

Piemonte infrastrutture

n. 15 - marzo 2011

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



Stazione Lingotto della metropolitana di Torino

– Raddoppio del Traforo del Tenda	2
– Linea ferroviaria Torino-Pinerolo: un tunnel sotto la città	3
– Al via gli appalti di tangenziale Est e corso Marche	3
– Inaugurata la nuova variante di Borgaro-Venaria	4
– La metropolitana arriva al Lingotto	4
– Eventi e Convegni	
“Mobility Conference 2011”	5
– Prossimi appuntamenti	7

Raddoppio del Traforo del Tenda

Sbloccato l'iter burocratico del tunnel stradale da 209 milioni; prevista entro l'estate la valutazione delle offerte e l'aggiudicazione del bando.

È ripartita la gara Anas per l'assegnazione dei lavori del nuovo tunnel del Colle di Tenda, sulla statale 20 della valle di Roja, al confine fra il Piemonte e la Francia. Grazie all'accordo del 31/01/2011 quando la Conferenza intergovernativa Alpi del Sud ha approvato la proposta avanzata dall'Anas si è sbloccato l'intoppo arrivato a bando di gara già aperto per via di una querelle, sorta tra Italia e Francia, sull'individuazione dei siti per lo smaltimento di 140mila metri cubi di smarino, il materiale (terre, rocce) proveniente dai lavori di scavo di gallerie, miniere e cave che non è nocivo alla salute ma comunque da smaltire in luoghi idonei.

Il passaggio attraverso il Colle di Tenda fa parte dell'itinerario europeo “E74” e si inserisce in una direttrice nord-sud che consente il collegamento diretto delle province di Cuneo e Torino con la Costa Azzurra, attraverso le propaggini occidentali delle Alpi Marittime lungo la valle Vermentagna e la valle della Roja. La realizzazione dell'opera è affidata all'Anas, come committente delegato dei due governi, e i 209 milioni sono coperti dall'Italia per oltre 122 milioni ed i restanti 87 milioni dalla Francia. L'arrivo delle ruspe è atteso per il 2012, il cantiere prevede l'ampliamento dell'attuale galleria e il raddoppio, con

la costruzione di una seconda canna di circa tre Km di lunghezza. Per via delle dimensioni ristrette delle carreggiate, l'attuale tunnel rappresenta una strozzatura al traffico, che spesso viene gestito a senso unico alternato. Grazie all'interno, la vecchia galleria rimodernata sarà adibita alla circolazione mono-direzionale fra Francia e Italia mentre il traffico in senso inverso, dall'Italia alla Francia, sarà garantito grazie alla nuova canna che avrà una carreggiata di 6,5 metri e due corsie, una di marcia ed una di emergenza. I due tunnel saranno collegati ogni 300 metri da by-pass pedonali e carrabili predisposti per la sicurezza. All'imbocco sul versante francese saranno inoltre eliminati due tornanti di accesso alla galleria.



Linea ferroviaria Torino-Pinerolo: un tunnel sotto la città

I lavori che interesseranno la linea ferroviaria Torino - Pinerolo inizieranno entro la fine del 2012 e i cantieri saranno ultimati per entro il 2017: 5 anni per il raddoppio selettivo del tratto lungo circa 6,5 Km (oggi a binario unico) e l'interramento del tratto ferroviario nichelinese.

Entro il 15 marzo dovrà arrivare l'approvazione ministeriale e contemporaneamente sarà necessario concludere le operazioni sul VIA (Valutazione Impatto Ambientale) dell'opera. Pressoché immediato il passaggio alla fase definitiva-esecutiva del progetto. La nuova galleria consentirà di eliminare 17 passaggi a livello, si svilupperà per 4,3 km (2,5 di tunnel e 1,8 fra discesa per l'immissione in galleria e risalita) sotto l'attuale ferrovia e, in più, Vinovo potrà contare su una stazione/fermata nuova. Sarà realizzata in frazione Garino, cioè vicinissima agli impianti sportivi di Mondo Juve. Verrà abolito il passaggio a livello in prossimità del villaggio Dega e si costruirà un parcheggio di attestamento da cui partiranno delle navette per il collegamento con il centro della città. Anche Nichelino costruirà un parcheggio per le auto in via IV Novembre, di fianco alla stazione. Verranno eliminati altri passaggi a livello nell'ambito del raddoppio della tratta: tre a Candiolo, due a None, tre ad Airasca, tre a Piscina e uno a Forssasco.

Il costo dell'opera è stato stimato in circa 200 milioni di euro (i finanziamenti al momento non ci sono, ma il progetto è inserito nell'accordo di programma delle opere infrastrutturali strategiche previste per il Piemonte nei prossimi anni) di cui circa 150 a carico dello Stato, 15 della Regione e 35 del Comune di Nichelino.

Al via gli appalti di Tangenziale Est e Corso Marche

È stato annunciato dal presidente della Provincia di Torino Saitta e dall'assessore regionale Bonino, in occasione dell'inaugurazione della Variante di Borgaro-Venaria, che il 2011 sarà l'anno dell'avvio degli appalti per la tangenziale est e di corso Marche. Verrà, infatti, indetta una gara per individuare

Stazioni e fermate		
0+000	Torino Porta Nuova	239 m s.l.m.
linee per Milano e per Modane		
4+318	Torino Lingotto	234 m s.l.m.
0+000 6+866	Bivio Sangone	linea per Genova e per Savona
0+739	Moncalieri Sangone	222 m s.l.m.
3+035	Nichelino	230 m s.l.m.
Autostrada A55 - Strada europea E70		
7+822	Candiolo	237 m s.l.m.
13+199	None	246 m s.l.m.
Airasca (vecchia)		
17+828	Airasca	259 m s.l.m.
linea per Saluzzo † 1986		
Autostrada A55 dir. Pinerolo		
22+460	Piscina di Pinerolo	286 m s.l.m.
Riva di Pinerolo † 2003		
29+533	Pinerolo Olimpica	
30+479 0+300	Pinerolo	368 m s.l.m.
San Secondo		
8+818	Bricherasio	380 m s.l.m.
linea per Barge † 1970		
11+317	Bibiana	430 m s.l.m.
14+632	Luserna San Giovanni	475 m s.l.m.
16+499	Torre Pellice	507 m s.l.m.

la società concessionaria, che sulla base degli studi di fattibilità messi a punto da Cap - la società mista Anas - Regione Piemonte che si occupa delle opere strategiche - dovrà definire la progettazione e poi la realizzare l'opera.

Mentre sono in dirittura di arrivo gli approfondimenti tecnici non sono ancora state definite le modalità di gara delle due opere: singolarmente oppure attraverso un'unica soluzione a "pacchetto". Si ritiene che un'unica gara da oltre 2 miliardi di euro (oltre 800 milioni di euro per la tangenziale est e 1,2 miliardi per corso Marche), avrebbe più chance di attrarre capitali privati in quanto più allettante.

Inaugurata la nuova Variante di Borgaro-Venaria

È stata ufficialmente inaugurata venerdì 11 febbraio la strada che collega la Tangenziale torinese con la Reggia di Venaria: la Variante di Borgaro-Venaria. Si tratta un'opera costata 77 milioni di euro, di cui 44 stanziati dallo Stato, 12 dalla Regione Piemonte e 20 dalla Provincia di Torino, che l'ha appaltata con gara pubblica alla Codelfa-Cogefa di Tortona.

È considerata la più importante opera pubblica realizzata dalla Provincia di Torino nei suoi 152 anni, che viene aperta al traffico ad un mese esatto dall'inizio delle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia. I progettisti del Servizio Viabilità della Provincia ci tengono a sottolineare che sono state adottate soluzioni innovative come l'utilizzo del polverino di gomma proveniente da pneumatici fuori uso per la stesura dello strato superficiale dell'asfalto, quello soggetto ad usura, che deve garantire ai veicoli la massima aderenza ed il minor spazio di frenata possibile e per lo smaltimento delle acque piovane.

I 2 km e mezzo dei circa 7 complessivi (dallo svincolo SATT all'intersezione di via America) sono a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia, 4 km e mezzo sono a carreggiata unica.

Oltre agli svincoli sulla Tangenziale, la Variante comprende quattro rotatorie per il collegamento con la viabilità locale, un viadotto sulla Stura di Lanzo, argini in terra per 2 Km lungo il corso d'acqua, un viadotto sulla ferrovia Torino-Ceres ed una galleria artificiale che sottopassa la ferrovia stessa, sistemazioni idrauliche ed ambientali di corsi d'acqua minori. I 7 Km della nuova strada sosterranno, in ogni giorno feriale, il traffico dei circa 22.000 veicoli che transitano nelle due direzioni dello svincolo di Borgaro della



Tangenziale torinese, diretti o provenienti dalla Reggia, dalle Valli di Lanzo, da tutti i Comuni della cintura nord-ovest di Torino, dall'aeroporto di Caselle. Nei giorni festivi, invece, smaltirà il traffico da e per le località turistiche delle Valli di Lanzo, che intasava sino ad ora il centro abitato di Venaria e rendeva il viaggio dei gitanti domenicali una vera e propria Odissea.

La metropolitana arriva al Lingotto



Domenica 6 marzo 2011 è stato inaugurato il tratto della Linea 1, tra Porta Nuova e il Lingotto.

Marconi, Nizza, Dante, Carducci-Molinette, Spezia e Lingotto; ecco i nomi delle sei nuove stazioni che collegheranno il centro città con il polo fieristico, universitario e commerciale del Lingotto.

Sei fermate e altrettanti minuti per percorrere quasi 4 Km sotto via Nizza, 23 minuti per calarsi sotto terra al parcheggio di interscambio Fermi di Collegno e risalire in superficie al Lingotto. Sul metrò, tra Collegno e Porta Nuova, oggi viaggiano 90 mila persone al giorno, con la nuova tratta passeranno a 140 mila. L'Amministratore Delegato della GTT, Roberto Barbieri confida di sfondare il tetto di 40 milioni di passeggeri l'anno entro il 2012. Le stime di Palazzo Civico, contenute nel Piano per la mobilità vanno addirittura oltre: una volta a pieno regime, la Linea 1 dovrebbe essere in grado di portare a 109 milioni di persone/anno.

E la seconda linea, una volta realizzata, dovrebbe tra-

sportare fino a 78 milioni di persone. Oggi, ogni giorno, tra Torino e i 31 comuni della cintura, si muovono quasi 2 milioni di persone: 855 mila in auto, 430 mila con i mezzi pubblici, 676 mila a piedi o in bicicletta.

Si concluderanno a breve, in superficie, i lavori di ripristino della viabilità e del contesto urbano, restituendo alla città di Torino via Nizza completamente riqualificata con l'ottimizzazione del trasporto pubblico, aree verdi e parcheggi. L'entrata in funzione del nuovo tronco della linea 1 cambierà in maniera profonda i percorsi dei bus che passano sull'asse di via Nizza, via Madama Cristina e corso Massimo D'Azeglio. La GTT, infatti, rivedrà i percorsi di otto linee: il capolinea della linea 1-bus verrà trasferito in piazza Carducci senza passare più in via Nizza. La piazza a due passi dalla zona ospedali diventerà uno dei poli di interscambio nell'area Sud della città con la metro. Il 35, in arrivo da Moncalieri e Nichelino, si fermerà in piazza Carducci. Si modificherà il percorso del bus 34 per migliorare l'interscambio con la metropolitana. Il 18 attraverserà l'asse di scorrimento di via Madama Cristina. Sempre sulla stessa via, in entrambe le direzioni, il 67 toccherà la metropolitana all'altezza della stazione Dante. Anche i percorsi del 45 e del 45 sbarrato, che arrivano da Moncalieri, saranno rivisti per migliorare l'interscambio con la linea 1 all'altezza delle stazioni Dante e Madama.

La GTT, inoltre, per agevolare i passeggeri ha esteso la circolazione della metro, il venerdì dalle 23.30 all'1.10, orario di chiusura del sabato, e la domenica dalle 22 alle 23.30, orario di chiusura dei giorni feriali.



"Mobility Conference 2011"

Organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano, si è svolta il 7 e l'8 febbraio a Milano la nona edizione della Mobility Conference. Mobilità, competitività ed energia i temi trattati nei due giorni di lavori, articolati in sei convegni, da oltre sessanta qualificati relatori rappresentanti del sistema economico e produttivo, di istituzioni europee, nazionali e locali e del mondo accademico, per affrontare i principali nodi che impediscono lo sviluppo del sistema delle infrastrutture e l'efficienza dei trasporti e della mobilità del nostro paese.

Il dato di fondo emerso dal convegno di apertura della Mobility Conference è il problema del reperimento dei fondi necessari a realizzare le grandi opere.

Non hanno bisogno di ulteriori commenti i numeri snocciolati dal Vice Presidente di Confindustria Cesare Trevisani: "Le ultime rilevazioni di ANCE e CRESME stimano un declino della spesa pubblica in infrastrutture pari al 6,3% nel 2008, al 5,2% nel 2009 e al 4,2% nel 2010; mentre nel 2011 la riduzione sarà del 14%, per una contrazione totale pari al 35% dal 2008".

Eppure gli strumenti per reperire nuove risorse ci sono: basta avere il coraggio di applicarli. Diverse sono le proposte individuate durante il convegno, dai fondi istituzionali di equity dedicati alle infrastrutture all'utilizzo dei project bond per finire con un maggior coinvolgimento della Cassa Depositi e Prestiti.

Ma non solo: nel convegno tutti i relatori hanno concordato su come la stabilità e la semplificazione del quadro normativo e delle procedure autorizzative e realizzative siano fondamentali per rilanciare gli investimenti privati. Anche l'altalena e il rimbalzo di competenze decisionali, che vedono sempre più le responsabilità di amministrazioni centrali, regioni, province e comuni sovrapporsi, rallentano e talvolta bloccano la realizzazione delle opere.

Dagli interventi, inoltre è emersa la necessità di ridefinire le priorità infrastrutturali del Paese, a partire dalle grandi aree metropolitane. In questo senso un nodo da sciogliere è quello della scala territoriale e istituzionale più efficace per governare le politiche di mobilità urbana. Occorre pertanto superare logiche campanilistiche e di confine amministrativo perchè i problemi di traffico e di mobilità sono di scala vasta.

Ma i soldi per le infrastrutture ci sono?

È questa la domanda a cui si è cercato di dare risposta in uno dei convegni a tema nell'ambito della M.C. "Finanziare le infrastrutture: strumenti e proposte per superare i vincoli della finanza pubblica".

Il presupposto da cui si è partiti è molto semplice: stante la difficoltà della finanza pubblica a trovare le risorse necessarie a realizzare i numerosi progetti infrastrutturali, è possibile individuare modalità e strumenti nuovi per finanziare le opere? Ne hanno discusso alcuni tra i principali esperti in materia, tra i quali la Banca Europea per gli Investimenti, la Cassa Depositi e Prestiti, il Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica, Finlombarda, Banca Innovazione, Infrastrutture e Sviluppo.

Le risposte e le riflessioni che ne sono seguite non lasciano dubbi: regole certe e gestione privata sono le condizioni per coinvolgere maggiormente i privati ad investire nelle infrastrutture. Una cosa è chiara, però: nel futuro immediato della mobilità gli investitori realizzeranno soltanto autostrade, mentre per ferrovie e metropolitane il ruolo del pubblico rimane decisivo. Il perché lo spiega il Vice Presidente di Assolombarda Giuliano Asperti: "in teoria il project financing si può applicare a qualsiasi tipo di progetto, ma deve esserci un equilibrio tra il costo dell'investimento iniziale, la durata della concessione e le tariffe. E per opere «fredde» come le ferrovie le tariffe non possono ripagare l'investimento".

È per questo che dal dibattito è emersa la necessità di istituire un fondo da utilizzare per realizzare le infrastrutture, a cui si può accompagnare l'emissione di project bond per la raccolta sul mercato dei capitali privati. D'altra parte le banche nei loro portafogli hanno prodotti di reddito garantito di lunga durata: qualora garantissero redditività nel tempo, le infrastrutture diventerebbero prodotti finanziari che le banche potrebbero collocare sul mercato.

Però, conclude Asperti "ci vogliono un progetto sano e una gestione trasparente che devono essere affidate ad un imprenditore e non alla politica".

Dalla Regione Lombardia parte inoltre la sfida sulla logistica: il 4 marzo è stato infatti convocato il primo tavolo regionale sulla logistica con tutti gli operatori del settore. Obiettivo: ascoltare i problemi che frenano lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nella regione e rilanciare le azioni utili a risolverli.

Sono i numeri a parlare: secondo le stime del Piano Nazionale della Logistica, in Italia i costi dell'inefficienza logistica pesano per 40 miliardi di euro all'anno.

In Lombardia, in particolare:

- il trasporto merci ammonta a circa 400 milioni di t./anno;
- il trasporto su gomma rappresenta circa il 90% del totale del trasporto merci, mentre solo il 6% (circa 24 milioni di t./anno) è movimentato su ferro;
- il volume di traffico merci intermodale è di 19 milioni di t./anno, mentre la capacità è di 24 milioni di t./anno.

Oltre a quelli relativi al necessario potenziamento infrastrutturale esistono altri nodi difficili da sciogliere:

- la pianificazione territoriale delle aree per la logistica e l'intermodalità scarsamente correlata alla dotazione di infrastrutture;
- la scarsità di incentivi pubblici a sostegno dell'intermodalità;
- l'elevato numero e frammentazione degli attori che compongono la catena dell'intermodalità.

Proposte? Molte, da parte degli operatori del settore, dalla realizzazione di itinerari ferroviari dedicati alle merci, al potenziamento della cargo city di Malpensa, dalla razionalizzazione e specializzazione dei flussi merci in pochi hub intermodali e più punti terminali all'individuazione di incentivi regionali a sostegno dell'intermodalità, dalla definizione di politiche pubbliche per la city logistic ai progetti per l'accorpamento delle piccole imprese di trasporto, per finire con l'implementazione di sistemi software per l'ottimizzazione e la gestione del trasporto intermodale.

Nel corso della Mobility Conference è stato infine presentato, come ogni anno, il rapporto OTI NordOvest 2010, giunto alla sua ottava edizione. Il documento, considerato ormai il più completo rapporto sulle grandi infrastrutture di trasporto del Nord del Paese, è pubblicato e consultabile sul sito dell'Osservatorio Territoriale del NordOvest (www.otinordovest.it).

Prossimi appuntamenti

"La mobilità in Italia dal 1861 ad oggi"

Torino
25 marzo 2011

Presso l'Environment Park - Parco Scientifico Tecnologico per l'Ambiente di Torino si terrà l'11a Conferenza nazionale Mobility Management e Mobilità sostenibile.

A svolgere il tema "La mobilità in Italia dal 1861 ad oggi" interverranno i rappresentanti di società internazionali impegnate sulla mobilità sostenibile e i principali attori della Mobilità italiana e locale.

L'evento, organizzato in collaborazione e con il patrocinio della Provincia di Torino, si inserisce tra gli eventi del 150° anniversario dell'Unità di Italia.

Il programma dell'evento ed il modulo di iscrizione sono scaricabili al seguente link:

http://www.euromobility.org/iniziative/Conferenza_11.htm

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.otipiemonte.it – www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio
e-mail: newsletter@otipiemonte.it