



I fattori di pressione del settore

Stato di attuazione del piano regionale trasporti

Trasporti



Il fenomeno della globalizzazione ha prodotto e sta producendo un radicale mutamento nel sistema delle attività e dei trasporti. Si prevede a livello nazionale, puntualmente riscontrabile anche a livello regionale, un persistente *trend* in crescita della domanda di trasporto, sia per i passeggeri che per le merci.

Si prevede, per il 2010, un aumento complessivo delle esigenze di mobilità, stimato attorno al 38% per le merci e al 24% per i passeggeri.

Inoltre, l'allargamento europeo produrrà un ulteriore e significativo impatto sulla domanda di mobilità, rendendo ancora più difficile realizzare il progressivo sganciamento tra crescita dei trasporti e crescita economica. Ciò significa che nelle regioni e sulle principali direttrici, già notevolmente congestionate, aumenteranno i volumi

di traffico e quindi le pressioni ambientali.

In questo quadro, la misura prevista sia a livello europeo che a livello regionale dal Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni (PRT & C) è il riequilibrio delle modalità di trasporto che si attuerà attraverso un miglioramento della qualità del trasporto su strada, un rilancio delle ferrovie, individuate come il settore strategico soprattutto per il comparto merci, e un riequilibrio intermodale a favore del trasporto collettivo.

Per questi motivi il III PRT & C, presentato alla Conferenza Regione - Enti Locali il 10 maggio 2004, rappresenta un punto di svolta nelle politiche regionali di settore anche perché deve garantire la competitività e l'integrazione del Piemonte in ambito sia europeo che nazionale.

Indicatore / Indice	DPSIR	Unità di misura	Livello territoriale	Disponibilità dei dati	Situazione attuale	Trend
Tasso di mobilità individuale giornaliera	P	n° spostamenti/ persona*giorno	Regione	+	☺	☺
Traffico aereo	P	n° voli; n° passeggeri	Regione	+++	☺	☹
Parco veicoli circolanti	P	n° veicoli per tipologie	Regione	++	☺	☺
Tasso di motorizzazione	P	popolazione/autoveicoli	Regione	++	☹	☹
Vendite dei prodotti petroliferi	P	tonnellate/anno	Provincia	+++	☺	☺
Incidenti con possibili conseguenze ambientali	P	n° incidenti/anno	Provincia	+++	☹	☹

12.1 I FATTORI DI PRESSIONE DEL SETTORE TRASPORTI

12.1.1 La domanda di mobilità e le modalità di trasporto

Negli ultimi anni, in Piemonte, si è avuto un *trend* in aumento della richiesta di mobilità tale da generare profonde trasformazioni territoriali e ambientali.

Per quanto riguarda la mobilità delle persone, nel 2002 si registra un incremento della media degli spostamenti giornalieri individuali da 2,5 a 2,9 (espresso come numero di spostamenti per persona al giorno) rispetto al precedente momento censuario (1991), pur in presenza di un calo della popolazione.

Analizzando i dati si evidenzia che la mobilità dei piemontesi è dovuta soprattutto ad una mobilità di tipo non sistematico per il 55% (tempo libero/intrattenimento-gestione familiare/personale ecc.) e per il 45% da una mobilità sistematica (spostamenti per motivi di studio e lavoro).

La grande crescita della mobilità delle persone continua ad essere soddisfatta per lo più dal trasporto con i mezzi privati (59%) (auto + motocicli).

Figura 12.1 - Spostamenti per tipo di attività

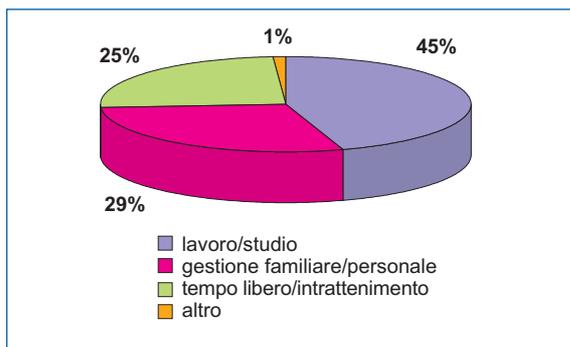
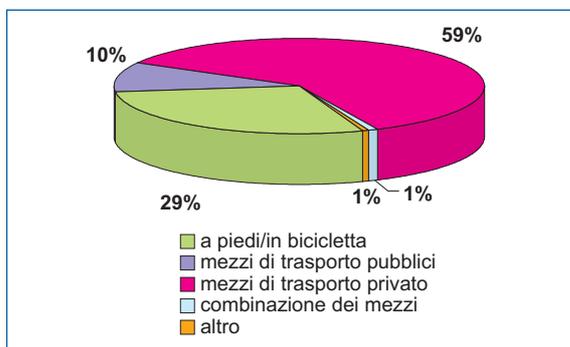


Figura 12.2 - Spostamenti per modalità utilizzate

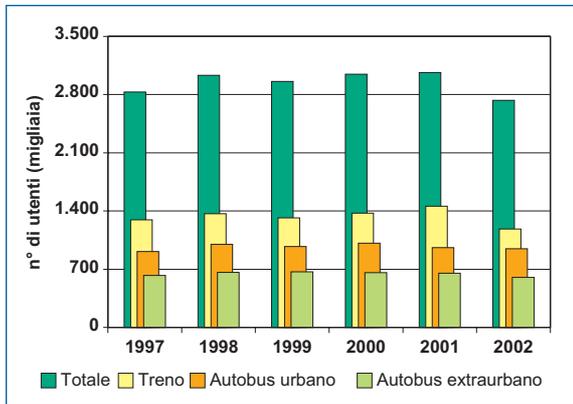


Fonte: Isford, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani - 2002

Il dominio del trasporto automobilistico privato copre infatti circa il 58% della mobilità con oltre 78,5 auto circolanti ogni 100 abitanti.

Cala invece il trasporto pubblico nel 2002, con 1.548.000 passeggeri; in meno rispetto all'anno precedente e arretra anche quello ferroviario (1.180.000 passeggeri nel 2002, rispetto a 1.450.000 nel 2001).

Figura 12.3 - Mezzi pubblici utilizzati



Fonte: Anuario Italiano Statistico 2003

• In generale l'utenza dei mezzi pubblici (urbani ed extraurbani) risulta sostanzialmente stabile nel periodo di riferimento 1997-2002. Nell'ultimo anno, però, si è assistito ad un decremento del 12%.

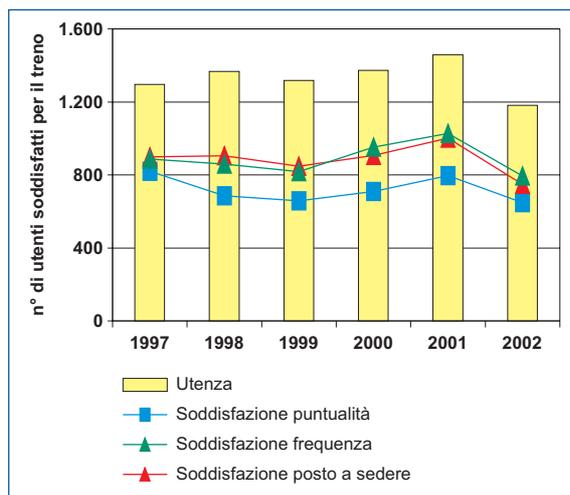
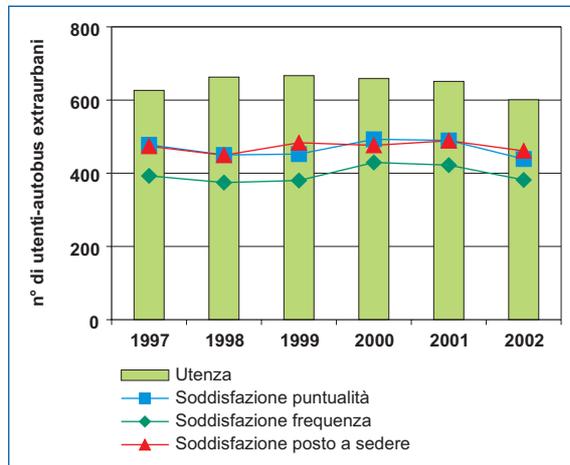
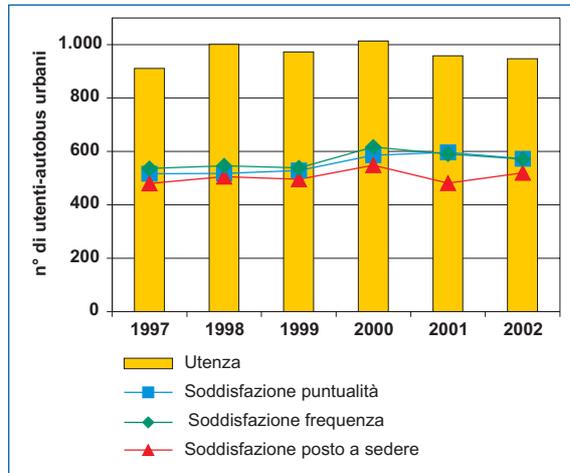
I grafici di seguito riportati permettono di entrare nel merito dei requisiti del servizio pubblico che contribuiscono a determinare l'apprezzamento per il servizio. Come si può osservare, in testa alle valutazioni positive viene messo l'autobus extraurbano seguito dal treno, mentre l'autobus urbano raggiunge stentatamente la sufficienza, come d'altra parte si poteva supporre considerando i disagi strutturali (traffico, affollamento nelle ore di punta) soprattutto nei grandi centri urbani.

In particolare emerge che per gli autobus urbani, la frequenza e la puntualità, continuano ad essere indicati come gli aspetti più positivi del servizio, mentre la possibilità di trovare posto a sedere detiene il minimo livello di soddisfazione.

Una diminuzione si registra anche nella frequenza degli autobus extraurbani che continua ad essere indicato come l'aspetto più negativo.

Per quanto riguarda invece la valutazione del servizio ferroviario da parte degli utenti, i giudizi più positivi si concentrano nella frequenza e nella possibilità di trovare posto a sedere, mentre la puntualità nel tempo rimane l'aspetto più negativo del servizio.

Figura 12.4 - La soddisfazione per l'utilizzo dei mezzi pubblici



Fonte: Anuario Italiano Statistico 2003

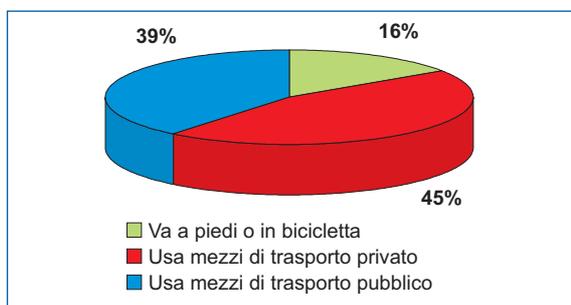
Gli spostamenti per motivi di lavoro e di studio, anche se non costituiscono la principale tipologia di mobilità dei piemontesi, per la loro natura di periodicità degli itinerari e dei periodi prefissati della giornata originano dei flussi quotidiani di grandi masse di persone generando un forte impatto sulla situazione del traffico, specialmente nelle aree di grande urbanizzazione.

• La soddisfazione per i vari aspetti del servizio pubblico rimane sostanzialmente stabile, anche se si registra una leggera contrazione dei livelli di soddisfazione generalizzata negli ultimi anni.

Questa mobilità presenta caratteristiche differenti tra occupati e studenti, dovute essenzialmente all'età dell'utente e alla condizione occupazionale, ciò determina una diversa distribuzione dei flussi rispetto alla modalità degli spostamenti e ai tempi di percorrenza.

Nel 2002, la modalità di spostamento più usata per gli studenti e gli scolari piemontesi è stata il mezzo privato (45%), principalmente l'auto come passeggero (36%), seguita dal trasporto pubblico con il 39%.

Figura 12.5 - Mezzi impiegati per gli spostamenti casa-studio - anno 2002



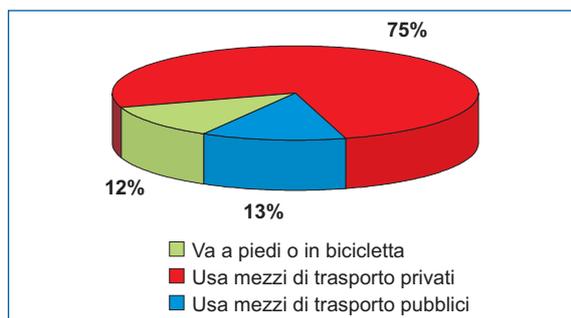
Fonte: Elaborazioni su dati Istat - Indagine Multiscopo su "Aspetti della vita quotidiana"

Un discreto rilievo assume invece lo spostamento a piedi o in bicicletta con il 16% .

Il tempo impiegato per recarsi a scuola o all'università non supera i 15 minuti nella grandissima maggioranza dei casi (59%) date le distanze, generalmente basse, tra le sedi scolastiche e universitarie e le abitazioni.

Gli spostamenti casa-lavoro si caratterizzano per la netta prevalenza dell'uso del mezzo di trasporto privato (75%) mentre il trasporto pubblico è poco utilizzato (13%). Bassissima invece è la percentuale di chi va a lavoro a piedi (solo il 9%) o in bicicletta (il 3%).

Figura 12.6 - Mezzi impiegati per gli spostamenti casa-lavoro - anno 2002



Fonte: Elaborazione su dati Istat - Indagine Multiscopo su "Aspetti della vita quotidiana"

Circa 40% della quota complessiva degli occupati impiega meno di 15 minuti per raggiungere il luogo di lavoro.

Nel complesso la mobilità dei piemontesi, sia per motivi di studio che di lavoro è soddisfatta per lo più dai mezzi privati per il 60% e successivamente dal trasporto pubblico (26%).

Un importante indicatore dell'entità del potenziale inquinamento dei trasporti regionale è il volume di traffico che si esplica sulle autostrade piemontesi, espresso come veicoli*km. (figura 12.7)

Analizzando tali dati, si conferma la tendenza già evidenziata nel Rapporto sullo Stato dell'Ambiente 2003 di un aumento costante e generalizzato del numero di veicoli circolanti sia pesanti che leggeri, con un tasso di crescita che è più accentuato per i veicoli pesanti.

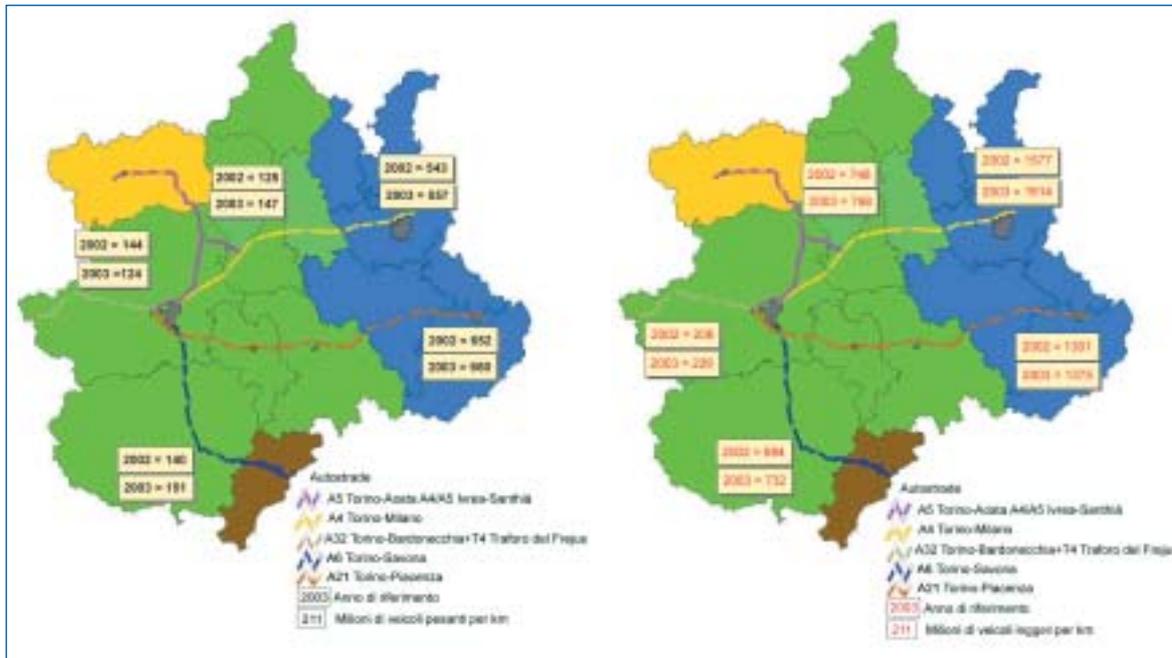
Al di fuori delle statistiche sulla mobilità giornaliera si colloca il **trasporto aereo**, in quanto esula da considerazione su scala regionale, tuttavia per una fascia di utenti sempre più crescente, diventa il necessario mezzo di trasporto generando un pendolarismo bisettimanale o settimanale.

Le statistiche sull'aeroporto di Torino - Caselle mostrano nel 2003 una crescita dei volumi dei passeggeri del 1,2%, a fronte di una diminuzione del numero dei voli pari all' 8,7%, testimone della crisi che sta attraverso il settore.

Significativa è anche una lenta ripresa del trasporto merci.

Tale andamento positivo diventa più marcato per l'aeroporto di Levaldigi dove si registra un aumento, sia dei voli e dei passeggeri, di circa il 77%. In particolare si passa da 697 voli nel 2002 a 2.512 nel 2003 e da 7.451 passeggeri nel 2002 a 33.169 nel 2003.

Figura 12.7 - Traffico autostradale espresso come veicoli pesanti e veicoli leggeri per km



Fonte: Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori - AISCAT

• Per il 2003 sono al momento disponibili solo i dati dei volumi di traffico raggruppati per società concessionarie e non per tronchi autostradali. Si conferma la tendenza di crescita evidenziata nel precedente Rapporto.

Figura 12.8 - Volumi di traffico aerei e passeggeri

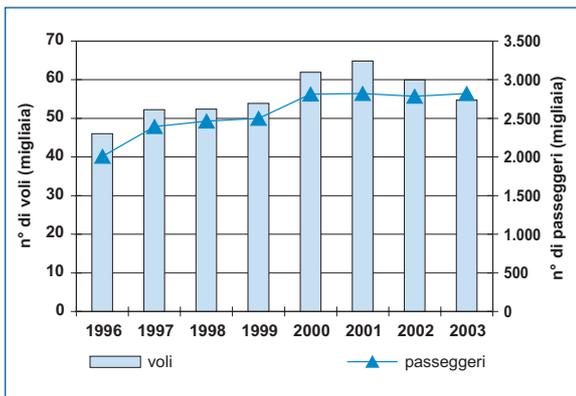
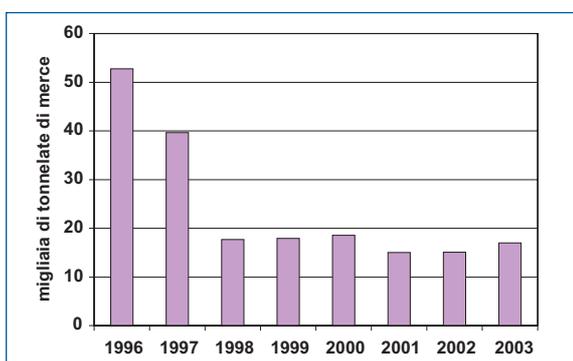


Figura 12.9 - Volumi di merci trasportate



Fonte: Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino - Sagat

• Le statistiche sull'aeroporto di Torino - Caselle mostrano un aumento del numero dei voli e di passeggeri fino al 2001. Nel 2002 si è avuta una flessione provocata "dall'effetto 11 settembre", che ha inciso soprattutto sugli spostamenti turistici superata nell'ultimo anno da una crescita del numero di passeggeri pari al 1,2%.

12.1.2 Il trasporto delle merci

Il trasporto merci si presenta, dal punto di vista ambientale, ancora più problematico del trasporto delle persone poiché esso si traduce quasi esclusivamente in trasporto stradale. Difatti il trasporto su strada è attualmente in Piemonte il modo preferito per spostare le merci e i passeggeri.

Il crescente squilibrio fra i modi di trasporto, dovuto al crescente favore per il trasporto su strada si traduce in un aumento della congestione, in particolare sulle principali assi autostradali e nelle città, nonché in problemi ambientali, di sicurezza e di salute per i cittadini.

Tale incremento sembra destinato ad aumentare anche negli anni a venire.

I dati più aggiornati indicano per esempio che a livello nazionale nel 2010 assisteremo ad un aumento del traffico merci pari al 38%, di cui più del 50% a carico del trasporto stradale che si svolgerà per la metà all'interno dei centri urbani (Fonte: Università di Napoli Federico II, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali).

Nell'ambito della provincia di Torino si stima infatti che oltre 1/3 dei movimenti merci dell'intero territorio provinciale è concentrato nel centro urbano torinese con una media giornaliera di 25.000 veicoli commerciali in entrata e oltre 28.600 in uscita (dato riferito al 2000).

12.1.3 Il parco veicoli circolante

Il traffico veicolare circolante condiziona sempre più la qualità della vita della collettività e contribuisce in maniera significativa al deterioramento della qualità dell'ambiente (inquinamento atmosferico, rumore, incidenti ecc.).

In particolare, i dati relativi all'anno 2002 testimoniano un leggero cambiamento delle tendenze evidenziate nel precedente rapporto. Un dato significativo è la diminuzione del tasso di crescita delle autovetture con un incremento dello 0.85% rispetto all'1,4% dell'anno pre-

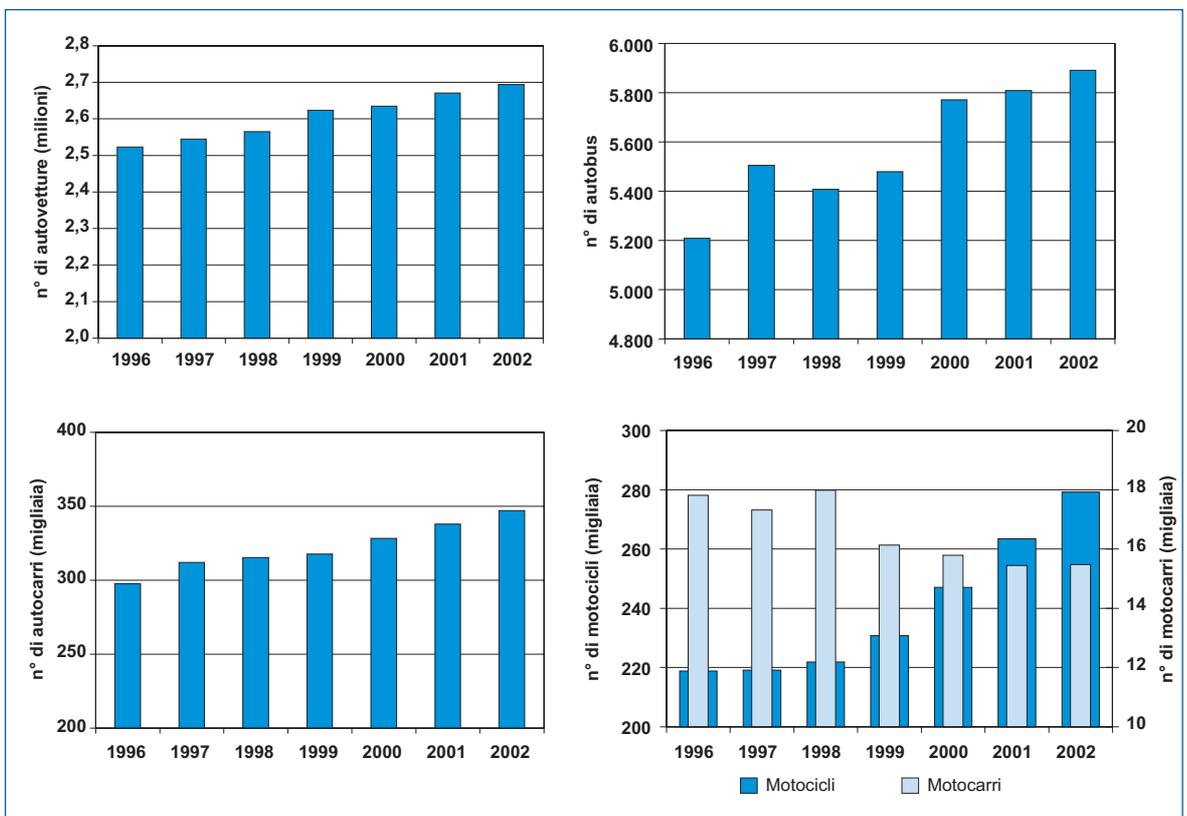
cedente, tendenza che viene rispecchiata anche a livello nazionale; invece è in netta ripresa la vendita di autobus con un incremento del 1,3%.

Confermata inoltre è la tendenza di crescita costante degli autocarri (2.6%) che a livello nazionale è più accentuata con un tasso del 5.6%, testimone della ripresa dell'attività edile.

Per quanto riguarda i motoveicoli c'è un cambiamento, testimoniato da una diminuzione del tasso di crescita dei motocicli (si passa dal 6 % al 5 %) e da una lenta ripresa (0,2 %) dei motocarri in contrasto rispetto il tasso negativo dell'anno precedente (-2,2 %).

• La figura riassume l'andamento del parco veicolare circolante per tipologia di veicolo.

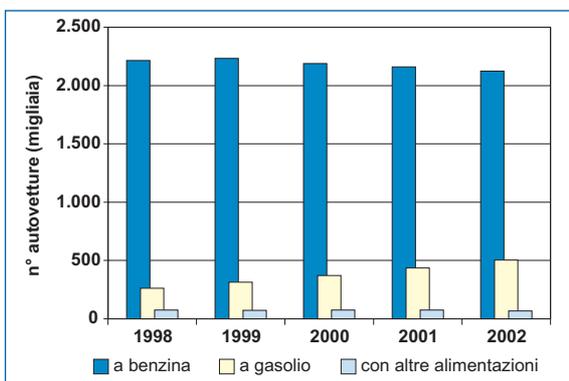
Figura 12.10 - Parco circolante regionale - anni 1996-2002



Fonte: Istat

• Le autovetture alimentate a benzina rappresentano ancora una percentuale altissima (78%) rispetto al totale circolante, mentre le altre due categorie contribuiscono rispettivamente per il 13%, quelle alimentate a gasolio, e per il 3% quelle con altre alimentazioni.

Figura 12.11 - Consistenza del parco autovetture in base al tipo di alimentazione



Fonte: Automobile Club d'Italia

La dinamica di crescita del tasso di motorizzazione, che fornisce una stima del numero di veicoli circolanti pro capite, registra un'ulteriore diminuzione rispetto gli anni precedenti ed è pari a 1,59 autovetture per abitante.

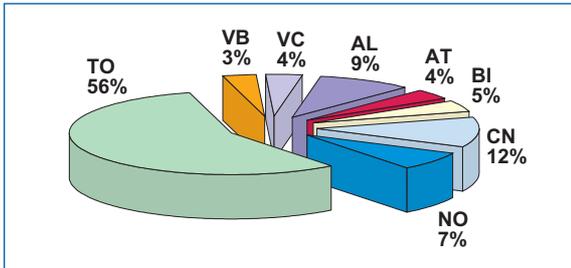
I dati forniti dall'ACI hanno inoltre permesso di ricostruire l'andamento, relativo al periodo 1998-2002, della consistenza del parco autovetture in base al tipo di alimentazione.

Nel tempo si è avuta una lenta diminuzione del numero di autovetture alimentate a benzina e un aumento di quelle a gasolio (13%).

Per quanto riguarda le autovetture di nuova immatricolazione, nel 2002 si registra una diminuzione del

7% rispetto all'anno precedente, secondo la suddivisione provinciale rappresentata di seguito.

Figura 12.12 - Immatricolazione autovetture - anno 2002



Fonte: Istat

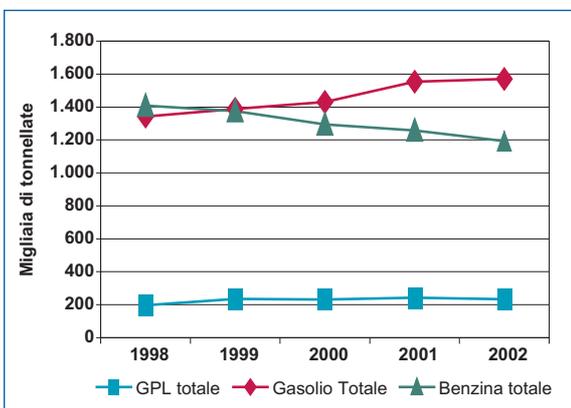
Se si confronta infine il dato di consistenza del parco autovetture circolanti con il numero di autovetture radiate si ottiene un importante indice ambientale. Tale rapporto si è attestato nel 2002 al valore di 5,3, cioè vi sono state 5,3 radiazioni ogni 100 autovetture circolanti. Valore decisamente molto basso considerando che la sostituzione dei veicoli vecchi e inquinanti sarà, nei prossimi anni, uno dei fattori che sicuramente porterà ad una significativa diminuzione delle emissioni e ad un miglioramento della qualità dell'aria.

12.1.4 I consumi di carburante

Un quadro significativo dei trasporti a livello regionale è fornito dalle vendite dei principali prodotti petroliferi. Nel presente paragrafo vengono aggiornati tali dati con i consumi definitivi del 2002, estrapolati dal Bollettino Petrolifero Nazionale.

I dati a livello regionale mostrano un andamento negativo delle vendite soprattutto per la benzina e per il GPL, con un tasso decrescente rispettivamente del 5 e del 4%, mentre per il gasolio si registra un aumento pari al 1,1%, inferiore comunque a quello precedente.

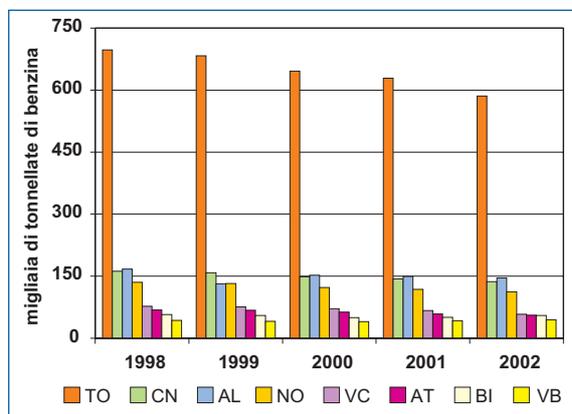
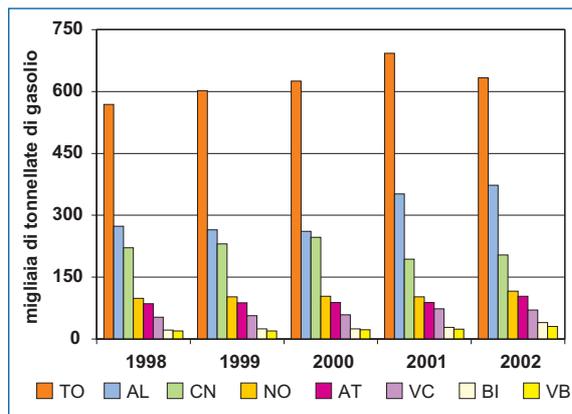
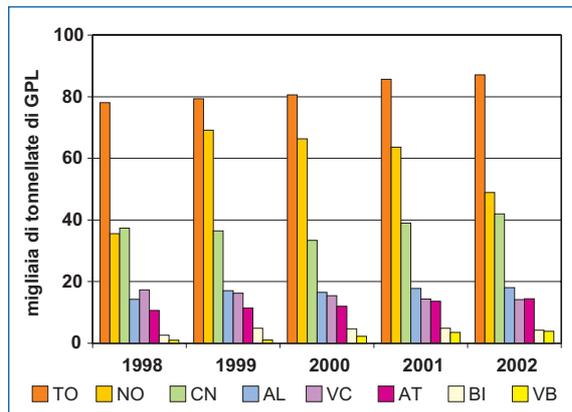
Figura 12.13 - Vendita dei principali prodotti petroliferi



Fonte: Bollettino Petrolifero Nazionale

Considerando la distribuzione delle vendite si evidenzia come il gasolio sia il prodotto più venduto con una percentuale del 52%, dovuto ad un incremento di autocarri, autobus e altri veicoli alimentati a gasolio. La lenta crescita delle vendite del GPL è imputabile soprattutto all'esiguo numero di impianti esistenti. In Piemonte infatti si hanno 199 impianti (di cui 162 stradali e 37 autostradali) con una percentuale sul totale dei punti vendita di solo il 9%. A livello provinciale si registra una diminuzione delle vendite che risulta più evidente in alcune province rispetto ad altre.

Figura 12.14 - Andamento delle vendite dei principali prodotti petroliferi



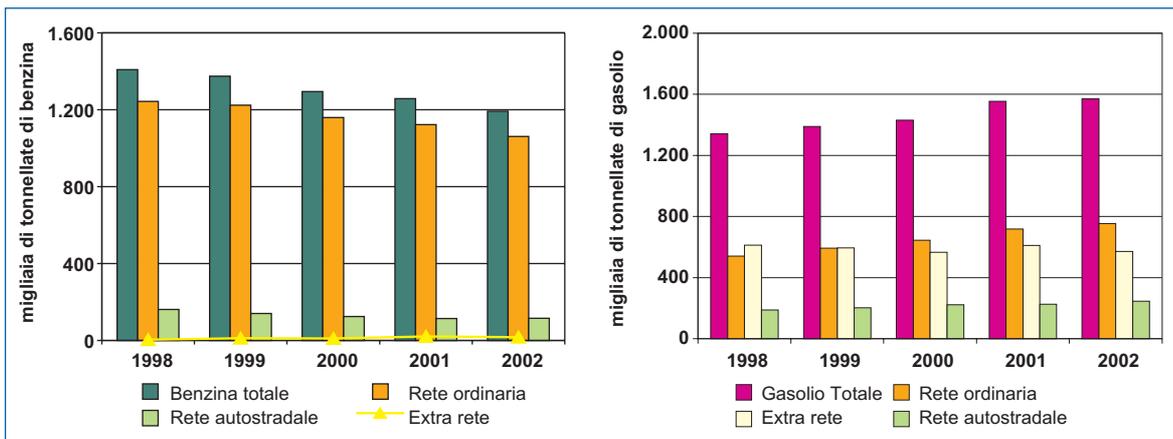
Fonte: Bollettino Petrolifero Nazionale

• Per quanto riguarda l'andamento delle vendite dei maggiori prodotti petroliferi, Torino svolge un ruolo egemone con circa il 50% dei consumi regionali di benzina e il 40% di gasolio, imputabile alla maggiore concentrazione di spostamenti giornalieri pari al 40% degli spostamenti sistemati regionali (dato riferito al 1998).

Un altro dato significativo è la vendita dei carburanti suddivisa per sede di distribuzione; infatti, per quanto riguarda la benzina i maggiori quantitativi vengono erogati sulla rete ordinaria (nel 2002 tali vendite riguar-

dano l'89% del totale), percentuale che diminuisce per il gasolio che viene venduto solo per il 48% nella rete ordinaria e per il 36% al di fuori della rete di distribuzione ordinaria.

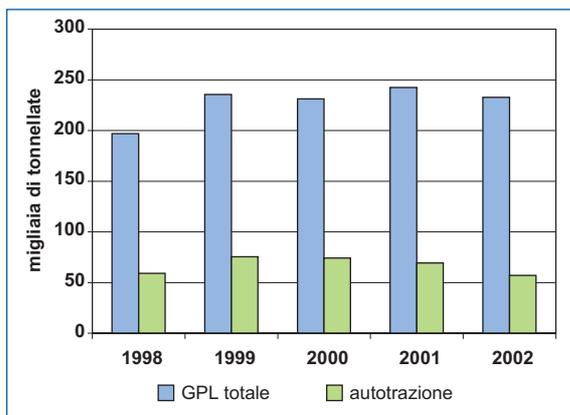
Figura 12.15 - Andamento della vendita di benzina e gasolio per sede di distribuzione



Fonte: Bollettino Petrolifero Nazionale

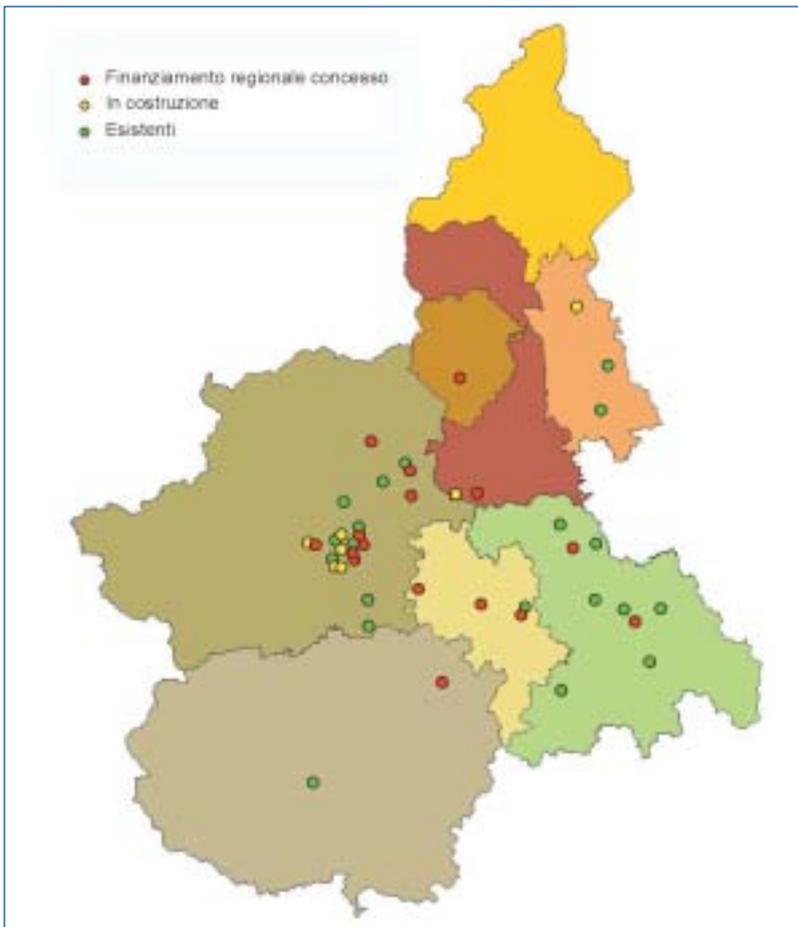
Nella figura 12.16 si riporta la vendita, rimasta sostanzialmente stabile, del GPL per autotrazione riferita agli anni 1998 al 2002.

Figura 12.16 - Andamento della vendita di GPL per autotrazione



Fonte: Bollettino Petrolifero Nazionale

Figura 12.17 - Impianti di distribuzione del metano



Fonte: Regione Piemonte - Settore Pianificazione dei Trasporti. Aggiornamento 15/06/2004

Per quanto riguarda l'utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale, il Settore Pianificazione dei Trasporti della Regione Piemonte sta attivando una serie di azioni per incentivare la distribuzione e l'utilizzo del metano.

Tali azioni si possono riassumere in 4 punti:

1. finanziamenti per la realizzazione di distributori a metano nei depositi delle aziende ex-municipate;
2. finanziamenti per l'apertura di distributori privati di metano a livello comunale;
3. contributi per l'acquisto sia di mezzi pubblici a metano che di scuolabus a metano;
4. progetto denominato "a scuola a piedi o a metano".

Tale progetto si realizza tramite una serie di azioni che comprendono: il miglioramento della sicurezza strada-

le nei percorsi casa-scuola, la pedonalizzazione delle aree di salvaguardia delle scuole, la realizzazione di piste ciclabili e di percorsi pedonali per raggiungimento della scuola, l'utilizzo di scuolabus a metano e infine la realizzazione di attività per incentivare le nuove forme di mobilità individuali (percorsi a piedi o in bicicletta, utilizzo dello scuolabus in sostituzione dell'uso del mezzo individuale).

12.2 GLI IMPATTI DEL SETTORE TRASPORTI

12.2.1 Incidenti con conseguenze ambientali

Per quanto riguarda gli impatti del settore trasporti, in questo capitolo verranno trattati solo gli incidenti con conseguenze ambientali, per gli altri argomenti (il consumo del suolo, il rumore e le emissioni) si rimanda alla trattazione specifica contenuta nei rispettivi capitoli.

Gli eventi accidentali connessi al trasporto di materie prime o sostanze pericolose sulle principali vie di comunicazione rappresentano un fattore di pressione non trascurabile sull'ambiente, in grado di causare danni irreversibili agli ecosistemi naturali e di compromettere le risorse naturali esistenti.

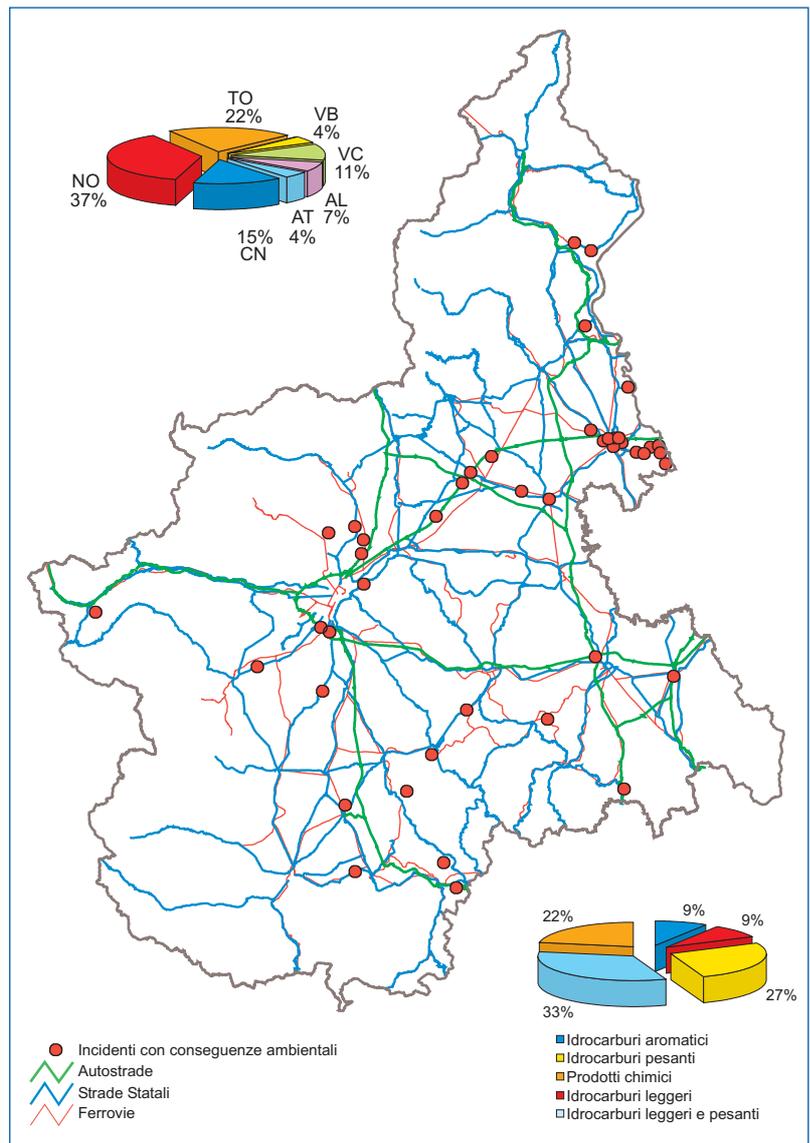
Dall'analisi dei dati contenuti nell'Anagrafe dei siti da bonificare, (cfr. Capitolo 16) adottata con delibera di giunta regionale n° 22-12378 del 26 aprile 2004, si osserva un aumento del numero di incidenti. Infatti si passa da 34 casi inseriti nel maggio 2003 a 46 casi censiti fino alla data del 30 gennaio 2004. La distribuzione degli incidenti nelle diverse province piemontesi è mostrata in figura 12.18. Come si può osservare il primato negativo di incidenti è detenuto dalla provincia di Novara, seguita dalla provincia di Torino.

Per quanto riguarda le tipologie di sostanze sversate si tratta per lo più di idrocarburi con 35 casi e prodotti chimici in genere in 11 casi.

Occorre ricordare che, per quanto riguarda il trasporto delle merci pericolose, la Regione Piemonte ha attivato un progetto di ricerca con il Politecnico di Torino, nell'ambito del Programma di iniziativa comunitaria INTERREG III sulla sicurezza nel trasporto merci, con particolare attenzione alle merci pericolose.

Tale progetto avrà la finalità di migliorare la gestione dei trasporti e, in particolare, di individuare e mettere in sicurezza i percorsi critici, nella prospettiva della costituzione di un osservatorio regionale.

Figura 12.18 - Incidenti stradali con conseguenze ambientali



Fonte: Arpa Piemonte, aggiornamento gennaio 2004

12.3 STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO REGIONALE TRASPORTI

A cura di **Gabriella Giunta e Massimo Raso** - Regione Piemonte, Assessorato Trasporti

Il Piemonte appartiene, come è noto, al sistema plurimodale est-ovest denominato "Corridoio 5" definito nella sua estensione da Kiev-Lisbona.

Le opere e le infrastrutture interessanti il territorio del Piemonte rivestono il carattere di "preminente interesse nazionale" perché garantiscono la continuità di questo con le principali direttrici Genova - Sempione e Savona - Torino - Aosta che lo attraversano da sud a nord.

Per questi motivi si propone una panoramica sullo stato di avanzamento delle opere relative alle maggiori infrastrutture viarie in via di realizzazione previste dal Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni. (PRT & C).

12.3.1 Linea alta capacità Torino - Milano

Nella Conferenza dei Servizi del 14/7/2000 è stato approvato il progetto definitivo della linea Alta Capacità Torino - Milano, successivamente suddiviso, per esigenze finanziarie e realizzative, nelle due tratte Torino - Novara e Novara - Milano.

La tratta Torino - Novara si sviluppa in stretto affiancamento all'autostrada A4 e attraversa 28 comuni nelle province di Torino, Vercelli e Novara; è collegata alla rete esistente attraverso 3 interconnessioni (in totale 15 km) a Santhià (Vercellese ovest), Novara ovest, prevalentemente merci, ma funzionale anche al collegamento passeggeri con l'aeroporto di Malpensa 2000, e Novara est.

Nel tratto lombardo sono previsti disassamenti di entrambe le due infrastrutture rispetto all'attuale percorso dell'autostrada per limitare l'impatto sui Comuni attraversati.

Ad oggi l'avanzamento lavori concernente la realizzazione della tratta Torino - Novara viaggia a pieno ritmo e non si evidenziano particolari ritardi rispetto al cronoprogramma ipotizzato. E' inoltre previsto a breve anche l'avvio dei lavori per la tratta Novara - Milano, anche se le esigenze sopravvenute relative al nodo di Novara comporteranno modifiche del progetto approvato tali da richiedere l'apertura della Conferenza di Servizi.

Sono inoltre in attività l'*Osservatorio Permanente* che ha il compito di monitorare le attività realizzative ai fini della loro rapida conclusione e l'*Osservatorio Ambientale* con il compito di verificare la realizzazione e l'efficacia degli interventi di mitigazione.

Entro il 2005 dovrà comunque essere completata la linea fino a Novara con il collegamento al nodo di Novara - Boschetto e l'interconnessione di Vercelli con la linea storica Torino - Milano, così da garantire la perfetta funzionalità di questa tratta di linea per le olimpiadi invernali del 2006.

12.3.2 Linea alta capacità Milano-Genova: tratta Genova-Arquata-Novi Ligure

Nel gennaio del 2000 iniziò la procedura di Valutazione Impatto Ambientale di un nuovo progetto di terzo valico ferroviario che prevedeva la realizzazione di una galleria da Genova a Novi Ligure e che sostituì i vecchi progetti di collegamento AC Genova - Milano.

La procedura di VIA fu sospesa, causa la richiesta di integrazioni da parte del Ministero dell'Ambiente in

data 5 settembre 2000, mentre successivamente nel dicembre 2000 il Ministero dei Trasporti aprì una Conferenza dei Servizi istruttoria avente lo scopo di concordare con tutti gli Enti coinvolti (Ministero dell'Ambiente compreso) il progetto definitivo che doveva essere sottoposto alla futura Conferenza dei Servizi.

Fu quindi predisposto da ITALFERR, società di progettazione FS, un nuovo progetto di tracciato fra Voltri e Novi Ligure che, eliminando il raccordo con Arquata, prevedeva di realizzare il collegamento verso Alessandria, quindi Torino, con una diramazione in sotterranea, evitando ogni interferenza con il concentrico di Novi Ligure.

La direzione verso Milano veniva invece realizzata con una linea connessa alla tratta Alessandria - Tortona occupando in parte l'attuale linea Novi - Tortona.

In data 30 settembre 2002 si è conclusa la Conferenza dei Servizi istruttoria di cui sopra che ha sostanzialmente approvato il tracciato proposto, avente una lunghezza complessiva di circa 57 km.

Successivamente, il collegamento Genova - Novi Ligure è stato inserito tra le opere urgenti da realizzarsi con le procedure previste dalla Legge Obiettivo (Legge 443/2001) e di conseguenza è stata attivata, nel marzo 2003, la procedura di VIA e di localizzazione urbanistica sul progetto preliminare, così come licenziato dalla CdS istruttoria del 30/09/02, in attuazione della suddetta legge.

Tale procedura si è quindi conclusa con l'approvazione da parte del CIPE con Delibera n. 78 del 29/09/2003, che evidenzia le opere da realizzarsi preventivamente alla linea stessa e mette in luce una serie di prescrizioni cui ottemperare nella redazione del progetto definitivo.

Sono invece attualmente in fase d'istruttoria da parte della Regione Piemonte i cunicoli esplorativi Castagnola e Vallemme, necessari alla caratterizzazione geomeccanica dell'ammasso attraversato che, già iniziati nel 1996 e poi bloccati nel 1998, per problemi d'impatto ambientale, sono stati ora riproposti ai sensi dell'art. 3, comma 9 del Decreto Legislativo n° 190/02. Entro la fine dell'anno è inoltre prevista la presentazione del progetto definitivo.

12.3.3 Linea alta capacità Torino - Lione

Dal punto di vista trasportistico risulta fondamentale la realizzazione della futura linea ad Alta Capacità Torino - Lione che, considerata come un indispensabile strumento di integrazione europea sia in termini economici che socio politici, è stata formalmente

inserita nell'Accordo formalizzato dai responsabili dei Governi italiano e francese Amato e Jospin il 29 gennaio 2001 a Torino.

La Regione Piemonte da parte sua ha sostenuto nell'iter procedurale i seguenti punti:

- la volontà di realizzare l'attraversamento alpino e l'impegno della garanzia delle risorse necessarie;
- la certezza che i tempi per la sua operatività non vadano oltre il 2015;
- la necessità di ammodernare, quale azione complementare e non alternativa, l'attuale linea ferroviaria "storica" Torino - Modane;
- la scelta di un progetto che prevede la nuova opera minimizzando ogni forma di impatto ambientale-paesaggistico e di inquinamento acustico tale da ridurre al minimo il disagio per le popolazioni locali durante la fase di realizzazione dell'opera;
- il concreto coinvolgimento, per le ragioni appena dette, delle rappresentanze e delle istituzioni locali nel processo decisionale in corso e futuro.

Proceduralmente i governi italiano e francese hanno da tempo costituito un'apposita commissione (Commissione InterGovernativa - CIG) che ha l'incarico di sovrintendere agli studi per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino - Lione che viene giudicato strategico e importante ai fini del collegamento della rete AV francese alla linea AV/AC Torino - Milano e quindi all'Est europeo.

I due governi, tramite le rispettive Reti Ferroviarie (RFF e RFI), hanno costituito un'apposita società (Lyon Turin Ferroviaire - LTF) per la progettazione e la realizzazione della tratta di linea internazionale.

Complessivamente l'opera nella tratta italiana ha un tracciato di 25 km di cui 5 km all'aperto. Il tracciato prevede il Tunnel di Base italo - francese che interessa il territorio italiano per 8 km sui 52 km complessivi previsti di lunghezza totale; alla galleria di base segue un tratto di linea di 1.078 m all'aperto per l'attraversamento della Valle Cenischia nel Comune di Venaus, quindi una seconda galleria denominata di Bussoleno di 12.050 m che sbocca nella cosiddetta piana di Bruzolo nel Comune di Borgone di Susa con un tratto all'aperto di 4.500 m. Sulla base di tale progetto, RFI ha poi studiato la linea d'accesso da Torino al Tunnel di Base (Torino - S. Didero) che costituisce, nella parte iniziale, la cosiddetta Gronda Merci di Torino.

Il progetto della Gronda Merci prevede quindi che il collegamento tra la tratta internazionale della Torino - Lione e la realizzanda linea AC Torino - Milano

avvenga tramite un tracciato che da Settimo Torinese lambisce Torino nella zona nord-ovest per poi imboccare la Val di Susa e proseguire verso S. Didero interconnettendosi con la linea storica.

Nel marzo 2003 il progetto preliminare dell'intera tratta è stato presentato per la procedura VIA prevista dalla Legge Obiettivo suddiviso nei due tratti internazionale (Tunnel di Base - Bruzolo) e nazionale (S. Didero - Settimo Torinese); il progetto preliminare della tratta internazionale è quindi stato approvato dal CIPE con Delibera n. 113 del 5 dicembre 2003, mentre per la tratta nazionale sono state richieste integrazioni dal Ministero dell'Ambiente che hanno comportato la ripresentazione del progetto preliminare (dicembre 2003), attualmente in fase d'istruttoria da parte degli Enti competenti.

Nell'ambito della progettazione della tratta internazionale è stata inoltre richiesta l'autorizzazione per l'escavazione del Cunicolo Esplorativo di Venaus, ex art. 3, comma 9 del D Lgs 190/02, che è stata concessa dal Ministero delle Infrastrutture in data 7 agosto 2003.

12.3.4 Collegamento autostradale Asti - Cuneo

Nel dicembre 1998 è stato approvato il progetto preliminare dell'intero collegamento da Asti a Cuneo suddiviso in due tronchi collegati tra loro da un tratto dell'autostrada A21 (Torino - Savona) e che prevede la realizzazione di 2 + 2 corsie di marcia più la corsia di emergenza per complessivi 72 km.

Il primo tronco parte dal casello di Asti est e arriva al casello di Marene sulla A21 passando per Alba; il secondo tronco parte da un nuovo svincolo sulla A21 in località Massimini e arriva in Comune di Cuneo con un innesto sulla SS 20 in località Mercatale.

A tutt'oggi sono stati approvati tutti i lotti (5 nel tronco I e 8 nel tronco II) e le stazioni di servizio predisposte lungo il tracciato (4), mentre i due nuovi tratti in corrispondenza di Asti (lotto II.1b di collegamento dell'autostrada Asti - Cuneo con l'autostrada Torino - Piacenza) e di Cuneo (lotto I.6 di collegamento dell'autostrada Asti - Cuneo con la tangenziale Est-Ovest della città) sono ancora a livello preliminare e sono stati inseriti tra i progetti prioritari trattati nella Legge Obiettivo ed è stata avviata la procedura di VIA che li riguarda.

Degli 13 lotti già approvati 7 sono in fase di costruzione, mentre 6 sono in attesa dei necessari finanziamenti; a questo proposito l'ANAS ha infatti predisposto un bando di concorso per individuare un partner privato che consenta di completare i lavori dell'intera

Figura 12.19 - Infrastrutture viarie previste dal Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni



Fonte: Regione Piemonte, Settore Pianificazione dei Trasporti

tratta autostradale e collabori nella futura gestione dell'opera. Sono attualmente in fase di ultimazione le procedure di gara.

12.3.5 Collegamento autostradale Torino-Milano

Il progetto prevede l'ammodernamento e l'adeguamento dell'infrastruttura mediante allargamento delle due carreggiate autostradali mantenendo l'attuale asse e realizzando tre corsie regolamentari di m 3.75 di marcia più una di sosta per ogni senso di marcia. Il progetto è inoltre impostato per consentire in futuro la realizzazione di una ulteriore corsia per ogni carreggiata.

Nel dicembre 2001 è stata avviata la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo della tratta Torino - Novara che si è conclusa, dopo specifiche istruttorie sulle singole tematiche e due sedute intermedie, il 24 aprile 2002 con l'espressione di tutti i soggetti interessati.

Contestualmente è stato definito tra ASTM, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS e Regione Piemonte l'Accordo Procedimentale relativo alla tratta approvata, che è stato ratificato in data 15 ottobre 2003.

Tale accordo prevede la costituzione di un Osservatorio Ambientale che ha il compito di verificare sotto il profilo ambientale la corretta esecuzione dell'infrastruttura attraverso la realizzazione di adeguati monitoraggi ambientali ed è gestito, come espressamente indicato dal Ministero dell'Ambiente, dalla Regione Piemonte: tale struttura è operante dall'aprile 2004.

Attualmente sono a tutti gli effetti iniziati gli interventi d'ammodernamento nelle aree del tracciato ove i lavori non interferiscono con la realizzazione della linea Alta Capacità affiancata: nello specifico sono attivi i cantieri nelle zone di Rondissone e del vercellese.

Bibliografia

- ACI, Direzione centrale studi e ricerche, 2003. *Annuario Statistico 2003*
- AISCAT, ASSOCIAZIONE ITALIANA SOCIETÀ CONCESSIONARIE AUTOSTRADE E TRAFORI, 2002 - 2003. *Bollettino mensile di informazione 2003*. <http://www.aiscat.it>
- ISTITUTO SUPERIORE DI FORMAZIONE E RICERCA PER I TRASPORTI (ISFORT), 2002. *Audimob. Osservatorio sulla mobilità: cultura, comportamenti, propensioni degli italiani in movimento 2002*. <http://www.isfort.it>
- ISTAT, 2003. *Annuario Statistico 2003*.
- ISTAT, 2002. *Indagine Multiscopo su "Aspetti della vita quotidiana" 2002*.
- MINISTERO DELL'INDUSTRIA COMMERCIO E ARTIGIANATO, 1998 - 2002. *Bollettino Petrolifero Nazionale*. <http://mica-dgfe-casaccia.enea.it/bollettino/index.htm>
- MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, SISTEMA STATISTICO NAZIONALE, 2001. *Conto Nazionale dei Trasporti 2000*. Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.
- REGIONE PIEMONTE - Direzione Programmazione e Statistica, Unione Camere di Commercio Industria Artigianato Agricoltura del Piemonte, 2002. *Piemonte in Cifre Anno 2003*. <http://www.piemonteincifre.camcom.it>.
- REGIONE PIEMONTE, 30 maggio 2004. *3° Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni*.
- SAGAT S.p.A., 1996 - 2003. *Aeroporto Internazionale di Torino*. S.A.G.A.T. S.p.A. Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino. <http://www.airport.turin.it>.