

Newsletter di

otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otipiemonte.it

 **UNIONE INDUSTRIALE TORINO** 



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

SOMMARIO

– Il nodo di corso Marche di Torino	1
– Ancora ostacoli per la Torino-Lione	2
– Sottopasso di corso Spezia di Torino: approvato il completamento	3
– Progetto gronda est di Torino	4
– Aeroporto Levaldigi: entro fine anno il piano di rilancio	4
– Autostrada Asti-Cuneo: via libera a società progetto	4
– Eventi e convegni	4
– Notizie flash	6
– Prossimi appuntamenti	7

Approfondimenti

– L'Alta Velocità-Alta Capacità italiana, tra mediterraneo e mari del nord	7
--	---

Il nodo di corso Marche di Torino

La previsione di un **nuovo asse stradale Nord Sud** nel quadrante Ovest della città (Corso Marche) risale al Piano Regolatore di Torino del 1959.

Successivamente tutti gli strumenti urbanistici, sia a livello locale sia riguardanti la pianificazione territoriale di area vasta, hanno confermato il progetto.

Il 1° agosto scorso, la **Regione Piemonte** con apposita delibera, oltre a indicare prescrizioni e valutazioni sulla tratta italiana della A.C. Torino-Lione, ha proposto l'inserimento del progetto preliminare del nodo di Corso Marche e dell'interconnessione con Orbassano.

Il **CIPE**, il 3 agosto, ha recepito l'utilità del progetto confermando tutti gli indirizzi espressi dalla Regione.

Nel mese di luglio scorso è stato firmato un **PROTOCOLLO DI INTESA**, tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, i Comuni interessati dal corridoio in discussione (Torino, Collegno, Grugliasco, Venaria Re-

ale) e la Camera di Commercio di Torino, per la **“realizzazione dell'asse integrato di Corso Marche e del connesso studio di riassetto territoriale”**.

L'iniziativa oggetto del protocollo è la **realizzazione di un complesso di opere pubbliche** nel campo della mobilità attraverso l'attuazione **di un progetto di ridisegno territoriale** da attuarsi con la realizzazione di un significativo **riordino di uso del suolo** e con **l'insediamento di nuove attività**.

Dalle trasformazioni urbanistiche ipotizzabili sul corridoio di Corso Marche potranno scaturire interventi insediativi caratterizzati da una particolare accessibilità, sia rispetto all'interno che all'esterno dell'area metropolitana.

Le infrastrutture da realizzarsi lungo il corridoio di Corso Marche sono rappresentate da un raccordo ferroviario e due interventi di tipo stradale.

– Il **raccordo ferroviario** dovrà collegare la gronda merci di Torino (e di conseguenza la linea AC Torino-Lione e Torino-Milano) con lo scalo merci di Orbassano e la stazione di Porta Susa.

– Un **nuovo tratto di autostrada tangenziale**, con

funzione di corda di collegamento tra la tangenziale nord e quella sud, con il compito di diminuire la pressione del traffico su di esse e generare uno o due nuove penetrazioni Est Ovest aumentando la capacità della rete stradale al servizio del Polo Logistico di Torino Sud.

- Un **nuovo viale urbano**, parallelo e sovrapposto al precedente tratto tangenziale, con funzione di distribuzione del traffico secondario, in grado di ricucire ai suoi lati il tessuto urbano.

Le tre opere (**raccordo ferroviario, tratto autostradale, viale urbano**) potrebbero essere realizzate sovrapposte o su piani sfalsati e sembra ragionevole pensare che, per assicurare la miglior qualità ambientale e il conseguimento delle massime economie di scala, dovranno essere oggetto di uno studio unitario e preferibilmente anche di una esecuzione concertata, se non addirittura unitaria.

Il piano operativo con cui dare attuazione alle operazioni previste dal Protocollo d'intesa prevede:

- **Studio sull'evoluzione futura del distretto logistico Torino Sud.**
Costituito dallo sviluppo dello scalo ferroviario di Orbassano e di quello del Drosso (Mirafiori).
- **Studio di ridisegno territoriale del corridoio.**
Localizzazioni e/o potenziamenti di funzioni e nuove infrastrutture lungo l'asse di corso Marche.
- **Studio sui flussi e sui caratteri progettuali del raccordo ferroviario.**
Definizione dell'assetto per l'esercizio del traffico merci attraverso il nodo di Torino.
- **Studio sui flussi e sui caratteri progettuali del raccordo autostradale e del viale urbano.**
Valutazione dei flussi di traffico sui due livelli stradali di Corso Marche.
- **Meta-progetto ingegneristico dell'asse integrato del corso Marche.**
Studio degli aspetti progettuali e delle relazioni fra le infrastrutture ferroviarie, stradali ed il futuro assetto architettonico.
- **Studio su ipotesi di project-financing.**
Verifica delle risorse attivabili e predisposizione del quadro finanziario complessivo.

Il Protocollo d'intesa prevede che il coordinamento tecnico politico per l'attuazione delle azioni operative debba essere assicurato da:

- un **Comitato di pilotaggio** composto da Amministratori degli Enti sottoscrittori con il compito di supervisione sul Comitato Tecnico
- un **Comitato Tecnico** composto dai dirigenti dei rispettivi Uffici Tecnici con il compito della redazione del Piano Operativo per la realizzazione degli studi.

La realizzazione del "corridoio cinque" europeo, che dovrà assicurare i flussi ovest-est e garantire una penetrazione nei Paesi dell'est, può essere l'occasione per il Piemonte di raggiungere una collocazione geografica strategica anche in previsione della realizzazione del corridoio Genova-Rotterdam in grado di garantire attraverso il porto ligure l'afflusso verso nord delle merci provenienti soprattutto da oriente.

Lo scorso 31 ottobre il Consorzio Alta Velocità **Torino-Milano** ha consegnato alle Ferrovie il tratto Torino-Novara e il 31 gennaio 2006 ci sarà l'inaugurazione ufficiale; dal 1° febbraio 2006 quindi i treni percorreranno la distanza Torino-Novara in 35 minuti. I lavori proseguono tra Novara e Milano per l'ultimo tratto che dovrà essere ultimato entro il 2009.

Preoccupazioni invece si registrano per la tratta **Lione-Torino**, intervento che continua ad essere sempre più problematico. Ad oggi, infatti, il progetto non ha ancora raggiunto una fase operativa: rimangono da risolvere problemi tecnici, di impatto ambientale, altri come la presunta presenza di amianto, ma soprattutto continua la forte opposizione da parte dei Comuni della Valle di Susa che in questi giorni, in cui era previsto l'avvio dei sondaggi, hanno bloccato i treni lungo la linea ferroviaria storica italo-francese, provocando caos nel trasporto ferroviario e di conseguenza stradale.

Recentemente la Giunta Regionale ha anche riavviato un tavolo di concertazione composto da tutte le forze rappresentative localmente espresse: Provincia di Torino, comune di Torino, Comunità montane Alta e Bassa Valle di Susa e amministratori locali interessati. Obiettivo del tavolo è il confronto aperto sulle diverse opzioni possibili e soprattutto l'analisi puntuale e precisa di ogni problematica locale che possa essere risolta.

C'è da augurarsi che i sondaggi previsti possano essere avviati al più presto per non rischiare di perdere i finanziamenti europei. Infatti, se non partiranno entro la fine di novembre, la Torino-Lione potrà essere esclusa dalle "priorità di Bruxelles" relative al programma 2007-2013. Affinché questo non succeda è necessario giungere a fine 2006 con la conclusione dei lavori di sondaggio e la realizzazione della galleria di prospezione di Venaus, lavori che per poter essere completati in tempo utile devono essere iniziati entro la fine dell'autunno. Se ciò non dovesse avvenire anche le opere collegate, come il nodo di Corso Marche, non solo saran-

no coinvolte nei ritardi, ma addirittura potrebbero essere rimesse in discussione nonostante le ultime determinazioni del Cipe.

Si ricorda che la linea ferroviaria A.C. Torino-Lione è una delle quattro priorità di interesse italiano indicate dal rapporto Van Miert ed è una delle 29 opere presentate a Bruxelles per far decollare le infrastrutture dell'Europa allargata a 25.

In merito alla vicenda i Presidenti di Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino hanno espresso il loro punto di vista al Direttore de "La Stampa" che di seguito riportiamo.

Gentile Direttore,

le questioni in gioco in Val di Susa hanno un'importanza strategica per Torino, per il Piemonte, per il Paese intero.

E c'è una grande urgenza: se nei prossimi quindici giorni i lavori non decolleranno in modo definitivo, c'è il rischio che quest'ulteriore rinvio si saldi al periodo di "tregua olimpica" e che, di Alta Velocità, non si riparli più, sino alla primavera prossima.

A quel momento, quando ormai i fondi europei non saranno più disponibili, l'opera - di fatto - non sarà più realizzabile nelle attuali condizioni economiche, ambientali, di partecipazione.

Alla luce di questa prospettiva, vanno valutate le iniziative di quanti oggi bloccano l'area dei lavori.

Si tratta di una formazione molto eterogenea, nella quale si mescolano particolarismo, antagonismo, interessi di bottega, ma anche timori, più o meno legittimi, sui quali una minoranza fa leva.

L'Italia non può però fermarsi di fronte al "partito di Mompantero"; il Paese non può restare fuori dell'Europa: con tutto il rispetto per le proteste, si respinge perfino ciò che non è stato ancora nemmeno testato.

Il Governo deve intervenire e garantire il proseguimento dei lavori, e diciamo Governo perché l'opera è di interesse nazionale e corrisponde a impegni presi in sede internazionale.

Nel contempo deve, però, essere capace di gestire un tavolo negoziale, poiché è indubbio che qualche disagio i cantieri lo produrranno e solo il dialogo può sbloccare le incomprensioni.

Ciò che si domanda è, dunque, un approccio ragionevole, ma fermo, che consenta di partire con i lavori, senza dimenticare che la scelta del tunnel, è scaturita proprio dalle esigenze dei locali per attenuare l'impatto ambientale.

Non è possibile tergiversare oltre: ad un certo momento è necessario decidere.

Non decidere, al Paese, ed al Piemonte ancora di più, costerebbe moltissimo; al declino economico si sovrapporrebbe, infatti, l'isolamento geografico, con gravissime conseguenze sulla produzione e sull'occupazione.

I nostri padri quando hanno costruito il Frejus di cui oggi tutti beneficiamo, compresi per primi i Valsusini,

non hanno badato troppo ad un ritorno immediato; hanno, al contrario, agito con coraggio e lungimiranza, perseguendo un ideale di sviluppo e di progresso.

Oggi, per alimentare quegli stessi valori, sono necessari, prima di tutto, un po' di rigore e di senso di responsabilità, cui conseguono la forza di assumere le decisioni e di farle rispettare nei tempi dovuti. Ciò che è irrinunciabile oggi potrebbe, se non fatto con i tempi richiesti, essere inutile domani. Chi ne pagherebbe il prezzo? A causa di un limitato gruppo di contestatori, lo pagherebbero i tanti che rappresentano l'interesse nazionale, e ciò in democrazia non esiste. Ci sono altri modi per salvaguardare gli interessi particolari, ma sono da ricercare a valle, fermo rimanendo l'interesse nazionale, che, se siamo convinti, è anche l'interesse dei Valsusini.

Luigi Rossi di Montelera

Presidente Confindustria Piemonte

Alberto Tazzetti

Presidente Unione Industriale di Torino

"La Stampa" - 16/11/2005

Sottopasso di corso Spezia a Torino

La Giunta Comunale ha approvato il progetto preliminare per il secondo lotto del sottopasso di corso Spezia, che supererà il tracciato della ferrovia lungo via Nizza verso corso Sebastopoli collegandosi a via Zino Zini attraverso una rotonda sotterranea per terminare con una rampa su corso Unione Sovietica nei pressi degli impianti olimpici in fase di realizzazione. Il precedente progetto preliminare dell'intero sottopasso, approvato nel luglio del 2002, era stato suddiviso in due lotti per le difficoltà di realizzare lo scavo a cielo aperto in corrispondenza del tracciato ferroviario e per l'esigenza posta dalle Ferrovie di non interrompere il traffico dei treni.

Il lotto II è costituito da uno scavo che per 192 metri sarà una galleria naturale, per 59 metri con galleria eseguita previo consolidamento, per altri 55 metri costituita da "monoliti a spinta" in corrispondenza dei binari su cui transitano i treni del "Ferrotel" che sorge nella zona e per 714 metri una galleria artificiale a cielo aperto.

Complessivamente il sottopasso avrà una lunghezza di 1.136 metri a cui si aggiungono 282 metri di rampa di svincolo in Via Zino Zini direzione sud e 228 metri di rampa di svincolo per il collegamento con il Centro Polifunzionale del Lingotto. La larghezza sarà di 9 metri e mezzo con altezza di poco più di 5 metri.

In corrispondenza dei due svincoli previsti la viabilità sarà gestita con rotatorie sia in galleria che in su-

perficie e sono previste ulteriori rotatorie all'incrocio tra corso Sebastopoli e via Giordano Bruno e all'uscita della rampa di svincolo di Via Zino Zini. È previsto l'inserimento di 127 nuovi alberi in corso Sebastopoli mentre per i 115 alberi che interferiscono con la realizzazione dell'opera si ricorrerà ove possibile al trapianto in altra sede. Sarà realizzata, inoltre, una pista ciclabile lungo corso Sebastopoli a partire da Via Tunisi, che andrà a collegarsi con quella esistente lungo Via Zino Zini. La durata dei lavori sarà pari a 44 mesi, ed il costo complessivo previsto di 135.000.000 euro.

Progetto gronda est di Torino

Il Governo, su richiesta della Regione Piemonte, ha messo a disposizione 350 milioni di euro per finanziare il "progetto Gronda" inserendola tra le opere della Legge Obiettivo. Il progetto prevede la realizzazione di **una strada a scorrimento veloce**, non sottoposta a pedaggio e con molti punti di ingresso, sfruttando la viabilità esistente e costruendo solo brevi tratti di interconnessione.

Viene pertanto **accantonato il progetto della "tangenziale est"** presentato da un pool di società concessionarie che prevedeva la realizzazione di 23 km di nuova autostrada, gran parte dei quali in galleria.

Aeroporto Levaldigi: entro fine anno il piano di rilancio

È Guido Raimondi, già direttore dell'aeroporto di Genova, l'uomo a cui la Regione Piemonte ha deciso di affidare il rilancio dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi, in sinergia con quello di Caselle. Raimondi sarà cooptato nella prossima riunione del consiglio di amministrazione e presenterà, entro fine anno, un piano industriale che consentirà di procedere alla ricapitalizzazione della Geac, la società che gestisce lo scalo di Levaldigi.

Autostrada Asti-Cuneo: via libera a società progetto

Il consiglio di amministrazione dell'Anas ha dato la via libera alla costituzione della società di progetto "Autostrada Asti-Cuneo", che stipulerà il contratto di concessione con l'Anas e avrà il compito di completare la progettazione e la realizzazione del collegamento autostradale tra le città di Asti e di Cuneo e di curarne poi la gestione.

La nuova società è stata costituita in forma di spa con un capitale sociale di 200 milioni di euro, di cui il 35% verrà partecipato dall'Anas, e il restante 65% dalle imprese Salt, Grassetto, e Itinera che compongono l'Ati aggiudicataria dei lavori.

La società sarà diretta da un consiglio di amministrazione composto da nove membri di cui quattro indicati dall'Anas, che avrà il compito di nominare anche il sindaco effettivo, mentre il presidente del collegio sindacale sarà espresso dal ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'intero collegamento autostradale Asti-Cuneo è lungo complessivamente circa 90 km, è articolato in 15 lotti per un valore di 1,6 miliardi di euro, di cui 7 lotti di lavori in corso di ultimazione da parte dell'Anas e 8 lotti a carico del nuovo concessionario.

Eventi e Convegni

POLITICHE DI CORRIDOIO E SVILUPPO TERRITORIALE

Il Dipartimento Territorio del Politecnico di Torino ha curato la parte di studi e linee guida territoriali del Progetto Interreg III B Alpencors sul Corridoio 5 (parte dei materiali è in corso di pubblicazione e altra è già presente sul sito www.alpencors.net).

Il progetto, che ha visto la partecipazione di diversi partner pubblici e privati (enti territoriali, centri di ricerca, operatori di settore, università, italiani e stranieri), è arrivato alla sua fase conclusiva.

Il giorno **18/10/2005** si è tenuto il convegno di chiusura delle attività, rivolto soprattutto a decisori e operatori del Nord-Ovest del Corridoio.

A partire da una iniziale e sintetica presentazione del tema e del lavoro svolto nell'ambito del Progetto, il

convegno si è posto lo scopo di interrogare e dibattere su una concezione estensiva di Corridoio, che non si limiti a guardare alla sola infrastruttura, ma che consideri la più estesa e articolata offerta che i territori già oggi sono in grado di produrre e che non sempre sono in grado di fare interagire con le politiche infrastrutturali e gli investimenti di settore.

La domanda chiave intorno alla quale si è sviluppato il dibattito ha riguardato i modi con cui i diversi soggetti stanno orientando le proprie politiche territoriali e le proprie iniziative di mercato in relazione alla grande massa di investimenti in corso e programmati, soprattutto nel campo della mobilità.

Va sottolineato che proprio in questi giorni la Regione Piemonte sta impostando il proprio nuovo Piano Territoriale con particolare attenzione al ruolo delle infrastrutture e al rapporto fra queste e sviluppi territoriali locali e che, nello stesso tempo, anche il Ministero delle Infrastrutture sta impostando un lavoro finalizzato a definire un quadro strategico di sviluppo del territorio nazionale, di concerto con analoghe iniziative da parte dei governi regionali.

Il dibattito, che ha visto la partecipazione di una trentina di oratori e la presenza di 120 convenuti, si è articolato in tre blocchi di interventi (tecnici, operatori e i soggetti socio-economici, decisori politici) nell'arco della giornata e ha fatto registrare una sostanziale convergenza da parte di tutti gli intervenuti sulle opportunità di operare in maniera cooperativa dentro a politiche di corridoio mirate alla valorizzazione delle risorse territoriali e alla messa in rete delle potenzialità espresse dai diversi soggetti privati e pubblici, enti territoriali e soggetti di mercato.

TRASPORTI 2007 SEMPIONE-LÖTSCHBERG

Il **17 ottobre 2005** si è tenuto il convegno "Trasporti 2007 – Sempione-Lötschberg - anello cruciale nel collegamento tra Genova e Rotterdam", con l'obiettivo di raccogliere suggerimenti ed aspettative concernenti le sfide e le opportunità che la costruzione della galleria ferroviaria ad alta velocità del Sempione-Lötschberg offrirà alle regioni italiane e ai Cantoni svizzeri di confine (Lombardia, Piemonte, Canton Ticino, Grigioni, Vallese).

I tempi ormai vicini dell'apertura del traforo del Lötschberg, prevista nel 2007, impongono di lavo-

rare in fretta per il miglioramento della linea ferroviaria sul lato italiano al fine di rendere questo tratto di ferrovia adeguato a sopportare l'incremento del flusso di traffico merci. Le organizzazioni coinvolte nella realizzazione della linea sono già all'opera per assicurare trasporti sicuri e veloci.

Il Sempione-Lötschberg rappresenta un'ottima opportunità per tutti gli operatori economici coinvolti nell'asse Genova/Rotterdam – Asse 24, soprattutto per la posizione strategica che la linea ferroviaria andrà a rivestire nel commercio tra Nord e Sud.

Al convegno hanno partecipato oltre a rappresentanti di Enti e operatori locali, membri della Commissione Europea, parlamentari, tecnici ed esperti di settore.

OSSERVARE IL TRAFFICO ATTRAVERSO LE ALPI

Il 14 ottobre scorso, nell'ambito della manifestazione «Alpes 2020: les nouvelles traversées», organizzata dalla città di Chambéry, la C.A.F.I., Associazione della Conferenza delle Alpi Franco-Italiane, ha invitato gli organismi italiani e francesi che si occupano a vario titolo dell'osservazione del traffico attraverso le alpi ad un incontro per lo scambio delle esperienze rispettive.

Il lavoro si è concentrato sull'aspetto "osservazione" e non "previsione" ed ha coinvolto principalmente enti che si occupano di osservazione di flussi di traffico, ma ha visto anche la partecipazione di organismi che si occupano invece di monitoraggio delle infrastrutture.

Senza escludere il traffico passeggeri, il lavoro si è concentrato essenzialmente sull'osservazione del traffico merci. In particolare si è svolto:

- uno scambio tra i diversi attori implicati nell'osservazione del traffico alpino, per migliorare la conoscenza reciproca e discutere delle recenti evoluzioni del traffico;
- un dibattito sulle funzioni e specificità di ciascun programma di osservazione, le fonti di informazione e la loro attendibilità, i bisogni espressi dai laboratori di ricerca, il futuro dei metodi di osservazione.

L'incontro, presieduto da René Girard, Presidente del Consiglio di amministrazione della C.A.F.I., ha visto la partecipazione di rappresentanti dei ministeri italiano e francese delle infrastrutture e dei trasporti, di personalità quali l'Assessore Franco Campia della Provincia di Torino, il Presidente del Conseil général de la Savoie, Jean-Pierre Vial, il

segretario generale della Convenzione Alpina, Ruggero Schleicher-Tappeser, e la presentazione dei seguenti enti/osservatori dei due versanti della frontiera: il LET di Lione, la SNCF, l'Université de Savoie, SITI, OTI NordOvest e OTI Piemonte, Osservatorio della Regione Piemonte sulle Infrastrutture di Mobilità, FEDRE per la Svizzera.

Notizie flash

AUTOSTRADA TORINO-PINEROLO, ALLO STUDIO SCONTI PER I PENDOLARI

I pendolari della Torino-Pinerolo, l'autostrada che dovrebbe essere inaugurata il 9 gennaio 2006, molto probabilmente avranno uno sconto sul pedaggio, fissato a un euro. "La richiesta è stata analizzata - ha detto Giovanni Ossola, presidente dell'Ativa, concessionaria dell'autostrada - e nei prossimi giorni si cercherà una soluzione che accontenti tutti, sia la nostra società sia gli utenti".

La Torino-Pinerolo è costata 80 milioni di euro e sarà percorsa, secondo gli studi della stessa Ativa - da 25-30 mila veicoli al giorno, la maggior parte dei quali pendolari. Il casello di pedaggio sarà aperto a Beinasco. Nel frattempo, la società presieduta da Ossola sta ultimando i lavori per il nuovo svincolo di Bruere sulla tangenziale torinese, che verrà inaugurato il 21 novembre.

ALTA VELOCITÀ: PENDOLINO GIUGIARO IN MOSTRA IN SEI CITTÀ

Il nuovo pendolino, la futura star dell'alta velocità disegnata da Giugiaro, prodotta da Alstom e commissionata in 12 esemplari da Trenitalia, la società di trasporto del Gruppo Ferrovie dello Stato, si mostrerà in anteprima agli italiani non sui binari delle stazioni bensì nelle piazze di sei città, iniziando da Milano, sabato 5 novembre, in Piazza Duomo.

A Milano, il prototipo del treno, esposto in Piazza Duomo, sarà visitabile gratuitamente da appassionati, scolaresche e cittadini ogni giorno dalle 10,00 alle 18,00, dal 5 al 13 novembre. Animazione per i bambini e musica dal vivo per i visitatori accompagneranno l'esibizione milanese del nuovo Pendolino, che si tiene in concomitanza con il Convegno Internazionale sull'Alta Velocità Eurailspeed (Fiera Milano dal 7 al 9 novembre). Dopo Milano, il prototipo, un modello in scala 1:1 lungo 30 mt e alto 6 mt, che riproduce nei minimi dettagli il nuovo Pendolino, viaggerà verso Napoli, Roma, Bari, Reggio Calabria, per **terminare la sua corsa a febbraio a Torino, in tempo per presenziare ai Giochi Olimpici Invernali che si svolgeranno nel capoluogo piemontese.**

Lungo 187 metri, composto da 7 carrozze per complessivi 432 posti a sedere, ogni nuovo Pendolino vanterà una dotazione tecnologica davvero speciale: video posizionati nei saloni delle carrozze (per informazioni e intrattenimento), video touch-screen (per informazioni su orari, offerte, informazioni sul treno e sul viaggio), rete LAN con tecnologia senza fili Wi-Fi per consentire l'invio e la ricezione di mail e il collegamento con internet, e possibilità di collegamento satellitare. Inoltre il treno sarà interoperabile, potrà viaggiare su tutte le reti europee, e flessibile, perché accoppiabile in soluzioni multiple (per poter variare l'offerta).

IN ITALIA LA PIÙ ALTA DENSITÀ DI CAMION PER KM DI STRADA

È quanto emerge da una ricerca dell'osservatorio sulla logistica Due Torri, secondo cui per ogni chilometro di strada circolano nel nostro Paese 14 veicoli industriali (camion, tir, eccetera), il che significa che se fossero tutti contemporaneamente in marcia ve ne sarebbe uno ogni 71 metri di strada. Si tratta - sottolinea l'osservatorio che ha eseguito uno studio sui principali paesi europei - di una densità estremamente elevata: in tutte le principali nazioni dell'UE la densità è più bassa. Nel Regno Unito vi sono 10 autoveicoli per km di strada, in Spagna 7, in Francia e in Germania 6. Il primo elemento che comporta un eccessivo affollamento di veicoli industriali è l'insufficiente estensione della rete stradale. "In Italia - precisa la ricerca - vi sono infatti soltanto 102 km di strade per ogni 100 chilometri quadrati contro i 184 della Francia, i 179 della Germania, i 153 del Regno Unito e i 134 della Spagna. In Italia abbiamo dunque poche strade e questo elemento, unito alle condizioni di manu-

tenzione che lasciano troppo spesso a desiderare, costituisce indubbiamente un fattore che incide in maniera fortemente negativa, oltre che sulla efficienza del sistema di trasporto, anche sulla sicurezza stradale". Vi è poi - aggiunge l'osservatorio - "un altro elemento che rende ancora più grave il problema delle carenze della rete viaria italiana ed è costituito dal fatto che nel nostro Paese non brillano certo per efficienza i trasporti ferroviari e, per motivi geografici, manca la possibilità di usufruire di una rete interna di trasporti via acqua, che è ad esempio molto efficiente e ben sviluppata in Francia e Germania. La conseguenza è che una quota molto rilevante del trasporto di merci (oltre che di persone) avviene su gomma, utilizzando infrastrutture troppo spesso non adeguate sul piano quantitativo, su quello qualitativo e per quanto riguarda la manutenzione". Questa situazione sottolinea l'osservatorio sulla logistica Due Torri "penalizza fortemente l'efficienza del sistema Italia e costringe gli operatori dei trasporti e più in generale della logistica ad operare in condizioni difficili" .

Prossimi appuntamenti

INFOMOBILITY TELEMATIC FORUM 2005

a Torino

dal 23 al 24 novembre 2005

È senza fili il futuro disegnato dagli esperti che si incontreranno presso il centro Congressi Lingotto per l'Infomobility & Telematic Forum 2005 (IFT 2005 Torino).

Organizzato dalla rivista Wireless di Milano, dal dipartimento dedicato alle nuove tecnologie della Camera di Commercio di Torino e dal Centro Sviluppo di Aosta, con la collaborazione scientifica della Fondazione Torino Wireless, l'ITF 2005 tratterà gli scenari delle applicazioni Wireless in particolare nel **settore della mobilità veicolare**: dall'elettronica di bordo di autovetture e camion ai sistemi di informazione su traffico e percorsi, fino alle più avanzate applicazioni palmari dedicate al monitoraggio di flotte e alla manutenzione in remoto di veicoli industriali. L'innovazione tecnologica nel settore wireless presentata all'ITF 2005 di Torino riguarderà comunque anche altri settori di applicazione, dalla sanità al tempo libero.

SOSLOG: LOGISTICA SOSTENIBILE PER INNOVARE E COMPETERE

a Torino

il 28 novembre 2005

Si terrà presso il Centro Incontri della Regione Piemonte il primo convegno internazionale SOSLOG, Associazione per la logistica sostenibile.

Ulteriori informazioni sul sito: www.sos-logistica.org

Approfondimenti

L'alta velocità-alta capacità italiana, tra mediterraneo e mari del nord

Fonte: nota stampa della RFI del 21/10/2005

In linea con i piani comunitari di sviluppo di una **rete europea ad Alta Velocità**, il Gruppo Ferrovie dello Stato sta realizzando nuove linee ferroviarie, tecnologicamente all'avanguardia e in linea con gli standard europei di interoperabilità, su cui potranno viaggiare sia i passeggeri sia le merci, con l'obiettivo di trasformare la rete ferroviaria italiana nel suo complesso in una rete ad **Alta Capacità**.

Nella nuova Europa allargata, le nuove linee AV/AC giocheranno un ruolo fondamentale nel valorizzare la centralità, l'accessibilità e l'integrazione del territorio italiano e del suo sistema produttivo e logistico. Le due direttrici lungo cui si sviluppano le nuove linee, da nord a sud e da ovest a est, rappresentano infatti l'ideale crocevia di incontro tra il sistema portuale mediterraneo e nord-europeo e tra l'Europa occidentale e i mercati in espansione dell'Europa dell'est.

Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità italiano si svilupperà per circa **1.250 km** di binari (comprese le interconnessioni) lungo gli assi ferroviari più frequentati e saturi del nostro Paese attraverso la trasversale Torino-Venezia, la dorsale Milano-Napoli, con la sua "antenna" verso il porto di Genova, e quindi per oltre 1500 km lungo i collegamenti con il nord Europa, attraverso i valichi alpini, e con il sud Italia, tra Napoli, Bari e Reggio Calabria fino a Palermo.

In attività dagli anni '80 con i 250 km della Direttissima Firenze-Roma, il sistema Alta Velocità/Alta Capacità italiano raggiungerà la piena operatività tra **Torino, Milano e Napoli** nel **2009**, per poi svilupparsi a due diversi orizzonti temporali: **2013 (Milano-Verona-Padova)** e **2015/2020** prosecuzioni verso est, valichi **alpini** (Frejus Lotschberg e Gottardo, Brennero, Ventimiglia, Tarvisio e Villa Opicina) e Mezzogiorno.

Da dicembre entrerà in attività la prima linea AV, la Roma-Napoli, quindi nel febbraio 2006, per le Olimpiadi invernali, sarà attivata la Torino-Novara seguita, dopo pochi mesi, da un primo tratto della Milano-Bologna che entrerà completamente in attività tra il 2007 e il 2008; lo stesso anno sarà attivata la Bologna-Firenze e quindi la Novara-Milano.

TORINO-MILANO-NAPOLI, MILANO-VERONA-VENEZIA, IL TERZO VALICO

Roma-Napoli: in attività da dicembre 2005

La linea si sviluppa per 204,6 km attraversando il territorio di 61 comuni. È collegata alla rete storica Roma-Cassino-Napoli attraverso 3 interconnessioni (in totale 21 km) a Frosinone nord, Cassino sud e Caserta nord.

Sui primi 186 km della linea - dove dal **dicembre 2005 entreranno in servizio gli ETR 500** utilizzando per gli ultimi 20 km fino a Napoli Centrale la linea esistente attraverso il nuovo collegamento di Gricignano-, è iniziato il preesercizio ed è attivo il sofisticato sistema di segnalamento a standard europeo ERTMS. Un modulo tecnologico con un'apparecchiatura centrale trasmetterà via radio ai treni tutte le istruzioni per la circolazione, e contemporaneamente i treni invieranno la propria posizione al posto centrale di controllo.

Sugli ultimi 20 km verso Napoli sono quasi completate le attività preliminari (espropri, indagini archeologiche) e sono avviati i lavori per le opere civili. Lungo questo tratto saranno realizzate le opere finalizzate all'integrazione della linea veloce con il sistema dei trasporti campano (Stazione Napoli Afragola, variante alla linea esistente Cancellone-Napoli e prolungamento della Circumvesuviana fino alla nuova stazione).

Il 12 agosto 2005 è stato pubblicato il bando di gara per l'appalto integrato relativo ai lavori di realizzazione della Stazione AV Napoli Afragola, progettata

dall'architetto Zaha Hadid. Il progetto Alta Velocità di Ferrovie dello Stato prevede che la stazione di Napoli Centrale rimanga la stazione che accoglierà i treni veloci diretti al cuore della città. La Stazione di Afragola si affiancherà a Napoli Centrale e funzionerà come nodo di scambio dei treni veloci diretti verso la direttrice Battipaglia-Reggio Calabria, verso Napoli, e verso i servizi ferroviari regionali e della Circumvesuviana.

I lavori, affidati al General Contractor IRICAV UNO, attualmente hanno raggiunto un avanzamento complessivo di circa il 90% pari a circa 3.510 milioni di euro. Nei cantieri al lavoro operano circa 880 lavoratori.

Roma-Firenze: in esercizio dagli anni '80, da adeguare ai nuovi standard

La Direttissima, entrata in funzione dal 1978, si sviluppa per 254 km attraversando il territorio di 30 comuni. Sei sono le interconnessioni con la rete storica. L'adeguamento della Direttissima agli standard delle nuove linee richiede interventi sulle opere civili esistenti (gallerie, viadotti, ecc.), sull'armamento, sugli impianti di trazione elettrica, di segnalamento e di telecomunicazione.

Bologna-Firenze: terminato lo scavo delle gallerie

La linea si sviluppa per 78,5 Km - di cui 73,3 in galleria - e attraversa il territorio di 12 comuni. I lavori, affidati al General Contractor FIAT/CAVET, sono iniziati nel giugno 1996. La realizzazione del tratto terminale verso Firenze, approvato nel luglio '98, è iniziata invece nel giugno del 1999.

Attualmente l'avanzamento complessivo dei lavori ha raggiunto l'80%, pari a circa 2.851 milioni di euro. Lo scavo delle gallerie di linea è terminato. Nei cantieri lavorano circa 1.830 persone.

Milano-Bologna: realizzata per oltre il 70%

La linea si sviluppa per 182 km attraversando il territorio di 42 comuni. È collegata alla rete esistente attraverso 8 interconnessioni (una a Melegnano, due a Piacenza, una a Fidenza, una a Parma, due a Modena, una a Lavino).

Nel febbraio 2000 si è definitivamente concluso l'iter di approvazione del progetto. Il 3 agosto dello stesso anno è stato firmato l'Atto integrativo con il General Contractor CEPAV UNO per la definizione di tutte le modalità di costruzione della nuova linea.

Attualmente sono in piena attività i cantieri per le opere civili. L'avanzamento complessivo dei lavori è del 73%, pari a 3.704 milioni di euro e gli occupati sono circa 3.920.

Torino-Milano:

da febbraio 2006 in attività tra Torino e Novara

La linea si sviluppa per 125 km attraverso il territorio di 40 comuni. È collegata alla rete esistente con cinque interconnessioni di cui due terminali (a Torino Stura e a Milano Certosa) necessarie per connettere le nuove linee alla rete cittadina e tre intermedie che consentiranno la fermata e l'instradamento dei treni veloci passeggeri sulla linea storica e svolgeranno un ruolo strategico nel trasporto merci (Vercellese Ovest, Novara Ovest e Novara Est). La Vercellese Ovest consentirà, in particolare, il collegamento con l'aeroporto di Malpensa 2000.

Il 14 luglio 2000, dopo sei anni di lavori, la Conferenza di Servizi ha approvato a maggioranza il progetto. I lavori, avviati nel 2002 sul tratto Torino-Novara, sono affidati al general contractor FIAT-CavToMi.

Attualmente l'avanzamento lavori sull'intera tratta ha raggiunto il 71% pari a circa 4.512,7 milioni di euro: sugli 85 km della Torino-Novara – considerati prioritari - sono in corso le prove di velocità che nei primi di ottobre '05 hanno raggiunto il record italiano di 350km/h. A novembre sarà avviato il preesercizio per l'attivazione in vista delle Olimpiadi invernali per garantire un migliore collegamento con Malpensa. Intanto sulla Novara-Milano i lavori (oggi al 25%) procedono a pieno ritmo per l'attivazione nel 2009.

Nei 12 principali cantieri aperti lavorano circa 3.200 persone.

Bologna

Il tratto di penetrazione urbana della nuova linea misura 17,7 km, di cui oltre la metà in galleria. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione sotterranea per i treni veloci nell'area della Stazione Centrale. All'interno del nodo sono previste due interconnessioni: una con la linea Padova-Venezia e una con la linea per Verona.

In totale l'avanzamento economico dei lavori è pari a 476 milioni di euro, sono al lavoro circa 966 persone e sono stati aggiudicati da TAV 11 appalti per le opere civili, incluse le attività propedeutiche.

Firenze

Il tratto urbano della nuova linea si sviluppa per 9 km (di cui 7 km in sotterranea) fino alla stazione di Campo di Marte e sarà accessibile dalla nuova stazione, anch'essa sotterranea, che sorgerà in zona Belfiore.

Il 3 marzo 1999 la Conferenza di servizi ha approvato il progetto. Nel gennaio 2001 sono stati avviati i lavori di realizzazione del raddoppio del sottopasso di viale Belfiore, funzionale alla riorganizzazione della viabilità nell'area in cui sorgerà la nuova stazione.

Il 4 ottobre 2002 il concorso internazionale di progettazione della nuova Stazione AV/AC ha visto vincitore - tra i dieci progettisti selezionati - il gruppo composto da Norman Foster e Arup.

Roma

Il tracciato di penetrazione urbana della nuova linea veloce, lungo circa 10 Km, utilizza il corridoio infrastrutturale costituito dalla attuale linea Roma-Sulmona che, con tracciato parallelo all'autostrada A24, entra in città da est, dal Grande Raccordo Anulare (GRA) fino a Roma Termini, fino a Roma Tiburtina per i treni passanti Nord Sud.

Tra il 1997 e il 1999 è stata realizzata la sistemazione a verde di alcune aree interessate dai cantieri per mitigarne l'effetto e una accurata campagna di indagini archeologiche richieste dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

L'attività di scavo si è conclusa nel 2001, consentendo il definitivo avvio della realizzazione delle opere civili.

A settembre 2004 è stato attivato il primo binario della nuova Roma - Sulmona (FR2) e nel luglio 2005 è avvenuta l'attivazione del secondo binario. Sono in corso di completamento le opere civili dei due binari dell'Alta Velocità nel tratto Salone - Prenestina e nel tratto di interconnessione alla Direttissima Roma-Firenze verso Tiburtina.

In totale l'avanzamento economico del progetto TAV è pari a 443 milioni di euro e gli occupati sono circa 540.

Napoli

Il nuovo tratto di penetrazione urbana ha inizio nel comune di Casoria e ha una lunghezza complessiva di 6,2 km; un ulteriore chilometro di binari - già realizzato - permetterà l'ingresso della linea AV nella stazione di Napoli Centrale.

All'altezza del bivio Casoria Nord è prevista un'interconnessione con la linea a Monte del Vesuvio che permetterà ai treni diretti verso sud di proseguire in direzione Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria con fermata nella nuova stazione di Napoli Afragola. Gli altri treni arriveranno alla stazione di Napoli Centrale. Il progetto di potenziamento del nodo urbano è stato approvato in Conferenza di Servizi nel maggio 1996. Ad oggi in totale l'avanzamento economico delle attività connesse alla realizzazione delle opere TAV è pari a 128 milioni di euro e sono al lavoro circa 258 persone.

Milano-Verona:

approvato il progetto preliminare

Il progetto preliminare approvato dal CIPE nel dicembre 2003 prevede che la linea si sviluppi per 112 km, attraverso il territorio di 31 comuni in Lombardia e 4 in Veneto. Per agevolare il traffico passeggeri e merci, prevede interconnessioni con la li-

nea esistente a Treviglio, Brescia (Ovest e Est) e, solo per le merci, a Verona.

È attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo. le attività avranno inizio nel corso del 2006. La costruzione della linea è affidata al General Contractor CEPAV DUE.

Verona-Venezia:

tratto Verona-Padova: in approvazione

Per il tratto da Verona a Padova - lungo 75 km - il 10 giugno 2003 con la presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del progetto preliminare, è stato dato l'avvio al processo approvativo previsto dalla Legge Obiettivo.

Sono in corso approfondimenti progettuali sul tracciato di attraversamento di Vicenza e di ingresso a Padova per l'approvazione del progetto preliminare entro il 2006.

La costruzione della linea è affidata al General Contractor IRICAV DUE.

Verona-Venezia:

in costruzione tratto Padova-Mestre

Il 21 dicembre 1998 si è positivamente conclusa la Conferenza di Servizi con l'approvazione del pro-

getto esecutivo per il quadruplicamento veloce dei 24 chilometri che collegano il tratto funzionale Padova-Mestre considerato prioritario.

È attualmente in corso la costruzione della linea.

Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi: a breve le attività di cantiere

Il progetto prevede la realizzazione del tratto di collegamento tra Genova e la rete padana, considerato prioritario per migliori collegamenti ferroviari tra il sistema portuale ligure, il nord del Paese e il Centro Europa e per l'aumento dell'offerta di trasporto, a beneficio soprattutto del traffico merci. Il tracciato si sviluppa per 54 km, 36 dei quali in galleria, nelle province di Genova e Alessandria, a partire dal nodo di Genova fino a Tortona, da un lato, e a Novi Ligure, dall'altro.

Nel settembre 2003 è stato approvato il progetto preliminare. Il 20 ottobre 2005 è prevista l'apertura della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo.

Si prevede l'inizio delle attività propedeutiche nel corso del 2006.

La costruzione della linea è affidata al General Contractor COCIV.

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