

Newsletter di

otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otipiemonte.it

 **UNIONE INDUSTRIALE TORINO** 



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

SOMMARIO

– Verso il secondo Piano Strategico	1
– Chiusura del Frejus ed emergenza valichi	2
– Eventi e Convegni	2
– Notizie flash	3
– Prossimi appuntamenti	6

Verso il secondo piano strategico di Torino

Nel mese di maggio l'Associazione Torino Internazionale ha presentato per una prima discussione con l'Amministrazione Comunale la bozza del secondo piano strategico della città che traccia le strategie programmatiche per il prossimo quinquennio. Presenti i Consiglieri di maggioranza, Presidenti di circoscrizione, Assessori e naturalmente il Sindaco, Sergio Chiamparino e il coordinatore del lavoro, Giuseppe Berta, docente dell'Università Bocconi.

Il piano strategico sarà lo strumento guida per la prossima legislatura e avrà valenza sovracomunale coinvolgendo soggetti pubblici e privati. Molti nodi, infatti, devono trovare soluzione di governo su un'area non solo cittadina ma metropolitana interessando anche i comuni dell'hinterland, oltre che la Provincia e la Regione.

Il documento è articolato in cinque punti chiave: **sanità** (come cambieranno la medicina e i servizi sanitari), **industria** (la scommessa punta sull'ICT - un distretto per Torino wireless), **cultura** (nuovo Museo Egizio e Reggia di Venaria), **turismo** (nuovi

grandi eventi per incrementare le presenze straniere sul territorio), **infrastrutture** (raddoppio della metropolitana, una superstrada in corso Marche).

In merito alle infrastrutture, partendo dalle grandi trasformazioni avviate all'inizio degli anni '90, lo sviluppo della città dovrà continuare attraverso la realizzazione di nuovi importanti interventi: la connessione dell'aeroporto di Caselle con il sistema della rete ad Alta Capacità, il completamento di Corso Marche su tre livelli (ferrovia merci/passeggeri, collegamento autostradale e boulevard urbano), nuova stazione di Porta Susa per l'Alta Capacità, potenziamento del nodo ferroviario di Orbassano, trasformazione della stazione di Porta Nuova, soluzione alla destinazione di Mirafiori. Prende inoltre finalmente forma l'ipotesi della seconda linea di Metropolitana che colleghi la zona Nord della città all'area sud-ovest transitando per il centro.

Se il primo piano strategico ha condotto e accompagnato l'evento olimpico, il nuovo documento che si sta predisponendo e che verrà presentato ufficialmente alla città il prossimo autunno, dovrà puntare al dopo Olimpiadi in un momento in cui la necessità di cambiamento è ancora più forte rispetto a quando venne stilato quello precedente.

Chiusura del Frejus ed emergenza valichi

Il tragico incidente dello scorso 4 giugno e la conseguente chiusura al traffico del traforo del Frejus hanno indotto le Associazioni Piemontesi dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato, unitamente alle Associazioni dell'Autotrasporto, ad esprimere, durante una conferenza stampa avvenuta il 10 giugno 2005, la grande preoccupazione per le difficoltà ed i danni che ne deriveranno per l'economia locale.

La mancanza di soluzioni alternative che possano supportare il traffico commerciale legato agli scambi tra la nostra Regione ed il resto d'Europa, rischia di causare enormi aggravii ed una perdita di competitività insostenibile per l'economia del territorio piemontese, già provata dalla crisi economica.

Prendendo in considerazione le relazioni economiche tra le due regioni del Piemonte e del Rhone-Alpes, è stato stimato che il danno mensile arrecato al sistema economico delle due regioni dalla chiusura del traforo ammonterebbe ad oltre 21 milioni di euro (circa 250 milioni di euro annui).

È stato altresì valutato che dei 90 mila passaggi mensili nel traforo del Frejus, 60 mila sono relativi agli scambi tra le due regioni. Confindustria ipotizza che 48 mila veicoli, di questi 60 mila, utilizzeranno il traforo del Monte Bianco, 6 mila passeranno per il Valico del Monginevro, 3 mila sceglieranno Ventimiglia e altrettanti affronteranno il Gran San Bernardo.

I soggetti promotori della conferenza stampa, in attesa di conoscere le esatte tempistiche della chiusura del traforo, hanno convenuto sulla necessità dell'attivazione dei seguenti provvedimenti:

- ◆ Valichi alpini; revoca delle restrizioni in modo tale da consentire i seguenti attraversamenti:
 - Colle della Maddalena (CN)
 - Colle del Monginevro (TO)
 - Colle del Moncenisio (TO)

Per tutti i suddetti valichi rimozione del divieto oltre le 26 t., con liberalizzazione per le intere province di Torino e Cuneo.

- ◆ Valle d'Aosta; revoca di ogni restrizione al transito.
- ◆ Traforo del Monte Bianco
 - Autorizzazione al transito per le merci pericolose sotto scorta.
 - Parificazione tariffaria con il traforo del Frejus per i veicoli in eccedenza di sagoma (eccezionali).

- ◆ Autostrada Ferroviaria
 - AFA (Autostrada Ferroviaria Alpina) utilizzabilità effettiva per tutti i veicoli rientranti nelle dimensioni ammesse.
 - Novara/Friburgo; priorità di carico per i veicoli che trasportano merci pericolose e parificazione tariffaria con i trafori internazionali.

È ormai opinione diffusa che occorrerà utilizzare sempre più questo sistema per limitare il transito dei tir sulle autostrade.

Istituzioni ed associazioni economiche sono convinte da tempo che la Torino-Lione rappresenti una priorità assoluta per l'ammmodernamento del nostro sistema dei trasporti, oltre un importante volano per l'economia.

È però perlomeno singolare che a poche ore di distanza dall'incidente in Val di Susa circa 30000 persone hanno sfilato per protestare contro l'apertura dei cantieri della linea ferroviaria di Alta Capacità.

È tempo di maturare un atteggiamento differente nei confronti dell'alta velocità, perché non ha più senso protestare contro opere che "generano lo scempio dell'ambiente" e poi essere costretti ad accettare colonne di tir rumorosi ed inquinanti che transitano a pochi metri dalle abitazioni.

Eventi e Convegni

IV FORUM PROVINCE PIEMONTESE E CAMERE DI COMMERCIO

Lunedì 23 maggio 2005 si è tenuto il quarto incontro annuale tra Unione delle Province Piemontesi e Unioncamere Piemonte su "**La realizzazione delle grandi infrastrutture sul territorio e lo sviluppo locale: le sfide del momento**".

I lavori sono iniziati alla presenza del Presidente dell'Unione delle Province piemontesi, Antonio Saitta e del Presidente Unioncamere Piemonte, Renato Viale. A seguire le tre relazioni tecniche di Paolo Balistreri, Bruno Bottiglieri e Carlo Beltrame che hanno offerto alcuni spunti di analisi utili per la successiva discussione che ha coinvolto tutti i presenti.

Il Presidente di Unioncamere Piemonte ha sottolineato che "le imprese oggi hanno bisogno di un contesto infrastrutturale solido, moderno, tecnologicamente avanzato e connesso con le grandi

direttrici europee. Questo è l'elemento che può spostare l'ago della bilancia ed è su questo aspetto che le Camere di Commercio intendono promuovere il punto di vista del sistema produttivo piemontese".

Il Presidente Saitta sul documento presentato in tale occasione ha commentato : "La realizzazione della Lione-Torino-Milano, la prospettiva dell'Asti-Cuneo-Nizza verso la Costa Azzurra e l'area del Sud-Est francese, la direttrice Genova-Rotterdam, la Pedemontana, per citare solo alcune opere maggiormente urgenti e in alcuni casi in fase realizzativi, pongono a pieno titolo le Province Piemontesi sulla scia della propria grande tradizione infrastrutturale, già sperimentata e realizzata con successo negli anni '60 con i collegamenti autostradali verso il resto d'Italia e la Francia. Oggi come allora vogliamo realizzare queste opere necessarie, anzi indispensabili, per porre sui nostri territori le basi competitive capaci di attrarre nuovi capitali e investimenti produttivi che. Già mezzo secolo fa furono i grado di garantire sviluppo e crescita economica per i decenni successivi".

Notizie flash

NUOVA GARA DELLA COMMISSIONE UE PER LA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO

La Direzione Trasporti della Commissione UE ha pubblicato il nuovo bando di gara per la presentazione di progetti nell'ambito della rete transeuropea di trasporti per beneficiare dei finanziamenti comunitari. Quest'anno vi sono a disposizione circa 134 milioni di Euro di cui 100 riservati a proposte provenienti dai dieci nuovi Stati membri .

Il bando, la cui scadenza è fissata per il 20 giugno, distingue gli obiettivi per i progetti da attuare nei "vecchi" quindici Stati membri e per quelli "nuovi". Nel primo caso la priorità sarà riservata alle iniziative per la gestione del traffico aereo, agli interventi di supporto al futuro sistema di navigazione satellitare europeo "Galileo", sviluppo delle vie navigabili, delle autostrade del mare e dei porti marittimi e fluviali, incremento di sicurezza e accesso degli aeroporti, sistemi di gestione del traffico europeo con la promozione dell'intera operabilità nel settore ferroviario e parti marginali dei progetti prioritari. Per i nuovi Stati membri la priorità è posta sulle proposte per

l'attuazione dei progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto. Il 25% dei fondi servirà invece per iniziative negli stessi settori previsti per i vecchi quindici Paesi UE.

Le proposte possono essere presentate da uno Stato membro, da imprese, organismi pubblici e privati con l'assenso dello Stato coinvolto o da organizzazioni europee o internazionali nelle quali i Paesi sono rappresentanti.

Il contributo comunitario non potrà superare il 10% del costo totale dell'investimento, ma potrà raggiungere il 20% in casi specifici. Verrà valutato in base alla maturità del progetto, all'effetto di stimolo che il sostegno europeo avrà sui finanziamenti pubblici e privati, alla solidità della proposta stessa, agli effetti economico-sociali soprattutto sulla creazione di posti di lavoro e all'incidenza sullo sviluppo di trasporti sostenibili.

IL CIPE APPROVA IL CONTRATTO DI PROGRAMMA DELL'ANAS

Il Cipe ha approvato il contratto di programma 2003-2005 con l'Anas che dovrebbe sbloccare entro il 2005 finanziamenti per oltre 1700 milioni di euro.

Il 53% di tali risorse andrà al Mezzogiorno, al Nord e al Centro spetteranno rispettivamente il 29 e il 18 per cento.

La ripartizione prevede 1300 milioni di euro per lavori straordinari e 400 per spese di funzionamento e amministrazione ordinaria.

La firma del contratto potrà sbloccare in parte la situazione dei pagamenti alle imprese appaltatrici che ammontano a più di 2.500 milioni di euro.

ISTITUTO SUPERIORE DI ALTI STUDI SULLE STRUTTURE E INFRASTRUTTURE

Il Rettore del Politecnico di Torino, Giovanni Del Tin e il vice Ministro ai Trasporti, Ugo Martinat, hanno firmato un protocollo di intesa che istituisce l'"Istituto superiore di alti studi sulle strutture e infrastrutture", intitolato a Pier Luigi Nervi.

Gli obiettivi principali del nuovo organismo sono la ricerca, la formazione e l'attività sperimentale in campo nazionale e internazionale sulle strutture e infrastrutture, in particolare nel comparto delle costruzioni, della viabilità e dei trasporti.

L'Istituto dovrà coordinare l'attività di ricerca, agevolare gli studi multidisciplinari sulle grandi opere, creare conoscenza per accrescere il grado di

competitività del mondo delle imprese italiane e diventare un interlocutore privilegiato di altri centri di eccellenza internazionali e dell'Unione Europea stessa.

Per facilitare la fase di avvio dell'Istituto, il Ministero dei Trasporti erogherà 10 milioni di Euro.

RECUPERATI I RITARDI SULLA TORINO-PINEROLO

"I lavori di completamento dell'Autostrada Torino-Pinerolo sono ormai conclusi al 70%". Giovanni Ossola, Presidente di Ativa, Società concessionaria dell'opera, afferma che sono in completamento gli ultimi 10 km del tracciato fra Volvera e Riva di Pinerolo, recuperando il ritardo sui lotti più complessi (barriera di Beinasco e sistemazione idrogeologica nelle zone di Volvera e None) e prevedendo l'ultimazione entro la fine del 2005.

L'autostrada Torino-Pinerolo costerà complessivamente 84 milioni di Euro, tutti in autofinanziamento da parte di Ativa che li recupererà attraverso i pedaggi.

L'opera rappresenta senza dubbio la principale infrastruttura della zona, ma non l'unica: in vista delle Olimpiadi, e grazie ai fondi della Legge 285/00, tutto il sistema infrastrutturale del pinerolese è in via di rinnovamento.

CAMBIO AL VERTICE SAGAT

L'ex manager Fiat, Maurizio Magnabosco, è il nuovo Presidente della Sagat. La nomina proposta dal Comune di Torino, azionista di maggioranza della Sagat, è stata effettuata dal Consiglio di Amministrazione durante la seduta di venerdì 10 giugno 2005.

Proseguono intanto i lavori per l'ampliamento e l'ammodernamento dell'aeroporto: l'amministratore delegato, Fabio Battaglia, ha assicurato che i lavori si concluderanno in tempo per le Olimpiadi 2006. Entro il 31 dicembre 2005, in linea con il programma, verrà completato l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, la nuova aerostazione dell'aviazione generale e un parcheggio per i bus, per un importo totale di circa 90 milioni di euro.

Slitterà invece a dopo le Olimpiadi la realizzazione del "movicentro" e la conseguente modifica della viabilità circostante lo scalo aeroportuale.

IL RILANCIO DELL'AEROPORTO DI CUNEO LEVALDIGI

Per rilanciare l'Aeroporto di Levaldigi nei giorni scorsi la Geac (società che gestisce l'aeroporto) ha deliberato l'aumento di capitale minimo da parte di tutti i soci per abbattere il debito pregresso e ricostituire il capitale. Tutti i soci contribuiranno alla ricapitalizzazione per un totale di 1 milione e mezzo di euro, così distribuiti: 300 mila dalla Regione Piemonte, 300 mila dalla Camera di Commercio, 468 mila dalla Provincia di Cuneo, 150 mila dal Comune di Cuneo, 46 mila dai 7 comuni che fanno parte di GEAC nella gestione dello scalo di Levaldigi. È stato poi assunto l'impegno programmatico per un ulteriore piano di ricapitalizzazione con scadenza di due anni per raggiungere 10 milioni di euro di capitale.

È inoltre in progetto un rapporto di collaborazione con Sagat al fine di studiare un nuovo piano di sviluppo dello scalo cuneese, all'interno di un sistema integrato dei trasporti aeroportuali piemontesi.

A TORINO NUOVO PONTE SUL PO

La Giunta Comunale di Torino del 17 maggio 2005 ha affidato un incarico all'Ordine degli Architetti di Torino per realizzare un concorso di idee relativo all'ambito di Piazza Vittorio-sponde del Po-Gran Madre che prevede la progettazione di un nuovo ponte sul Po di collegamento tra corso San Maurizio e corso Casale e un sottopasso veicolare lungo corso Casale, all'altezza della Gran Madre.

Ritorna d'attualità pertanto l'intervento già previsto dal Piano Regolatore firmato da Gregotti e Cagnardi ma stralciato due anni fa, con una apposita Variante urbanistica, dal progetto "Piazza Vittorio" (parcheggio interrato e nuova sistemazione superficiale della piazza).

La realizzazione del nuovo ponte consentirà la pedonalizzazione del collegamento napoleonico che salda piazza Vittorio alla Gran Madre, permettendo di decongestionare i Murazzi e riqualificare tutto il borgo Po.

PROLUNGAMENTO LINEA 1 METROPOLITANA DI TORINO

Mentre viene confermato che la Linea 1 di Metropolitana sarà prolungata da Collegno fino a Rivoli, è stato pronunciato il definitivo no alla sua estensione fino a Rosta.

Il veto al prolungamento è stato annunciato dalla Presidente della Regione Piemonte, Mercedes Bresso, e dall'Assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli, e conferma i pareri contrari di Provincia e Comune di Torino già espressi in precedenza.

TELECAMERE SULLE VETTURE DELLA METROPOLITANA

È stato pubblicato in questi giorni il bando di gara per dotare di un sistema di videosorveglianza le vetture della Metropolitana di Torino. Per la prima volta in Italia, grazie alla tecnologia WI-FI, sulle vetture della metropolitana sarà installato un sistema video di controllo collegato direttamente alla sala security che avrà il compito di gestire tutta la sicurezza della metropolitana.

In totale verranno installate 184 telecamere a bordo dei 23 treni che serviranno la linea, con un costo di circa 4 milioni di Euro. I dispositivi di sicurezza prevedono inoltre 24 telecamere fisse all'interno di ogni singola stazione.

GLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI E PERIODICI DEGLI ITALIANI

L'Istat ha diffuso i dati definitivi del **Censimento 2001** relativi agli **spostamenti quotidiani** che le persone residenti effettuano ogni giorno per raggiungere il luogo di studio o di lavoro.

Sono quasi 27 milioni gli italiani che ogni giorno si spostano dalla dimora abituale per raggiungere il luogo di lavoro o di studio: **la metà circa dell'intera popolazione** (47%). Il **64%** delle persone si sposta per andare **al lavoro** mentre il restante **36%** si muove per raggiungere il luogo di **studio**.

Il **64%** delle persone si sposta giornalmente soprattutto all'interno dello stesso comune di residenza, il **30%** verso altri comuni della **stessa provincia**, il **5%** verso comuni appartenenti a un'altra provin-

cia della stessa regione e l'**1%** verso comuni di **altre regioni o all'estero**.

Oltre il **58%** dei residenti raggiunge il luogo di studio o di lavoro **in meno di 15 minuti** e solo il **3,5%** ha bisogno di **più di un'ora** per raggiungere la sua meta quotidiana.

L'**83%** delle persone **utilizza mezzi di trasporto** per raggiungere il luogo di studio o di lavoro e il rimanente 17% va a piedi. Rispetto al censimento 1991 è aumentata l'abitudine ad utilizzare l'automobile, mentre è diminuito l'utilizzo dei trasporti pubblici e la percentuale di quanti scelgono di raggiungere il luogo di studio o di lavoro a piedi.

Il numero di coloro che al Censimento 2001 hanno dichiarato di spostarsi giornalmente **verso l'estero** è pari a circa **47.000** unità. La **Svizzera** è lo Stato maggiormente interessato e rappresenta da solo il 73% dei flussi totali, seguita da Repubblica di San Marino, Monaco, Città del Vaticano, Francia, Austria, Slovenia, Germania, Croazia.

Al Nord ci si sposta per lavoro, al Sud per studiare. Il 64% (circa 17 milioni) delle persone che quotidianamente si spostano lo fa per recarsi al lavoro mentre il restante 36% (9,6 milioni) si muove per raggiungere il luogo di studio. La Lombardia e l'Emilia Romagna sono le regioni dove gli spostamenti per motivi di lavoro sono relativamente più alti, mentre la Liguria presenta il più basso valore per gli spostamenti legati allo studio.

Se **gli uomini si assentano** dalla dimora abituale per svolgere il proprio lavoro (32% degli uomini contro 17% delle donne), **le donne** vivono in dimora diversa da quella abituale **per raggiungere i familiari** (33% contro 24%). Inoltre le donne si spostano più degli uomini per motivi di studio e per vacanza.

Tutte le informazioni rilevate in occasione del 14° Censimento sono raccolte in una banca dati accessibile via internet sia dal sito dell'Istat (www.istat.it) sia da quello dedicato ai censimenti (<http://censimenti.istat.it>). Il documento integrale offre un commento approfondito dei vari aspetti ed è arricchito di grafici, tabelle e cartogrammi.

Prossimi appuntamenti

XII CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLA VIABILITÀ INVERNALE

a Torino e Sestriere
dal 27 al 30 marzo 2006.

Il prossimo congresso Internazionale sulla viabilità invernale si terrà a Torino e Sestriere dal 27 al 30 marzo 2006.

I temi che verranno affrontati costituiscono una sfida per le Amministrazioni dei Paesi che si trovano a dover risolvere le molteplici problematiche con-

nesse alla viabilità invernale: l'accessibilità sicura ed ininterrotta durante l'inverno ai luoghi di lavoro, alle attività del tempo libero ed ai servizi è essenziale per i numerosi paesi che conoscono condizioni difficili di viabilità legate alla neve, al ghiaccio ed al gelo. L'obiettivo per i gestori delle strade e dei trasporti stradali è garantire la strada sicura in condizioni meteorologiche invernali estreme, in un contesto di risorse economiche limitate, rispettando l'ambiente.

Il congresso, organizzato ogni quattro anni dall'Associazione Mondiale della Strada (AIPCR), si confronta su questi temi grazie ad un programma di studi guidato da un gruppo di esperti qualificati che, in tale occasione, presenteranno gli ultimi risultati, affrontando i problemi principali degli anni futuri.

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. 011.5718502
www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio – www.otipiemonte.it
e-mail: newsletter@otipiemonte.it