

# L'Amministrazione **INFORMA**



COMUNE DI  
BUTTIGLIERA ALTA



## **TORINO-LIONE**

**Al via i progetti della nuova fermata FM3  
e della pista di Guida sicura**

**Quinto numero**





# Indice

Pag. 3  
Presentazione del Sindaco

Pag. 4  
Fermata FM3 di Buttigliera Alta - Ferriera e  
parcheggio di interscambio

Pag. 6  
Rilocalizzazione della pista di Guida sicura  
per auto da Susa a Buttigliera Alta

Pag. 8  
A che punto siamo con la Torino Lione

Pag. 10  
Avanzamento lavori e ricadute economiche

Pag. 12  
I valichi alpini e il deficit infrastrutturale  
dell'Italia

Pag. 14  
La Nuova Linea Torino Lione: una scelta  
ambientalista

Pag. 16  
Il Piemonte punta sull'Alta Velocità e sullo  
sviluppo della logistica

Pag. 18  
La piattaforma logistica di Orbassano e gli altri  
poli piemontesi

*Si ringrazia il Commissario Straordinario di  
Governo per la documentazione fornita e le  
immagini messe a disposizione; si ringrazia  
Telt per le fotografie alle pagine 10 e 11.*

# Torino – Lione

## Aggiornamenti

Cari Cittadini,

come comunicato chiaramente in campagna elettorale ed in continuità con quanto fatto in precedenza, con questo quinto numero, proseguiamo con le pubblicazioni dedicate alla nuova linea ferroviaria Torino – Lione. Lo scopo è quello di fornire, con trasparenza, le informazioni riguardanti sia le opere che interessano direttamente Buttigliera Alta sia quelle relative all'iter nel suo complesso. Non abbiamo la presunzione di essere esaustivi, ma intendiamo favorire chi vuole approfondire l'argomento.

In Consiglio Comunale ci è stato chiesto di uscire dall'Osservatorio, ma abbiamo rifiutato. Siamo e vogliamo rimanere presenti, perché riteniamo sia il modo migliore per tutelare il territorio ed i suoi Cittadini e per fare in modo che un nuovo intervento infrastrutturale – che non dipende dall'Ente locale, ma, in questo caso, dalla politica trasportistica nazionale ed internazionale – possa diventare per il territorio stesso un valore aggiunto anziché un valore sottratto.

Mi auguro che il nuovo Codice degli appalti istituisca il “dibattito pubblico” preventivo per le grandi opere, ma riconosco altresì che il tavolo in essere presso l'Osservatorio sia un'esperienza di confronto unica in Italia ed una fondamentale opportunità di esprimersi, soprattutto per i piccoli Enti locali.

Nelle pagine che seguono troverete, tra l'altro, importanti novità riguardanti la nostra Buttigliera Alta, ma anche spunti di riflessione relativi allo sviluppo della logistica del Piemonte, fondamentale per il futuro della Regione.

Grazie per il tempo che vorrete dedicare alla lettura di questa pubblicazione.

Il Sindaco  
*Alfredo Cimorelli*

### Per saperne di più:

- [www.comune.buttiglieraalta.to.it](http://www.comune.buttiglieraalta.to.it)
  - > Home Page
  - > Rubriche > Osservatorio Torino Lione
- [presidenza.governo.it/osservatorio\\_torino\\_lione/osservatorio.html](http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/osservatorio.html)





# FERMATA FM3 DI BUTTIGLIERA ALTA - FERRIERA

Dopo l'approvazione di queste opere da parte del Ministero dell'Ambiente, è stato predisposto un Protocollo di Intesa fra gli enti interessati, sulla base del quale RFI, tramite i professionisti di Italferr, si è attivata per far elaborare una idea progettuale di massima. Va evidenziato il fatto che, grazie alla collaborazione del Comune e ai suoi suggerimenti per minimizzare gli impatti della viabilità di cantiere, il progetto è stato modificato e migliorato in più punti.

## Approvati in Osservatorio gli studi preliminari architettonici della Fermata FM3 di Buttigliera Alta - Ferriera

Nella riunione n. 103 dell'Osservatorio, lo scorso 17 dicembre, tutti gli enti interessati si sono dichiarati favorevoli alla realizzazione della Fermata FM3, sulla Linea Storica, e del parcheggio di interscambio nelle modalità architettoniche prospettate dai professionisti incaricati da Italferr e qui di seguito illustrate.

I progettisti si sono impegnati:

- a definire con maggior dettaglio i percorsi ciclabili, pedonali e promiscui, sia interni alla fermata che in collegamento alle ciclo vie esistenti;
- a verificare, anche con ANAS, i dettagli viabilistici dell'accesso alla rotatoria esistente e dell'accesso alla strada statale;

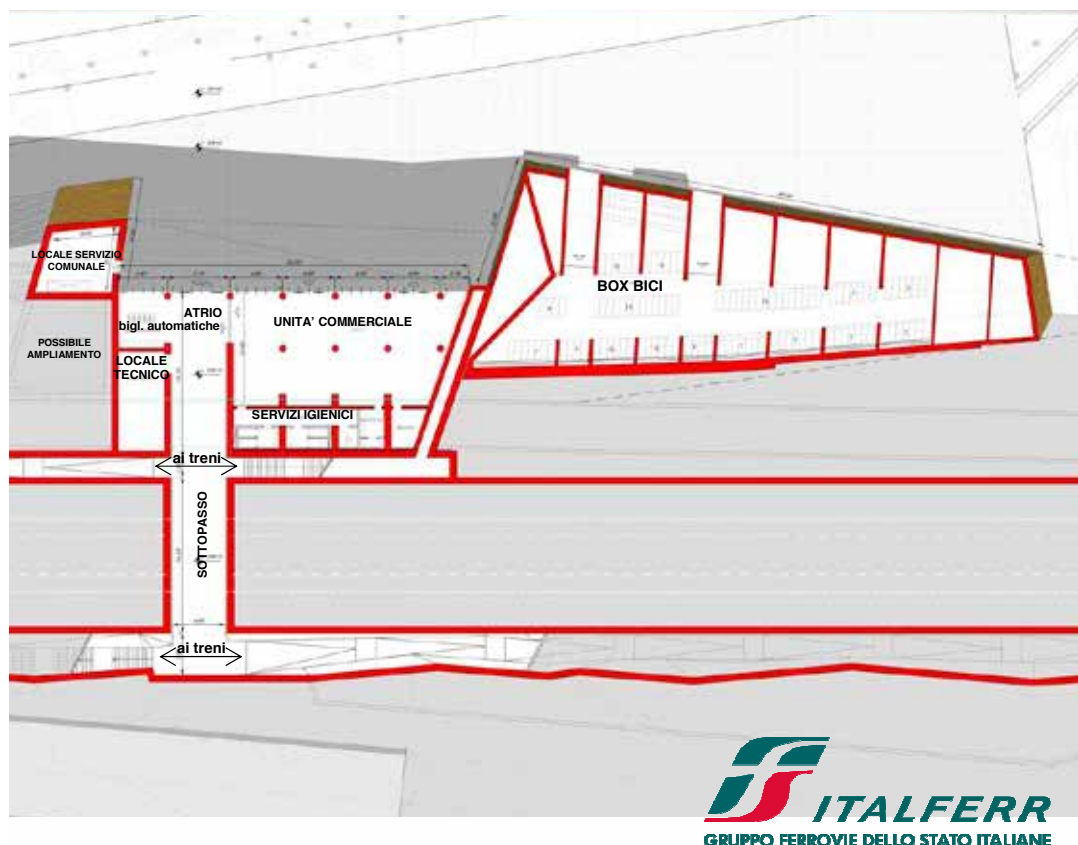
- a definire più nello specifico l'inverdimento delle pensiline e le pavimentazioni drenanti della viabilità interna e dei parcheggi;
- a verificare con i soggetti competenti tutte le eventuali problematiche idrauliche;
- a mantenere costanti rapporti con l'Amministrazione di Buttigliera Alta per migliorare ulteriormente l'idea progettuale.

Il Commissario di Governo Foietta, d'intesa con Telt, ha dichiarato imminente l'avvio della progettazione definitiva che dovrà essere conclusa entro maggio 2016 per poter iniziare la Conferenza dei Servizi entro giugno 2016.

## La fermata FM3 sarà realizzata prima dell'avvio dei lavori della Torino Lione

È stato confermato che la Fermata FM3 sarà realizzata "in anticipazione" rispetto ai lavori della Torino Lione, così come richiesto a più riprese e con vigore dal Comune di Buttigliera Alta. L'inizio lavori è previsto entro il 2017.

Sempre in anticipazione saranno realizzate le fermate "San Luigi" di Orbassano e "Quaglia - Le Gru" sulla Linea FM5; per la fermata "San Paolo" il processo potrebbe essere un po' più lungo.



### Schema planimetrico dell'edificio viaggiatori

In alto l'affaccio principale verso il parcheggio con lo spazio commerciale, la biglietteria automatica, i servizi igienici e un locale a disposizione del Comune. A destra il blocco destinato al ricovero delle biciclette; in basso il sottopassaggio - a raso del piano di campagna - che mette in comunicazione le due aree a nord e a sud della linea ferroviaria storica.

Il transito delle biciclette è garantito a ogni livello, compreso l'accesso ai treni, grazie alle rampe esterne.

# E PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO

## *Planimetria della nuova fermata FM3 di Buttigliera Alta-Ferriera e relativo parcheggio di interscambio*

In basso è visibile il tracciato della Linea Storica della ferrovia Torino-Bardonecchia, in aderenza alla quale è previsto il fabbricato viaggiatori della nuova fermata; a sinistra, appena oltre la fermata è visibile la confluenza della Nuova Linea Torino Lione in uscita dalla galleria profonda Orbassano – Buttigliera Alta.



## *Vista dall'alto del parcheggio di interscambio alberato*

Sullo sfondo gli stalli degli autobus e il fabbricato ipogeo, ribassato rispetto ai binari ferroviari e i raccordi ciclopedonali tra i due livelli.



### **Alcuni dati tecnici:**

- 360 posti auto
- 4 stalli per autobus
- 100 posti per biciclette nel Bike Box

## *Viste esterne dell'edificio viaggiatori*

Il parcheggio è dotato di spazi per la sosta breve (kiss & ride); in alto svetta la pensilina viaggiatori. L'edificio viaggiatori è fortemente caratterizzato dall'uso dell'acciaio corten. Il sottopasso a raso consente un'assoluta permeabilità ciclopedonale tra gli spazi esterni a nord e a sud della fermata.





# RILOCALIZZAZIONE DELLA PISTA DI GUIDA SICURA

Come già anticipato nel giornale *"L'Amministrazione informa"* – Quarto numero monografico dedicato alla Torino Lione del marzo 2014, il 13 febbraio dello scorso anno, il Comune di Buttigliera Alta aveva trasmesso alla Provincia di Torino la documentazione che illustrava la proposta di ricollocazione della Pista di Guida Sicura in una porzione dell'ex discarica di materiali ferrosi Teksid in Frazione Ferriera, con la richiesta che tale proposta venisse sottoposta alla Conferenza di Servizi regionale.

## Il parere favorevole degli Enti interessati e dell'Osservatorio, al via la progettazione

Nel corso della Conferenza di Servizi regionale del 18 febbraio 2014, oltre che nei precedenti incontri in Osservatorio, sia Consepi SpA che LTF hanno mostrato piena disponibilità ad adottare soluzioni alternative a quella individuata ad Avigliana nel Progetto Definitivo presentato, purché tali soluzioni presentassero caratteristiche di fattibilità tecnica ed economica adeguate e fossero attuabili nel rispetto dei tempi della procedura approvativa in corso.

Nel frattempo si sono intensificati i rapporti tra gli enti interessati e si è stesa una prima bozza di Protocollo di Intesa approvata dalla Giunta Comunale n. 62 il 23 aprile 2014; successivamente a seguito di numerosi incontri tra le parti, sono emersi nuovi rilievi, puntualizzazioni e precisazioni che sono stati oggetto di approfondimento e concordamento tra le parti.

## Dal Protocollo di Intesa

Il 20 febbraio 2015 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il *"Progetto Definitivo di prima fase della Nuova linea ferroviaria Linea Torino Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo francese – Sezione transfrontaliera – Parte in territorio italiano"* e in data 6 agosto 2015 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 181 – Suppl. Ordinario n. 45, la Delibera del CIPE n. 19/2015 che al punto 3) dispone la progettazione in variante del "Centro di Guida Sicura"; inoltre nell'allegato 1 (quadro prescrittivo) sono specificate due prescrizioni: la n. 27) che così recita: *"Presentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163/2006, per l'interferenza del sito Guida Sicura previsto nel Comune di Avigliana, rilocalizzandolo altrove in modo da migliorarne l'inserimento ambientale, paesaggistico e socio-territoriale"* e la n. 132) che così recita: *"Ribadendo quanto già richiesto con la nota 1911/DB12.06 dell'11 aprile 2014 si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO), soluzione integrata dall'ipotesi di distacco della sola pista di moto a Cesa-*

Nella seduta dell'Osservatorio del 17 dicembre 2015 tutti gli enti interessati si sono espressi favorevolmente rispetto al progetto di Guida sicura per le auto nel sito di Buttigliera Alta, così come concordato tra le parti; a seguito di ciò il 22 dicembre la Giunta Comunale ha provveduto ad approvare il nuovo testo del Protocollo d'Intesa, che sarà firmato a breve.

È stato confermato che la pista di Guida Sicura è compatibile con la messa in sicurezza permanente dell'area, non induce alcuna modificazione al sottostante materiale della discarica; risulta coerente con la destinazione già precedentemente individuata per l'area stessa, inoltre si configura come una destinazione a importante valore aggiunto, che potrebbe dunque garantire un miglior presidio e cura del sito, consentendo anche delle economie rispetto all'ipotesi di Avigliana.

*na Torinese (TO), pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepi."*... omissis. Infine, in data 30 settembre 2015, con nota prot. n. 136634/LB7/GLS/SR avente oggetto: *"Procedimento di bonifica in corso presso il sito TEKSID S.p.A., Loc. Ferriera presso i Comuni di Buttigliera Alta ed Avigliana. Comunicazioni"*, l'Area Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale della Città Metropolitana di Torino comunicava al Comune di Buttigliera Alta, al Comune di Avigliana, all'ARPA Dipartimento di Torino, e p.c. alla TEKSID S.p.A. e alla Regione Piemonte – Direzione Ambiente, Governo e Tutela del Territorio – Settore Servizi Ambientali che *"questi Uffici ritengono possibile procedere al rilascio dell'atto di certificazione relativo all'intervento di bonifica in oggetto, con l'adozione di specifiche prescrizioni per il controllo e la manutenzione delle opere"* precisando che *"qualora sussistano elementi ostativi al rilascio della certificazione suddetta, da parte di codesti Spett. li Enti, si chiede di cortesemente fornirne comunicazione entro il termine di 30 giorni a decorrere dalla data di ricevimento delle presente"*. La certificazione è stata ora rilasciata.

## Gli impegni assunti dal Comune

All'articolo 3 (*Impegni delle Parti*) per quanto riguarda il Comune di Buttigliera Alta:

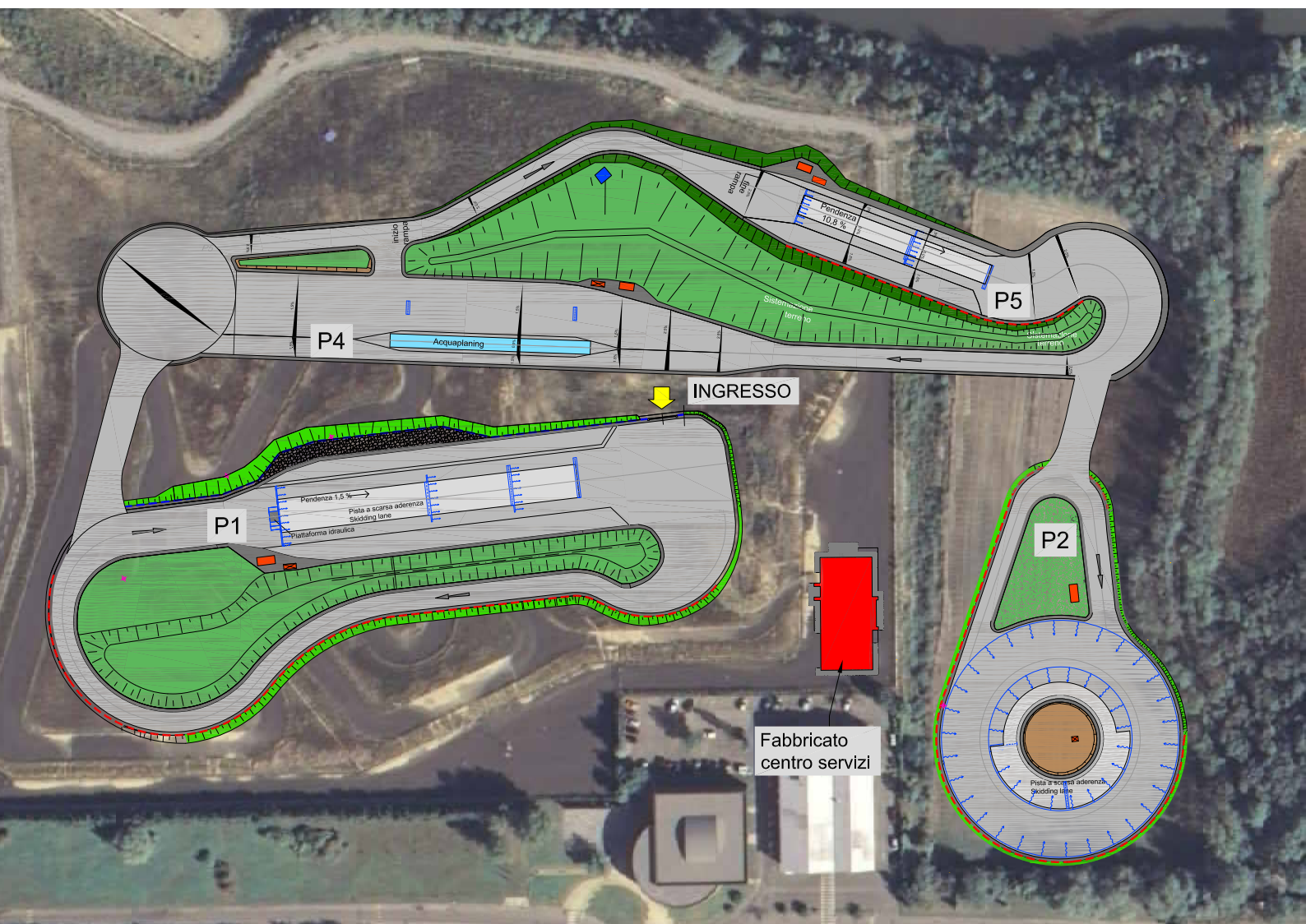
*"Il Comune di Buttigliera Alta si impegna ad avviare, con il tramite dell'Osservatorio ed in accordo con il Promotore TELT, previa approvazione del Consiglio Comunale, tutti gli atti e le azioni utili alla individuazione ed alla realizzazione delle condizioni*

*necessarie per il recepimento della nuova soluzione localizzativa, compresa la messa a disposizione delle aree e le eventuali varianti urbanistiche. Le modalità della messa a disposizione delle aree e della loro valorizzazione saranno successivamente definite"*.

# PER AUTO DA SUSA A BUTTIGLIERA ALTA

*Verrà avviata la progettazione dell'intervento di "pista di Guida sicura per auto", previsto su parte della ex discarica di materiale ferroso Teksid, già in diritto di superficie al Comune di Buttigliera Alta.*

Una parte modesta dell'intervento, a est, insiste su un terreno privato.



## Alcuni dati tecnici

Il circuito così come previsto misura circa 1.300 metri e risulta completo e funzionale di tutte le apparecchiature necessarie per l'utilizzo della pista.

- P1.** Una speciale "piattaforma idraulica" consente la simulazione dell'"effetto sbandata" all'auto causando uno spostamento laterale, improvviso ed imprevedibile da parte dell'autista, delle due ruote posteriori del veicolo. Il successivo percorso avviene su una superficie bagnata a scarsa aderenza con l'attivazione (imprevista per il conducente) di ostacoli ad acqua che rappresentano il pericolo improvviso e consentono all'automobilista di sperimentare le tecniche di controllo dell'autovettura e di verificare l'efficacia della propria prestazione di guida.
- P2.** Una pista ad anello circolare con livelli di aderenza della pavimentazione stradale diversi e variabili. Sono anche presenti vari ostacoli ad acqua con differenti livelli e posizioni, con attivazione sequenziale e/o differenziata.
- P4.** Una collina artificiale con opportune pendenze per la simulazione di discese pericolose, con la presenza di pavimentazione a scarsa aderenza ed ostacoli ad acqua.
- P5.** Simulazione dell'effetto aquaplaning su sede stradale opportunamente bagnata con verifica delle conseguenze della frenata e la sperimentazione degli effetti introdotti dalle moderne funzioni di autocontrollo dell'autovettura (ABS, antiskid, etc.).

N.B. La pista P4, per i motocicli, è prevista a Cesana Torinese.

## La realizzazione e gestione della Torino Lione è stata affidata alla società TELT

A seguito dell'approvazione del progetto definitivo della tratta internazionale, si è conclusa la missione della società italo-francese LTF (Lyon Turin Ferroviaire) che era abilitata solo alla progettazione e alle attività geognostiche preliminari e non alla realizzazione delle opere e alla successiva gestione. Di conseguenza il 23 febbraio si è provveduto a costituire, a Parigi, la nuova società TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) che ha preso il

posto di LTF.

Come quest'ultima anche la TELT è una società pubblica italo-francese, partecipata al 50% dallo Stato francese (Ministero delle finanze e dell'economia) e dallo Stato italiano (Holding FS) ed è responsabile della realizzazione e della gestione della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione.

## Foietta sostituisce Virano alla guida dell'Osservatorio

A seguito della costituzione della nuova società TELT l'arch. Virano ne è stato nominato direttore generale e contestualmente si è dimesso da Commissario Straordinario di Governo per l'asse ferroviario Torino – Lione e Presidente dell'Osservatorio; sarà affiancato nel suo lavoro dall'ex direttore generale LTF ing. Bufalini.

L'arch. Paolo Foietta, che aveva temporaneamente assunto l'incarico dell'arch. Virano, è stato successivamente, con D.P.R. del 23 aprile 2015 del Presidente della Repubblica, pubblicato sulla G.U. n. 141 del 20 giugno u.s., nominato Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio.

## Vertice italo-francese del 24 febbraio 2015 a Parigi

Il giorno 24 febbraio 2015 si è tenuto a Parigi il vertice italo-francese nel quale i due presidenti Renzi e Hollande, hanno definito numerose intese; tra l'altro è stato sottoscritto l'accordo sulla Torino – Lione e con esso la richiesta dei finanziamenti all'UE e l'inizio dei lavori della tratta internazionale. L'accordo dovrà ora essere ratificato dai due Parlamenti.

Rimanevano due approfondimenti da completare (diventeranno allegati all'Intesa al momento della ratifica parlamentare): la certificazione dei costi da parte di un gruppo di società specializzate belghe, che nel frattempo è stata rilasciata e il regolamento

dei contratti (per la prima volta in Europa, in un trattato bi-nazionale, viene dichiarata la comune volontà - molto apprezzata a Bruxelles - di adottare una serie di provvedimenti antimafia). Sarà questo il primo caso in Europa in cui la stessa regolamentazione anticorruzione varrà per i due Stati interessati da un'unica opera a prescindere dai confini territoriali.

Dopo il vertice, il 26 febbraio, si è svolta la presentazione a Bruxelles del dossier di richiesta di finanziamento dell'opera con una percentuale pari al 40%.

## La concessione dei finanziamenti europei per 813.780 milioni di euro

A giugno la Commissione europea di Bruxelles ha deciso di stanziare per la Torino Lione una prima quota di 813.780 euro pari a circa il 41,08% dell'importo di riferimento, che è di circa 1,98 miliardi di euro. La percentuale accordata supera il 40% perché una parte del finanziamento concesso si riferisce alla progettazione che gode del 50% di contributo.

La scadenza del finanziamento, originariamente fissata al 2020 (alla scadenza della Commissione Juncker), è stata anticipata per problemi organizzativi al 2019. Si tratta di un importante risultato cui dovrà corrispondere un impegno organizzativo da parte di TELT che dovrà spendere quasi due miliardi di euro in due anni.

## La Torino Lione è una priorità per l'Unione europea

Il Commissario Bulc ha confermato che la Torino-Lione è una delle 4 priorità assunte dalla Comunità Europea per l'organizzazione della mobilità in Europa, insieme al Brennero, alla Galleria sottomarina tra Germania e Danimarca, al Canale del Nord; il Commis-

sario europeo si aspetta che la Torino Lione diventi un progetto emblematico sotto tre aspetti: a) innovazione tecnologica, b) ottimizzazione energetica, c) ricadute sulle PMI.

## Il Corridoio Mediterraneo interessa il 18% della popolazione UE che genera il 17% del PIL

All'Expo di Milano lo scorso 11 giugno alla presenza di Renzi e di Hollande è stato fatto il punto sull'avanzamento dei lavori e ricordato che la Torino – Lione è il principale anello mancante nel Corridoio Mediterraneo che collega l'Europa sud-occidentale con

i Paesi dell'Europa centrale e orientale. Secondo lo studio commissionato dall'UE le regioni lungo questo corridoio rappresentano una rilevante area socio-economica: con il 18% della popolazione dell'UE, generano circa il 17% del PIL.



## Approvazione del progetto definitivo della Tratta internazionale - lato Italia

Il 6 agosto 2015 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la deliberazione n.19 del 20 febbraio 2015 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) che ha approvato il progetto definitivo della Tratta internazionale della Torino - Lione - lato Italia. Il CIPE suggerisce di valutare l'opportunità di

progettare le opere della galleria di base lato Italia riducendo al minimo la collocazione dei cantieri a Susa (privilegiare dunque Chiomonte). La delibera CIPE indica nel 2% l'importo delle compensazioni per il territorio; come più avanti specificato il ministro Delrio ha precisato che si farà invece riferimento al 5% originario.

## La certificazione dei costi affidata a un raggruppamento di società belghe

Anche se l'UE non lo aveva mai richiesto, si è deciso di procedere alla certificazione dei costi per la realizzazione della NTL, da tenere come riferimento per la ripartizione degli oneri tra i due Stati. Per la galleria di base i costi saranno probabilmente così ripartiti: UE 40%, Italia 35%, Francia 25% (quota inferiore perché lato francese la tratta di adduzione ferroviaria alla galleria di base è molto più lunga che lato Italia). Eventuali costi supplementari rispetto al costo certificato saranno ripartiti al 50% tra Francia e Italia. Il bando di gara internazionale per la certificazione della validità di tutte le voci dei costi dell'opera (prezzi

unitari e quantità) da parte di un soggetto terzo è stato vinto da un raggruppamento di società belghe, la Tractebel Engineering, che ha individuato come valore massimo dell'opera lo stesso che i tecnici e progettisti LTF avevano indicato come valore di riferimento. A metà 2015 la certificazione richiesta era stata completata per il 95% delle opere; per il rimanente 5%, riferito agli iter approvativi in Italia e Francia, sono stati richiesti particolari approfondimenti tecnici; a ottobre 2015 la certificazione dei costi è stata completata con la conferma del valore globale dell'opera in 8,6 miliardi di euro.

## Analisi costi benefici della Torino Lione

A fine 2004 è stato dato un incarico all'Università della Bocconi per l'aggiornamento dell'Analisi Costi Benefici a suo tempo realizzata dall'Osservatorio (vedi il Quaderno n. 8 dell'Osservatorio).

A marzo 2015 è stato realizzato il Quaderno n. 9 dedicato ai *"Contributi all'approccio decisionale alle grandi opere - Spunti di analisi e discussione sulla base dell'esperienza dell'Osservatorio"*, uno specifico contributo richiesto dall'allora ministro Corrado Passera per dotare il nostro paese di uno strumento legislativo simile al *Débat Publique* francese che coinvolge le popolazioni locali nel processo decisionale delle grandi opere.

Entrambi i quaderni sono disponibili nel sito ufficiale dell'Osservatorio:

[http://www.governo.it/Presidenza/osservatorio\\_torino\\_lione](http://www.governo.it/Presidenza/osservatorio_torino_lione)



## Gli impegni del ministro Delrio con i Comuni della Valle di Susa

Il 27 agosto si è svolto l'incontro con il Ministro Delrio e i Sindaci dei Comuni aderenti all'Osservatorio. Il Ministro ha fornito rassicurazioni sulla cifra delle compensazioni che sarà del 5% (112,5 mln €) e non del 2% come scritto in delibera CIPE; i progetti delle opere di compensazione dovranno essere di ampio respiro, e compresi nel quadro generale del progetto Smart Susa Valley.

Il 28 ottobre il Ministro Delrio ha incontrato i Sindaci dei Comuni contrari alla Nuova Linea Torino Lione. I Sindaci hanno esposto le

loro posizioni, da parte sua il Ministro ha ribadito che la realizzazione della Torino Lione non è in discussione; si è convenuto di istituire un tavolo politico, non tecnico e quindi con funzioni diverse da quelle dell'Osservatorio.

Il Commissario di Governo Fioletta dal canto suo ha proposto un confronto su tre argomenti: cantierizzazioni, opere complementari ed opere in conto compensazione.

## Prossime scadenze

- Si sta per concludere l'accordo internazionale tra Italia e Francia per l'applicazione unitaria su tutta la linea (anche in Francia) delle norme antimafia;
- entro l'autunno del 2016 è attesa la ratifica da parte dei Parlamenti I/F dell'accordo tra i due governi siglato lo scorso febbraio.

## Avanzamento lavori della Torino Lione in Francia

Sul fronte dei lavori preliminari, a marzo 2015 si è ripreso a scavare nel sito di Saint Martin La Porte, sul versante francese, dove si sta realizzando uno scavo esplorativo aggiuntivo rispetto alla discenderia già conclusa nel 2010 e dove si sta preparando la camera di montaggio per la fresa. Tecnicamente si tratta della realizzazione del tunnel geognostico tra Saint Martin e La Praz propedeutico alla realizzazione dell'opera per valutare la consistenza

delle rocce e gli eventuali rischi geologici, scavato nell'asse e con la sezione della galleria di base di 57 chilometri sotto le Alpi che collegherà le stazioni di Susa e Saint Jean de Maurienne. Ricordiamo che sono quattro i cunicoli esplorativi collegati alla Torino Lione: Saint Martin La Porte, La Praz e Modane sul lato francese, la Maddalena (Chiomonte) sul lato italiano.

## Avanzamento lavori nel cantiere de La Maddalena di Chiomonte

### Profondità dello scavo

Lo scavo del cunicolo esplorativo nel cantiere geognostico de La Maddalena di Chiomonte procede regolarmente e si attesta su una media di 10 m/g circa. L'avanzamento, al 18 dicembre 2015, era di 4.178 m. sui 7500 totali

### Stima dei tempi di esecuzione della Torino Lione

Si stima che i lavori preparatori (es. risoluzione delle interferenze) inizieranno nel 2017, mentre gli scavi veri e propri della galleria di base inizieranno, sia lato Italia che lato Francia, nel 2018 e che i primi treni potranno transitare nel 2029-2030 (serviranno infatti 6-7 anni per realizzare la galleria, 2-3 anni per le installazioni tecnologiche, almeno un anno per i collaudi e l'esercizio provvisorio).

### Monitoraggio ambientale: 30.000 misurazioni effettuate finora

Il monitoraggio delle componenti ambientali dentro e fuori al cantiere ha superato le 30.000 misurazioni, non evidenziando alcuna criticità per la salute e per l'ambiente.

## TELT rimane il primo fornitore di lavoro della Valle

Il cantiere impiega attualmente circa 140 addetti tra operai, capisquadra e quadri. Le lavorazioni si svolgono su 3 turni, 7 giorni su 7, di cui uno la domenica dedicato ad attività di DAC Test e manutenzione della macchina.

Per il periodo tra Natale e Capodanno la manodopera locale assicurerà la copertura dei turni di manutenzione straordinaria in galleria, mentre a partire dal 4 gennaio 2016 le attività si intensificheranno e gli addetti lavoreranno su 4 turni, 7 giorni su 7. Il 47% hanno delle imprese impegnate nel cantiere hanno sede nella Città Metropolitana di Torino (il 16% in Valle di Susa). Gli investimenti del cantiere producono ricadute economiche che per quasi il 50% rimangono sul territorio.

### Altre ricadute economiche sul territorio: ristorazione e ricettività

Per la ristorazione prosegue la collaborazione con una ditta di catering della Valle per il pranzo, mentre per il resto il servizio è reperito presso i ristoranti di Chiomonte e Susa. Per il pernottamento gli addetti fuori sede fanno riferimento ad alberghi e case in affitto della Bassa Valle.

### I controlli antimafia e il protocollo di legalità

Le aziende che finora hanno a qualunque titolo lavorato per il cantiere, con riferimento a lavori, servizi e forniture, sono state tutte sottoposte a rigorosi controlli antimafia, secondo quanto

stabilito nel Protocollo di legalità del 2012. Ad oggi sono state richieste 582 informative antimafia per altrettante imprese.

I report mensili sono scaricabili dal sito di TELT alla pagina <http://www.telt-sas.com/report> e riportano il numero di "informative antimafia" indirizzate alla Prefettura di Torino, il numero di interdittive prefettizie ricevute ad oggi, oltre alla dimensione economica degli affidamenti alle imprese (compresi i sub affidamenti) del cantiere di Chiomonte.

Il protocollo di legalità viene attuato in stretto coordinamento con la Prefettura di Torino e il GITAV (Gruppo Interforze TAV) incaricato di vigilare contro le infiltrazioni mafiose durante tutto il periodo delle opere.





# E RICADUTE ECONOMICHE



*Messa in galleria per la festa di S. Barbara*

*Rinverdimento progressivo delle terre di scavo*

## **Il Quadro integrato dei progetti "di anticipazione" finanziati da RFI e Regione**

Il Quadro integrato dei progetti "di anticipazione" rispetto alle opere della Torino Lione, finanziati da RFI e Regione prevede le seguenti opere:

- la Stazione ipogea del San Luigi di Orbassano (edificio, attrezzaggio FM5, parcheggio di auto e bus);
- la Fermata delle Gru e quella di San Paolo (quest'ultima è una novità);
- la Fermata di Buttigliera Alta – Ferriera.

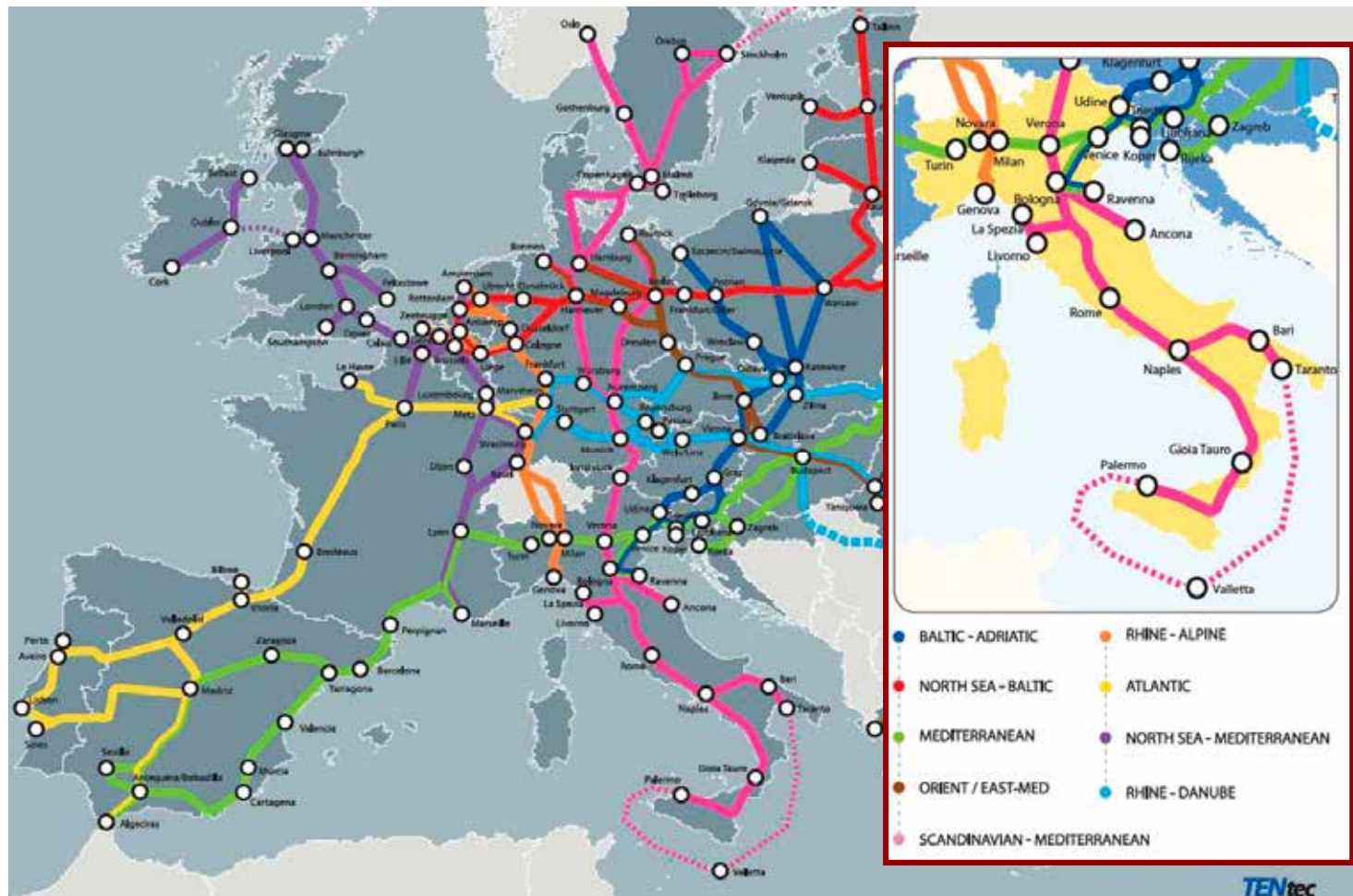
A seguito di una modifica concordata all'Accordo di Programma con RFI e la Regione, Italferr ha già avviato la progettazione di tali opere in anticipazione il cui importo totale ammonta a circa 70 milioni di euro. Nel maggio 2016 si dovrebbe arrivare alla conclusione dei progetti; a giugno 2016 la Conferenza dei Servizi, per poi dare inizio ai lavori nel 2017.

Negli incontri del 19 novembre u.s. sono stati raggiunti in Osservatorio accordi per partire con la progettazione definitiva di tali opere entro dicembre, con l'eccezione delle fermate di Gru e San Paolo i cui tempi slittano a gennaio – febbraio 2016.



# I VALICHI ALPINI E IL DEFICIT

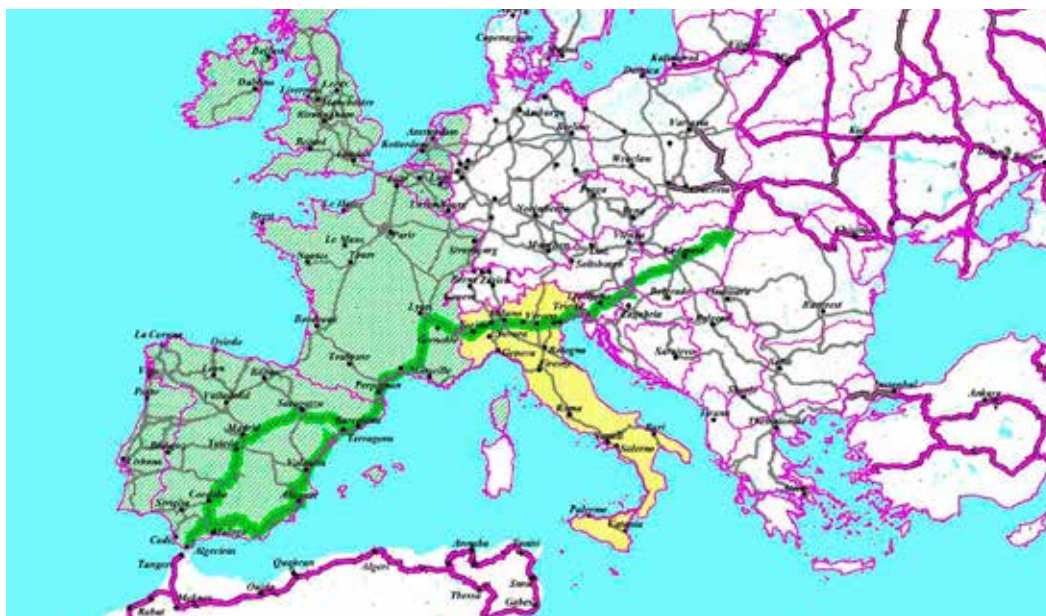
Le Alpi sono un vincolo, un limite fisico, sormontato nella storia solo attraverso il sistema dei passi, poi dei valichi, poi dei tunnel; pochi elementi singoli che mettono in relazione l'Italia, il suo sistema economico e sociale con il resto del continente europeo. Per superare questi limiti, che rischiano di rappresentare un isolamento per le relazioni fra i Paesi europei e un freno al loro sviluppo, l'Unione Europea ha deciso di finanziare alcuni importanti assi di collegamento ferroviario, i cosiddetti Corridoi Ten-T.



I 9 corridoi Ten-T del 2013: cofinanziamento UE delle tratte fondamentali

## Il sistema economico deve crescere per migliorare la sua competitività

L'interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Europei raggiungibili via treno attraverso il settore ovest (grazie alla NLTL) e cioè Francia, Paesi Bassi, Spagna e Portogallo vale oltre 200 Miliardi di Euro (2011) e rappresenta nel 2011 quasi il 30% dell'Interscambio Economico Totale dell'Italia con il resto del Mondo. Queste sono le ragioni sociali ed economiche della Nuova Linea Torino Lione.





# INFRASTRUTTURALE DELL'ITALIA

## L'attuale traforo del Frejus non è assolutamente competitivo

Il tunnel di Cavour è tra i più vecchi delle Alpi (progetto 1856 - Inaugurazione 1871), tra i più alti (1258 m. di altitudine) il più penalizzante (pendenze del 32‰) ed è il più angusto (interbinario di 341 cm contro i 355 di oggi). L'obbligo di locomotori aggiuntivi imposto dalla pendenza, il ridotto modulo ferroviario (lunghezza massima 550 m. e carico massimo 1150 t) e i vincoli dell'attuale galleria determinano costi di trasporto superiori del 50% rispetto alla concorrenza, mettendo la Linea storica fuori mercato.

## Tutti gli altri paesi alpini hanno realizzato gallerie di base (Svizzera, Austria Germania)

il trasferimento modale da gomma a ferro si è verificato solo sugli assi più efficienti:

- la direttrice del Brennero, attualmente con buone caratteristiche tecniche in generale e sulla sezione di valico, sulla quale sono già partiti gli interventi per la realizzazione di una nuova linea "di pianura" (BBT - Brenner Basis Tunnel);
- la direttrice del Sempione/Loetschberg, ha triplicato il traffico in dieci anni, mentre quello del Fréjus diminuiva. Su questo corridoio, la prima canna della galleria di base, aperta nel 2007, è già in saturazione;
- la direttrice del Gottardo, la cui galleria di base si prevede sarà aperta nel 2016 e che si ritiene sarà anch'essa satura in breve tempo, a fronte della continua crescita della domanda di transito.

## Il deficit infrastrutturale dell'Italia

Sono in atto due grandi fenomeni di cambiamento che rappresenteranno per il nostro sistema dei trasporti o una grande opportunità o la definitiva marginalizzazione.

1. Da un lato è ormai evidente nel mondo del trasporto navale lo spostamento dei flussi di merce sui vettori marittimi di grandi dimensioni (il 52% dei volumi dall'Estremo Oriente si muove oggi su navi con capacità di carico superiore ai 12.500 Teu<sup>1</sup>, questo pone la questione della capacità fisica dei nostri porti nel ricevere e servire quel tipo di navi; a questo fenomeno si aggiunge una più forte attenzione europea sugli impatti dei trasporti in termini di emissioni con una maggior attenzione alle percorrenze via terra.
2. Dall'altro la prossima apertura della galleria di base del Gottardo e della vicina galleria di Ceneri fanno prevedere una grande permeabilità del nostro sistema da e verso i mercati sud europei con un incremento giornaliero delle disponibilità di tracce di oltre 200 unità. Oggi i porti del Nord Europa muovono merce nazionale per circa 1 milione di Teu, i nuovi trafori ci possono permettere di recuperare una parte o di perderne ancora.

Il deficit infrastrutturale italiano si concentra soprattutto sui tempi di percorrenza e di trasbordo: non è il numero degli scali che determina l'efficienza di un sistema portuale, ma la capacità di agire in modo coordinato, valorizzare le specializzazioni e garantire un elevato livello di interconnessione.

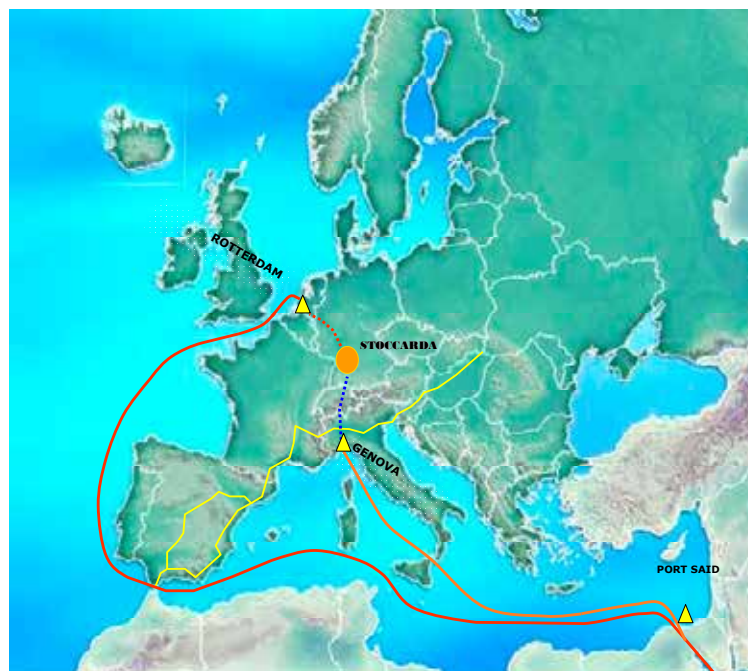
## Il sistema portuale deve integrarsi con un adeguato sistema ferroviario di HUB

L'inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie impedisce al sistema portuale e logistico italiano di intercettare i flussi di traffico nonostante la posizione geografica favorevole e la presenza di numerosi HUB (Centri di scambio intermodale).

I dati di traffico marittimo dimostrano che la gran parte dei trasporti oceanici da e per l'Italia passa dal Mare del Nord. Un carico che da Port Said voglia raggiungere via Rotterdam il cuore industriale della Germania percorrerà 3.342 km in più di quanto avrebbe fatto approdando a Genova e produrrà il 52% in più di CO<sub>2</sub>.

Complessivamente, l'Italia presenta un costo della logistica "tradizionale" maggiore dell'11% rispetto alla media europea (Studio CONFETRA sulla logistica 2011).

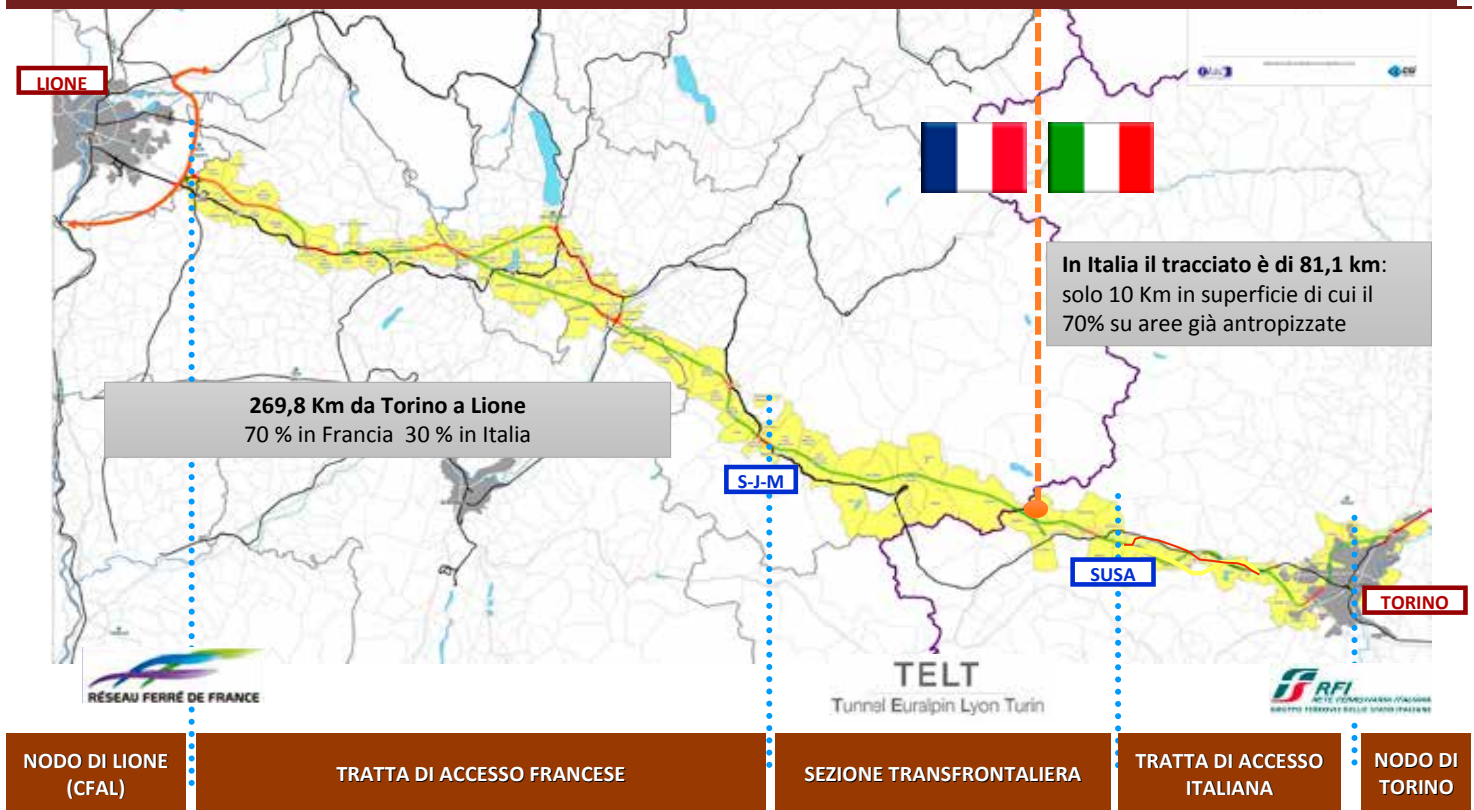
Con 25 milioni di abitanti il "catino padano" costituisce, assieme all'area londinese (14 milioni di abitanti), alla Rhine-Ruhr in Germania (10 milioni di abitanti), al Randstad in Olanda (7 milioni di abitanti) e al "diamante fiammingo" in Belgio (5 milioni di abitanti), una delle macroregioni più densamente popolate e più produttive d'Europa.



<sup>1</sup> L'unità equivalente a venti piedi o Teu (acronimo di twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

# LA NUOVA LINEA TORINO LIONE:

## il progetto complessivo della Nuova Linea Torino Lione



## Che cos'è il Piano 20-20-20 entro il 2020?

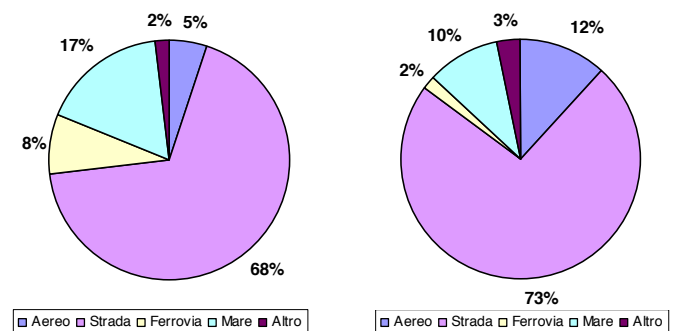
Si tratta dell'insieme delle misure pensate dalla UE per il periodo successivo al termine del Protocollo di Kyoto, il trattato realizzato per il contrasto al cambiamento climatico che, arrivato alla sua naturale scadenza alla fine del 2012, grazie al Doha Gateway è stato prorogato al 2020. Il "pacchetto", contenuto nella Direttiva 2009/29/CE, è entrato in vigore nel giugno 2009 e sarà valido dal gennaio 2013 fino al 2020.



## Il treno è amico dell'ambiente

In Europa il trasporto su strada rappresentava nel 2007 il 68% del totale, ma tale quota ha prodotto il 73% della CO<sub>2</sub> (107%) presente in atmosfera; il trasporto su ferro, che era confinato all'8%, ne ha prodotta solo il 2%!

Uno studio calcola che lo spostamento di un quarto delle unità di trasporto da aria e strada verso la ferrovia nel 2020 consentirebbe di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di una quota superiore all'obiettivo dell'Unione Europea.



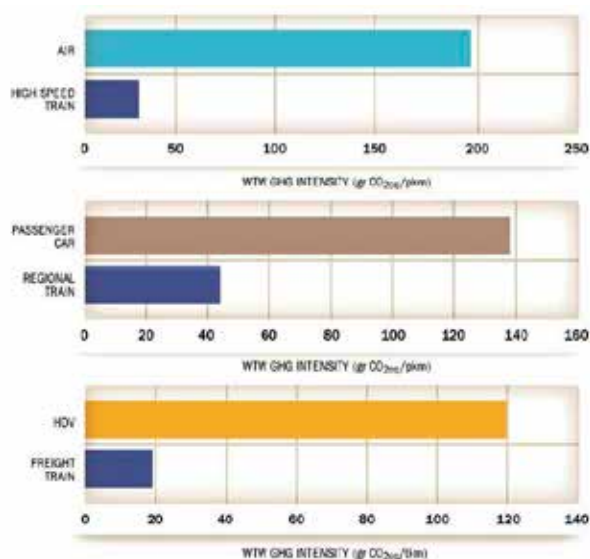
Suddivisione modale trasporto nel periodo di riferimento (a sinistra) - Contributo in termini di CO<sub>2</sub> per ciascuna modalità (a destra)  
Fonte: EC 2007 and UIC Energy / CO<sub>2</sub> database



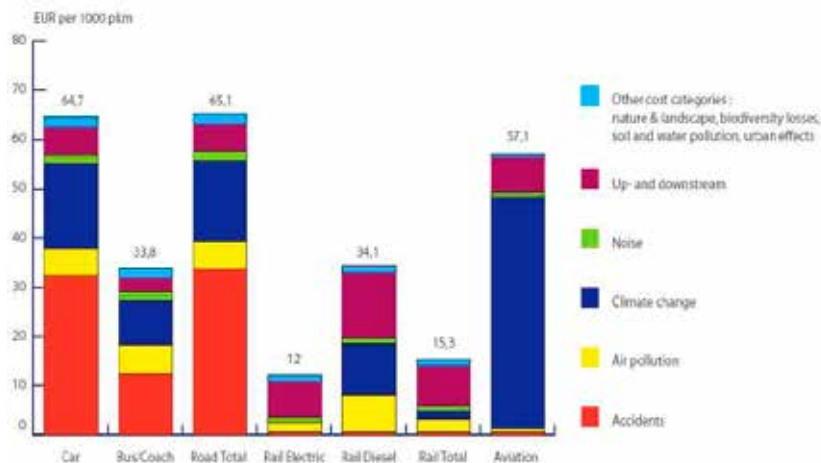
# UNA SCELTA AMBIENTALISTA

## Confronto trasversale delle modalità

Aereo contro Alta Velocità, auto contro treni regionali, veicoli pesanti contro treni merci – media EU



UIC-IEA Handbook 2012



<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/td13-08e.pdf>

## 2014 – L'Analisi Costi Benefici aggiornata allo scenario del "fasaggio"

### 2012 – L'Analisi Costi Benefici del progetto completo

Il quaderno n° 8 dell'Osservatorio è stato dedicato all'Analisi Costi Benefici del progetto completo della Torino-Lione prima dell'introduzione del fasaggio. Il bilancio è risultato positivo per lo scenario di riferimento: il decennio perduto.

### 2014 – Perché una nuova Analisi Costi Benefici?

L'ACB è stata aggiornata al 2014, al fine di valutare l'influenza di alcuni fatti importanti avvenuti dopo il 2011, che modificano sostanzialmente gli scenari di riferimento:

- l'evoluzione del processo di progettazione
- una diversa realizzazione del progetto secondo le fasi di costruzione, cioè la nuova tempistica di alcuni componenti principali del progetto rispetto al calendario previsto nel 2011.

## Quali effetti ha il fasaggio?

La modifica del progetto (fasaggio) ha migliorato l'impatto socio-economico del 53% in termini di Valore Attuale Netto (VAN).

	Approccio I2 - 2011	Approccio I2 - 2014
VAN totale	11.533	17.696
TIR	4,68%	5,63%

Tratto da: "Aggiornamento dell'analisi di impatto socio-economico del nuovo progetto TEN-T Torino – Lione con il fasaggio" – CERTeT Bocconi 2014.

VAN: Valore attuale Netto – TIR: Tasso Interno di Rendimento  
In euro 2010, prezzi costanti.

## Cosa succede se non realizziamo l'opera?

La potenziale perdita di benefici economici derivanti dal fallimento dell'attuazione del progetto della Nuova Linea Torino-Lione a livello europeo:

**20,307 Miliardi Euro netti**

# IL PIEMONTE PUNTA SULL'ALTA VELOCITÀ

Come già anticipati nel capitolo del deficit infrastrutturale dell'Italia, oggi sono in atto due grandi fenomeni di cambiamento che rappresenteranno per il sistema logistico Piemontese una grande opportunità: da un lato è ormai evidente nel mondo dei trasporti via mare lo spostamento dei flussi di merce sui vettori marittimi di grandi dimensioni (saranno la prima scelta nella portualità), dall'altro la prossima apertura del Gottardo e del Ceneri e lo sviluppo della dorsale Torino Lione fanno prevedere una grande permeabilità del nostro sistema da e verso i mercati sud europei.

## La necessità di sistemi logistici integrati

Questi fenomeni possono costituire una grande opportunità - potranno consentire di consolidare l'attuale mercato e di recuperare nuove quote (Svizzera e Baviera) - ma potrebbero anche essere una più facile via di accesso al nostro mercato per i porti nord europei. Per questo occorre dare risposte adeguate in termini di sistemi logistici integrati che possano garantire un servizio soddisfacente un marketing di sistema e quindi generare nuove op-

portunità di crescita ed occupazione. Il sistema logistico Piemontese ha grandi opportunità avendo due poli significativi sull'asse del corridoio 24 (asse Nord-Sud): Rivalta Scrivia e Novara e su quello del corridoio 5 (asse Est-Ovest) Torino SITO e Novara. Oggi il sistema vale in termini di posti di lavoro (diretti più indotto) per SITO 4000 unità, per Tortona-Rivalta oltre 2500 unità e su CIM Novara 1000 unità.

## Promuovere un'adeguata politica dei trasporti nazionale e piemontese

La portualità ligure rappresenta già ora la porta d'accesso più importante del mercato nazionale, con il completamento delle opere in corso essa raggiungerà nel 2018 la potenzialità per un volume complessivo di 6,5 milioni di Teu (contenitori), anche per la presenza di nuovi soggetti quali Maersk sul terminale di Vado (il primo per navi oltre i 12.000 Teu), di PSA su Voltri e di MSC sul terminale Contship di Spezia.

La Regione può essere l'elemento catalizzatore di questo sistema; è presente con quote molto significative nelle varie realtà e può quindi essere fattore di coesione e difesa del sistema.

Va notato che il sistema piemontese presenta realtà che non sono in concorrenza tra loro ma svolgono funzioni e servizi spesso complementari e mai conflittuali nel mercato della logistica.

La finalità dell'azione intrapresa dalla Regione (condivisa dalle singole strutture operative) è volta a mettere a sistema il ruolo e le specificità di ciascuna componente della logistica piemontese, al fine di fornire alle imprese manifatturiere del territorio servizi e strutture logistiche competitive anche interfacciate alle componenti portuali, con la creazione di un link stabile con Confindustria Piemonte.

## L'intermodalità e le azioni da affrontare prioritariamente

L'intermodalità rappresenta il valore intorno a cui costruire questo nuovo sistema; per questa ragione è necessario sostenere i traffici intermodali, come da modello svizzero, anche per proteggere un investimento ingente che il paese sta realizzando, ma con un traguardo a 15 anni da oggi.

Le azioni si stanno concentrando prioritariamente su temi di interesse comune quali: il marketing territoriale per la logistica, un forte impulso per favorire la retro portualità a servizio dei porti liguri, i collegamenti italo-svizzeri, l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie con l'eliminazione delle strozzature e la valorizzazione degli impianti esistenti (il loro adeguamento

più che la loro sostituzione), i servizi telematici di connessione di reti e nodi per la logistica con la messa a fattor comune delle esperienze più avanzate.

Queste realtà svolgono funzioni e servizi spesso complementari nel mercato della logistica; consolidando e istituzionalizzando relazioni di sistema tra i diversi soggetti che costituiscono il tessuto insediativo della rete logistica piemontese (e del Nord Ovest) è possibile dar vita ad un sistema integrato che possa offrire al mercato globale una risposta complessiva e che possa meglio contrastare le spinte a portare queste opportunità su altre aree del paese.





# E SULLO SVILUPPO DELLA LOGISTICA

## Gli interventi urgenti (entro il 2018) nel sistema piemontese

Sono stati definiti alcuni interventi urgenti per adeguare le strutture ferroviarie esistenti agli standard europei in termini di sagoma e lunghezza convogli; si tratta di interventi devono essere realizzati entro il 2018, data in cui le strutture di valico entreranno in esercizio. Si deve considerare il fatto che la dorsale da Trieste a Torino permette già oggi il passaggio della sagoma P40, questa dorsale è

raggiungibile da Nord con questo standard, ma non troviamo le stesse possibilità quando da questa dorsale guardiamo i porti; da quelle provenienze sono operabili treni da 550 m con al massimo 1200 tonnellate di peso ma sono frequenti (se si utilizza un solo locomotore) valori massimi consentiti di 450 m. e 800 tonnellate di peso.

- **Interporto SITO (Torino):** adeguamento dei fasci ferroviari e dei loro raccordi ed eliminazione dei colli di bottiglia
- **Interporto CIM (Novara):** adeguamento binari a standard e raccordi viabilità
- **RTE intermodale (Rivalta):** adeguamento impianti di stazione e raccordo

## Gli obiettivi della Regione Piemonte

- Creare sviluppo e occupazione.
- Promuovere politiche per favorire trasporto merci su ferro (minor impatto ambientale).
- Valorizzare il patrimonio delle partecipate nel settore della logistica.

## Presentarsi come un unico sistema integrato della logistica Piemontese:

- Forte complementarietà.
- Sistema unito che ragiona e opera in modo univoco e coerente.
- Possibilità di sfruttare le sinergie.

### I Player



Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Commissario Straordinario del Governo  
per l'asse ferroviario Torino-Lione



### Azioni comuni:

- nei confronti di RFI
- nei Confronti del Governo
- nei confronti della Cabina di regia tra Piemonte, Liguria e Lombardia
- nei confronti del mercato

### Il fabbisogno economico

Interventi urgenti per adeguare le strutture ferroviarie esistenti agli standard europei in termini di sagoma e lunghezza convogli:

- **Interporto SITO (Torino):** adeguamento dei fasci ferroviari e dei loro raccordi:  
importo € 35.000.000
- **Interporto CIM (Novara):** adeguamento binari a standard e raccordi viabilità:  
importo € 6.000.000
- **RTE intermodale (Rivalta):** adeguamento impianti di stazione e raccordo:  
importo € 9.500.000
- **PLIM (Mondovì):** realizzazione raccordo e scalo ferroviario:  
importo complessivo € 2.500.000

## La cabina di regia interregionale

### Obiettivo: creare il Sistema della logistica del Nord - Ovest

- Nel Febbraio 2014 Piemonte, Liguria e Lombardia hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la costituzione di una Cabina di Regia unitaria sul tema della Logistica.
- Coordinamento a livello tecnico.
- Coordinamento a livello politico.

## Il convegno sulla Piattaforma logistica di Orbassano: una sfida per il futuro

Il 21 novembre scorso si è svolto a Orbassano un convegno su "La Piattaforma logistica di Orbassano per lo sviluppo del Piemonte" che ha visto la partecipazione del Sindaco Gambetta, dell'assessore regionale Balocco, del vice presidente della Città Metropolitana Avetta, del Commissario Straordinario di Governo Foietta, del presidente di SITO, di esponenti della Confindustria, di UPAC, di Ambrogio SpA, dell'ing. Grassi di RFI, del cav. Guala presidente Operatori grossisti ortofrutticoli e vice presidente CAAT.

«Ad Orbassano esiste un' area strategica che in molti ci invidiano. La sfida è quella di valorizzare il sistema industriale, sostenendo

la logistica. Oggi possiamo già fare molto: con la Torino-Lione, avremo l'unico vero scalo passante, di dimensione europea». «CAAT è già una grande piattaforma logistica. Con lo scenario dei prossimi anni, proprio rispetto alla logistica, si aprono grandi opportunità, per il settore ortofrutticolo. Dovremo coglierle al meglio». «Le imprese scontano un gap infrastrutturale dell'11%. Dobbiamo cercare di provare a diminuire questa distanza rispetto agli Stati Europei, con investimenti importanti sulle infrastrutture e sulle politiche, scegliendo bene le priorità».

## Gli impianti logistici presenti nell'area di Orbassano scontano oggi due tipi di problemi

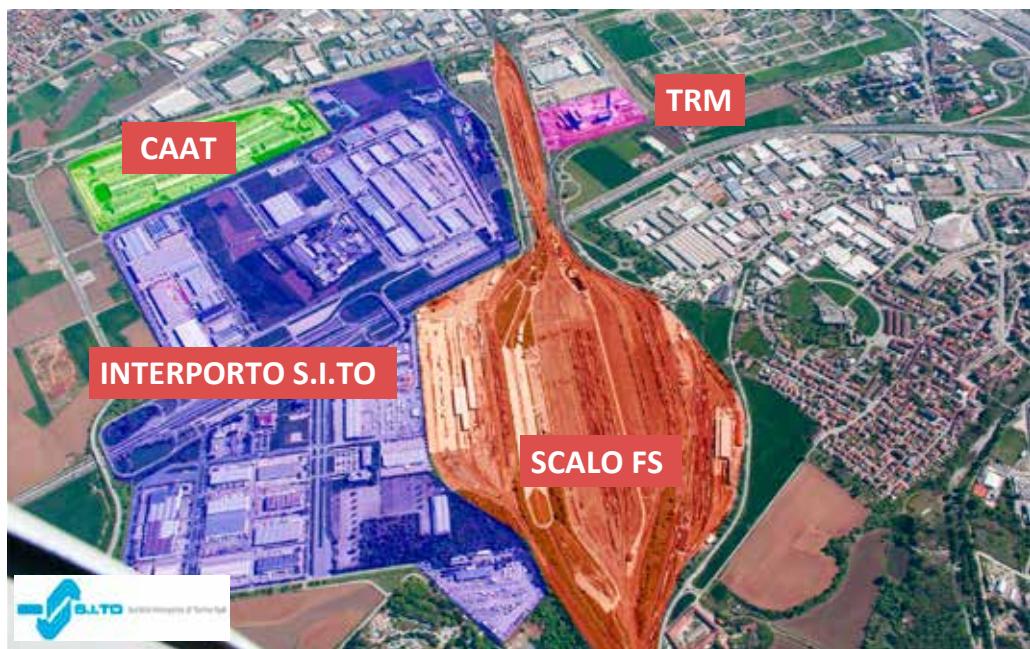
Il primo problema è rappresentato dalle limitazioni e vincoli infrastrutturali sia verso la Francia (Linea storica) che verso l'Est, a causa delle limitazioni all'attraversamento del nodo di Torino, problemi non risolti con la realizzazione del passante ferroviario; occorre nel transitorio, in attesa della completa realizzazione della nuova infrastruttura comprensiva della Gronda merci (Fase 1B), affrontare tali problemi e ridurne il peso.

Il secondo problema è inerente lo sviluppo della funzione di HUB e dell'intermodalità; l'infrastruttura di base per l'HUB esiste, con il fascio di binari (nuovi e lunghi) a Sud della tangenziale, ma per farlo funzionare servono treni in entrata e treni in uscita ed il terminal intermodale deve diventare moderno: binari da 750 metri e gru a portale per il sollevamento verticale.

## L'obiettivo nella fase transitoria è il rilancio dello scalo di Orbassano

Obiettivo dell'Osservatorio, nella fase transitoria, è il rilancio dello scalo di Orbassano, evitando un'ulteriore contrazione del volume delle merci movimentate tramite ferrovia; per fare questo occorre, a breve, migliorare l'integrazione tra le diverse componenti logistiche presenti nell'area ed affrontare e risolvere i problemi attuali, aumentando la funzionalità e l'efficienza dello scalo esistente, riducendo gli ostacoli per un migliore utilizzo dell'intermodalità ferroviaria e sviluppando servizi indispensabili per la gestione della logistica.

Occorre quindi arrivare ad una effettiva piattaforma logistica unitaria che integri in modo efficace le diverse componenti e i diversi attori oggi presenti (Scalo Merci RFI, SITO, CAAT, Termovalorizzatore, Regione, RFI, RFI Logistica, Trenitalia, AFA, Autorità portuale di Savona - Vado, ecc.). Nel transitorio ecco le cose da fare:



- Connessione ferroviaria merci con il Porto di Savona/Vado (occorre affrontare simultaneamente il tema Dogane, ecc.); un primo successo - già raggiunto - è stato di far transitare il **10 dicembre un primo treno sperimentale con 16 vagoni di frutta** (con un peso di 650 tonnellate) con l'obiettivo di passare progressivamente a 15 treni il giorno.
- Ferrobonus sulla Linea Storica Torino Lione, finanziato nel Patto di Stabilità con 40 mln € (con l'apertura del Gottardo si dovrà pagare lo svantaggio commerciale a chi intende utilizzare l'antieconomica galleria del Frejus, fino all'apertura della nuova galleria di base).
- Superare il limite del Passante di Torino nelle connessioni verso est (Milano).
- Adeguare la connessione con Alessandria al transito della sagoma P80 (ora non è garantita nemmeno la P45).



# ORBASSANO E GLI ALTRI POLI PIEMONTESI

## L'obiettivo finale è la Piattaforma Logistica Integrata di Orbassano sulla Torino Lione

In questo scenario, fondamentale sarà la progettazione definitiva della Piattaforma Logistica Integrata di Orbassano, che RFI ed Italferrovie dovranno sviluppare a partire dal progetto preliminare.

Con la realizzazione della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione, il nuovo scalo di Orbassano dovrà trasformarsi ed essere attrezzato per:

- assumere una funzione strategica per il nostro sistema industriale;
- gestire tutte le modalità di trasporto merci ferroviarie per diventare uno dei principali poli logistici europei.

Considerando il modello di esercizio del progetto della Nuova Linea Torino Lione, viene posto all'evidenza che i traffici che interesseranno l'impianto di Orbassano a regime saranno di tipo "passante" (non diretti ad Orbassano) e dunque non più "attestato".

Le caratteristiche del terminal e del modulo dovranno essere adeguate ai nuovi standard ovvero, a titolo esemplificativo: 750 mt. di lunghezza, 4 mt. di sagoma, 1.600 tonnellate di peso.

## L'occupazione nella logistica piemontese

Oggi il sistema vale in termini di posti di lavoro (diretti più indotto) oltre 7500 addetti:

SITO	RIVALTA SCRIVIA	CIM NOVARA
<b>Interporto di Torino</b> <b>Superficie 3.050.000 mq.</b>	<b>Rivalta Terminal Europa SpA</b> <b>Superficie 1.250.000 mq</b>	<b>Centro Interportuale Merci (CIM)</b> <b>Superficie 640.000 mq</b>
L'infrastruttura, baricentrica rispetto al sistema autostradale, rappresenta un ambito privilegiato per l'insediamento di attività logistiche a servizio del sistema industriale di Torino e provincia.	È la società di gestione del terminal ferroviario di Rivalta Scrivia, operante quale banchina secca del porto di Genova, per ricevere e ridistribuire il traffico di container in arrivo dal porto e di convogliare il traffico in esportazione attraverso l'intermodalità strada-ferrovia.	Situato all'incrocio di due dei corridoi più importanti del cosiddetto core network europeo. L'interporto è fortemente orientato all'intermodalità.
4000 unità	oltre 2500 unità	1000 unità

## Parte da Torino il nuovo sogno dell'Alta Velocità dall'Atlantico al Pacifico

### Avvicinare popoli e culture con un forte supporto all'ambiente

Parte da Torino l'idea di un progetto di un collegamento ferroviario ad alta velocità che unisca le città europee con quelle asiatiche, fino a Pechino, coinvolgendo nel percorso anche il Medio Oriente. Una sorta di grande «metropolitana della pace» intercontinentale con fermate nelle grandi città d'Europa, Russia e Asia. Il progetto si chiama METR (Medio Oriente, Europa, Turchia, Russia).

Il "Forum delle Città della nuova Via ferroviaria della seta", è stato promosso da Mir Initiative, l'ente russo per l'Alta Velocità della Russia in collaborazione con il Comune di Torino e l'Anci.

Il 27 novembre è stata firmata la Carta di Torino da parte dei primi cittadini di città toccate dal percorso della Via ferroviaria della seta: oltre a Torino, Milano, Genova, Kazan, Rostock, Lodz, Budapest. L'obiettivo è lavorare, a partire dalle comunità locali, sull'idea di un collegamento intercontinentale su ferro, che integri i corridoi europei con l'alta velocità tra Russia e Cina - lungo la direttrice Pechino, Mosca, Minsk, Varsavia, Berlino e che attraversi il Medio Oriente, nella convinzione, ribadita dal sindaco di Torino Piero Fassino, «che i collegamenti agevolano lo scambio fra popoli e culture. Le reti del trasporto che innervano i Continenti sono vitali costituendo la base per le relazioni tra i popoli».

Torino ha ospitato fin dalla nascita il Forum delle Città della nuova via ferroviaria della seta ed è stata scelta come prima sede stabile del Forum, a cui si aggiungeranno Mosca e Kazan in Russia, Pechino e Chengdu in Cina.

[www.silkroad-forum.com](http://www.silkroad-forum.com)





**COMUNE DI BUTTIGLIERA ALTA**  
**[www.comune.buttiglieraalta.it](http://www.comune.buttiglieraalta.it)**