



CONFINDUSTRIA  
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



**UNIONE INDUSTRIALE TORINO**



**otipiemonte**  
*osservatorio territoriale infrastrutture*

# RAPPORTO 2009

---

gennaio 2010

## INDICE

<b>1</b>	<b>LO SCENARIO GENERALE</b>	pag.	3
<b>2</b>	<b>STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI</b> <b>Il quadro del Piemonte</b>	pag.	7
<b>3</b>	<b>NODO METROPOLITANO DI TORINO</b> <b>Stato di avanzamento degli interventi</b>	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.	16
	3.6 Criticità	pag.	17
	3.7 Attese per il 2010	pag.	17

---

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2009, da Giuseppina Bevilacqua e Antonino Scordo dell'Unione Industriale di Torino e Cristina Manara di Confindustria Piemonte.

## 1. LO SCENARIO GENERALE

Nel corso del 2009 il Governo ha prodotto uno sforzo finanziario considerevole per il rilancio delle grandi opere nel nostro Paese. Alla luce delle decisioni prese dal CIPE nelle sedute del 18 dicembre 2008 e del 6 marzo 2009, infatti, le risorse pubbliche statali destinate al rilancio delle infrastrutture ammontano complessivamente a 11 miliardi: 8,7 miliardi di fondi FAS e 2,3 miliardi previsti dal decreto legge anticrisi per la Legge Obiettivo (questi ultimi sotto forma di due contributi quindicennali, di 60 milioni di euro a decorrere dal 2009 e di 150 milioni di euro dal 2010). In particolare, con la delibera del 6 marzo 2009, il CIPE ha assegnato 5 miliardi al Fondo Infrastrutture di cui: 1,3 miliardi al Ponte sullo Stretto di Messina; 800 milioni al MOSE di Venezia; 2,75 miliardi per 4 opere ferroviarie (tra cui la tratta di alta capacità ferroviaria Treviglio-Brescia, il Terzo Valico ferroviario sulla Milano-Genova e l'asse ferroviario Pontremolese); 2 miliardi per 9 interventi stradali (tra cui il tunnel di sicurezza del Frejus, il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e la strada statale 106 Jonica); 1,51 miliardi per 9 sistemi di trasporto (tra cui il sistema delle opere connesse a Expo 2015, la linea C della metropolitana di Roma, le reti metropolitane di Palermo e Catania, i sistemi urbani e metropolitani di Bari, Cagliari, Parma, Brescia e Bologna); 1,3 miliardi per l'edilizia scolastica, le carceri e la rete idrica.

Successivamente, il 26 giugno 2009 il CIPE ha adottato la delibera di presa d'atto del Piano delle opere prioritarie per il 2009 per un importo di 7.596 milioni di euro, approvando altresì il contratto di programma tra l'Anas e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il 2009 che ammonta a circa 1,5 miliardi di euro.

Il 15 luglio, infine, il CIPE ha adottato la delibera di approvazione dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013, in cui si conferma in oltre 116 miliardi di euro il valore delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche già transitate per il CIPE, rilevando per esse un fabbisogno pari a circa 50 miliardi di euro, mentre il fabbisogno globale, comprensivo delle opere in fase di istruttoria o non ancora pervenute in forma progettuale, risulta essere pari a circa 135 miliardi di euro.

Questo documento, che stabilisce l'esigenza di dare attuazione al programma approvato dal CIPE nelle sedute 6 marzo e del 26 giugno 2009, presenta una indubbia chiarezza in merito all'identificazione delle priorità di intervento rispetto al quadro finanziario e al rapporto tra

competenza e cassa. Tuttavia, ancora una volta appare debole l'aspetto dei criteri usati per la selezione delle opere, in quanto continua ad essere assente un processo organico di valutazione delle priorità in grado di costruire un vero masterplan delle infrastrutture strategiche, mentre si rinvia a decisioni assunte sulla base delle Intese Generali Quadro tra Stato e Regioni (che contengono l'insieme di tutte le opere da realizzare).

A questo proposito, tra le priorità indicate dal documento non si fa cenno, dal punto di vista programmatico, né al raddoppio ferroviario Seregno-Bergamo né al quadruplicamento ferroviario Chiasso-Seregno. Si tratta di opere fondamentali in quanto ricadenti nel progetto prioritario europeo n. 24 Genova-Rotterdam, oltre che funzionali all'attivazione da parte della Svizzera del tunnel ferroviario del Gottardo, prevista nel 2017-2018. Si ricorda che l'obiettivo del governo elvetico è quello di ridurre il transito dei mezzi pesanti sul suo territorio, attraverso il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, dagli attuali 1,2 milioni di autocarri/anno a 650.000 autocarri/anno nel 2019. Il ritardo da parte italiana nella realizzazione delle tratte nazionali del Corridoio 24 rischia di tradursi, oltre che in un aggravamento del traffico dei mezzi pesanti sulla rete stradale, in una perdita di competitività del sistema portuale ligure a favore dei porti di Francia, Spagna e del Nord Europa, con gravi conseguenze per tutto il sistema economico italiano.

Per quanto riguarda l'aspetto procedurale, l'Allegato Infrastrutture stabilisce che il Ministero delle Infrastrutture si impegna a costituire entro il mese di luglio 2009 un nucleo operativo con il compito di portare a 120 giorni i tempi che intercorrono tra l'approvazione dei progetti da parte del CIPE e la loro cantierizzazione. Tuttavia, al momento, oggi ancora manca la costituzione di tale nucleo di valutazione.

Si sottolinea, invece, l'approvazione in via preliminare da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto che riforma i ricorsi negli appalti. Il provvedimento, che deve essere ancora approvato definitivamente, ha l'intento di velocizzare l'iter di gestione delle domande di sospensione dei contratti di appalto dopo l'aggiudicazione definitiva e promuove nella fase esecutiva i riti alternativi alla giustizia ordinaria, quali l'accordo bonario e l'arbitrato.

Un ulteriore tema di particolare interesse su cui si concentra il documento riguarda il coinvolgimento di privati nella realizzazione delle infrastrutture. Si fa riferimento alla proposta di istituire in sede comunitaria un "fondo mutuo per i rischi" a garanzia dei concessionari per la mancata realizzazione di un'opera e alla promozione di "un dialogo competitivo" tra

pubblico e privati nella procedura di aggiudicazione delle concessioni. Sul fronte nazionale, nella ricerca di capitali privati si seguiranno le seguenti procedure: a) anticipo bando di gara per concessioni autostradali in scadenza; b) pedaggiamento di tratte stradali convertibili in autostrade; c) promozione di società di corridoio per realizzare opere che insistono sul medesimo corridoio infrastrutturale; d) uscita dell'ANAS dal perimetro della Pubblica Amministrazione. Questi sono tutti atti importanti, che nascono dall'evidenza che le risorse pubbliche da sole non bastano per finanziare l'infrastrutturazione del Paese. Proprio per questo, sarebbe quanto mai opportuno che le opere da realizzare, e quindi da finanziare, fossero valutate sulla base della loro redditività e sulla capacità di generare benefici economici e territoriali.

A latere dell'Allegato Infrastrutture, si sottolinea positivamente l'avvio di tre importanti strumenti per garantire la finanziabilità delle grandi opere: il Fondo di Garanzia per le Opere Pubbliche, che consente alla Cassa Depositi e Prestiti (CdP) di dare garanzia sui finanziamenti bancari per opere di importo superiore a 200 milioni di euro; la possibilità per la CdP di dare finanziamenti ai concessionari privati con il risparmio postale; il Fondo rotativo per le grandi opere, che consente alla CdP di concedere finanziamenti a tassi "quasi zero" alle opere della Legge Obiettivo.

Inoltre, sempre sul tema dei finanziamenti delle grandi opere, la Finanziaria per il 2010 prevede che il CIPE possa autorizzare l'avvio dei progetti definitivi di lotti costruttivi dei progetti prioritari ricompresi nelle reti TEN-T, purché tali lotti siano integralmente finanziati, il progetto prioritario di riferimento abbia una copertura finanziaria del 20% o del 10% e sia accompagnato da una relazione che indichi le fasi realizzative e il cronoprogramma dei lavori con il fabbisogno finanziario di ciascun lotto. Il CIPE, una volta autorizzato il primo lotto costruttivo, si assume l'impegno di finanziare l'intero progetto di riferimento. La norma stabilisce anche che l'Allegato Infrastrutture al DPEF dovrà dare evidenza degli interventi così autorizzati.

Rispetto alle principali questioni legate agli aspetti procedurali, economico-finanziari e progettuali si segnala l'elaborazione da parte di Confindustria di un documento di lavoro aperto al dibattito, sulle criticità del sistema infrastrutturale e le proposte per il miglioramento della sua efficienza, presentato lo scorso 30 settembre.

Infine, riteniamo opportuno fare un accenno alla situazione dei servizi di trasporto ferroviario, merci e passeggeri.

Sul fronte merci, non è eccessivo affermare che il trasporto merci su rotaia in Italia sia in via d'estinzione. In Italia appena il 9,4% dei prodotti viene caricato sui treni contro l'11,2% dell'Inghilterra, il 14,4% della Francia e il 20,7% della Germania. In Europa la media si aggira intorno al 17%. Mentre altri Paesi europei investono sul trasporto ferroviario delle merci, in Italia manca ancora una politica nazionale rivolta allo sviluppo dell'intermodalità e gli unici incentivi previsti dalla Finanziaria per il 2010 sono rivolti all'autotrasporto e alle autostrade del mare.

Sul lato passeggeri occorre rimarcare il perpetuarsi della grave situazione in cui versa il trasporto ferroviario regionale. Con la legge 2/2009, art. 25, comma 2 il Governo autorizza la spesa aggiuntiva di 480 milioni di euro l'anno per tre anni, da ripartire tra le Regioni, condizionata al rinnovo dei contratti di servizio tra le Regioni e Trenitalia, mentre con la legge 33/2009, art. 7, comma 3-ter il Governo ha disposto che i contratti di servizio relativi al trasporto ferroviario abbiano una durata minima di sei anni, rinnovabili per altri sei. Tutte le Regioni italiane hanno sottoscritto i nuovi contratti di servizio con Trenitalia, ad eccezione del Piemonte che metterà a gara il servizio ferroviario regionale. Se, da un lato, la realizzazione della rete AV/AC sta portando indubbi benefici per le connessioni di lunga distanza, dall'altro il problema dei treni per i pendolari appare tutt'altro che vicino a risolversi. Diversi Comitati dei Pendolari denunciano la scarsa qualità dei servizi di trasporto ferroviario regionale e interregionale, l'inadeguatezza del numero e delle frequenze dei convogli e i "buchi neri" negli orari, nonostante la rete AV/AC abbia liberato tracce sulla linea storica. Anche sui collegamenti internazionali si evidenzia con preoccupazione che la chiusura nel dicembre 2009 del Cisalpino, new-co FS-SBB per i collegamenti tra Lugano e Milano, ha creato dei vuoti nell'offerta ferroviaria su quella importante tratta. Si auspica, pertanto, che si possa finalmente realizzare un processo di investimenti strutturali finalizzati all'acquisto di nuovi treni per i pendolari, al miglioramento della qualità del servizio di trasporto, degli orari e delle frequenze, affinché i cittadini e i lavoratori "tagliati fuori" dall'Alta Velocità non rimangano tagliati fuori dal Paese.

## **2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI**

### **Il quadro del Piemonte**

Nel corso del 2009 si sono conclusi i lavori della tratta ferroviaria Novara-Milano che ha permesso finalmente di attivare il servizio di collegamento ad alta velocità tra Torino e Milano. L'ultimazione dell'opera, originariamente prevista per l'appuntamento olimpico del 2006, consente l'abbattimento a 45 minuti dei tempi di percorrenza tra le due città.

Sono proseguiti, pur con differenti gradi di rispetto dei cronoprogrammi previsti, i lavori sull'autostrada Torino-Milano e sull'Asti-Cuneo. Sulla rete ferroviaria si registrano avanzamenti sul Passante ferroviario di Torino e sull'adeguamento del tunnel del Frejus; si segnalano inoltre avanzamenti sulla linea metropolitana di Torino.

Rispetto alle progettazioni, sono proseguite le attività relative alla tratta transfrontaliera della Torino-Lione ferroviaria e alla Tangenziale Est di Torino; è stato inoltre approvato dal CIPE il progetto definitivo del prolungamento sud della linea 1 della metropolitana di Torino e si è avviata la progettazione della nuova linea 2.

E' sostanzialmente rimasta inalterata la situazione per quanto riguarda il nodo ferroviario di Novara e alcuni interventi sul nodo torinese (come l'asse di Corso Marche e il potenziamento della Tangenziale e il collegamento ferroviario Torino – Ceres).

Certamente la crisi economica del periodo 2008-2009 ha determinato un aumento della difficoltà ad attivare nuovi finanziamenti pubblici per infrastrutture, nonostante una politica nazionale dichiaratamente orientata al rilancio degli investimenti, anche in funzione anticiclica.

La scelta di non definire le reali priorità di intervento a vantaggio di una lista di molteplici opere ha determinato per molti progetti l'incertezza delle reali disponibilità finanziarie o, viceversa, ha portato all'attribuzione di risorse a singoli sublotti di dimensione a volte molto limitata rispetto al progetto complessivo. Questa situazione si amplifica per quelle infrastrutture che non sono soggette ad alcuna forma di pedaggiamento e, pertanto, sono totalmente a carico della finanza pubblica.

Allo stesso tempo, la crisi economica da un lato ha ridotto gli spazi di manovra del project financing, dall'altro ha generato in diversi casi preoccupanti difficoltà finanziarie per le imprese appaltatrici, con gravi ripercussioni in termini di blocchi o ritardi di cantieri già avviati o in via di apertura.

D'altra parte, l'accelerazione delle fasi decisionali sarebbe stata auspicabile proprio in presenza di una congiuntura economica negativa, mentre si sono riscontrati il permanere sia della complessità e ridondanza degli iter procedurali, sia dei noti problemi di gestione dei conflitti territoriali per la realizzazione delle opere. Su questo ultimo aspetto si segnala che anche l'applicazione nel Nord Ovest di strumenti "atipici" per la ricerca del consenso su specifiche opere (Torino-Lione) non si è ancora tradotta in scelte progettuali formalmente definite, sebbene abbia consentito di migliorare sensibilmente la qualità dei progetti attraverso l'interazione con le comunità locali.



### **3. NODO METROPOLITANO DI TORINO** **Stato di avanzamento degli interventi**

#### **3.1 Metropolitane**

---

##### **Linea 1**

I lavori per la realizzazione della Linea 1 di Metropolitana (Collegno-Porta Nuova-Lingotto) stanno proseguendo nella tratta Porta Nuova-Lingotto. Gli scavi sono terminati il 23 settembre 2009 (la talpa Caterina è arrivata al Lingotto). La talpa e le attrezzature di supporto sono state smantellate e rimosse per lasciare posto ai lavori di finitura e impianti delle stazioni. L'ultimazione dei lavori è prevista per la fine del 2010, con entrata in funzione della nuova tratta a marzo 2011.

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). A settembre 2009 la Giunta del comune di Torino ha dato via libera in "linea tecnica" al nuovo progetto di GTT del prolungamento della linea 1 da Rivoli a Cascine-Vica.

A novembre la Giunta Regionale con delibera n.10-12498 ha approvato lo schema di "Appendice al Protocollo di intesa per la prosecuzione della linea 1 di Metropolitana Automatica di Torino - in direzione ovest di Torino da Collegno per Rivoli-Rosta". Il nuovo progetto preliminare prevede una spesa complessiva di circa 304 milioni di euro, il 60% dei quali arriverà dal previsto finanziamento statale. Il progetto verrà ora inviato al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per il proseguimento dell'istruttoria.

- 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 194 milioni di Euro.

A giugno 2009 il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo e garantito la copertura finanziaria. Si prevede un finanziamento di 111 milioni di euro da parte dello Stato (106 da Legge Obiettivo), 30 milioni di euro da parte della Regione Piemonte e il rimanente da

parte del Comune di Torino e GTT. Il 19 ottobre 2009 lo delibera approvata dal CIPE è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale. Quindi GTT può ora bandire la gara per l'appalto integrato (progettazione e lavori) per individuare la ditta per l'ultimo lotto. La pubblicazione del bando è prevista per gennaio 2010 e l'assegnazione lavori avverrà nel 2010. Inizio lavori previsto: 2010. Fine lavori prevista: fine 2013 con messa in esercizio a metà 2014.

## **Linea 2**

Prende forma il tracciato della Linea 2 di Metropolitana: 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. Lo Stato, dovrebbe farsi carico del 60% dei costi, il resto verrà fornito da Comune, GTT e soprattutto da privati attraverso le possibili trasformazioni urbanistiche su II' 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, Rivolta o Orbassano.

Il 29 settembre 2009 lo giunta comunale ha approvato il progetto preliminare della prima tratta del primo lotto. Il progetto approvato riguarda i circa 1350 metri del tratto tra la stazione Rebaudengo e l'ospedale San Giovanni Bosco. Questa parte della linea 2, con tre fermate, correrà in una galleria larga 7 metri lungo la trincea ferroviaria dimessa, lo cui successiva copertura consentirà di ricucire due parti ora separate del quartiere e di ricavare aree verdi e parcheggi. Spesa prevista per questo tratto: 100 milioni di euro, il 60% a carico dello Stato, il restante 40% dovrebbe essere coperto dalla vendita dei diritti edificatori offerenti alle aree di Spina 4. A tale scopo, nei primi mesi del 2010 il Comune cederà alla Società di Trasformazione Urbana (STU), società per azioni a capitale misto pubblico-privato, la proprietà dei terreni su cui svilupperà la variante 200 con l'obiettivo dichiarato di reperire i fondi necessari.

## 3.2 Ferrovie

---

### **Passante ferroviario**

Si tratta di una serie di interventi che fanno capo al passante ferroviario: un complesso di linee ferroviarie che attraversano la città da Stura al Lingotto su un tracciato che sviluppa 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 tre 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 lo 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.

Il 27 settembre 2009 è stata aperta la nuova linea sotterranea tra le stazioni Porta Susa e Stura. L'apertura è avvenuta in 2 tempi: dal 28 settembre al 17 ottobre nella nuova stazione sotterranea di Porta Susa fermavano solo i treni che attraversavano il nodo di Torino in direzione nord, mentre gli altri transitavano ancora nella stazione di superficie.

Dal 19 ottobre 2009 tutti i treni che attraversano il nodo di Torino circolano sulla nuova linea sotterranea e fermano nella nuova stazione di Porta Susa Sotterranea, che sarà anche accessibile con un nuovo percorso coperto che dal fabbricato viaggiatori storico prosegue lungo il lato di piazza XVIII Dicembre e attraversa i binari della vecchia stazione con una passerella a raso.

La vecchia stazione di Piazza XVIII Dicembre chiude al servizio ferroviario e nell'edificio storico continueranno ad essere situati i servizi alla clientela (biglietterie, ufficio assistenza, sala d'attesa, servizi igienici, ristorazione, Polfer). Questa situazione sarà mantenuta fino al completamento del primo lotto funzionale del nuovo fabbricato di stazione, previsto per

marzo 2011. Sarà allora accessibile, tramite 2 sovrappassi, la parte del fabbricato viaggiatori della nuova stazione corrispondente alla fermata "Porta Susa" (oggi non attiva) della linea 1 di Metropolitana. I binari 1 e 2 della nuova stazione saranno attivati con il completamento del quadruplicamento del nodo di Torino.

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 la fine del 2011.

### **Sistema ferroviario metropolitano**

L'ultimazione dei lavori sul passante permetterà inoltre l'attivazione delle fasi di realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM).

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 e 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.

### **Ferrovia Torino-Ceres**

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.

A maggio 2009 è stata sottoscritta la Convenzione attuativa dell'A.P.Q. (Accordo di Programma Quadro) tra la Regione e il GTT SpA per l'attuazione della progettazione definitiva e la predisposizione del bando di gara per l'eventuale appalto integrato. A luglio è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva, comprensiva del coordinamento della sicurezza in fase di progettazione. La progettazione definitiva dovrebbe essere pronta per luglio 2010, con approvazione della stessa entro dicembre 2010.

## **3.3 Viabilità**

---

### **Tangenziale di Torino**

Nonostante sia stato terminato 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 un'arteria di comunicazione ad est della città di completamento al tracciato esistente.

## **Tangenziale Est**

Nel corso degli ultimi anni sono state formulate alcune proposte per la realizzazione della Tangenziale Est che tuttavia non si sono mai concretizzate in fatti operativi, né tantomeno in una vera e propria progettazione.

Nel 2008 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 2008 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. Ad aprile 2009 il presidente della Provincia di Torino Antonio Saitta ha consegnato lo studio di fattibilità all' assessore regionale ai Trasporti Daniele Borioli. A settembre il Presidente della Provincia di Torino, Saitta, nel rispondere ad un'interrogazione presentata in Consiglio Provinciale, ha affermato che si è ancora in attesa delle decisioni della Regione in merito al finanziamento dell'opera. La risposta sarebbe dovuta arrivare entro la fine del 2009. Il bando per la ricerca di un promotore finanziario dovrebbe essere predisposto da CAP entro l'inizio del 2010 (ad agosto è stata firmata la convenzione con la Provincia con la quale CAP si impegna nell'approfondimento degli studi fino alla costituzione della base di gara) e i cantieri potrebbero aprire entro il 2011. Tempo previsto per la realizzazione dei lavori: 5 anni.

La lunghezza dell'arteria sarà di circa 22 km, di cui 8-10 in galleria, 6 svincoli, 9 comuni interessati e il costo previsto per la sua realizzazione ammonta a circa 800 milioni di Euro, da reperire tramite project financing.

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. Il progetto si può considerare innovativo e unico a livello europeo: una direttrice su tre livelli con un grandioso viale alberato, un'autostrada a 4 corsie in galleria, sotto la quale intercettare la linea ferroviaria ad Alta Velocità. Il lungo viale urbano si dovrebbe estendere dalla valle della Dora fino al fondo di Corso Orbassano (la futura piazza Mirafiori), e da questi due estremi si estenderebbe ancora verso Venaria da un lato e verso Stupinigi dall'altro (per un totale di circa 15 km). Nello sviluppo del viale potrebbero nascere nuove polarità con l'insediamento dell'Università, della Città della Salute e di nuovi spazi terziari, per servizi e residenziali, come il nuovo quartiere (o new town) "Capitol". Sotto il viale, il piano destinato alla viabilità urbana, una sorta di autostrada urbana che alleggerirebbe il traffico sulla tangenziale e permetterebbe un ingresso rapido in Torino. Il progetto prevede una galleria artificiale, con piattaforma composta da tre corsie da 3,75 metri per senso di marcia, ciascuno con banchina di 3 metri in destra e franco psicotecnico di 0,70 metri in sinistra. La soluzione prospettata consente la realizzazione di questa infrastruttura in maniera del tutto indipendente dalla prevista infrastruttura ferroviaria, che nel piano più basso ospiterebbe i binari per l'Alta Velocità della Torino-Lione.

Il 9 aprile 2009 sono stati presentati alla Provincia di Torino i risultati dello "studio di ridisegno territoriale del corridoio plurimodale di Corso Marche" affidato all'architetto Augusto Cagnardi (della Gregotti Associati International) ed è stato firmato un protocollo d'intesa della provincia di Torino con i Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco, Venaria, il Regione Piemonte e il Camera di Commercio. L'assessore regionale Borioli ha annunciato che a fine 2009, inizio 2010, la CAP Spa (società mista Anas-Regione) lancerà la gara di project financing per lo ricerca del promotore finanziario per l'asse di corso Marche. Con l'Accordo di Programma del 3/6/2009, la Provincia di Torino finanzia (con importo complessivo di 1.600.000 €) gli studi di inquadramento urbanistico-territoriale, ma anche gli studi di traffico nell'ambito della prefattibilità dell'opera e il coordinamento del progetto del viale urbano con il tracciato autostradale. È in corso l'affidamento da parte di CAP Spa dell'incarico di approfondimento dello studio di prefattibilità (€ 100.000,00), coordinato con gli studi di traffico da sviluppare per la Tangenziale Est, in attuazione dell'accordo di programma sottoscritto con la Provincia di Torino. La fase di prefattibilità si concluderà a fine 2009. Successivamente la CAP procederà alla redazione dello studio di fattibilità finalizzato ad affidare la concessione per la progettazione e realizzazione del collegamento (a settembre 2010).

Il costo dell'opera ammonterebbe a oltre 600 milioni di Euro e la durata dei cantieri è prevista per almeno 5 anni.

### **Boulevard - Grande viale della Spina centrale**

L'interramento del tracciato nord-sud del passante ferroviario nel tratto urbano ha consentito la realizzazione 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.

## **3.4 Altri interventi prioritari**

---

### **Interporto S.I.TO**

L'interporto S.I.TO si trova a ridosso di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. 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 circa 500 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 2009 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.

### **3.5 Criticità**

---

Anche nel 2009 non sono stati sciolti i nodi sulla linea A.C. Torino-Lione, pertanto tutte le opere che sono strettamente connesse alla sua realizzazione (corso Marche, IV corsia tangenziale, interconnessione della ferrovia Torino-Ceres col Passante) non hanno potuto fare passi avanti e ad oggi è ancora difficile prevederne la cronologia.

### **3.6 Attese per il 2010**

---

- Esecuzione nei tempi previsti dei sondaggi necessari alla prosecuzione delle fasi progettuali dell'A.C. Torino-Lione.
- Completamento della stazione di Porta Susa nel rispetto dei tempi previsti.
- Ultimazione dei lavori della linea 1 e reperimento delle risorse per dare avvio al prolungamento verso ovest.
- Completamento della progettazione preliminare della Linea 2 di Metropolitana.
- Esecuzione degli approfondimenti necessari a condurre alla progettazione definitiva della Tangenziale Est e individuazione del promotore finanziario.
- Avvio della gara di project financing per la ricerca del promotore finanziario per l'asse di corso Marche annunciato dall'assessore regionale Borioli.

## **RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI**

### **OTI PIEMONTE**

[www.otinordovest.it](http://www.otinordovest.it)  
[info@otinordovest.it](mailto: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](http://www.ui.torino.it)  
e.mail: [urbanistica.territorio@ui.torino.it](mailto:urbanistica.territorio@ui.torino.it)