita si è riaperta nel marzo di quest'anno con l'assegnazione dei voli in continuità territoriale per Roma.

Nei 30 giorni successivi, e cioè entro il 29 ottobre, i vettori aerei potranno presentare le proprie offerte secondo le prescrizioni contenute nel bando. Quello della continuità territoriale è un tassello importante

che va ad aggiungersi al programma di rilancio di Levaldigi che la Regione Piemonte ha sostenuto, anche finanziariamente, aggiungendo al milione di euro già stanziato dalla finanziaria per la continuità territoriale, altri 150 mila euro.

Ponte di Gassino: consegna dei lavori

Consegnati il 20 settembre scorso a San Raffaele Cimena i lavori per la realizzazione del ponte di Gassino, tratto di collegamento tra la sr 11 Padana inferiore e la provinciale 590 della Val Cerrina, alle ditte CO.GE. FA e Cumino S.p.a.

L'Assessore Borioli ha commentato che si tratta di un'infrastruttura fondamentale per la viabilità dell'area metropolitana di Torino, in grado di migliorare il collegamento collinare e precollinare alla città. Consentirà inoltre di alleggerire il traffico nel tratto compreso tra San Raffaele Cimena e Torino, con ricadute positive anche per gli abitanti di Gassino, Castiglione e San Mauro.

L'intervento, totalmente finanziato dalla Regione e progettato dall'Agenzia regionale delle strade (Ares), avrà un costo di circa 37 milioni di euro e sarà terminato nell'autunno 2009.

Si svilupperà per quasi 3 chilometri e avrà le caratteristiche di una strada extraurbana secondaria: una corsia per senso di marcia più la banchina laterale. Due gli svincoli: uno con la sr 11 attraverso un raccordo a trifoglio e l'altro con la sp 590 tramite una rotatoria.

L'attraversamento del fiume Po verrà realizzato attraverso un nuovo viadotto all'altezza di Gassino, composto da 14 campate per uno sviluppo complessivo di 1200 metri.

Previste anche alcune opere di compensazione.

Progetto del Ponte di Gassino



Aperta la variante di Racconigi

La Variante esterna di Racconigi è stata aperta al traffico il 3 ottobre scorso. Il nuovo raccordo, finanziato dalla Regione Piemonte con oltre 22 milioni di euro e progettato dall'Agenzia regionale delle strade, si estende per circa 7 chilometri e mezzo tra Carmagnola e Savigliano con una carreggiata a due corsie da 3,75 metri e due banchine laterali.

I lavori, realizzati dall'impresa Preve Costruzioni Spa che si è aggiudicata l'appalto, comprendono tra le opere principali anche tre sottopassi nei pressi di alcune strade comunali.

Particolare attenzione è stata concentrata sugli aspetti ambientali: l'inquinamento acustico è stato ridotto con barriere fonoassorbenti e con asfalto drenante fonoassorbente, mentre bacini di biofiltrazione per il trattamento delle acque di piattaforma stradale ridurranno l'inquinamento delle falde. Curato anche l'inserimento paesaggistico con la verniciatura dei cavalcaferrovia, i rimboschimenti e le piantumazioni, nonché la realizzazione di fasce di vegetazione erbacea ed arborea.

La metro di Torino arriva a Porta Nuova

Il 5 ottobre 2007 è stata aperta la seconda tratta

di metropolitana della linea 1 che collega la stazione XVIII Dicembre/Porta Susa con la stazione Porta Nuova.

Il nuovo tratto comprende circa 2 chilometri sotto corso Bolzano e corso Vittorio Emanuele II e tre stazioni: Vinzaglio, Re Umberto, Porta Nuova.

La linea 1 della metropolitana automatica di Torino è lunga in totale 9,6 chilometri. Da Collegno - stazione Fermi - a Torino - stazione Porta Nuova - sono

dislocate 15 stazioni.

I 23 treni VAL208-Torino viaggiano sotto corso Francia e corso Vittorio Emanuele II: 9,6 km da percorrere in 15 minuti per un modo nuovo e veloce di muoversi in città.

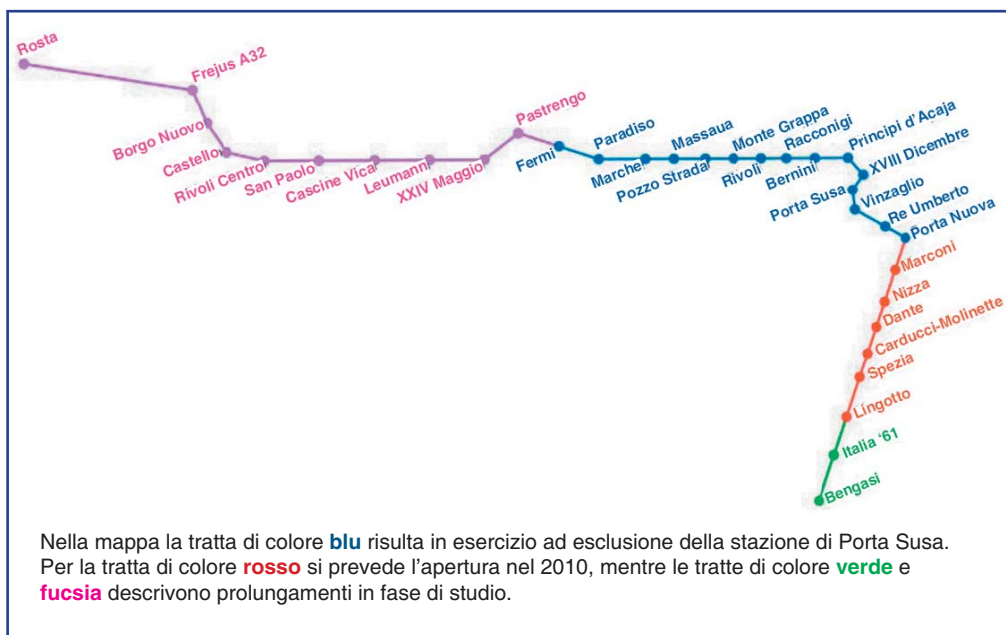
Nel primo trimestre 2008 giungerà a Torino la talpa Caterina, la TMB (Tunnel Borino Machine) che scaverà altri 3600 metri per raggiungere il Lingotto e nel frattempo proseguono i lavori di costruzione delle 6 stazioni su via Nizza.

Nel 2010 la linea misurerà complessivamente 13,2 km e saranno attive 21 stazioni.

La stazione Porta Susa verrà invece completata al termine dei lavori per la costruzione del Passante ferroviario; pertanto la stazione Porta Susa resterà, in una prima fase, inattiva.

La metropolitana fino a Porta Nuova dall'8 al 12 ottobre ha attirato 27 mila persone in più. Una crescita superiore alla metà dei passeggeri che utilizzavano la linea 1 prima dell'inaugurazione della seconda tratta: 40 mila. Oggi secondo i tecnici i transiti sono, in una giornata media, pari a 67 mila utenti. «Il flusso è molto alto - dice Giancarlo Guiati, presidente di Gtt - i torinesi si stanno abituando a lasciare l'auto a casa e a prendere la metropolitana. Il nostro obiettivo è arrivare a quota 80 mila, ma con questo ritmo nel giro di pochi mesi potremmo sfiorare la soglia delle 100 mila persone al giorno». Ma sui riflessi alla circolazione delle auto per ora c'è prudenza. «Impossibile determinarlo - spiega Giovanni Foti, responsabile del consorzio 5T - stiamo studiando la situazione».

Il 96% dei flussi si concentra nella fascia oraria tra le 7 e le 20. In pratica 65.719 persone. Il resto si spalma tra il mattino presto, più consistente, e la sera. Il picco più alto è quello tra le 7 e le 9, pari a 18 mila passeggeri. Altra ora di punta è tra le 17 e le 19 con 14.500 transiti, mentre nella pausa pranzo, tra



le 12,30 e le 14,30, si arriva a 10.500 passeggeri. Nelle ore serali dei giorni feriali dalle 20 alle 22,45 il flusso è scarso, non si superano le 2.500 persone. Il sabato la cifra è un po' più alta, si arriva a 4.500 persone, ma la linea 1 è aperta fino all'1,30 e i transiti, in generale, sono inferiori rispetto ai giorni feriali: intorno ai 50 mila. I tecnici di Gtt stanno studiando i diagrammi per capire come modificare gli orari. Il Comune sembra intenzionato a spostare la chiusura a partire da inizio novembre, «ma non è stato ancora deciso nulla a livello di date - dice Guiati - c'è la volontà di modificare, tenendo aperto un po' di più alla sera, anche se dalle cifre emerge con chiarezza che il traffico è minimo al momento. Una prima stima sarà fatta tenendo conto dei primi quindici giorni di servizio. Poi ci sarà una seconda verifica nelle due settimane successive».

Dando un'occhiata ai numeri non mancano le curiosità. La fermata prossima a Porta Susa continua ad essere la più battuta e rimane il vero nodo di scambio tra la linea 1 e gli altri mezzi di superficie. Il 22,10 per cento di transiti passa da piazza XVIII Dicembre. Subito dopo viene Porta Nuova, il nuovo capolinea nel cuore della città. Il 19,27 per cento degli utenti esce ed entra da piazza Carlo Felice. Nella top ten è incluso anche il capolinea di Collegno: al Fermi passa il 7,74 per cento dei passeggeri, mentre è un po' più alto il via vai alla stazione Paradiso: 8,20 per cento. Tra il 5 e il 7 per cento attraversano i cancelli delle fermate Massaua, Rivoli e Bernini. «Si tratta di una classifica che cambierà non appena modificheremo i percorsi e le fermate dei mezzi di superficie - spiega Guiati -. Già l'arretramento del capolinea del bus 1 a Porta Nuova cambierà la situazione, anche se Porta Susa è un punto importante sia per lo scambio con bus e tram sia per il pendolarismo verso Milano».

Terzo valico: vitale per la competitività delle province del Nord Ovest

Il mancato finanziamento del Terzo Valico "comporterebbe un grave danno allo sviluppo della macroregione del Nord Ovest d'Italia". Antonio Saitta, presidente della Provincia di Torino e del Comitato promotore per la fondazione delle Province Nord-Ovest, condivide la preoccupazione già manifestata dalla Provincia di Genova dopo le prime indiscre-

zioni che indicherebbero il Terzo Valico dei Giovi tra le opere non ritenute strategiche dalla Ue. "Insieme ai presidenti delle 25 Province del nord ovest - dice Saitta - rivolgo un appello al governo italiano perché ci aiuti a sostenere, in sede europea, la competitività dei nostri territori. Un recente studio ha dimostrato che il fabbisogno finanziario delle infrastrutture vitali per il nord-ovest ammonta a più di 60 miliardi di Euro, dei quali solo il 60% è coperto da previsioni di investimento. La decisione della Commissione europea potrebbe diminuire ancora la quota di investimenti programmati, mettendo così a rischio l'intera visione strategica di sviluppo". Per Saitta i corridoi 5 (Lione- Trieste) e 24 (Rotterdam-Genova) "devono procedere insieme. In particolare, il tratto che lega Genova al territorio piemontese è determinante per sviluppare i progetti elaborati in questi anni, dall'ampliamento del Porto di Genova alle ipotesi di insediamento delle strutture retroportuali nelle zone dell'alessandrino".

Le ferrovie investono nella logistica ad Alessandria

"Al di là delle molte parole dette in questi giorni, la situazione è piuttosto chiara: le Ferrovie ribadiscono l'intenzione di investire nella realizzazione della piattaforma logistica nell'area dello scalo merci di Alessandria". Lo ha detto l'assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli, al termine dell'incontro con l'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti, durante un incontro a Roma all'inizio di ottobre.

Infatti le Ferrovie ritengono che questo tipo di investimento sia del tutto compatibile con l'attestamento, nello stesso scalo merci di Alessandria, dell'area retroportuale di Genova. "Quindi - spiega Borioli - da parte delle Ferrovie non c'è nessuna obiezione a proseguire secondo gli indirizzi già a suo tempo definiti dalle due Regioni e dalla stessa autorità portuale di Genova".

Borioli ha quindi evidenziato la necessità che il comune di Alessandria dia la propria disponibilità a consentire la realizzazione di quelle poche infrastrutture di collegamento necessarie a connettere lo scalo alessandrino alle reti infrastrutturali principali.

Anas: definito il piano degli investimenti

L'Anas ha predisposto, come previsto dalla Finanziaria per il 2007, lo schema del piano economico-finanziario e del piano degli investimenti 2007-2011 di Anas Spa.

La presentazione è avvenuta il 30 giugno 2007, ma l'approvazione definitiva ha richiesto un iter molto complesso e lungo che ne ha ritardato notevolmente l'entrata in vigore.

La piena operatività del documento - come chiarisce un report Ance - è attesa con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. Solo dopo, l'Anas potrà avviare definitivamente le nuove realizzazioni che, in questi mesi, sono state di fatto bloccate dal ritardo nell'approvazione.

Il programma prevede un volume di investimenti nel quinquennio 2007-2011 di circa 24,4 miliardi di euro. Di questi, 12,3 miliardi riguardano opere della Legge Obiettivo (di cui 4,7 finanziate e 7,6 da finanziare). Le altre opere relative alla rete ordinaria ammontano, invece, a 12,2 miliardi di euro (5,1 miliardi a carico dell'Ente e 7,1 a carico dello Stato, dei quali 3 ancora da stanziare).

Con riferimento, invece, agli interventi di manutenzione straordinaria su strade e autostrade, il Piano prevede investimenti per circa 2,6 miliardi di euro nel quinquennio 2007-2011.

Trasporti: nuove misure Ue per le merci

La Commissione europea ha adottato una serie di iniziative per migliorare l'efficienza del trasporto delle merci, dando un particolare impulso alle autostrade del mare e ai corridoi ferroviari. Il pacchetto di misure, illustrato il 18 ottobre scorso dal commissario Ue ai Trasporti Jacques Barrot, prevede in particolare di potenziare la competitività del trasporto marittimo e ferroviario, nell'ottica della co-modalità, grazie anche all'uso di nuove tecnologie e semplificando le procedure amministrative. Bruxelles, ha spiegato il commissario, punta ad un trasporto marittimo senza barriere, con l'eliminazione dei controlli già da tempo aboliti nello spazio comune europeo per i trasporti

terrestri. Grande attenzione viene inoltre rivolta ai grandi assi marittimi fra gli Stati membri dell'Ue, le autostrade del mare, utili per favorire un accesso più rapido a regioni periferiche, evitando ostacoli naturali come le Alpi e i Pirenei.

Per il trasporto su ferrovia, le misure delineate serviranno ad aumentarne la competitività per offrire un servizio di migliore qualità in termini di tempi di percorrenza, affidabilità e capacità.

Si prevede, ha sottolineato Barrot che entro il 2020 il trasporto delle merci aumenterà del 50%. Da qui la necessità di dare risposte concrete non solo ai problemi di congestione, ma anche agli aspetti legati ai cambiamenti climatici (il trasporto merci produce un terzo del totale delle emissioni di CO2 prodotte dai trasporti), all'approvvigionamento energetico e alla sicurezza.

L'Unione Europea adotta il Libro Verde sulla mobilità urbana

A pochi mesi dalla grande consultazione avviata nel gennaio 2007, la Commissione europea ha adottato lo scorso 25 settembre il Libro Verde sulla mobilità urbana, passo ulteriore verso la predisposizione di un piano europeo in materia.

In particolare, la Commissione sottolinea l'importanza di misure volte a rilanciare una rete infrastrutturale adeguata alle esigenze concrete di ciascuna realtà urbana, fattore questo indispensabile per risolvere gran parte dei problemi di mobilità-vivibilità che affliggono le nostre città.

Tra le soluzioni prospettate per avviare tali interventi è riconosciuto un ruolo chiave non solo agli investimenti pubblico-privati, ma anche all'impiego di risorse comunitarie, come i Fondi strutturali e i Fondi di coesione della Banca europea degli Investimenti.

Il documento che dovrà essere discusso in seno alle istituzioni europee, segna l'avvio di una nuova fase di consultazioni - che si concluderà il 15 marzo 2008 - a cui sono chiamati, non solo le istituzioni pubbliche, ma anche i soggetti privati per trovare nuove strategie ed obiettivi volti a rilanciare una mobilità urbana sostenibile.

“Infrastrutture: in Italia procedure complicate, norme incerte”

In Italia tempi e costi per la realizzazione di opere pubbliche sono decisamente superiori alla media europea. Una presa d'atto ribadita nel corso di un convegno organizzato dall'Oice (associazione delle organizzazioni di ingegneria di architettura e consulenza tecnica aderente a Confindustria) dal titolo “Rilanciare le opere pubbliche - realizzare una grande opera in tre anni uniformandosi ai paesi più avanzati” che ha avuto luogo a Roma il 23 ottobre scorso.

L'anomalia italiana, hanno spiegato i vertici dell'Oice, “è dovuta a diversi fattori: procedure complicate, norme incerte, risorse pubbliche sempre insufficienti”. E come paradigma del problema, si cita l'esempio dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. “In costruzione da decenni sottolinea l'Oice - mai terminata, più che un'opera pubblica un pozzo senza fine che assorbe denaro pubblico”. Un'anomalia ancora più stridente se la si confronta con gli altri grandi paesi europei. Uno studio Oice, realizzato in collaborazione con alcuni tra i massimi esperti internazionali del settore dell'ingegneria e delle costruzioni ha evidenziato come in Europa sia possibile costruire un'opera pubblica in tre anni. Prendendo in esame quattro tra i maggiori paesi dell'Unione Europea si sono evidenziate diverse opere pubbliche costruite in modo efficiente e veloce.

“In Francia - rileva lo studio - sono sufficienti appena 24 mesi per realizzare, mediante appalto integrato, vari tratti autostradali compresi tra 20 e 44 km. In Gran Bretagna 3 anni sono i tempi medi nazionali per costruire opere di medio importo (30 milioni di euro) con uno scostamento massimo del 5% tra i costi preventivati e il costo finale. In Germania, dopo la riunificazione, in 12 anni sono stati realizzati ben 1.100 km di nuove strutture autostradali con un investimento di 12 miliardi di euro. Ma è la Spagna che spadroneggia in Europa per rapidità ed efficienza nella costruzione di opere pubbliche. La nuova metropolitana di Madrid è stata realizzata in 36 mesi, ampliata per 56,23 km con 8 stazioni di interscambio e 28 stazioni ordinarie, per un importo di 2.086,70 milioni di euro”.

Per ridurre radicalmente il gap con le maggiori nazioni europee, l'Oice ha proposto diverse iniziative sintetizzabili in sei punti: per quanto riguarda il ruolo del settore pubblico occorre meno progettazione e più programmazione e controllo. Sulla centralità della progettazione è necessaria la revisione della

disciplina dell'appalto integrato e la messa a regime della validazione dei progetti. Prendere in considerazione la procedura ristretta come fattore di innalzamento della qualità progettuale.

Quanto all'anomalia del prezzo e delle tariffe - secondo l'Oice - occorre tenere conto della necessità di un sistema accurato di valutazione delle offerte e di un nuovo meccanismo di calcolo delle prestazioni. Occorre inoltre superare il sistema del prezzo più basso e, infine, favorire il ricorso al Project and Construction Management come fattore di efficienza ed economicità.

Secondo il Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, tra gli obiettivi che bisogna porsi allo scopo di ridurre tempi e costi di realizzazione delle opere, “c'è quello di introdurre modifiche incisive all'attuale normativa e fare in modo che il quadro normativo, una volta modificato, abbia una sua permanenza”. Tra i fattori di ostacolo, il Ministro ha citato quello oggettivo “della complessità notevolissima del territorio dal punto di vista morfologico, archeologico e paesaggistico”. C'è poi il discorso che si fanno “molte valutazioni di impatto ambientale che però - ha suggerito - dovrebbero essere fatte nella fase preliminare della progettazione, non dopo; inoltre, la procedura per gli appalti è troppo farraginosa”.

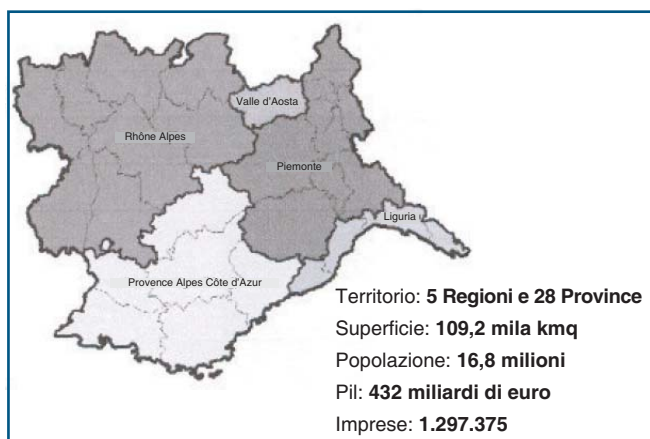
“Euroregione Alpi-Mediterraneo: una nuova collaborazione transfrontaliera”

Si è svolto lunedì 15 ottobre presso la Camera di commercio di Nizza il primo convegno tra Camere di commercio transfrontaliere organizzato dall'Eurocin G.E.I.E. (primo Gruppo Europeo di Interesse Economico tra Camere di commercio ed enti economici) in collaborazione con Unioncamere Piemonte, Unioncamere Liguri, Camera Regionale di Aosta, Camere Regionali Poca e Rhône Alpes e Camera di commercio di Nizza sul tema “Euroregione Alpi-Mediterraneo: cooperazione transfrontaliera, infrastrutture e territori”.

L'incontro, dedicato al ruolo strategico delle infrastrutture come motore dello sviluppo locale e rivolto a tutti i Presidenti e i Segretari Generali delle oltre 50 Camere di commercio delle cinque Regioni e 28 Province coinvolte, ha voluto rappresentare un importante momento di riflessione finalizzato a una collaborazione più stretta tra le Camere di commercio italiane e le Camere di commercio d'oltralpe.

L'evento è collegato al disegno politico che ha visto le Regioni Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Pacy e Rhône-Alpes siglare il 18 luglio 2006 un protocollo di intesa che ha dato origine all'Euroregione Alpi-Mediterraneo e firmare il 10 ottobre 2007, nell'ambito degli Open Days a Bruxelles, il documento ufficiale che sancisce la nascita dell'Euroregione con l'obiettivo di rafforzare la cooperazione territoriale in ambito politico, economico e culturale, con la costituzione di un GECT-Gruppo Europeo di Associazioni Territoriali.

Le Unioni Regionali delle Camere di commercio, condividendo il disegno politico avviato dai rispettivi governi regionali e volendo contribuire al progetto (in particolare in ambito economico), hanno firmato una Dichiarazione d'Intenti con l'obiettivo di avviare un processo di coordinamento e concertazione tra le Camere di commercio delle rispettive regioni, favorendo un maggiore interscambio commerciale tra le regioni italiane e francesi, istituendo un osservatorio permanente sull'economia dell'Euroregione e potenziando questa collaborazione negli ambiti prioritari dell'Unione Europea, anche tramite l'utilizzo dei Fondi Europei e tramite un'azione e una presenza coordinata delle Camere di commercio a Bruxelles. Tra gli obiettivi della Dichiarazione d'intenti c'è anche il rafforzamento della cooperazione e dell'azione di lobbying per il miglioramento delle infrastrutture delle comunicazioni terrestri e marittime.



In quest'ottica, è stata stabilita una prima selezione di progetti di infrastrutture stradali, marittime e intermodali prioritari per far fronte alle sfide e sui quali promuovere azioni di sensibilizzazione a favore della loro realizzazione. Questa selezione, che sarà sottoposta alle differenti Assemblee delle Camere di Commercio comprende tra gli altri i seguenti progetti:

- la linea ad Alta Velocità (LGV) Provenza-Costa Azzurra e il raddoppio della linea ferroviaria ligure per completare la linea ad alta velocità Barcellona-Genova;
- la Linea ad Alta Capacità Lione/Torino;
- lo sviluppo delle autostrade del Mare nel Mediterraneo tra la Spagna, l'Italia e la Francia;

– il corridoio ferroviario TEN 24 tra Genova e Rotterdam.

Le Unioni Regionali si sono impegnate, inoltre, a monitorare la realizzazione dei lavori già previsti relativi al raddoppio del Tunnel del Tenda e il completamento delle tratte di accesso al Monte Bianco e a trasmettere agli Stati francesi e italiani le loro priorità nell'ambito del prossimo vertice franco-italiano.

“Prima Conferenza interregionale sulle infrastrutture”

Lo scorso 23 ottobre 2007 a Verona, nell'ambito di SITL Italia, il salone italiano della logistica, si è tenuta la prima Conferenza sulle Infrastrutture dal titolo “Grande alleanza...per grandi opere” animata da Oscar Giannino, direttore del quotidiano Libero Mercato.

Alla conferenza hanno partecipato gli assessori regionali ai Trasporti delle Regioni del Nord: Alfredo Peri (Regione Emilia Romagna e Presidente Federmobilità), Luigi Merlo (Regione Liguria), Daniele Boroli (Regione Piemonte), Raffaello Cattaneo (Regione Lombardia), Renato Chisso (Regione Veneto) e Ludovico Sonego (Regione Friuli Venezia Giulia).

Le regioni del Nord hanno rivendicato con forza un maggiore ruolo nella realizzazione dei grandi progetti infrastrutturali che li coinvolgono ma che hanno un'importanza strategica per tutto il paese, ribadendo la necessità di superare le difficoltà che storicamente penalizzano la realizzazione delle opere infrastrutturali in Italia: il problema dei tempi di realizzazione eccezionalmente lunghi rispetto agli altri paesi europei, quello del contenzioso che fa lievitare costi e tempi e quello del consenso a livello locale.

Allo Stato le Regioni chiedono quindi maggior autonomia nella gestione e l'attuazione delle opere e procedure più certe, in grado di dare ai grandi investitori privati la sicurezza che i loro investimenti nelle infrastrutture italiane saranno redditizi.

Prossimi appuntamenti

“Infrastructura 2007”

Torino,
29/11 – 1/12/2007

Si terrà dal 29 novembre al 1° dicembre prossimi a Torino, presso il Lingotto Fiere, la seconda edizione di Infrastructura-biennale internazionale delle Infrastrutture organizzata da Regione Piemonte e Promotor International.

Obiettivo della fiera è approfondire problematiche, finalità di ricerca ed elementi di innovazione del comparto delle infrastrutture, favorendo il confronto tra rappresentanti delle istituzioni, delle imprese e del settore tecnico-scientifico.

Argomento centrale dell'edizione 2007 sarà “L'architettura del territorio” che verrà affrontato sotto il profilo delle tematiche infrastrutturali, delle strategie territoriali e delle innovazioni tecnologiche.

La manifestazione sarà, inoltre, un'importante occasione di incontro tra domanda e offerta, dove discutere delle tematiche più attuali relative alla infrastrutturazione del Paese. Prevista infine, nel corso della tre giorni, una serie di seminari e convegni, uno dei quali organizzato dall'Ance, mirato ad approfondire alcuni temi di grande attualità per il settore, come la pianificazione, il consenso, la progettazione, la copertura economica, l'integrazione fra sistemi e il ruolo delle istituzioni.

Maggiori informazioni sul sito: www.infrastructura.it

COS'È OTIPIEMONTE

OTIPIEMONTE è un osservatorio sulle opere infrastrutturali creato nel 2002 da Camera di commercio di Torino, Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web (www.otipiemonte.it) dove sono disponibili le schede informative, un quadro delle coperture finanziarie, il cronoprogramma dei lavori, la stima dell'impatto economico, le criticità esistenti e il rapporto sullo stato di avanzamento.

La newsletter ha periodicità trimestrale e si propone come strumento di aggiornamento sulle questioni infrastrutturali che riguardano la nostra Regione.

Piemonte infrastrutture

newsletter a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'Unione Industriale di Torino - Via M. Fanti 17 - Torino - Tel. 011.5718.502
www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio – www.otipiemonte.it
e-mail: newsletter@otipiemonte.it