

Sistema logistico di connessione alla TAV

Nelle discussioni all'interno di Osservatorio 21, è emerso che, tra le aree di potenziale sviluppo dell'area metropolitana torinese e dell'intero Piemonte, la logistica rappresenta un settore di interesse rilevante, sia per i suoi effetti diretti su economia ed occupazione quanto per i suoi effetti positivi indiretti sull'intera area di riferimento.

Ovviamente ci riferiamo ad una "logistica attiva", cioè una attività di "intermobilità" ed "intermodalità", che richiede "centri intermodali" in grado di ricevere mezzi su gomma e su ferro da lunga, media e prossima distanza ed in grado di indirizzare e ridistribuire, analogamente su gomma e ferro, gli stessi prodotti od altri derivati dei prodotti ricevuti.

E' del tutto evidente che questa attività induce:

- Forti investimenti in fasi di realizzazioni delle infrastrutture (MLD euro!)
- Forti investimenti mobiliari ed immobiliari da parte delle società impegnate nella logistica.
- Una forte attrazione di attività economiche ed industriali legate alla logistica nazionale ed internazionale o agevolate da una forte riduzione dei costi e dei tempi relativi alla stessa, su molti prodotti per i quali sovente questi costi sono comparabili al costo del lavoro.

Quanto sopra comporta una importante crescita di occupazione diretta ed indiretta sia in fase immediata (investimenti) che medio-lunga, con lo sviluppo di servizi avanzati a carattere nazionale ed internazionale di cui l'area torinese è particolarmente carente.

Tuttavia la potenzialità su indicata si fonda sullo sviluppo e la centralità, sull'asse est-ovest ferroviario, del "Centro Intermodale di Orbassano" meglio conosciuto come "SITO".

La condizione perché questo avvenga è che la TAV, in discesa da Chiomonte, segua il percorso originario e raggiunga il SITO nelle due provenienze, da Milano e dalla Francia, e questo avvenga nei tempi previsti per l'apertura del tunnel transfrontaliero, che sembra avviato senza ostacoli rilevanti.

Purtroppo abbiamo scoperto che tutti i lavori relativi alla discesa sono fermi, la nomina del nuovo Presidente dell'Osservatorio dedicato a seguire questi ultimi è ferma da più di un mese sul tavolo di Conte e pare ancora aperta la discussione tra la soluzione originaria e la cosiddetta "mini-TAV", che taglia fuori lo scalo di Orbassano trasformando, per le merci, la Torino-Lione in una Milano-Lione !!

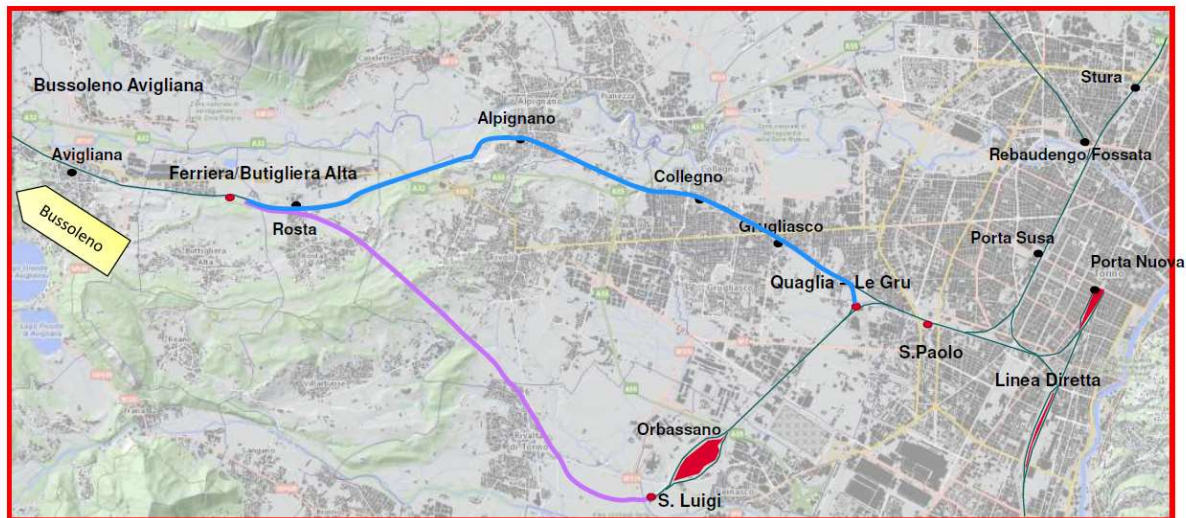
Per questa ragione abbiamo ripreso i contatti a tutti i livelli, locali e governativi e ci prepariamo ad una verifica ed una eventuale mobilitazione: sarebbe intollerabile isolare Torino, per le merci, dalla rete euro-asiatica e di conseguenza il Piemonte, perché perderebbe di peso anche Alessandria ed il collegamento con i porti di Genova e Savona. La rete logistica che immaginiamo e sulla quale lavoriamo fa perno sul SITO, collegato ad Alessandria per le merci in arrivo dal porto di Genova e con Savona per treni sino a 600 metri di lunghezza, con un potenziamento del CAT e suo collegamento diretto alla linea ferroviaria (Savona tratterà prevalentemente orto-frutta).

A questo disegno si collegano importanti investimenti (alcuni in corso...) sulla mobilità di distribuzione e sulle attività di assemblaggio e rilancio, nonché lo sviluppo di una attività di servizi avanzati collegati.

Non vorremmo che le "Piazze" di Torino siano servite solo a Milano e non per volontà di quest'ultima.

Nuova linea Torino Lione

Confronto tracciati



CONFRONTO TRA QUADRUPPLICAMENTO IN ASSE DELLA LINEA STORICA E VARIANTE DELLA COLLINA MORENICA

	Quadruplicamento in asse Linea Storica Avigliana-San Paolo L=16km	Variante in galleria (collina morenica) L=13km
Costruzione	Edifici esistenti (demolizione, servitù insostenibili e altre situazioni critiche)	Almeno 130 (circa 450 famiglie – 1400 abitanti)
	Viabilità interferita	Meno di 8 (circa 16 abitanti)
	Sottoservizi	10 viabilità rilevanti, oltre tutte le viabilità lungo ferrovia in particolare in Grugliasco e Collegno
	Cantieri sull'area urbana interessata	4 secondarie
	Limitazioni di esercizio della linea esistente	> 150
Esercizio	Impatto dell'esercizio sulla popolazione (rumore)	Nessuno salvo in zone extraurbane a Rivalta e Buttigliera
	Prestazioni della linea realizzata.	Praticamente nulla
	Funzionalità dello scalo merci di Orbassano.	Interferenza stretta per circa 15 km
	Coinvolge gli abitati di Grugliasco, Collegno, Bruere (frazione di Rivoli), Rosta, Ferriera (frazione di Buttigliera Alta)	Modeste in zona Ospedale di Orbassano e Buttigliera Alta
	V=100-140 km/hV	V = 220 km/h
	Scalo funzionante con solo ingresso lato Italia (utilizzando sia in ingresso che in uscita la tratta Orbassano-bivio Pronda): necessità di importanti lavori in un'area fortemente urbanizzata	Scalo funzionante con accesso lato Italia e lato Francia