

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 5 - Aprile 2006

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

a cura di



ASSINDUSTRIA GENOVA - ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

SOMMARIO

In evidenza:

- | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----|
| - Rapporto 2005 OTI NordOvest | <i>pag.</i> | 1 |
| - Esito riunione del CIPE del 29 marzo 2006 | " | 2 |
| - Autostrada Torino-Milano: situazione problematica | " | 2 |
| - Alta Capacità Torino-Lione: stato di attuazione | " | 4 |
| - Protocollo d'intesa Anas-Regione Liguria-Enti Locali sul nodo autostradale | " | 6 |
| - Presentato da Assindustria Genova un contributo per il miglioramento delle proposte di ridisegno del waterfront portuale | " | 6 |
| - Torino 2006: la scommessa del post-olimpiadi | " | 8 |
| - La proposta di Slala per lo sviluppo del NordOvest come porta logistica del sud Europa | " | 8 |
| - Analisi dell'impatto socio-economico dell'alta velocità ferroviaria su Milano e provincia | " | 9 |
| - Manifesto delle imprese milanesi per una mobilità migliore | " | 10 |

Eventi:

- | | | |
|-------------------------------------------------------------------|---|----|
| - Logistica, Trasporti e Intermodalità: Verona 24-26 ottobre 2006 | " | 11 |
|-------------------------------------------------------------------|---|----|

In evidenza:

RAPPORTO 2005 OTI NORDOVEST

Il 30 gennaio 2006 è stato presentato, nell'ambito della Mobility Conference Exhibition, il Rapporto per il 2005 di OTI Nordovest. Di seguito viene fornito un abstract del documento, disponibile all'interno della se-

zione "Documenti" del sito www.otinordovest.it.

Lo sviluppo infrastrutturale del Paese è una delle priorità per sostenere la competitività del sistema economico e per garantire elevati livelli di benessere sociale. Questi obiettivi non possono considerarsi una automatica e diretta conseguenza degli interventi infrastrutturali, ma senza di loro ogni politica settoriale mirata ad

accrescere la qualità della vita è destinata a fallire. Negli ultimi anni è stata posta una rilevante attenzione al tema e il fatto che le infrastrutture siano state oggetto di una normativa di settore testimonia la loro centralità a livello politico. La **Legge Obiettivo** e il ruolo dato al **CIPE** nell'approvazione dei progetti e delle relative risorse finanziarie rappresentano il tentativo di responsabilizzare i

soggetti preposti al rilascio delle varie autorizzazioni e di individuare tempi certi per le diverse fasi procedurali nonché risorse certe per la loro realizzazione.

In generale, negli ultimi anni, il monitoraggio dei progetti infrastrutturali realizzato da OTI Nordovest ha messo in luce un rilevante **lavoro di progettazione** da parte di pubbliche amministrazioni e di enti e società preposti alla realizzazione delle opere. All'intensa attività progettuale solo in alcuni casi ha corrisposto un sostanziale avanzamento negli iter procedurali che portano o hanno portato all'avvio dei cantieri. Le procedure della Legge Obiettivo non sembrano risolvere, per molti progetti monitorati, le criticità rispetto alla **gestione del consenso** nei confronti dei territori interessati dal passaggio delle opere. Sciogliere questi nodi richiede il confronto con il territorio e una assunzione di responsabilità da parte di tutti i

soggetti coinvolti, nella consapevolezza che l'interesse generale deve prevalere su quello locale.

Gli avanzamenti rilevati dal monitoraggio hanno evidenziato, in diverse situazioni, l'esistenza di problemi connessi al reperimento delle **risorse finanziarie** pubbliche per realizzare le opere. Il quadro che emerge è tale che, se le opere ferroviarie connesse alla realizzazione delle linee ad alta capacità sembrano avere aspettative maggiori per la copertura dei costi, le opere di grande viabilità e le altre opere ferroviarie non ricomprese nel progetto di alta capacità presentano notevoli criticità nel reperimento delle risorse economiche. Ciò presuppone la necessità di trovare nuove modalità di finanziamento delle opere che sappiano integrare tra loro politiche tariffarie, fiscali, territoriali.

Si rileva quanto mai opportuno, nello stesso tempo, uno sforzo di composizione degli interessi in gioco volto alla realizzazione di una sorta di masterplan contenente le reali **priorità**

infrastrutturali per la realizzazione di un sistema logistico del Paese, efficace anche per agevolare la ricerca del consenso. Deve essere data centralità, pertanto, alla **programmazione** e alla **pianificazione** degli interventi infrastrutturali, migliorando anche i processi di coordinamento tra i diversi livelli decisionali e territoriali.

Infine, per evitare che, una volta "costruito", il sistema delle infrastrutture non venga utilizzato in tutte le sue potenzialità, con la conseguente diminuzione di **redditività dell'investimento**, è fondamentale che il sistema della mobilità venga progettato in base a precise scelte programmatiche (di efficienza, di sinergia plurimodale, di tutela dell'ambiente, di responsabilità nell'attribuzione delle esternalità, di salvaguardia dei diritti individuali di accessibilità, ecc.) e che a queste facciano seguito decisioni sul sistema normativo, sulle liberalizzazioni e sui meccanismi degli incentivi/disincentivi.

ESITO RIUNIONE DEL CIPE DEL 29 MARZO 2006

Nella seduta del CIPE del 29 marzo 2006 sono stati approvati, in linea tecnica, i progetti definitivi di alcune infrastrutture strategiche per il sistema logistico del Nordovest: il Terzo Valico dei Giovi sulla linea ferroviaria Milano-Genova; il nodo ferroviario di Genova; le connessioni stradali al Porto di Genova Voltri; la ferrovia Seregno-Saronno, fondamentale per il collegamento est-ovest tra la Brianza e Malpensa. Sono stati inoltre approvati, sempre in linea tecnica, i progetti preliminari del raddoppio della ferrovia Milano-Mortara, nella tratta tra

Abbiategrosso e Vigevano, e del collegamento viario tra Magenta e la tangenziale ovest di Milano, nell'ambito degli interventi per l'accessibilità a Malpensa. Infine è stata approvata l'integrazione al piano economico e finanziario della Pedemontana Lombarda, previsto dalla Finanziaria per il 2006 e relativo al finanziamento del progetto definitivo. Non è stato preso in esame, invece, il progetto preliminare della variante alla strada del Sempione, importante per decongestionare il traffico sulla direttrice Milano - Fiera di Rho - Malpensa.

AUTOSTRADA TORINO-MILANO: SITUAZIONE PROBLEMATICA

La Satap SpA, Concessionaria autostradale della A4 Torino-Milano e della A21 Torino-Piacenza, in occasione dell'incontro con la stampa avvenuto a Torino il 23 marzo scorso, ha fatto il punto sullo stato dei lavori e sulla situazione finanziaria relativa agli interventi di ammodernamento della Torino-Milano.

La SATAP, come concessionaria del tronco A4, deve tener fede ai propri impegni contrattuali che consistono nel:

– realizzare gli interventi di ammodernamento della Torino-

Milano nel periodo di tempo previsto dal Piano Finanziario (entro il 2007) secondo gli importi totali nello stesso contenuti;

- realizzare una nuova Caserma di P.S. presso Novara est;
- gestire l'autostrada curandone la costruzione e l'esercizio fino al termine del periodo concessorio.

In particolare le condizioni operative prevedono di:

- operare la gestione tecnica dell'infrastruttura oggetto della concessione in condizioni di equilibrio economico-finanziario;
- mantenere la funzionalità delle infrastrutture concesse;
- progettare e realizzare gli interventi di ammodernamento previsti secondo costi e tempi stabiliti.

L'origine delle problematiche è da far risalire alla fine degli anni 90, quando nella previsione di scadenza di molte delle concessioni autostradali esistenti nel panorama italiano, tra cui la Torino - Milano,

fu emesso il Decreto Costa - Ciampi che prevedeva, in estrema sintesi una proroga delle concessioni esistenti parametrata rispetto ai contenziosi delle singole Società autostradali con lo Stato rispetto al mancato adeguamento tariffario che i Piani Finanziari prevedevano, ma che il CIPE non consentì secondo i gradini che il piano stesso prevedeva. Evidentemente questi mancati adeguamenti tariffari comportarono da parte delle Società il mancato rispetto dei piani di investimento e l'attivazione di un contenzioso nei confronti della Concedente.

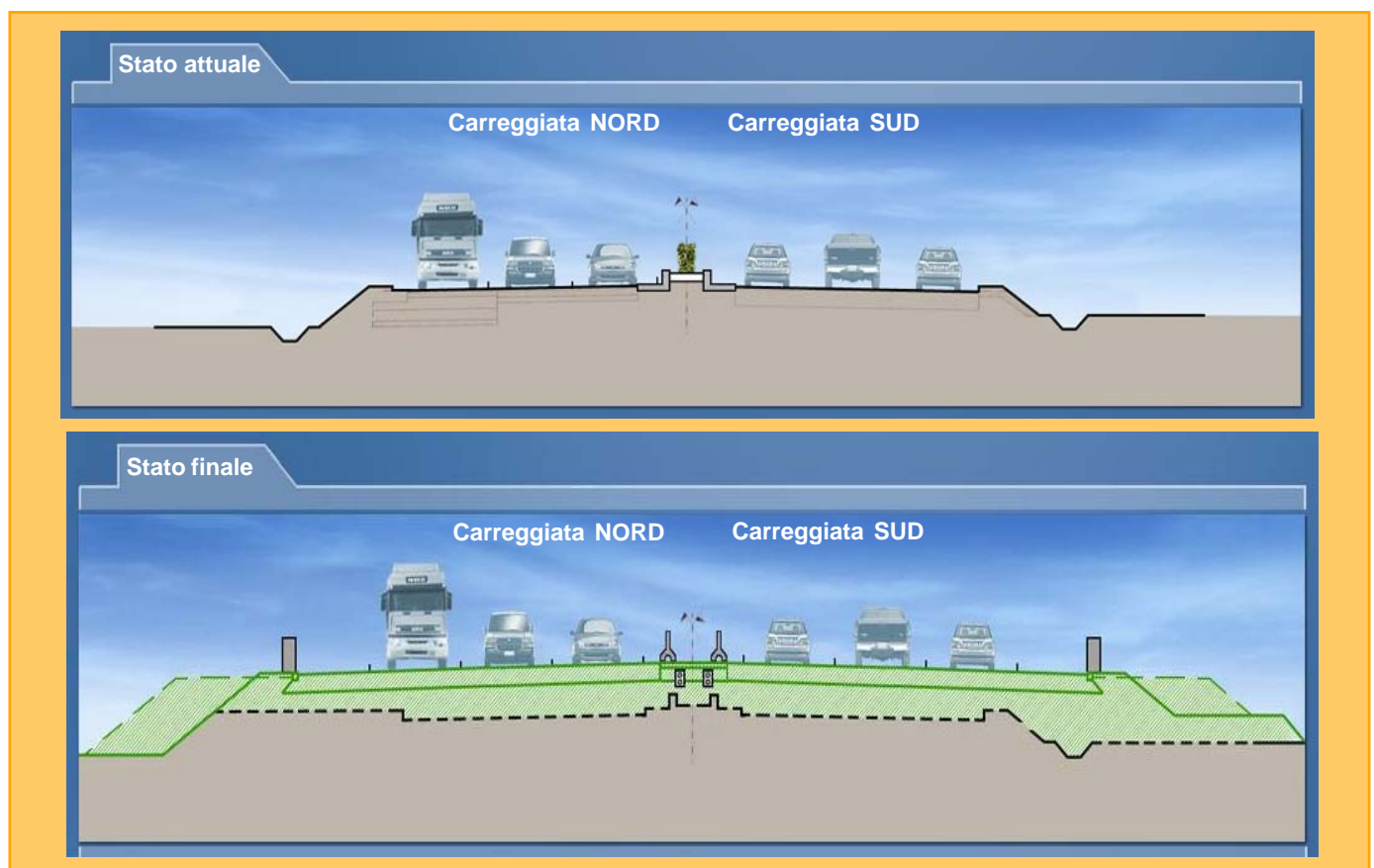
A seguito del decreto Costa - Ciampi la concessione è stata resa efficace nel marzo 2000 e scadrà il 31.12.2026, ma nel frattempo è previsto che ogni cinque anni il Piano Finanziario allegato alla Convenzione debba essere rinnovato. Questo perché, nei cinque anni di vita dell'infrastruttura, possono essere mutate le condizioni al contorno e possono essere nate esigen-

ze della mobilità che portano a nuovi investimenti o modificazioni di quelli previsti.

Il primo quinquennio è scaduto alla fine del 2004 e già nel 2005 la SATAP ha presentato il nuovo Piano Finanziario alla Concedente.

L'originale Piano Finanziario prevedeva che nel periodo 1999-2007 dovessero essere realizzati gli "Interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano".

Tale progetto, elaborato nel 1998, ha subito una serie di modifiche sostanziali dovute ad aggiornamento delle norme idrauliche per le opere d'arte, modifica della normativa relativa alle costruzioni stradali, richieste degli Enti preposti alla gestione del territorio, etc., che ha comportato un aggiornamento della dimensione dell'investimento a circa 1.254 milioni di euro con l'incremento dei tempi di costruzione di un solo anno per la tratta che si è potuta iniziare (termine dei lavori al 2008).



È evidente, dunque, che è matura l'esigenza di una rapida approvazione del nuovo piano finanziario, poiché senza di questo non esistono garanzie di completare i lavori in corso in tempi accettabili.

Il 4 aprile si è svolto, inoltre, un incontro tra l'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte e il presidente dell'Autostrada Torino-Milano, Riccardo Formica. L'assessore piemontese ha manifestato preoccupazione circa due punti fondamentali. Da un lato, l'approvazione, non ancora avvenuta, del piano finanziario necessario per completare i lavori di ammodernamento del primo tronco tra Torino e Novara e dall'altro la preoccupazione relativa allo sviluppo dei lavori di ammodernamento sulla tratta Novara-Milano senza i quali si correrebbe il rischio di avere un'autostrada per metà ammodernata e per metà no e quindi del tutto inadeguata a sostenere i traffici di una delle aree economicamente più dinamiche di tutto il paese. A tale proposito la Regione, che in questi giorni ha approvato, per propria competenza, il progetto definitivo per i lavori del secondo tronco, denuncia la totale assenza di certezze relative sia al completamento delle procedure tecniche (sul nodo di Milano molti aspetti sono ancora da definire in rapporto con la realtà locale) sia alle prospettive finanziarie oggi totalmente indeterminate. Durante l'incontro Regione e Satap hanno infine concordato un percorso per arrivare alla comparazione tra le due soluzioni di raccordo tra la A4 e Biella (Santhià o Carisio), in modo da giungere al più presto alla scelta della soluzione più adeguata e condivisa dal territorio.

Da parte sua Regione Piemonte promuoverà un Osservatorio permanente che analizzerà i problemi di sicurezza dell'autostrada Torino-Milano e contemporaneamente svolgerà un attività di

monitoraggio circa i tempi e i modi dei lavori. Dell'Osservatorio faranno parte l'Anas, la Satap, le Prefetture, i Presidenti delle Province e i sindaci dei Comuni più importanti della zona. La Regione, che avrà il ruolo di coordinamento, si farà carico di promuovere momenti di incontro con le associazioni degli utenti, con la rete degli enti locali e con tutti i soggetti coinvolti.

ALTA CAPACITÀ TORINO-LIONE: STATO DI ATTUAZIONE

Si riporta in sintesi la cronologia degli ultimi eventi che hanno caratterizzato il progetto della linea A.C. Torino-Lione (fonte Transpadana).

Il **29 gennaio 2001**, durante il Vertice italo-francese di Torino, viene firmato da Chirac ed Amato l'Accordo internazionale per la realizzazione della Torino-Lione, accordo ratificato dai due Governi nel corso del 2002. Nel **novembre 2001**, in occasione del Vertice di Périgueux, i Ministri dei Trasporti italiano e francese, Lunardi e Gayssot, approvano l'accelerazione dei tempi di realizzazione della linea, prevedendola già per il 2012.

Nel **settembre 2002** i Ministeri dell'Industria e dei Trasporti francesi affidano all'Inspection Générale des Finances e al Conseil Général des Ponts et Chaussées l'incarico di realizzare un *Audit* sulla situazione dei progetti infrastrutturali in Francia, che viene esaminata, nel **giugno 2003**, dall'Assemblée Nationale e dal Senato francesi, sciogliendo i dubbi sulla realizzazione della Torino-Lione.

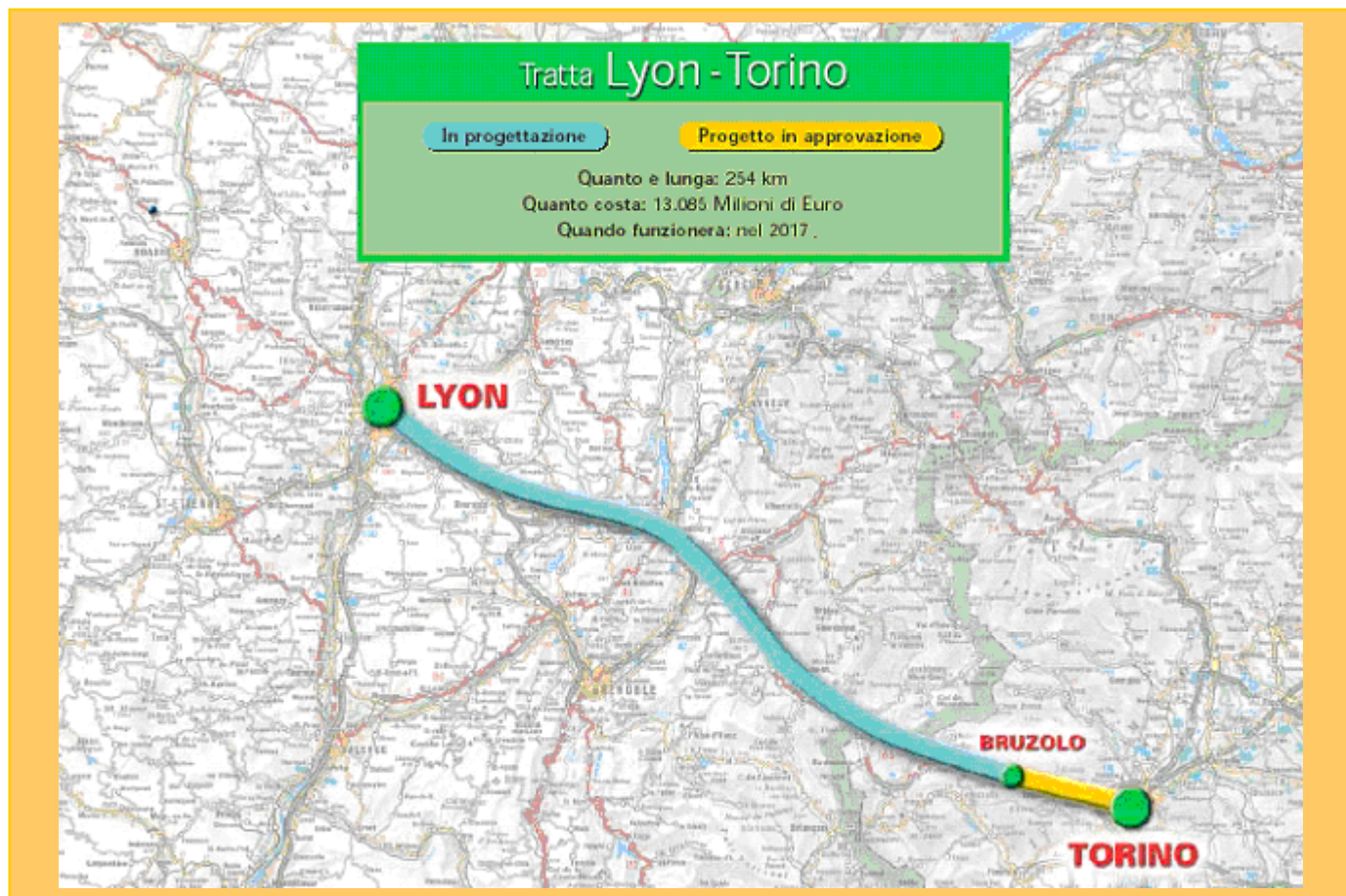
Nel **dicembre 2003** si svolge a Parigi il CIADT (Comité pour l'Aménagement et le Développement du Territoire) nel quale il Governo francese conferma il proprio impegno a realizzare il collegamento ferroviario veloce tra Torino e Lione e garantisce il finanziamento degli studi e dei sondaggi necessari per eseguire la progettazione definitiva e aprire i cantieri entro il 2006. Nel frattempo, il CIPE in Italia ed il Ministero dei Trasporti in Francia approvano il progetto preliminare relativo alle rispettive tratte internazionali.

Il **6 maggio 2004** i Ministri dei Trasporti italiano e francese firmano a Parigi un *Memorandum di intesa tra l'Italia e la Francia sulla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione*, in cui viene definita la ripartizione finanziaria dell'opera tra i due Stati e nel successivo mese di **giugno**, Lyon Turin Ferroviarie (LTF) bandisce le gare per gli studi relativi al Progetto Definitivo, da concludersi entro il 2006.

Nel **febbraio 2005** LTF affida i lavori per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus, che saranno realizzati in tre anni per un costo di circa 80 milioni di Euro.

Su impulso della Regione Piemonte e della Provincia di Torino, nel mese di **agosto 2005**, viene creata una Commissione Tecnica, composta da Regione, Provincia e Città di Torino, Ministero dei Trasporti, Comuni e Comunità Montane della Valle di Susa, LTF e RFI per superare le criticità del tracciato, sensibilizzare la popolazione ed indicare un cronoprogramma per l'avvio dei sondaggi. L'attivazione dei cantieri geognostici in territorio italiano (discenderia di Venaus) è prevista per il **3 novembre 2005**.

Nel frattempo, il **13 ottobre**



2005, a La Praz sono stati inaugurati i lavori per la realizzazione della terza discenderia in territorio francese, presenti il commissario europeo dei trasporti, Jaques Barrot, la coordinatrice europea del progetto prioritario n° 6 (Lione-Torino-Trieste-Budapest-frontiera ucraina), Loyola De Palacio, ed i Ministri italiani e francese.

TORINO-LIONE Tratta nazionale italiana (Torino-Bruzolo):

Nell'**aprile 2002** Rete Ferroviaria Italiana (RFI) presenta il tracciato ed iniziano le consultazioni ufficiali tra Regione, Provincia e Comune di Torino e le amministrazioni locali della Valle di Susa.

Nel **marzo 2003** RFI presenta il Progetto Preliminare al Ministero dei Trasporti ed alla Regione Piemonte. Quest'ultima, nei tempi stabiliti dalla Legge Obiettivo, presenta al Ministero dei Trasporti le sue osservazioni sul progetto

ed nel mese di **settembre** il Ministero dei Trasporti concede a RFI tre mesi per ripresentare il progetto recependo le prescrizioni regionali. La nuova versione, però, non soddisfa gli enti locali coinvolti in quanto, pur accogliendo alcune prescrizioni della Regione, il nuovo progetto sopprime l'interconnessione di corso Marche, che avrebbe collegato la nuova linea di gronda all'Interporto di Orbassano ed alla stazione di Porta Susa.

Nel **luglio 2004** la Regione Piemonte, dopo aver raccolto e valutato le posizioni in merito al progetto preliminare di tutti gli enti locali coinvolti, invia al Ministero dei Trasporti le proprie osservazioni sottolineando l'importanza della realizzazione dell'interconnessione di Corso Marche. Tra i mesi di **novembre 2004** e **gennaio 2005** hanno luogo una serie di incontri con i rappresentanti dei territori interessati, che hanno originato

un'integrazione alla delibera regionale di luglio con nuove prescrizioni relative al tracciato.

Nel mese di **maggio 2005** la nuova Giunta Regionale avvia una fase di consultazioni con gli enti locali della Valle di Susa ed a **giugno** chiede al Ministero dei Trasporti una moratoria di tre mesi per l'inizio dei lavori al cunicolo di Venasus.

Il **3 agosto 2005** il CIPE approva il progetto preliminare (47 Km. da Bussoleno a Torino) per un costo di 2.375 milioni di Euro, accogliendo interamente le richieste della Regione Piemonte. Tale delibera è stata registrata dalla Corte dei Conti il 13 marzo 2006.

Nel mese di **ottobre 2005** la Valle di Susa si organizza per bloccare l'inizio dei sondaggi ed il Ministro della Infrastrutture e dei Trasporti, Pietro Lunardi, dopo le pressioni della Provincia di Torino, della Regione Piemonte e del Co-

mune di Torino li rinvia, stabilendo come data ultima d'avvio il 31 ottobre.

All'inizio di **novembre 2005** iniziano i sondaggi in uno dei 3 siti a Mompantero ed il **30 novembre 2005** viene recintata la zona per la realizzazione del cunicolo di Venaus. Ci sono proteste della popolazione che presidia e impedisce l'accesso alle zone di lavoro. L'area è fatta sgomberare dalla polizia, ma gli scavi non iniziano.

Il **10 dicembre 2005** il Governo Italiano convoca a Roma le istituzioni piemontesi e i Presidenti delle Comunità Montane della Valle di Susa al fine di riaprire il dialogo. Scaturisce una proposta di Accordo, che prevede la costituzione tra le Parti di un Osservatorio Tecnico con il compito di analizzare gli aspetti ambientali, sociali ed economici del progetto ed un Tavolo Politico.

Il **1° marzo 2006** si costituisce a Roma l'Osservatorio tecnico, composto dai rappresentanti degli Enti Locali, delle Istituzioni Locali e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Salute.

Intanto il **22 marzo 2006**, l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA) ha reso noto gli esiti dei primi sondaggi effettuati sotto il Rocciamelone, ovvero nella zona dove è prevista la galleria di Bussoleno: non sono state rilevate tracce né di amianto, né di altro materiale inquinante e radioattivo.

PROTOCOLLO D'INTESA ANAS-REGIONE LIGURIA-ENTI LOCALI SUL NODO AUTOSTRADALE

È stato definito e sottoscritto un protocollo d'intesa tra Anas, Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova per la realizzazione del "Nodo stradale e autostradale di Genova".

Il complesso degli interventi previsti è ripartito in due gruppi di opere:

- 1) Opere di competenza di Società Autostrade per l'Italia, in quanto inserite nel quarto atto aggiuntivo ANAS/Autostrade che prevede, nello specifico la realizzazione della cd. "Gronda di Ponente", del Nodo di San Benigno e del collegamento con la viabilità ordinaria, della nuova carreggiata nord per il tratto iniziale della A7 Genova-Milano e del Tunnel di Rapallo.
- 2) Opere per le quali è necessario individuare il soggetto attuatore e le relative fonti di finanziamento: cd. "Gronda di Levante", Tunnel subportuale e relativi collegamenti con la viabilità urbana e sistemazione di Lungomare Canepa.

Il cronoprogramma allegato al Protocollo d'intesa prevede la presentazione al CIPE del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale delle opere di competenza di Società Autostrade per l'Italia entro il mese di ottobre 2006 e la conclusione dei lavori entro il 2017.

Entro lo stesso mese di ottobre 2006 è previsto che Anas, Regione Liguria ed Enti locali provvedano a stilare lo studio di fattibilità per la "Gronda di Levante".

PRESENTATO DA ASSINDUSTRIA GENOVA UN CONTRIBUTO PER IL MIGLIORAMENTO DELLE PROPOSTE DI RIDISEGNO DEL WATERFRONT PORTUALE

Assindustria Genova ha elaborato e presentato agli Enti pubblici competenti uno studio articolato contenente osservazioni e proposte in merito alle esigenze di sviluppo del porto di Genova, con riferimento all'attuazione del Piano Regolatore in vigore e alle ipotesi di revisione complessiva del waterfront attualmente allo studio dell'Autorità Portuale.

Tali indicazioni scaturiscono dalle esigenze di migliorare e potenziare le funzioni portuali, con un approccio che tenga conto delle necessità di salvaguardia dell'operatività degli attuali concessionari, delle condizioni di fattibilità tecnica ed economica degli interventi nel breve-medio periodo (avvio e/o completamento delle opere entro 5 anni), nonché degli obiettivi dichiarati di miglioramento delle relazioni città-porto.

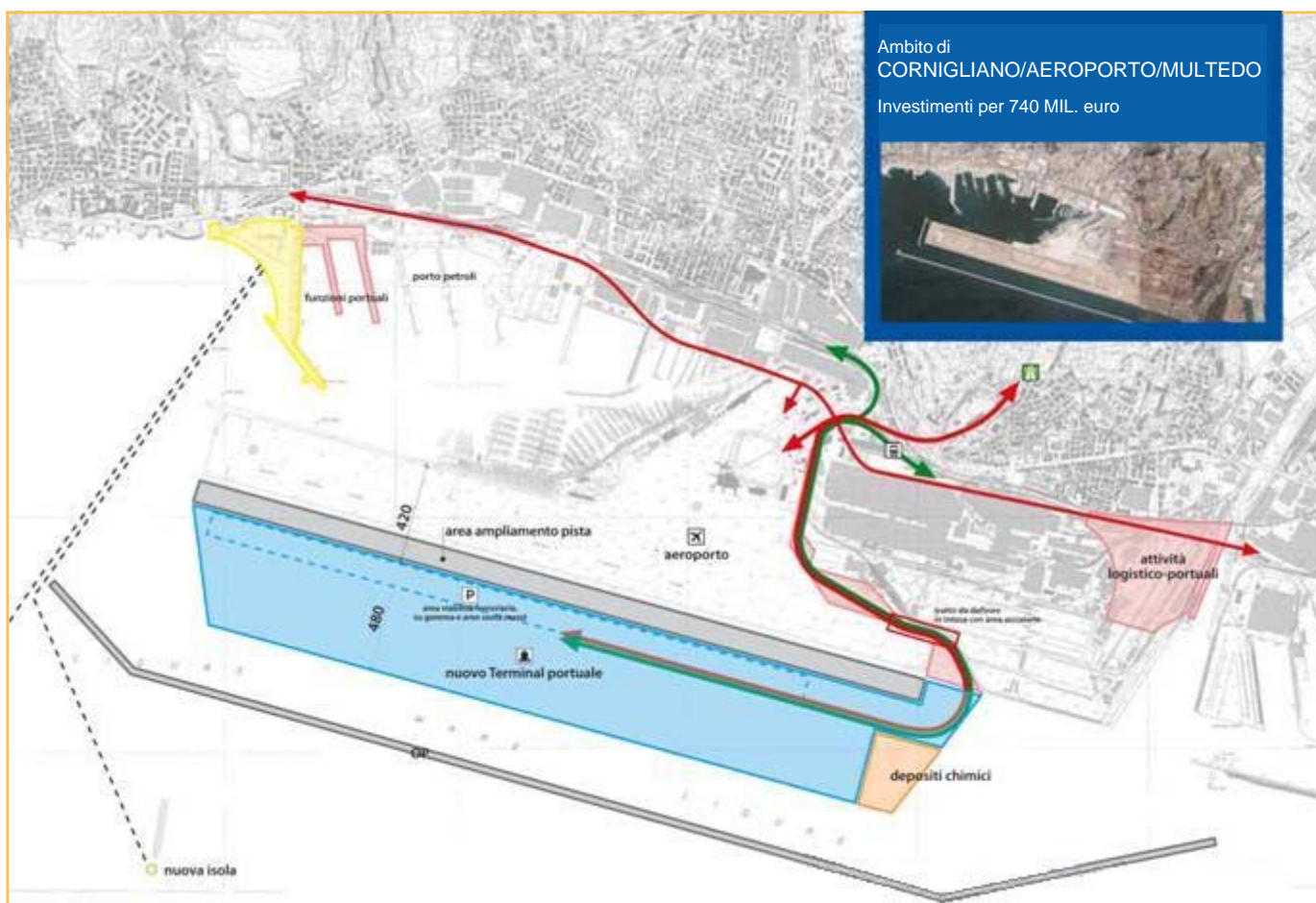
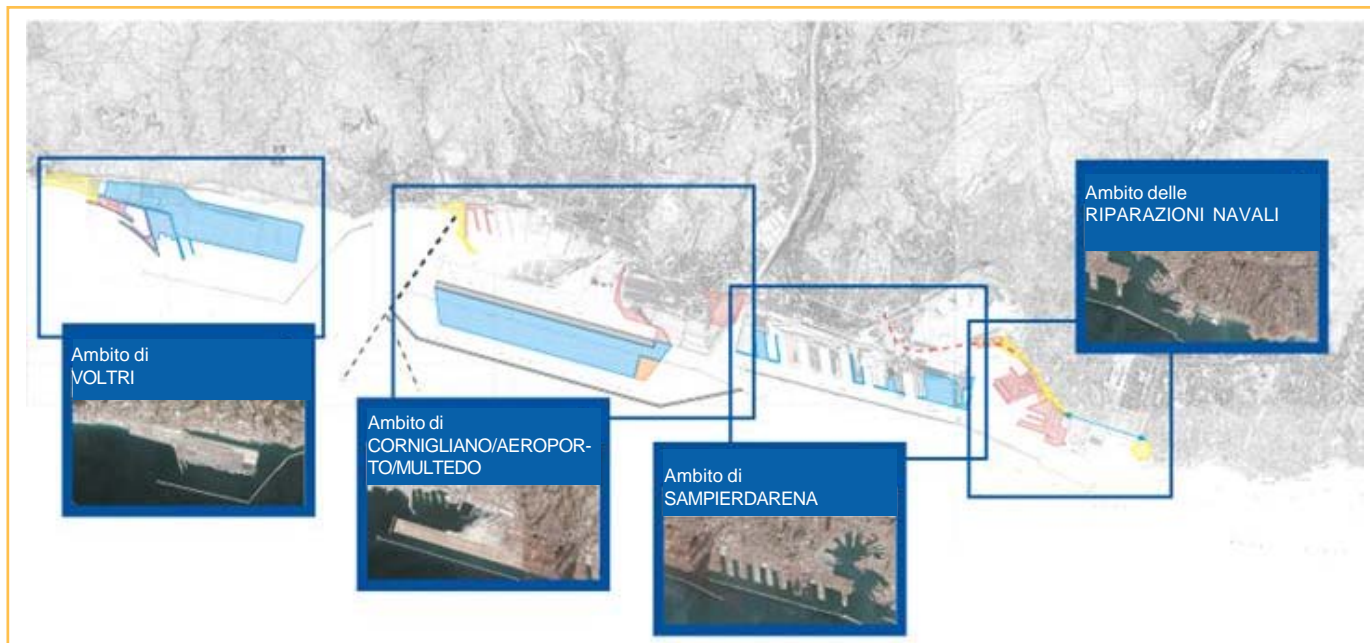
Dal punto di vista dei costi, gli interventi proposti rientrano nell'ambito delle valutazioni di pianificazione già approvate o allo studio dell'Autorità Portuale, con l'unica eccezione dell'ambito di Cornigliano-Aeroporto-Multedo, in cui il superamento dell'ipotesi di spostamento a mare dell'Aeroporto comporta un risparmio stimabile in almeno 1.500 milioni di euro. A titolo indicativo, l'ammontare complessivo degli investimenti per tutte le opere indicate assomma a 1.125 milioni di euro.

Le indicazioni, articolate negli ambiti di Voltri, Cornigliano-Aeroporto-Multedo, Sampierdarena e Riparazioni Navali, contengono valutazioni in merito agli obiettivi

di pianificazione, allo stato dell'arte attuale, alle criticità emerse, alle soluzioni proposte e agli effetti conseguenti, comprensive di un elaborato grafico. Attraverso gli interventi proposti, Assindustria ritiene che in tempi

congrui allo sviluppo della concorrenza internazionale il porto di Genova possa sensibilmente migliorare la propria competitività rispetto agli altri scali del Mediterraneo. In una fase storica, infatti, carat-

terizzata da un lato dalla crescita tumultuosa dei traffici marittimi e dall'altro da fenomeni di forte concentrazione dei servizi di logistica, i porti stanno realizzando cospicui investimenti atti ad intercettare questa domanda.



A tale riguardo esperienze significative nell'arco mediterraneo quali quelle di Valencia, Barcellona, per certi aspetti Marsiglia ed in Italia di Savona-Vado, Livorno o Civitavecchia dimostrano come sia indifferibile un'azione volta a conseguire nel più breve tempo possibile gli obiettivi di sviluppo indicati dal PRP (mantenimento di una vocazione multifunzionale e aumento delle capacità operative nei settori del traffico containerizzato, convenzionale, delle rinfuse liquide e solide, RoRo e radicamento delle attività industriali).

Ciò nonostante e considerando il rapido approssimarsi della data del 2010, assunta come riferimento per la pianificazione strategica dell'attuale PRP, è necessario operare fin da subito per tracciare una prospettiva di sviluppo del porto di Genova veramente capace di garantirne il ruolo di centralità nel mercato del Mediterraneo.

Peraltro, soprattutto con riferimento al traffico containerizzato, tutto ciò rischia di essere insufficiente rispetto ai trend di crescita del settore se le opere di potenziamento delle aree portuali non fossero collocate all'interno di un sistema di piattaforme logistiche retroportuali da individuarsi nell'oltre Appennino e da collegarsi con il porto tramite un'efficiente rete infrastrutturale. Anche in questo caso, le esperienze già avviate all'estero unite ai maggiori vincoli che derivano dagli assetti geomorfologici ed urbanistici del territorio ligure, dimostrano come sia necessario estendere i "confini" del sistema portuale ad un contesto ben più ampio rispetto alle aree di banchina, laddove ripartire tutti i servizi di logistica destinati alle merci. Da questo punto di vista, i progetti ormai definiti sulla rete ferroviaria (Terzo valico e nodo di Genova) così come quelli in itinere sulla rete viaria (nodo autostradale e collegamenti portuali) rap-

presentano la condizione necessaria, ancorché non sufficiente, per la costruzione di tale sistema che nelle soluzioni qui prospettate potrebbe incardinarsi su tre ambiti portuali sostanzialmente autonomi e dalle grandi potenzialità, quali quelli di Voltri, Cornigliano e Sampierdarena.

TORINO 2006: LA SCOMMESSA DEL POST-OLIMPIADI

Il Consiglio Comunale di Torino il 3 aprile 2006 ha approvato la delibera istitutiva della "Fondazione 20 marzo 2006" che avrà il compito di gestire l'eredità patrimoniale lasciata dai Giochi Olimpici invernali.

La costituzione della Fondazione è ispirata al modello "partecipato", cioè i fondatori dopo la costituzione potranno controllare direttamente e indirettamente l'amministrazione della stessa.

Questo ente è finalizzato allo sviluppo post-olimpico, nell'ambito del turismo, dello sport, della cultura e nell'ambito del sociale. Inoltre, la "Fondazione 20 marzo 2006" avrà lo scopo di gestire il patrimonio mobiliare ed immobiliare costituito dalle strutture olimpiche.

I suoi fondatori sono: la Regione Piemonte, il Comune di Torino, la Provincia di Torino e il Coni. Il Consiglio d'Amministrazione, nominato dal Collegio dei Fondatori, sarà formato da: 3 componenti designati dalla Regione Piemonte, 3 dal Comune di Torino, 3 dalla Provincia di Torino, 1 dal Coni, 1 in rappresentanza dei Comuni sede di gare olimpiche e 2 in rappresentanza dei partecipanti o dei Fondatori non originari.

I grandi contenitori che hanno ospitato le Olimpiadi verranno riconvertiti verso utilizzi culturali, sportivi e per accogliere i grandi eventi che la città ha programmato per i prossimi anni.

Le ipotesi di riutilizzo vedono in primo piano:

il **PALAI SOZAKI** in futuro potrà essere utilizzato come impianto polivalente per ospitare eventi come sport e concerti; lo **STADIO OLIMPICO COMUNALE** sarà riallestito per ospitare le partite di calcio del Torino e della Juventus; nel palazzo di **TORINO ESPOSIZIONI** troveranno spazio collezioni della Galleria d'Arte Moderna; l'**OVAL** sarà inserito nei piani di potenziamento dell'area fieristica del Lingotto; il **PALAVELA** verrà trasformato in una grande Sala esposizioni dove il Museo Egizio ed altre istituzioni comunali potranno allestire mostre temporanee e realizzare percorsi interattivi e multimediali; il **PALAZZO DEL GHIACCIO DI CORSO TAZZOLI** sarà utilizzato dalle società sportive per le loro attività di pattinaggio e di hockey, il **VILLAGGIO OLIMPICO** sarà riqualficato ad uso abitativo e accoglierà il trasferimento della sede dell'Agenzia Regionale ARPA e dell'Istituto Europeo di Design.

LA PROPOSTA DI SLALA PER LO SVILUPPO DEL NORD-OVEST COME PORTA LOGISTICA DEL SUD EUROPA

La Società Slala, che annovera tra i propri soci le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, Genova, Novara e Savona, i Comuni e le Camere di Commercio di Genova e Alessandria, le Autorità Portuali di Genova, Savona

e La Spezia, nonché Malpensa Logistica Europa, ha presentato nel febbraio scorso a Torino uno studio contenente un'analisi e una serie di proposte per la costruzione di una macroregione logistica nel Nordovest.

In sintesi, le proposte formulate riguardano:

- L'ampliamento dell' "ambito di interesse portuale" fino a comprendere una serie di terminali *inland* nella Val Bormida, e nelle zone di Alessandria, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona in collegamento con le piattaforme logistiche di Casale, Novara e Malpensa.
- L'attivazione del Corridoio n. 24 della rete TEN, con primario avvio della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi.
- Il miglioramento dell'efficienza dei collegamenti ferroviari per l'alimentazione da parte del sistema dei porti liguri dei mercati svizzeri, bavaresi e del centro Europa.
- Un ruolo attivo a livello di pianificazione e normazione da parte delle Regioni Liguria e Piemonte e a livello di pianificazione e gestione urbanistica da parte di Province e Comuni.

Lo studio contiene, tra l'altro, anche una ricognizione delle aree per la logistica in Piemonte e Liguria, che assommano ad oltre 500 ettari di superficie territoriale e 117 di superficie coperta esistenti e a oltre 1.468 ettari di superficie territoriale e 133 ettari di superficie coperta in progetto.

ANALISI DELL'IMPATTO SOCIO-ECONOMICO DELL'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA SU MILANO E PROVINCIA

L'8 marzo 2006 è stata presentata la ricerca relativa all'analisi dell'impatto socio-economico del completamento delle grandi opere ferroviarie sulla città di Milano e provincia, svolta dall'Università Carlo Cattaneo di Castellanza e dal Gruppo CLAS per conto della Camera di Commercio di Milano.

La ricerca mette in luce gli effetti derivante dalla realizzazione dell'alta capacità ferroviaria Torino-Milano-Napoli, nell'orizzonte temporale che va dall'entrata in esercizio delle opere fino al 2010.

La riduzione dei tempi di percorrenza conseguenti all'attivazione delle nuove opere modifica il bacino potenziale di attrattività di Milano e provincia. Le province di Torino, Vercelli, Novara, Reggio Emilia e Bologna saranno raggiungibili entro l'ora, ponendo le basi per un aumento della competitività del territorio milanese rispetto alle altre aree. Tuttavia, in tale contesto, se le funzioni e i settori di eccellenza tenderanno a trarre vantaggi da tale situazione "catturando" clienti, occorre sottolineare come i settori e le funzioni più deboli rischieranno di essere marginalizzati dal mercato, a vantaggio soprattutto di città come Bologna e Torino.

La ricerca approfondisce gli aspetti di valutazione dell'alta capacità ferroviaria in termini di impatto sui settori: del turismo, del mercato immobiliare; del mercato del lavoro; dei servizi alle persone.

Per quanto riguarda il settore del turismo, viene stimato un incremento del mercato potenziale su Milano del 19%, ma l'offerta complessiva dell'intero bacino reso possibile dall'alta velocità aumen-

terà del 22%, con effetti di maggiore competizione tra Milano e le altre città. Il mercato immobiliare dovrebbe poter rimanere sostanzialmente stabile, anche perché, vista la maggiore accessibilità, si potrebbe determinare un aumento della domanda verso altre città. Con riferimento al mercato del lavoro, l'effetto maggiore sarà determinato dall'allargamento del bacino di utenza dell'area milanese di circa 1,5 milioni di lavoratori, che rappresenta un incremento del 40% circa. Infine, rispetto all'impatto sui servizi alle persone, i flussi migratori verso le università e i centri di ricerca milanesi potrebbero passare dagli attuali 7.000 annuali a 8.500-12.000 all'anno, mentre il bacino di utenza delle strutture sanitarie passerebbe dagli attuali 7,5 milioni di persone a 10,7 milioni (+40%).

Tuttavia, gli effetti prodotti dalla realizzazione dell'alta velocità ferroviaria non sono automatici, ma il loro verificarsi e la loro intensità dipendono da altre condizioni quali: la capacità di anticipare i cambiamenti attraverso precise misure di accompagnamento; un'attenta pianificazione territoriale, di concerto con gli enti coinvolti; un elevato livello di concertazione tra i diversi enti interessati ai fenomeni; la vocazione del territorio e della comunità locale.

La ricerca completa è disponibile anche sul sito www.otinordovest.it news del 15.03.2006.

MANIFESTO DELLE IMPRESE MILANESI PER UNA MOBILITÀ MIGLIORE

Il 30 e 31 gennaio 2006 si è tenuta la quarta edizione della Mobility Conference Exhibition, evento organizzato da Assolombarda e dalla Camera di Commercio di Milano sui temi delle infrastrutture, dei trasporti, dei servizi connessi alla mobilità. Durante il convegno di apertura la Presidente di Assolombarda, Diana Bracco, a fronte di un crescente disagio delle imprese per i ritardi nella realizzazione degli interventi infrastrutturali e sui crescenti costi della congestione, ha presentato e illustrato il manifesto delle imprese milanesi per una mobilità migliore. Di seguito forniamo un abstract del manifesto, disponibile nella sua interezza sul sito www.mobilityconference.it.

UNA MOBILITÀ A SOSTEGNO DELLA COMPETITIVITÀ.

Una rete di infrastrutture adeguata alle necessità di movimentazione di merci e persone è fondamentale per lo sviluppo economico e sociale del Paese e per la sua capacità di attrarre investimenti. I nodi infrastrutturali, le inefficienze nella gestione della mobilità e la congestione che questi fattori generano vanno esattamente nel senso contrario. I costi che ne derivano si ripercuotono sulla competitività, sulla qualità dell'ambiente e della vita nel suo complesso, sull'appeal per i potenziali investitori, sugli standard di sicurezza.

UNA MOBILITÀ "EUROPEA".

Potenziare la rete infrastrutturale dei sistemi urbani è necessario per soddisfare le esigenze di mobilità di persone, merci e informazioni, e per ridurre i costi economici e sociali della congestione. La Germania ha 140 km di auto-

strade per milione di abitanti, la Francia 165, la Spagna 225; l'Italia ne ha 115.

UNA MOBILITÀ INTEGRATA.

Occorre puntare al riequilibrio modale e per questo tutte le tipologie di trasporto, terrestre, marittima e aerea, devono diventare più accessibili. Pertanto lo sviluppo dell'intermodalità e la maggiore integrazione delle politiche dei trasporti, come quelle tariffarie e degli orari, sono punti imprescindibili.

UNA MOBILITÀ DI QUALITÀ.

Solo migliorando la qualità dei servizi per la mobilità delle merci e delle persone, le nuove infrastrutture, una volta realizzate, potranno esprimere tutto il loro potenziale. Solo incentivando forme di gestione della mobilità che promuovono l'innovazione nell'uso delle reti e dei servizi, come il mobility management, avremo una mobilità davvero di qualità.

UNA MOBILITÀ EFFICIENTE ED EFFICACE.

È fondamentale, per raggiungere questo obiettivo, ricercare l'equilibrio tra le esigenze crescenti di trasporto espresse dalle imprese e dai cittadini, i costi per costruire e gestire le infrastrutture e le opportunità di sviluppo economico e territoriale che esse generano sul territorio. Inoltre, per usufruire appieno delle potenzialità che si genereranno dalla realizzazione delle nuove opere, è importante completare la liberalizzazione dei servizi di trasporto, eliminando tutte le incertezze che permangono.

UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE.

È indispensabile perseguire la qualità dei progetti e prevedere un inserimento adeguato delle infrastrutture nel territorio sia per il rispetto dell'ambiente sia come premessa imprescindibile per l'accettabilità dei progetti stessi.

UNA MOBILITÀ PULITA.

Nuovi settori economici ad alto contenuto di innovazione offrono soluzioni interessanti per lo sviluppo di tecnologie a costi contenuti per diffondere carburanti puliti e motori non inquinanti.Cogliere queste opportunità significa preoccuparsi per il rispetto della qualità dell'aria e per il miglioramento della qualità della vita.

UNA MOBILITÀ SICURA.

La protezione della vita e la riduzione dei costi sociali connessi agli incidenti devono essere un riferimento costante nelle scelte che riguardano le infrastrutture, la mobilità e il trasporto. Così come occorre prevedere investimenti adeguati per la manutenzione della rete stradale e ferroviaria e dei mezzi di trasporto pubblico, insieme a interventi di informazione, educazione e sensibilizzazione, e all'applicazione di sanzioni severe a chi non rispetta le regole.

UNA MOBILITÀ CONDIVISA.

Governare responsabilmente l'accettabilità sociale delle infrastrutture significa prima di tutto informare e coinvolgere le comunità locali interessate fin dalle prime fasi della progettazione delle opere. Tuttavia l'esigenza di conciliare punti di vista diversi non può essere un alibi per tenere bloccate le opere infrastrutturali in un gioco di veti incrociati.

UNA MOBILITÀ AL CENTRO DELL'AGENDA POLITICA.

Le infrastrutture e la gestione della mobilità sono una priorità per il Paese. Devono diventare una priorità per tutti gli attori coinvolti ai diversi livelli decisionali e nelle diverse fasi procedurali e autorizzatorie, così come chi è al governo e chi è all'opposizione deve assumersi le proprie responsabilità di fronte alle scelte strategiche per il Paese.

Eventi:

LOGISTICA, TRASPORTI E INTERMODALITÀ

Verona,
24-26 ottobre 2006

Con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Assologistica, arriva in Italia il più grande evento europeo creato per gli operatori della logistica e dei trasporti.

Per informazioni: www.sitl.it

COS'È OTI NORDOVEST

OTI NORDOVEST è un osservatorio sulle opere infrastrutturali prioritarie che interessano il territorio della Lombardia, del Piemonte e della Liguria, creato dalle Associazioni industriali di Genova, Milano e Torino che ha come obiettivo il monitoraggio delle opere selezionate, al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web www.otinordovest.it nel quale sono disponibili e scaricabili le schede informative su oltre cinquanta progetti, il rapporto annuale sullo stato di avanzamento delle opere, oltre ad una breve rassegna stampa e a documenti di interesse specifico.

La newsletter ha periodicità trimestrale e viene inviata esclusivamente via e mail.

NordOvest Infrastrutture

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

a cura di:

ASSINDUSTRIA GENOVA

Servizio Territorio e Infrastrutture
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577
www.assindustria.ge.it
e.mail: fpatrone@assindustria.ge.it

ASSOLOMBARDA

Area Monitoraggio del Territorio e
Infrastrutture, Organizzazione Zonale
Via Pantano, 9 - 20122 Milano
Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326
www.assolombarda.it
e.mail: mitoz@assolombarda.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio
Via M. Fanti, 17 - 10128 Torino
Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458
www.ui.torino.it
e.mail: usu@ui.torino.it