



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2008

gennaio 2009

INDICE

1	Lo scenario generale	pag.	3
2	Stato di avanzamento degli interventi	pag.	7
3	Nodo metropolitano di Torino	pag.	9
3.1	Inquadramento territoriale e programmatico	pag.	9
3.2	Metropolitana	pag.	10
3.3	Ferrovie	pag.	11
3.4	Viabilità	pag.	13
3.5	Altri interventi prioritari	pag.	15
3.6	Criticità	pag.	16
3.7	Attese per il 2009	pag.	16

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2008, da Giuseppina Bevilacqua e Antonino Scordo dell'Unione Industriale di Torino e Cristina Manara di Confindustria Piemonte.

1. LO SCENARIO GENERALE

Il 2008 ha visto il cambio del Governo nazionale e, come era prevedibile aspettarsi, buona parte dell'anno è stata caratterizzata da un sostanziale rallentamento del programma di infrastrutturazione del Paese: dalla seduta CIPE del 27 marzo a quella del 18 dicembre, infatti, non ci sono state delibere relative all'approvazione e/o al finanziamento di progetti infrastrutturali ricadenti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

L'inizio dell'anno è stato caratterizzato dall'approvazione da parte del CIPE dell'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011 stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e da RFI, che destina alle ferrovie 3,2 miliardi di euro e che, aggiungendosi ai fondi preesistenti, prevede investimenti per 4,7 miliardi di euro, di cui 3,3 per nuove opere.

L'"Allegato Infrastrutture" al DPEF 2009-2013, approvato dal CIPE il 4 luglio, ha costituito il primo passo concreto del nuovo Governo per rilanciare il tema dell'infrastrutturazione del nostro Paese, rimandando tuttavia la traduzione delle aspettative e delle intenzioni alle successive leggi finanziarie e a nuovi provvedimenti legislativi. Nello specifico, rispetto alle esigenze complessive del Piano decennale delle opere strategiche, mancano all'appello circa 124 miliardi di euro rispetto ai quali ci si prefigge di addebitarne in quota al bilancio nazionale circa 40 nel prossimo quinquennio. Non viene risolto, pertanto, il quesito relativo a chi, a quali condizioni e con quali strumenti metterà a disposizione gli 84 miliardi mancanti.

È pur vero che, sul fronte del reperimento delle risorse economiche, il Governo ha avviato la costruzione dell'architettura finanziaria necessaria per dare concretezza agli investimenti infrastrutturali.

In primo luogo, il decreto legge n. 112 del 25 giugno 2008 istituisce un fondo per il finanziamento di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, alimentato con gli stanziamenti assegnati per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale per il periodo 2007-2013 e fermo restando il vincolo di concentrare nelle Regioni del Mezzogiorno almeno l'85% delle risorse.

In secondo luogo, il terzo decreto correttivo del Codice degli appalti (decreto legislativo n. 152/2008) ridisegna all'articolo 153 la disciplina della finanza di progetto. Ad una prima

lettura interpretativa, il disposto normativo sembra lasciare più spazio all'iniziativa propositiva dei privati e al recupero di forme di prelazione del promotore si affianca una procedura semplificata e più breve. Rimangono da risolvere, tuttavia, alcuni aspetti tecnici connessi agli elementi di incertezza e di discrezionalità che sembrano caratterizzare questa nuova procedura.

In terzo luogo, l'accordo stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e la Banca Europea per gli investimenti (BEI) prevede prestiti a tasso agevolato da parte della BEI per un valore complessivo dell'ordine di 15 miliardi nel quinquennio 2008-2012 per la realizzazione di un pacchetto di opere, da concordare, nell'ambito della Legge Obiettivo nazionale.

Infine, è stata avviata la riorganizzazione della Cassa Depositi e Prestiti (CdP) che prevede una nuova mission dell'istituto maggiormente orientata al finanziamento delle grandi infrastrutture di trasporto; in questo senso, rimane da vedere in che modo si concretizzerà l'azione della CdP.

Sempre sul fronte dei finanziamenti, inoltre, il decreto legge n. 280 del 29 novembre 2008 (cosiddetto decreto legge "anti crisi") autorizza contributi per le opere della Legge Obiettivo in grado di sviluppare investimenti per 2,3 miliardi a partire dal 2009 e che si auspica possano servire a finanziare in prima battuta infrastrutture strategiche del Nord, visto che i fondi di cui al decreto n. 112 saranno concentrati sul Mezzogiorno. Inoltre, lo stesso decreto stanziava subito 960 milioni di euro alle FS per i cantieri più urgenti e 1.440 milioni nel triennio 2009-2011 per il servizio di trasporto ferroviario regionale. Anche per questi stanziamenti rimane fermo il vincolo di destinazione dell'85% al Mezzogiorno e del 15% al Centro Nord. Successivamente, nella seduta del 18 dicembre il CIPE ha sbloccato lo stanziamento di 800 milioni per il MOSE e ha dato il via libera all'autostrada Cecina-Civitavecchia (approvando il progetto preliminare e il piano economico e finanziario per un valore di 3,78 miliardi). Sono stati poi assegnati ulteriori 7,3 miliardi dei Fondi FAS al Ministero delle Infrastrutture, rimandando tuttavia a 60 giorni l'assegnazione delle risorse alle singole opere. In particolare, rimane confermato il vincolo dell'85% delle risorse al Sud e del 15% al Centro Nord. Occorre specificare che, se anche il miliardo e mezzo (al netto dei fondi per il MOSE) già assegnato con il decreto legge "anti crisi" per il rifinanziamento della Legge Obiettivo andasse al Centro Nord, complessivamente le nuove risorse disponibili per il Centro Nord potrebbero essere pari a circa 2,3 miliardi.

Con riferimento all'aspetto procedurale, con il decreto legge n. 112 è stata abrogata la revoca, introdotta dal precedente Governo, dei contratti di concessione TAV stipulati con i general contractor per la realizzazione delle linee AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova, Milano-Genova e che aveva causato un periodo di fermo sotto l'aspetto procedurale. Rimane, tuttavia, da affrontare il tema dell'elevato costo delle nuove linee AV/AC e delle modalità di finanziamento che, gravando totalmente sulle casse dello Stato, ne stanno mettendo seriamente in discussione la realizzabilità.

Inoltre, il decreto legge "anti crisi" ripropone la figura del Commissario straordinario, nonostante gli scarsi esiti durante la precedente legislatura 2001-2006, con il compito di monitorare e vigilare sui tempi di tutte le fasi di realizzazione degli investimenti. Per superare gli empasse dovuti ai ricorsi al TAR - che spesso hanno fin qui bloccato le gare di appalto - si prevede che, se vi è stata una illegittimità, chi vince una gara non può essere rimosso e il ricorrente ha diritto solo al risarcimento dei danni.

In conclusione, nonostante le dichiarazioni e gli intenti propositivi di rilancio infrastrutturale, anche nel 2008 non è avvenuto quel deciso salto di qualità nella realizzazione di nuove opere, come invece era lecito aspettarsi. I Capi di Stato e di Governo europei, infatti, hanno più volte ribadito la strategicità delle reti infrastrutturali per la crescita, l'occupazione, la realizzazione del mercato interno e la coesione economica e sociale. I progetti TEN in particolare rappresentano un importante volano reale, perchè molti sono già in corso o immediatamente cantierabili, per coniugare stabilità e crescita e per invertire l'attuale congiuntura. Pertanto, si reputa imprescindibile avviare il prima possibile i cantieri di quelle opere che potrebbero partire subito (solo per fare un esempio, si citano il Terzo Valico sulla ferrovia Milano-Genova e la linea AV/AC Milano-Verona). In questo senso, destano preoccupazione il rinvio all'inizio del 2009 della ripartizione alle singole opere delle risorse assegnate con la riunione CIPE dello scorso 18 dicembre e il fatto che gran parte delle risorse siano imputabili a rimodulazioni di finanziamenti già esistenti (FAS).

L'individuazione, poi, di un numero limitato di opere su cui concentrare le risorse pubbliche, che peraltro era stata auspicata nelle precedenti edizioni del presente rapporto, rischia di essere vanificata nella valutazione oggettiva delle reali priorità per il Paese nel momento in cui le risorse dedicate – che come detto sono una sostanziale rimodulazione dei fondi FAS – hanno il vincolo di destinazione per l'85% al Mezzogiorno.

Sul fronte del finanziamento delle opere, si ricorda inoltre che la legge finanziaria per il 2008 introduce (art. 1, commi 247-250), in modo innovativo per l'ordinamento italiano, l'attribuzione alle Regioni dell'80% dell'incremento delle riscossioni sull'IVA e sulle accise relative alle importazioni nei porti e negli interporti, con lo scopo di finanziare gli investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti, nonché dei connessi collegamenti stradali e ferroviari. Tuttavia, allo stato attuale, mancano ancora i decreti attuativi di tali disposizioni.

Infine, occorre sottolineare la grave situazione in cui versa il trasporto pubblico regionale, che sconta la grave inadeguatezza dei trasferimenti di risorse pubbliche alle Regioni nel corso degli ultimi 10 anni. Paradossalmente, in alcune situazioni territoriali gli avvenuti potenziamenti infrastrutturali hanno portato finora scarsi benefici per la mobilità a seguito del mancato adeguamento dei servizi di trasporto. Si ribadisce, pertanto, l'assoluta necessità di inserire la realizzazione delle infrastrutture all'interno di una cornice che riguarda, più in generale, l'intera politica della mobilità e che richiede l'attuazione di misure organiche al fine di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica. Sotto questo aspetto continuano a permanere gravi ritardi, in particolare per quanto concerne il completamento dei processi di privatizzazione e liberalizzazione dei servizi di trasporto, le politiche per il riequilibrio modale, il coordinamento tra le diverse politiche settoriali, per finire con la creazione della nuova Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto, prevista sin dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

Nel corso del 2008, la situazione complessiva del Piemonte ha visto in particolare il proseguimento dei cantieri ferroviari e autostradali sulla direttrice Torino-Milano e il completamento ovvero l'avanzamento dei lavori per alcuni interventi sul nodo metropolitano. Nella seconda parte dell'anno, poi, sono stati emanati importanti provvedimenti normativi sia sul fronte dell'architettura finanziaria necessaria per il rilancio degli investimenti sia su quello delle procedure esecutive.

Il sopraggiungere della crisi economica ha ulteriormente motivato l'urgenza dei programmi di potenziamento della rete infrastrutturale, visti anche in funzione anti-recessiva.

Tuttavia, a seguito di un esame dettagliato del sistema infrastrutturale del Piemonte soggetto a monitoraggio, non emerge ancora un reale salto di qualità nelle diverse fasi della progettazione, cantierizzazione, esecuzione ed entrata in esercizio delle opere. In molti casi, infatti, si assiste ad un ulteriore protrarsi degli iter decisionali, ad una perdurante insufficienza delle risorse finanziarie e anche all'insorgere di contenziosi che ritardano l'avvio o la prosecuzione dei lavori.

La situazione maggiormente critica della regione riguarda il completamento del Corridoio V sia nella parte ad est di Milano sia, soprattutto, per la tratta transfrontaliera Torino-Lione, che tra l'altro impedisce la definizione di numerosi interventi strategici sul nodo torinese. L'esperienza dell'Osservatorio sulla Torino-Lione dovrà obbligatoriamente concludersi entro giugno 2010 con la scelta definitiva del tracciato, condivisa ad ogni livello istituzionale, al fine di poter procedere senza ulteriori ritardi con l'esecuzione di un'opera indispensabile per il rafforzamento delle relazioni internazionali del Nordovest e del nostro Paese.

Diventa, quindi, quanto mai necessario procedere con assunzioni di responsabilità relativamente a quelle misure, prossime al costo zero, che possono accorciare i tempi necessari all'apertura dei cantieri e che riguardano in senso lato la determinazione del consenso sull'opera, la redazione dei progetti e gli iter approvativi degli stessi.

Viceversa, la congruità delle risorse finanziarie rispetto agli impegni di spesa per un progetto ambizioso di potenziamento infrastrutturale si lega fortemente alle scelte di politica economica del Governo e alla reale capacità di far leva sulla finanza di progetto in tutti i casi in cui questo sia percorribile.

Nel corso del 2008 si sono conclusi i cantieri relativi alla superstrada Malpensa-Boffalora/A4 importante per l'accessibilità stradale all'aeroporto di Malpensa dalla A4 Torino-Milano.

Sono proseguiti, pur con differenti gradi di rispetto dei cronoprogramma previsti, i lavori sui collegamenti autostradali e ferroviari AV/AC Torino-Milano, sul Passante ferroviario di Torino, sulla tratta Novara-Malpensa-Saronno della Gronda nord ferroviaria e sulla linea di metropolitana di Torino.

Rispetto alle progettazioni, sono proseguite le attività relative al nodo ferroviario di Novara e alla pedemontana Piemontese; in quest'ultimo caso, tuttavia, si tratta della progettazione di due sole tratte, per giunta non ricomprese all'interno di un disegno unitario a livello regionale.

È sostanzialmente rimasta inalterata la situazione per quanto riguarda la linea AV/AC Torino-Lione e, conseguentemente, alcuni interventi fondamentali del nodo torinese come l'asse di Corso Marche e il potenziamento della Tangenziale ad essa strettamente connessi, il Terzo Valico ferroviario e la Tangenziale Est di Torino.

In alcuni casi, il blocco decisionale si è accompagnato all'attivazione di procedure e organismi non previsti dalla normativa di settore allo scopo dichiarato di facilitare la definizione del consenso su base locale delle scelte progettuali. In particolare, si fa riferimento alla costituzione e all'attività dell'Osservatorio sulla Torino-Lione: i modestissimi risultati ottenuti fino ad ora non possono certo essere considerati soddisfacenti e comunque determinanti per risolvere i problemi che riguardano le vicende legate all'opera.

In particolare il rapporto 2008 ha effettuato una ricognizione puntuale degli interventi che riguardano il **nodo di Torino** e che viene riportata nel capitolo seguente.

3. NODO METROPOLITANO DI TORINO

3.1 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 riarticlando 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 Riquilificazione 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.

3.2 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 impreveduti fanno continuamente slittare la conclusione 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).

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.

3.3 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 sotto 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 altri 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.

3.4 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.

3.5 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.

3.6 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 finanziata 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.

3.7 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.

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI PIEMONTE

www.otinordovest.it
info@otinordovest.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO Servizio Urbanistica e Territorio

Via M. Fanti, 17 – 10128 Torino
Tel. 011.5718.502 - Fax 011.5718.458
www.ui.torino.it
e.mail: urbanistica.territorio@ui.torino.it