

# Piemonte infrastrutture

n. 11 - marzo 2009

a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

Newsletter di

**otipiemonte**  
*osservatorio territoriale infrastrutture*

[www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it)

 **UNIONE INDUSTRIALE TORINO** 

 **CONFINDUSTRIA**  
Piemonte

 **CAMERA DI COMMERCIO**  
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



Nodo metropolitano di Torino

## SOMMARIO

– Rapporto OTI Piemonte	2
– Intesa Governo-Regione Piemonte per far partire nuove opere	7
– Inaugurato nuovo tratto Santhià-Greggio su A4	8
– Progetto Novaroad	9
– Tunnel Colle di Tenda Italia-Francia	9
– Lavori per 6 milioni di Euro su S.S. 589	10

## Rapporto OTI Piemonte

Consultabile all'indirizzo web [www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it) il rapporto relativo all'anno 2008 redatto dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture.

Questa nuova versione contiene un approfondimento sul nodo metropolitano di Torino che di seguito si riporta.

## Nodo metropolitano di Torino

### INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PROGRAMMATICO

Un'efficiente rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, è un requisito indispensabile per lo sviluppo sociale economico e culturale di un territorio; la sua ineguatezza è per contro sinonimo di marginalità e sottosviluppo. Torino e la sua area metropolitana rappresentano il nodo principale della rete dei trasporti in ambito regionale. Nell'arco dell'ultimo decennio l'area torinese è stata caratterizzata da investimenti infrastrutturali che possono essere definiti epocali grazie a due circostanze concomitanti: l'attuazione del nuovo Piano Regolatore Generale comunale e l'evento Olimpico del 2006. Sul territorio metropolitano si è infatti avviata una grande trasformazione urbanistica destinata a produrre effetti a lungo termine con un imponente sforzo di miglioramento dell'assetto infrastrutturale: la trasformazione in effetti interessa sia la città che gran parte della sua conurbazione e comprende episodi di ricostruzione interna e allo stesso tempo di nuova espansione, dove le grandi opere infrastrutturali nel campo della mobilità rappresentano il supporto organico dei progetti di sviluppo urbanistici e delle iniziative immobiliari. È il caso del passante ferroviario che sta modificando radicalmente e strutturalmente il profilo della città: gli sviluppi immobiliari sui sedimi della linea storica

si stanno attuando con interventi che interessano la rilocalizzazione dei principali attrattori di mobilità (servizi urbani e metropolitani, commerciali, fieristici, dedicati al tempo libero), il riposizionamento di attestamenti infrastrutturali ferroviari, la ridisposizione delle trame di accessibilità, la riorganizzazione dell'offerta di sosta. La struttura territoriale torinese si sta riarticolando nei confronti dello storico assetto urbano monocentrico, generando nuove centralità sia interne alla città sia lungo la direttrice ovest di espansione metropolitana attraverso la prossima realizzazione del complesso intervento multimodale di corso Marche. Ed accanto al rinnovato impulso progettuale del capoluogo, numerose si contano le iniziative promosse nei comuni della cintura per ottimizzare gli interventi volti al proprio recupero urbano. Nel quadrante nord-ovest, a Venaria, il grande progetto di valorizzazione della Reggia comporta un complesso di interventi relativi anche alla viabilità, così come il Progetto di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio ha interessato oltre a Torino anche i territori di Borgaro e Settimo Torinese. Il programma di potenziamento dell'Aeroporto di Caselle ha addensato nel territorio comunale iniziative di trasformazione urbanistica e potenziamento della rete viabile locale nella prospettiva di espansione dei flussi di traffico merci e del programmato aumento di connettività del complesso. E in corrispondenza del nuovo asse di corso Marche si potranno materializzare progetti di sviluppo che dalla Gronda Nord attraverseranno i territori dei comuni di Collegno (area del Campo Volo), di Grugliasco

(consolidamento e potenziamento degli insediamenti universitari), fino al polo logistico di Orbassano ed al suo potenziamento in corso. Gli interventi infrastrutturali che guidano quindi lo sviluppo di nuovi poli di attrattività sia all'interno delle aree del capoluogo sugli assi delle Spine, sia nei comuni della Cintura e che stanno articolando iniziative di valorizzazione di nuove centralità urbane riguardano:

linea 1 di Metropolitana;  
 linea 2 di Metropolitana;  
 passante ferroviario;  
 Sistema Ferroviario Metropolitano;  
 ferrovia Torino-Ceres (collegamento Torino/Aeroporto);  
 tangenziale Est;  
 attraversamento Nord-Sud di Torino corso Marche;  
 interporto SITO.

dei lavori che era programmata per il 2006. Per una sua maggiore integrazione con la rete di trasporto locale necessita di essere implementata con due prolungamenti:

il tratto Ovest, Collegno-Cascine Vica, avrà una lunghezza di 3700 metri e prevede 4 stazioni (Certosa, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica). La Regione Piemonte ha approvato il Progetto Preliminare dell'opera che costerà circa 220 milioni di Euro di cui 132 a carico dello Stato;  
 il tratto Sud, Lingotto-Bengasi, prevede una lunghezza di 1880 metri e due stazioni (Italia 61 e Bengasi). La Regione Piemonte ha approvato il Progetto Preliminare dell'opera che costerà circa 281 milioni di Euro di cui 168 a carico dello Stato. Purtroppo i previsti finanziamenti non sono stati assegnati nell'ultima riunione del CIPE (dicembre 2008).

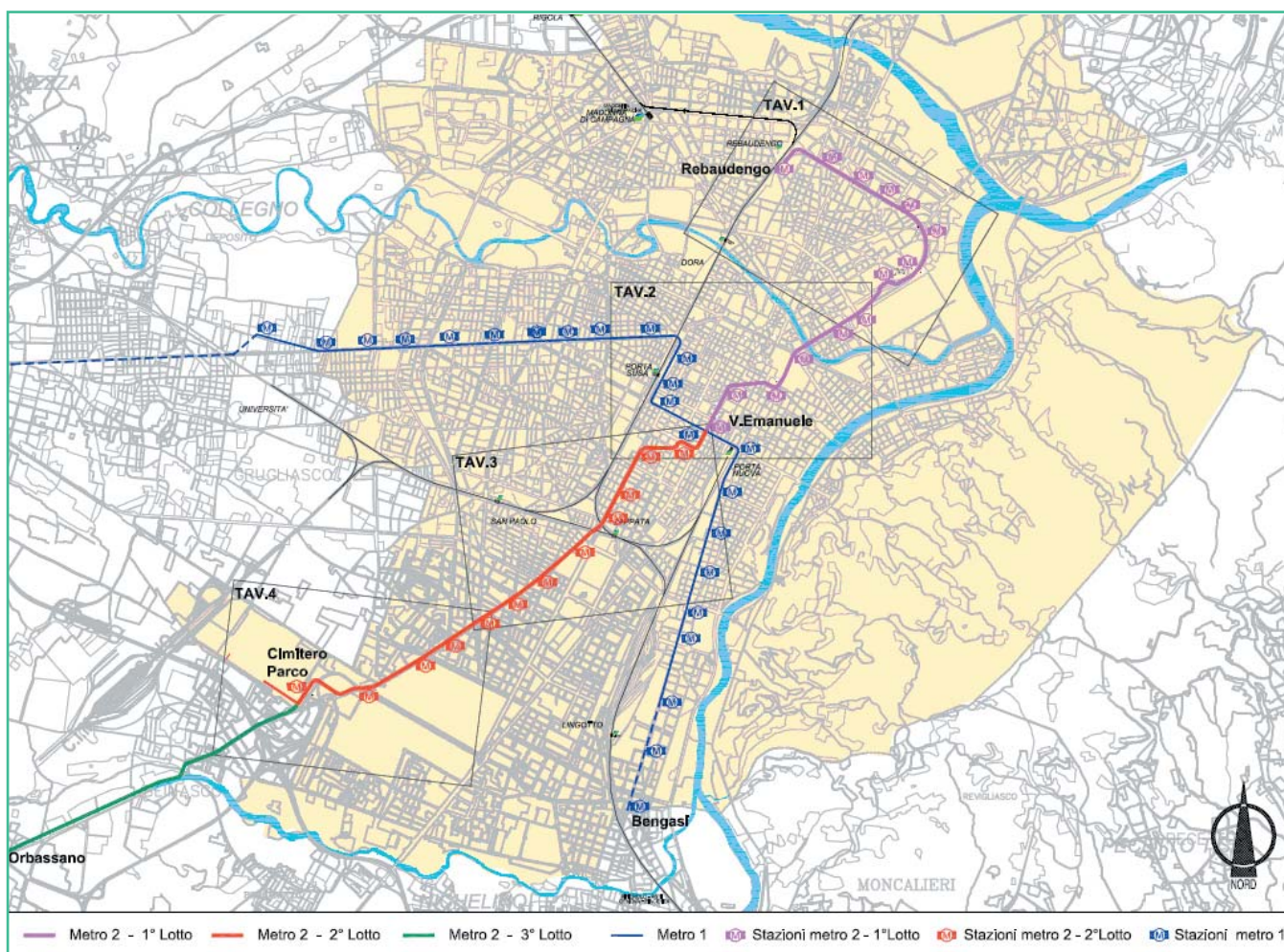
## METROPOLITANE

### Linea 1 Collegno-Porta Nuova-Lingotto

I lavori per la realizzazione della Linea 1 della metropolitana torinese stanno proseguendo nella tratta Porta Nuova-Lingotto, anche se ritardi ed eventi imprevisti fanno continuamente slittare la conclusione

### Linea 2

Prende forma il tracciato della linea 2 della metropolitana di Torino: l'ipotesi ormai definita prevede la partenza da piazza Rebaudengo (interscambio nella nuova stazione con il Sistema Ferroviario Metropolitano) alla periferia Nord-Est della città e l'arrivo al Cimitero Parco a Sud-Ovest. Attraverserà la città da Nord a Sud e si interconetterà nelle aree centrali con la Linea 1; il percorso totale sarà di 14,8 km,



con 26 stazioni ed il costo previsto ammonta a 1,2 miliardi di Euro.

Nel 2009 verrà predisposto il progetto preliminare e presentata la domanda di finanziamento allo Stato, il quale dovrebbe farsi carico del 60% dei costi; il resto verrà fornito da Comune, GTT e soprattutto da privati attraverso le possibili trasformazioni urbanistiche sull'asse del tracciato ricorrendo al project financing. È inoltre allo studio un ulteriore prolungamento nella periferia Sud di Torino per servire i comuni di Beinasco, Rivalta o Orbassano.

## FERROVIE

### Passante ferroviario

Si tratta di un complesso di linee ferroviarie che attraversano la città da Stura al Lingotto su un tracciato che si sviluppa per circa 13 km. Il passante ferroviario fa parte del programma di riorganizzazione e potenziamento del nodo di Torino, da parte di RFI, e si propone di raggiungere tre obiettivi:

inserire Torino nella rete veloce europea (corridoio 5);

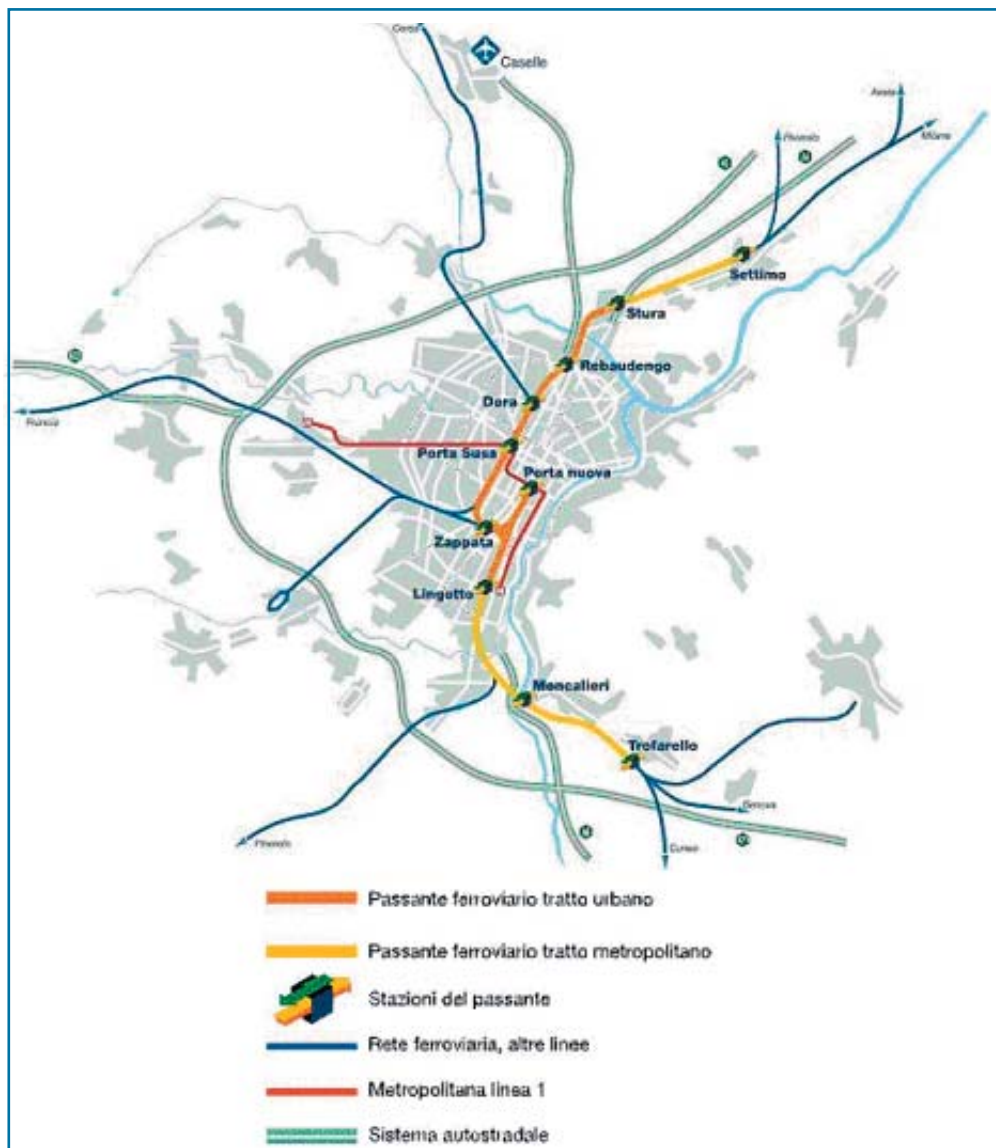
aumentare la qualità dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali; realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico integrato regionale metropolitano.

L'opera, i cui primi cantieri risalgono al 1986 è suddivisa in 3 macrolotti: stazione Lingotto - corso Vittorio Emanuele II, corso Vittorio Emanuele II - stazione Dora, stazione Dora - stazione Stura. Il primo lotto è stato ultimato per ciò che riguarda l'interramento della linea ferroviaria e la relativa copertura; resta da completare la Stazione Zappata e alcuni interventi di arredo urbano in superficie. Sono in corso i lavori sotterranei sul secondo lotto che prevedono la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa, la nuova fermata sotterranea a Dora e il passaggio dei binari sot-

to l'alveo del fiume Dora. La stazione di Porta Susa assumerà il ruolo di stazione principale della città, con conseguente ridimensionamento della stazione di Porta Nuova, e nodo di interscambio con la metropolitana. Nel terzo lotto resta da realizzare la nuova stazione di Rebaudengo in cui è previsto l'inserimento della Linea Torino-Ceres. Il completamento dell'intera opera è previsto per il 2011.

### Sistema Ferroviario Metropolitano

L'ultimazione dei lavori sul passante permetterà inoltre l'attivazione delle fasi di realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano. Si tratta di un progetto che, partendo dalle infrastrutture esistenti, si pone l'obiettivo di sfruttarne al massimo le potenzialità in un quadro di programmazione che vede il cadenzamento ed il coordinamento dei servizi ferroviari di Trasporto Pubblico Locale nel nodo di Torino. L'intervento prevede la creazione di 5 linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati ogni 30 minuti per tutto l'arco della giornata. L'SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con al-



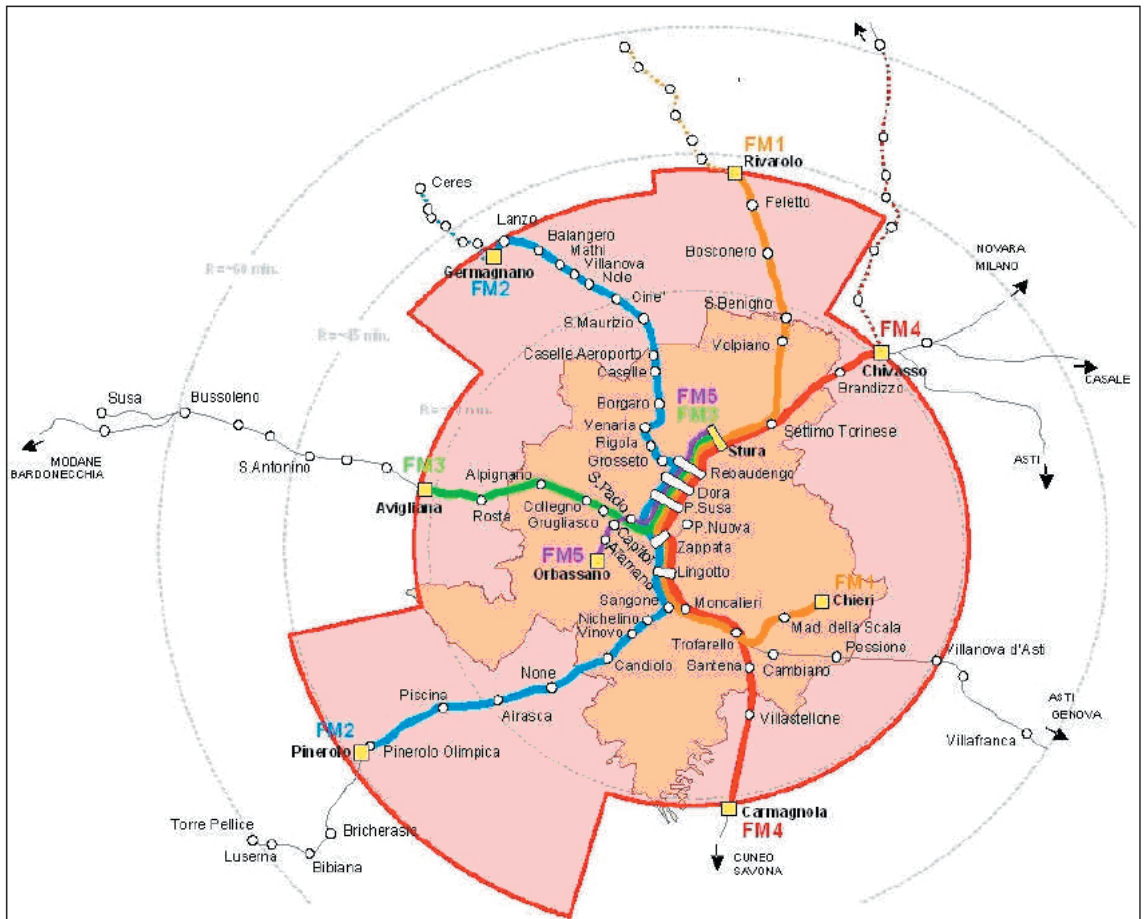
tri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città.

Le linee di ferrovia Metropolitana transitando sul Passante Ferroviario, opereranno su un'area entro un raggio di circa 50 km da Torino:

- FM1 Chieri – Rivarolo (con estensione Pont);
- FM2 Pinerolo – Germagnano (con estensione Ceres);
- FM3 Avigliana – Torino Stura;
- FM4 Carmagnola – Chivasso (con estensione Ivrea);
- FM5 Orbassano – Torino Stura.

Le risorse ad oggi disponibili ammontano a circa 100 milioni di Euro che la Regione Piemonte ha già individuato nei fondi FAS di propria competenza e sono stati richiesti al Governo altri 200 milioni di Euro in 3 anni per realizzare una serie di interventi concreti per il trasferimento modale e per il potenziamento del trasporto locale:

- interconnessione ferroviaria Torino-Ceres con passante ferroviario a Rebaudengo: 162 milioni di Euro;
- attivazione della fermata Zappata sul passante: 15,75 milioni di Euro;
- attivazione fermata Dora sul passante: 23 milioni di Euro;
- collegamento tra le stazioni Dora-GTT e Dora-FS: 1 milione di Euro;
- nuova fermata Orbassano e rifunzionalizzazione scalo: 10 milioni di Euro;
- attrezzaggio terminali del centro intermodale di Orbassano: 10 milioni di Euro;
- acquisto materiale rotabile (prima trince 10 treni): 80 milioni di Euro.



Tra gli interventi sul nodo di Torino rappresenta un'opera fondamentale l'interconnessione della Ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario che consentirà di congiungere l'aeroporto di Caselle con il centro città. Ciò sarà possibile soltanto con il completamento dei lavori sul passante e in particolare del quadruplicamento in corrispondenza della nuova stazione Rebaudengo, per il quale è stata terminata la progettazione preliminare, e quindi non prima del 2012.

## VIABILITÀ

### Tangenziale di Torino

Nonostante sia stato terminato lo scorso anno l'ammodernamento della Tangenziale torinese, siano stati sciolti i nodi procedurali ed esista la disponibilità di risorse finanziarie, non fa progressi la progettazione preliminare della IV corsia. La causa continua ad essere l'indeterminatezza sulla scelta di tracciato della Linea AC Torino-Lione che potrebbe interferire in più punti con la tangenziale. Permangono pertanto i forti disagi dovuti alla congestione ormai quotidiana del semianello esistente: una soluzione rilevante sarebbe rappresentata senz'altro da una arteria di comunicazione ad est della città, il tratto di Tangenziale Est che completerebbe il tracciato esistente.

Nel corso degli anni sono state formulate alcune proposte che tuttavia non si sono mai concretizzate in fatti operativi, né tanto meno in una vera e propria progettazione.

Solo negli ultimi mesi si è costituito un tavolo formato dalla Provincia e dai sindaci dei comuni interessati ed è stata affidata al Politecnico la progettazione della soluzione migliore che tenga conto degli aspetti urbanistici, socio economici, storico culturali, paesaggistici, geologici, viabilistici, acustici e architettonici. Tale tavolo di pilotaggio nel mese di dicembre ha individuato il "corridoio centrale", l'alveo entro il quale andrà individuata l'ipotesi di percorso in grado di mettere in relazione funzionalità e impatto ambientale. Le amministrazioni comunali si sono espresse quasi all'unanimità. La seconda fase del tavolo di pilotaggio dovrà arrivare alla definizione del tracciato affrontando i nodi che si presenteranno. In primavera dovrebbe essere pronto lo studio di fattibilità in base al quale la Cap, la società mista Regione-Anas potrà preparare il piano finanziario dell'opera e individuare il concessionario tramite gara.

La lunghezza dell'arteria sarà di circa 20 km, di cui 8-10 in galleria, 4 svincoli, 9 comuni interessati e il costo previsto per la sua realizzazione ammonta a circa 550 milioni di Euro. Gli effetti positivi indotti dall'intervento saranno molteplici: decongestionamento della tangenziale esistente, alleggerimento del traffico di attraversamento Nord-Sud di Torino, connessione delle Autostrade Torino-Milano e Torino-Aosta con la Torino-Savona e la Torino-Piacenza, miglioramento dell'accessibilità dei centri e del territorio ad est di Torino.

### Corso Marche

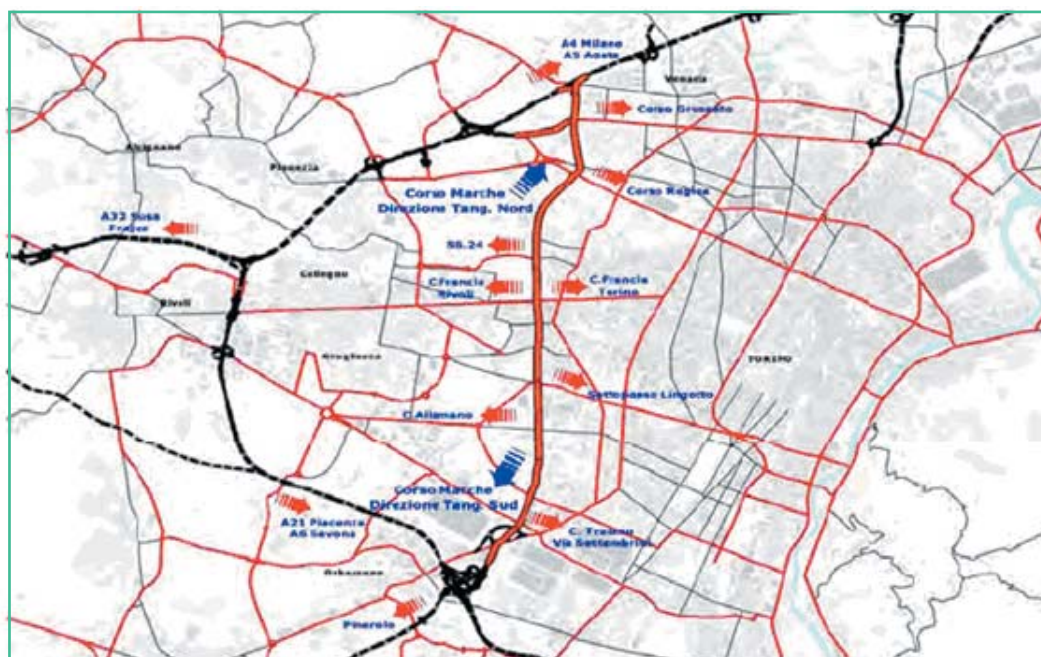
Altra opera importantissima del nodo viario torinese, purtroppo anch'essa legata alla vicenda della linea

AC Torino-Lione, è la realizzazione dell'asse di corso Marche. Si tratta di un collegamento veloce stradale e ferroviario fra Venaria Reale e Stupinigi con direzione nord-sud nel quadrante ovest di Torino. L'infrastruttura è stata pensata su tre livelli con una autostrada a 4 corsie, un corso alberato e una galleria sotto la quale verrà intercettata la linea ferroviaria di A.C. Nel luglio 2008 è stato siglato dai

presidenti della Regione Piemonte e della Provincia di Torino, dai Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco e Venaria Reale e della Camera di Commercio di Torino l'aggiornamento del protocollo d'intesa già sottoscritto nel 2005. L'accordo fissa al 31 dicembre 2008 l'impegno di tutti i soggetti coinvolti per procedere ad una serie di approfondimenti tecnici, sia dal punto di vista territoriale, inquadrati negli studi della Provincia di Torino, sia per quello che riguarda il profilo infrastrutturale e trasportistico. Alcuni possono partire quasi immediatamente, altri sono connessi alla realizzazione della Torino-Lione. In base alla rinnovata intesa saranno acquisiti, come base progettuale, gli studi di area vasta condotti sul corridoio plurimodale di corso Marche, dai quali emerge la fattibilità dell'opera con le caratteristiche dimensionali e di tracciato ipotizzate, la sua compatibilità con il sistema viario e ferroviario dell'area metropolitana, la possibilità di realizzare il corridoio plurimodale anche in fasi attuative differenziate, la possibilità di regolare il traffico dell'intero sistema tangenziale attraverso politiche di tariffazione e monitoraggio. La progettazione preliminare sarà finanziata con fondi FAS, quella definitiva e la realizzazione dell'intera opera potranno essere demandate alla nuova società mista Regione/Anas anche attraverso forme di project financing. Il costo dell'opera ammonterebbe a oltre 500 milioni di Euro e la durata dei cantieri è prevista per almeno 5 anni.

### Asse della Spina Centrale

L'interramento del tracciato nord-sud della linea ferroviaria nel tratto urbano, ha consentito la realizzazione ancora in corso del cosiddetto "boulevard", grande viale della Spina centrale, quale asse privilegiato dell'accesso da nord alle aree centrali, da sempre penalizzate da accessi viari dimensionati sul



traffico dell'ottocento; al contempo ha permesso di realizzare una ricucitura urbana che consente di valorizzare le aree di riconversione, riconoscendo loro ruoli di nuova centralità. Fino ad oggi è stato realizzato il tratto da sud fino in prossimità della nuova Stazione di Porta Susa. Terminata la nuova stazione i lavori proseguiranno in sotterranea per realizzare un nuovo lotto che attraverserà piazza Statuto e proseguirà poi in superficie lungo l'attuale corso Principe Oddone e corso Venezia, raggiungerà e intersecherà la superstrada per l'Aeroporto diventando così un nuovo ingresso da nord della città. Il boulevard a lavori ultimati si estenderà per 12 km su una doppia carreggiata centrale a 6 corsie, pista ciclabile, viale alberato e controviali con aree a parcheggio.

## ALTRI INTERVENTI PRIORITARI

### Interporto S.I.T.O.

L'interporto S.I.T.O. si trova a ridosso di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate del Paese. La struttura fornisce servizi di eccellenza per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics ed è connessa alla linea ferroviaria per la Francia. Secondo le strategie di intervento degli Enti Locali, l'interporto dovrà essere interconnesso alla linea in progetto ad Alta Capacità ferroviaria Torino-Lione attraverso il collegamento di corso Marche.

I lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto proseguono in linea con i programmi, verranno ultimati nel 2013 e prevedono una spesa totale di 500 milioni di Euro. Gli investimenti previsti, e già in larga parte resi operativi, assommano a oltre 400 milioni di Euro di cui 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. A tutto dicembre 2008 sono stati realizzati investimenti pubblici per 113 milioni di Euro e investimenti privati per 280 milioni di Euro. Restano quindi da realizzare circa 37 milioni di Euro di investimenti pubblici e circa 70 milioni di euro di investimenti privati.

## CRITICITÀ

Il continuo rinvio delle decisioni che riguardano la realizzazione della linea AC Torino-Lione (definizione del tracciato, entità e certezza dei finanziamenti, soluzioni tecniche, problematiche di tipo ambientale) condiziona in modo pesantissimo l'avvio di alcuni interventi strategici per la crescita infrastrutturale del nodo di Torino.

La quarta corsia della Tangenziale torinese già fi-

nanziata resta al palo, i cospicui investimenti in atto nell'interporto Sito rischiano di essere vanificati per la mancata interconnessione con la linea A.C., l'asse di corso Marche continua ad apparire come obiettivo irraggiungibile.

La mancata assegnazione da parte del Cipe dei previsti fondi necessari a realizzare i prolungamenti della Linea 1 di Metropolitana aggiungerà ulteriori ritardi al completamento dell'opera.

## ATTESE PER IL 2009

Definizione del tracciato A.C. Torino-Lione.

Completamento della stazione di Porta Susa nel rispetto dei tempi previsti.

Certezze sull'assegnazione dei fondi statali necessari ai prolungamenti della Linea 1 di Metropolitana. Esecuzione della progettazione preliminare della Linea 2 di Metropolitana.

Predisposizione dello studio di fattibilità del nuovo tratto di tangenziale Est per il completamento dell'anello torinese.

## Intesa Governo-Regione Piemonte per far partire nuove opere

Il 23 gennaio scorso a Palazzo Chigi il Presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi e la Presidente della Regione, Mercedes Bresso, hanno sottoscritto un documento di impegno che prevede di spendere 300 milioni di Euro in tre anni per una serie di opere strategiche nell'area regionale. Come ha affermato la Presidente Bresso "si tratta di una rivisitazione dell'intesa firmata nel 2003 in cui si confermano gli impegni presi e si programmano nuovi obiettivi. Oggi far partire nuove opere significa ridare fiducia all'economia, portando nuovi investimenti e lavoro sul territorio piemontese in un momento di grave crisi per tutto il Paese".

Si tratta di un pacchetto di opere che vale 300 milioni di Euro, 200 a carico del Governo e 100 della Regione i cui fondi sono stati individuati nelle risorse Fas.

In particolare si tratta di:

- acquisto di nuovo materiale rotabile
- interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario a Rebaudengo,
- attivazione delle fermate Zappata e Dora sul pas-

sante ferroviario

- collegamento delle stazioni Dora-GTT e Dora-FS
- interventi per la FMS
- rifunzionalizzazione dello scalo ed attrezzaggio dei terminali del centro intermodale di Orbassano.

Per questi progetti di prima fase, le parti si sono impegnate a individuare entro 60 giorni, dunque entro il 23 marzo, fonti di finanziamento già sul triennio 2009-2011.

L'intesa contiene poi la conferma degli interventi già approvati per il Piemonte e contenuti nel piano Anas, quelli per il potenziamento delle reti ferroviarie di RFI e alcune novità, come la linea 2 della metropolitana di Torino e il progetto di movimentazione automatica tra porto e retroporto, il cosiddetto "bruco", tra Genova e l'Alessandrino. Insieme anche le opere di competenza di CAP, la società concedente mista Anas-Regione: Tangenziale Est e Corso Marche a Torino, raccordo autostradale Strevi-Predosa ed i due tratti della Pedemontana piemontese, Biella-Santhià e Biella-A26 Rolino di Masserano-Ghemme.

Un comitato di monitoraggio composto da rappresentanti di Governo e Regione ha il compito di seguire l'avanzamento degli interventi programmati, i tempi di realizzazione dei progetti e delle opere e la verifica della copertura finanziaria.

## **Inaugurato il nuovo tratto Santhià-Greggio su A4**

A un anno dall'apertura al traffico del primo tratto ammodernato dell'autostrada Torino-Milano, da Settimo Torinese a Santhià il 10 febbraio è stato inaugurato un nuovo tratto, da Santhià a Greggio lungo circa 20 chilometri e il cui investimento complessivo è stato di circa 131 milioni di euro. Alla cerimonia erano presenti, tra gli altri, il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, il presidente e l'amministratore delegato della Satap, società concessionaria Agostino Spoglianti e Gianni Luciani, e gli assessori ai Trasporti di Piemonte e Lombardia, Daniele Borioli e Raffaele Cattaneo.

"Mettiamo a disposizione del nord del Paese -ha sottolineato Ciucci- un'ulteriore tratto di autostrada completamente nuova, con caratteristiche di sicurezza e confort di eccellenza. L'ammodernamento della Torino-Milano è una necessità, addirittura un'urgenza -ha aggiunto il presidente del-

l'Anas- sia a causa della vetustà del manufatto, si tratta infatti di una delle prime autostrade italiane inaugurata nel 1932, sia per la crescita costante dei flussi di traffico, soprattutto di quello pesante, passati da circa 700mila passaggi all'anno dei primi anni agli attuali 35 milioni di veicoli".

Da parte sua il presidente di Satap ha sottolineato "il mantenimento da parte della società dell'impegno assunto un anno fa quando avevamo annunciato l'ambizioso traguardo di consegnare al territorio nell'arco di 12 mesi ulteriori 20 chilometri di autostrada. Una prospettiva -ha osservato Spoglianti- confermata, nonostante l'accanirsi delle perturbazioni che hanno interessato il periodo, nel ritardo dell'attesa definizione dei nuovi strumenti convenzionali e nel grave contesto della generalizzata congiuntura che è andata manifestandosi anche nel nostro Paese". Il cronoprogramma prevede il completamento dell'intera opera nel 2013. Spoglianti si è poi augurato che "a partire dal prossimo primo maggio vengano applicati i nuovi patti convenzionali con l'applicazione, seppur ritardata, degli adeguamenti tariffari previsti". "In questo modo - ha aggiunto Spoglianti - sarà possibile ripristinare quei parametri di piano che consentono di ricorrere legittimamente al credito e ottenere i finanziamenti necessari alla regolare prosecuzione dei lavori, nei limiti degli investimenti approvati".

Per la tratta già realizzata la società si è esposta per 600 mln, il doppio dei 300 previsti.

Inaugurando il nuovo tratto, il presidente della Satap ha, poi, ricordato che "con il compimento della prima fase degli interventi di ammodernamento della A4 la società ha già realizzato lavori per circa 650 mln di euro, tra interventi sulla tratta ammodernata e adeguamenti propedeutici alle opere di prossima realizzazione. A questi - ha concluso Spoglianti - devono aggiungersi le nuove interconnessioni con il polo fieristico di Rho-Pero (circa 120 milioni di euro) e il complesso degli interventi di riqualificazione attuati sulla A21 (oltre 260 milioni di euro), ormai ultimate, che portano l'impegno finanziario complessivamente anticipato dalla società a circa un miliardo di euro".

Illustrando i lavori, l'a.d. di Satap, Luciani, ha precisato che in Piemonte sono stati completati i lavori nelle province di Torino e di Vercelli e fra pochi mesi saranno avviati quelli nella provincia di Novara. Nel contempo, ha aggiunto, prenderanno avvio anche i lavori nella tratta lombarda che, analogamente al Piemonte, vedranno la realizzazione di una nuova autostrada con tre corsie più quella di emergenza, ad eccezione del tratto tra il casello di Marcallo-Mesero e la barriera Ghisola, dove il traffico scorrerà su quattro corsie, più quella di emergenza.



Per seguire l'evoluzione dei lavori, è stato istituito nel giugno 2006 l'osservatorio sulla Torino-Milano, voluto dalla Regione Piemonte al quale partecipano Anas, Prefetture e Province interessate, Polstrada, Tav e Satap e presto anche la Regione Lombardia. "Si tratta - ha concluso il presidente dell'Anas - di una cabina di regia che ha tra i principali obiettivi la verifica dei cronoprogrammi dei lavori, il monitoraggio dell'incidentalità e della fluidità del traffico, e la realizzazione di piani di comunicazione per fornire informazioni sull'andamento dei lavori.

## **P**rogetto NOVAROAD

A Novara il Piemonte intende realizzare un grande intervento infrastrutturale, collegando il casello autostradale della Torino-Milano con la fermata della linea Tav e ancora con l'aeroporto di Malpensa attraverso la stazione delle Ferrovie-Nord di Milano. Il progetto, battezzato Novaroad e inserito nell'intesa siglata in gennaio con il Governo, è stato illustrato il 18 febbraio a Bruxelles dall'assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli. Nella delegazione erano presenti anche l'architetto Mario Virano che ha curato il progetto, il presidente della Provincia di Novara Sergio Vedovato, e il sindaco Massimo Giordano. L'incontro è stato coordinato dall'europarlamentare Vito Bonsignore, e vi ha partecipato il Commissario Europeo ai Trasporti, Antonio Tajani.

Novaroad, grazie all'eccezionale livello di accessibilità intermodale (ferroviario, stradale e aeroportuale), è stato individuato dalla Regione e dagli amministratori territoriali come luogo privilegiato per lo sviluppo della città, come un'opportunità di respiro europeo, ma anche come enorme potenzialità di sviluppo locale in quanto favorisce la creazione di un centro integrato con Milano, l'area delle Fiere e con le strutture dell'Expo 2015 in un punto strategico per tutto il sistema del Nord Ovest italiano.

"Per noi Novara non è solo la seconda città del Piemonte - ha dichiarato Borioli - ma rappresenta anche un punto nevralgico per il nostro territorio: è l'interconnessione con l'Europa, l'incrocio dei corridoi 5 e 24, ha forti relazioni con le Regioni vicine come la Lombardia, è dotata di un'autostrada, due caselli, una stazione in linea, un aeroporto internazionale e un hub intermodale. Novaroad si inserisce in questo quadro come scommessa sulla riqualificazione

di un'area che porterà alla creazione di un business center ad alta qualificazione e su cui c'è un largo accordo di tutti gli enti territoriali. Puntare sullo sviluppo della logistica e di quello che ci sta intorno in questo momento ci dà possibilità di recuperare una quota di quella produzione di valore che abbiamo via via perso negli anni e che invece può rappresentare una carta vincente soprattutto a fronte della crisi che sta colpendo tutta l'economia. Per questo, nella convinzione che sia un progetto su cui iniziare a lavorare da subito, abbiamo inserito Novaroad all'interno dell'intesa sulle infrastrutture siglata da Governo e Regione Piemonte lo scorso 23 gennaio".

## **T**unnel Colle di Tenda Italia-Francia

Via libera della Commissione intergovernativa per il miglioramento dei collegamenti franco-italiani nelle Alpi del sud al progetto definitivo del nuovo tunnel del colle di Tenda sulla strada statale 20 "Valle di Roja e del colle di Tenda". Lo comunica, in una nota, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, aggiungendo che l'Anas, in qualità di committente delegato per l'appalto integrato, "sarà in condizione già a marzo prossimo di bandire la gara d'appalto". "La realizzazione di quest'opera internazionale di assoluta priorità - afferma il ministro - risolverà una problematica antica migliorando l'attraversamento delle Alpi italo-francesi e i collegamenti stradali tra Piemonte, Liguria e Costa Azzurra", con un impatto importante per economia e turismo. L'opera, ricorda Matteoli, avrà un costo complessivo di 209 milioni di euro, con una quota a carico dell'Italia di circa 122 milioni e la rimanente di circa 87 milioni a carico della Francia, favorirà in modo importante e decisivo lo sviluppo turistico ed economico del vasto territorio di riferimento. Il progetto del nuovo tunnel prevede la costruzione di una nuova galleria monodirezionale nel senso Italia-Francia di carreggiata di 6,50 metri, mentre il collegamento Francia-Italia avverrà attraverso l'attuale tunnel debitamente ampliato sino a raggiungere le dimensioni di quello nuovo. Le due gallerie saranno collegate da by-pass pedonali e carrabili.

## Lavori per 6 milioni di euro su S.S. 589

La storica strada statale n. 589 dei Laghi di Avigliana, da qualche anno trasferita dall'ANAS alla rete viabile della Provincia di Torino, e caratterizzata da gravissimi problemi di congestionamento del traffico e di sicurezza, è stata interessata da lavori, recentemente conclusi, che hanno consentito di mettere in sicurezza tutti gli incroci, fonte di innumerevoli incidenti, spesso mortali.

Il presidente della Provincia di Torino Antonio Saitta insieme all'assessore alla Viabilità Giovanni Ossola giovedì 12 febbraio, ha effettuato il sopralluogo sul tratto compreso tra Piossasco e Pinerolo della S.S. 589, durante il quale sono state inaugurate le rotonde di Cumiana e di Frossasco.

Si tratta di un percorso di circa 12 km, che attraversa

i comuni di Cumiana, Frossasco e Roletto, sul quale sono stati totalmente eliminati i semafori e, nei punti più urbanizzati, sono stati inseriti degli spartitraffico centrali. La Provincia di Torino ha provveduto ad allargare la strada dai vecchi 6,5 metri agli attuali 10-13 metri, a seconda dei diversi tratti, e a costruire complessivamente 11 nuove rotatorie. Sono stati allargati i ponti sul Noce e sul Chisola, e messi a norma 10 ponticelli su rii minori e decine di attraversamenti.

Infine, con due nuovi tratti di pista ciclabile si è data continuità alla ciclostrada pedemontana Pinerolo-Piossasco, realizzata negli anni scorsi dalla Comunità Pinerolese Pedemontana con il sostegno tecnico della Provincia.

I lavori, costati 6,2 milioni di Euro, sono stati progettati e realizzati direttamente dai tecnici della viabilità della Provincia di Torino e sono stati finanziati con i fondi statali relativi alle opere connesse con i Giochi Olimpici «Torino 2006».

### COS'È OTIPIEMONTE

OTIPIEMONTE è un osservatorio sulle opere infrastrutturali creato nel 2002 da Camera di commercio di Torino, Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web ([www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it)) dove sono disponibili le schede informative, un quadro delle coperture finanziarie, il cronoprogramma dei lavori, la stima dell'impatto economico, le criticità esistenti e il rapporto sullo stato di avanzamento.

La newsletter ha periodicità trimestrale e si propone come strumento di aggiornamento sulle questioni infrastrutturali che riguardano la nostra Regione.

#### Piemonte infrastrutture

newsletter a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'Unione Industriale di Torino - Via M. Fanti 17 - Torino - Tel. 011.5718.502  
[www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio](http://www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio) – [www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it)  
e-mail: [newsletter@otipiemonte.it](mailto:newsletter@otipiemonte.it)