



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2010

gennaio 2011

INDICE

1	LO SCENARIO GENERALE	pag. 3
2	STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI Il quadro del Piemonte	pag. 6
3	NODO METROPOLITANO DI TORINO Stato di avanzamento degli interventi	pag. 7
	3.1 Metropolitana	pag. 7
	3.2 Ferrovie	pag. 10
	3.3 Viabilità	pag. 13
	3.4 Altri interventi prioritari	pag. 16
	3.5 Criticità	pag. 17
	3.6 Attese per il 2011	pag. 17

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2010, da Merlo Francesca e Antonino Scordo dell'Unione Industriale di Torino e Cristina Manara di Confindustria Piemonte.

1. LO SCENARIO GENERALE

Complessivamente il 2010 è stato un anno difficile sul fronte del rilancio infrastrutturale del Paese. Degne di nota le sedute del CIPE del 22 gennaio, del 13 maggio, del 22 luglio e del 18 novembre che, tuttavia, hanno visto l'approvazione di pochi progetti infrastrutturali e una limitata assegnazione di contributi pubblici. Per quanto riguarda il Nordovest in particolare, si segnalano l'approvazione di alcune opere connesse all'Expo (13 maggio), l'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (13 maggio), l'approvazione del piano economico e finanziario allegato all'atto aggiuntivo della Convenzione della Brebemi (22 luglio), l'approvazione del Contratto di Programma 2010 di ANAS (22 luglio), l'autorizzazione all'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi e della tratta Treviglio-Brescia sulla linea AV/AC Milano-Verona (18 novembre), l'approvazione del progetto definitivo del cunicolo esplorativo della Maddalena sulla Torino-Lione (18 novembre) e, infine, l'approvazione degli schemi di convenzione di diverse concessionarie autostradali. Tra l'altro, le delibere del CIPE prima di essere "operative" devono passare il vaglio della Corte dei Conti ed essere pubblicate in Gazzetta Ufficiale e questi passaggi richiedono in genere diversi mesi. D'altra parte, secondo stime dell'ANCE, degli 11,3 miliardi di euro finanziati dal CIPE nel 2009 solo il 2,7% si è trasformato in gare per lavori. E anche il Rapporto sul monitoraggio delle infrastrutture strategiche realizzato dalla Camera dei Deputati e dal Cresme nel luglio 2010 sottolinea lo stallo degli ultimi 12 mesi: "ad un'intensa attività di programmazione non è seguita un'analogha capacità di finalizzare i processi e non si sono fatti passi significativi in termini di avanzamento finanziario, progettuale e realizzativo". In questo senso non aiuta il fatto che per completare l'iter procedurale di approvazione di un progetto occorrono, in media, 26 firme da parte di 11 enti diversi.

La fine di settembre ha visto la pubblicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'ottavo aggiornamento relativo al Programma delle Infrastrutture Strategiche. Il documento di quest'anno contiene, come peraltro sollecitato a più riprese anche da OTI NordOvest, l'individuazione di una programmazione temporale delle opere tra quelle che saranno da avviare o completare entro il 2013 e quelle il cui avvio, invece, è posticipato a dopo il 2020. Rispetto alle infrastrutture ritenute prioritarie si osserva la presenza delle linee ferroviarie AV/AC Torino-Lione, Milano-Padova e Milano-Genova, le connessioni ferroviarie al

tunnel del Gottardo, le nuove metropolitane milanesi (M4, M5 e prolungamento delle M1) e la tratta ferroviaria Rho-Gallarate, connesse all'Expo 2015.

La selezione di una lista di priorità si è resa necessaria per modulare con maggiore efficacia la disponibilità di risorse rispetto ad un ammontare complessivo del piano delle infrastrutture strategiche che è arrivato a ben 231,4 miliardi di euro. Tuttavia, è da rilevare che, su un valore globale di tutti gli interventi prioritari pari a 110,4 miliardi di euro, risultano disponibili risorse per 39,1 miliardi (di cui 18,7 miliardi provenienti dai privati), determinando così un fabbisogno residuo di 71,6 miliardi. In particolare, tenendo conto che per il triennio 2011-2013 si prevede di attivare solo i primi lotti costruttivi sulle linee ferroviarie AV/AC Lione-Torino, Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona-Padova, tunnel del Brennero e Fortezza-Verona, risulta che le risorse pubbliche da attivare nel periodo sono pari a 33,1 miliardi di euro di cui, sulla base di disposizioni legislative già in vigore, sono fin d'ora potenzialmente disponibili risorse pari a 8,1 miliardi di euro.

Pur nella consapevolezza dei gravi sacrifici a cui tutto il Paese è chiamato per superare la crisi della finanza pubblica, è tuttavia preoccupante l'impasse che sta caratterizzando il fronte delle infrastrutture, conseguenza della pesante riduzione di risorse pubbliche per gli investimenti che si è prodotta negli ultimi anni: secondo alcune stime dell'ANCE meno 23% nel biennio 2009-2010 cui farà seguito un'ulteriore riduzione del 14% nel 2011.

E' inoltre da rilevare l'imponente taglio delle risorse trasferite alle Regioni operato dal Governo con la manovra estiva del 2010, e su cui nel mese di dicembre è stata raggiunta un'intesa tra Governo e Regioni per ridurre l'impatto sul TPL. I 4 miliardi di riduzioni per il 2011 previste dalla manovra estiva sono stati ridotti a 3 miliardi, con il trasporto su ferro che dovrebbe essere quasi interamente finanziato con appositi trasferimenti. Mentre dei 4,5 miliardi di tagli per il 2012, i fondi del TPL dovrebbero essere coperti con apposite misure fiscali.

Positivamente si segnala, invece, l'approvazione del cosiddetto "ferrobonus", che destina all'intermodalità ferroviaria 27,5 milioni di euro nell'arco di un anno: si tratta di un segnale importante, anche se ancora insufficiente, per rilanciare un settore che secondo stime del Freight Leader Council richiederebbe almeno 80 milioni all'anno per 5 anni. Senza dimenticare che il trasporto ferroviario delle merci soffre anche di criticità legate alla complessità intrinseca propria di un sistema multimodale che, per garantire un adeguato

livello di efficienza, comporta una elevata frammentazione degli attori e richiede una forte sincronizzazione e coordinamento dei processi. Si rendono necessari, pertanto, anche interventi legislativi e di semplificazione procedurale indispensabili per rendere il trasporto ferroviario delle merci realmente competitivo e appetibile per le imprese.

Infine, lo scorso mese di luglio il Governo ha rimesso all'ordine del giorno il Piano Nazionale per la logistica, in corso di approvazione. Il Piano è elaborato nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, con il contributo delle principali rappresentanze imprenditoriali, tra cui Confindustria. Si rileva la necessità che le scelte pubbliche ordinate alla competitività logistica siano leggibili negli indirizzi e stabili nel tempo. Da questo punto di vista, l'obiettivo che si prefigge il Piano nelle 51 azioni proposte è ambizioso: recuperare un decimo del gap logistico italiano, stimato in 40 miliardi di euro l'anno. E' auspicabile che la fase attuativa del Piano mantenga integra la visione complessiva delle attività che concorrono all'efficienza logistica e si avvalga di un supporto di proposta ai fini della migliore integrazione tra industria e servizi.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI Il quadro del Piemonte

Come emerge dal quadro sottostante, nonostante il perdurare della grave crisi economica che penalizza le capacità di spesa della mano pubblica, e di riflesso delle iniziative di partenariato pubblico-privato, per quanto riguarda le opere prioritarie di interesse del Piemonte il quadro risulta positivamente dinamico in ragione dei cantieri avviati e della prosecuzione di quelli già in corso. Certamente, permangono numerose criticità dal punto di vista delle risorse finanziarie disponibili, della farraginosità delle procedure autorizzative, della molteplicità dei livelli decisionali e, in alcuni casi, dei problemi di consenso sul territorio.

Proseguono i lavori sulle autostrade Torino-Milano. Per quanto riguarda gli interventi sulla rete ferroviaria si registrano avanzamenti sul Passante ferroviario di Torino, così pure sono proseguiti i cantieri sulle linee metropolitane di Torino. Viceversa, scontano ritardi gli interventi in corso sulla autostrada Asti-Cuneo intermodale di Segrate.

Nel 2010 è **stato aperto il cantiere** sul Traforo autostradale di sicurezza del Frejus. A fine anno si sono anche avviati i lavori per la realizzazione della nuova piattaforma multipurpose nel Porto di Savona-Vado. Infine è da sottolineare l'importanza fondamentale dell'apertura dei lavori per la realizzazione della discenderia della Maddalena, prima fase della tratta internazionale della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione.

Rispetto alle **progettazioni**, continuano le complesse attività relative alla tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione ed alla Pedemontana Piemontese

E' sostanzialmente rimasta **inalterata** la situazione per quanto riguarda la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, nonché il raddoppio del traforo stradale del Tenda. Risultano in stallo i lavori di potenziamento degli interporti di Novara CIM e di Torino SITO.

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

3.1 Metropolitane

Linea 1

Prossimo al completamento il tratto Porta Nuova- Lingotto della Linea 1 di metropolitana torinese; concluso lo scavo del tunnel sono state smantellate e rimosse le attrezzature e la stessa talpa per lasciare posto ai lavori per attrezzare la via di corsa dei treni e per l'allestimento delle stazioni. Nel corso del 2010 la realizzazione della Linea ha subito diversi ritardi causati, principalmente, da motivi finanziari e da problematiche di cantiere, soprattutto nel tratto Porta Nuova-Lingotto: si sono verificate, ad esempio, lesioni ad alcuni stabili e difficoltà legate alla profondità delle falde con il conseguente allagamento di stazioni appena costruite. L'entrata in funzione della nuova tratta è prevista per i primi mesi del 2011 in concomitanza con l'inizio delle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità di Italia (era il 19 dicembre 2000 quando l'ex sindaco di Torino, Castellani, diede il primo colpo di piccone).

Per quanto riguarda i due prolungamenti è stato firmato a febbraio 2010 fra la Regione e gli enti locali un atto integrativo che aggiorna la ripartizione delle risorse per il tracciato da Collegno a Cascine Vica. Si tratta di 3.4 Km con n. 4 sezioni intermedie: Certosa, Collegno, Leumann e Cascine Vica e per cui sarà necessario investire circa 304 milioni di euro che verranno così distribuiti: il 40% pari a 121,7 milioni a carico della Regione, Provincia e comuni di Collegno, Rivoli e Torino; il restante 60% arriverà dal previsto finanziamento statale. Attualmente il progetto deve essere inviato al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per il proseguimento dell'istruttoria. Per il tratto Sud, Lingotto-Bengasi, approvato il Progetto Definitivo e garantita la copertura finanziaria, nei primi mesi del 2011 è prevista l'assegnazione e l'inizio dei lavori, conseguente all'espletamento del bando, che dovrebbero durare circa 4 anni e vedere la messa in esercizio della tratta a metà 2015. Il finanziamento sarà di 111,13 milioni di euro da parte dello Stato (106,13 da Legge Obiettivo), 30 milioni di euro da parte della Regione Piemonte e 48,42 milioni da parte del Comune di Torino e GTT (oggi INFRA.TO). Si aggiungono altri 5 milioni da parte della Regione destinati a coprire l'equivalente minor finanziamento dell'opera da parte dello Stato.

Linea 2

Approvato il progetto preliminare dalla Giunta comunale, il 29 settembre 2009, della prima tratta del primo lotto. Il Comune di Torino, all'inizio del 2010, ha bandito un concorso di idee a procedura aperta, intitolato "La Metamorfosi" avente per oggetto la riqualificazione delle aree del quadrante nord e nord est del territorio comunale interessate dalla realizzazione della Linea 2 della metropolitana e dalla variante 200 al PRGC di Torino. L'obiettivo della gara indetta dal Comune e dall'Urban Center, il cui bando è scaduto il 31 marzo 2010, era finalizzato a raccogliere le migliori idee da adottare per trasformare il complessivo milione di metri quadrati su cui si dipanano la Linea 2, lo Scalo Vanchiglia e la Stazione Rebaudengo. La variante 200 è un importante progetto di trasformazione urbana del quartiere nord di Torino che interessa le aree: Barriera di Milano, Rebaudengo, Falchera, Regio Parco, Barca e Bertolla. Il perno della variante, il nuovo asse infrastrutturale, attraverserà un'area costruita a cavallo tra l'800 e il '900, posta tra il centro storico e la periferia, e consentirà di unire il Passante ferroviario e la nuova Linea ferroviaria veloce per l'aeroporto internazionale di Caselle col cuore della città. La Linea verrà realizzata utilizzando una ex trincea ferroviaria la cui copertura darà vita a un parco Lineare all'interno dei compatti tessuti urbani dell'area nord. Intorno all'asta infrastrutturale e agli insediamenti ex novo verranno inoltre costruite delle nuove aree verdi (i parchi Vanchiglia e Sempione), che consentiranno di mettere in relazione il costruito dell'area nord con i parchi esistenti lungo i fiumi. Il percorso dovrebbe partire da Rebaudengo e si dovrebbe concludere a sud verso Orbassano passando per il centro. Molto importante il ruolo della nuova Linea: renderà competitivo il trasporto pubblico attuando una riduzione dell'inquinamento, favorirà il sistema di mobilità delle persone, e produrrà un sicuro interesse da parte di investitori immobiliari per il territorio interessato alla trasformazione. Attivare una interconnessione con la parte nord della città è un'opportunità per realizzare interventi migliorativi in un'area cittadina che ospita una discarica, aree industriali in dismissione, la Spina 4 ancora con forti carenze di servizi e il Parco della Stura. In sostanza è l'occasione per valorizzare dal punto di vista urbanistico e immobiliare questa porzione di città e soprattutto per ricavare le risorse con cui cofinanziare, per la parte di competenza dell'ente locale, la realizzazione dell'infrastruttura. I benefici che deriveranno dalla realizzazione del progetto urbano e infrastrutturale consisteranno nella realizzazione di nuovi tessuti urbani con sistemi di interscambio con il passante ferroviario, la viabilità generale e nuovi parcheggi, nello sviluppo delle destinazioni funzionali in un'ottica di mixité, nella realizzazione di nuovi servizi pubblici integrati, nella riqualificazione degli spazi pubblici

(anche grazie all'utilizzo di fondi europei), nel miglioramento delle condizioni di contesto, con attrazione e potenziamento di attività e funzioni di alto rango. Il progetto dovrà essere capace di porsi alla Città come trasformazione e rivoluzione attraverso la riqualificazione urbanistica ed infrastrutturale, ma anche capace di attuare una vera e propria ricostruzione sociale. Asse portante degli interventi sarà la costruzione del primo tratto della Linea 2 della Metropolitana di 7,2 km, con 12 stazioni per la cui realizzazione si prevedono tre/cinque anni ed un investimento totale di 650 milioni di euro. La Linea 2 della metropolitana sarà complessivamente lunga 14,8 km e conterà 24 stazioni e la sua realizzazione sarà finanziata in parte con la valorizzazione delle aree connesse al tracciato. Il sito interessato dal progetto di riqualificazione comprende, infatti, la costruzione di 6.000 nuove unità abitative e 395.000 mq di uffici e aree commerciali, oltre a strutture legate ai servizi sanitari ed educativi. E' prevista anche la creazione di un nuovo parco cittadino di 300.000 mq. L'intero progetto dovrebbe portare nella zona 16.000 nuovi residenti e dovrebbe favorire la creazione di circa 14.000 posti di lavoro.

3.2 Ferrovie

Passante ferroviario

E' stato completato il nuovo collegamento tra Porta Susa e Stura del Passante ferroviario urbano di Torino. La nuova galleria, a doppio binario, congiunge la stazione sotterranea di Torino Porta Susa con la parte Nord della città ed è un'ulteriore fase del quadruplicamento, quasi tutto sotterraneo, della Linea esistente. L'intervento consente la definitiva dismissione dei binari di superficie, al di sotto dei quali sarà realizzata la seconda galleria che consentirà il potenziamento del Passante. Il completamento di queste opere garantirà benefici sia al servizio metropolitano e regionale sia a quello a lunga distanza e agevolerà l'ingresso della Linea AV/AC Torino - Milano nel nodo di Torino. Con la dismissione dei binari di superficie della Linea esistente tra Porta Susa e Corso Grosseto, sarà possibile avviare i cantieri per la realizzazione della seconda galleria, che ospiterà altri due binari. I lavori dovrebbero concludersi nei primi mesi del 2012. Successivamente, sugli spazi liberati dai binari di superficie verranno realizzate, al di sopra delle strutture di copertura delle nuove gallerie, le opere della trasformazione urbanistica del viale della Spina, proseguendo quelle già realizzate fino a Corso Vittorio Emanuele II. Tra Torino Porta Susa e Torino Stura, saranno realizzate la fermata di Dora (in sotterranea) e la nuova stazione di Rebaudengo (anch'essa in sotterranea), terminal di interconnessione con la Linea GTT (Gruppo Torinese Trasporti) per Caselle, Lanzo e Ceres. Inoltre, a Torino Stura, dove è presente l'interconnessione per il collegamento con la Linea AV/AC Torino - Milano, è in corso la realizzazione di una nuova stazione. Sono inoltre in via di completamento i lavori sulla futura stazione principale di Torino di Porta Susa che si svilupperà su 5 livelli, di cui 3 interrati.

Ad aprile 2011 sarà fruibile ai viaggiatori una prima parte del fabbricato: un accesso alla stazione da corso Bolzano e il primo dei quattro attraversamenti urbani; il livello "-1" con i servizi alla clientela e il livello "-3", quello di accesso diretto alla Metropolitana. A dicembre 2011 sarà ultimato il fabbricato viaggiatori e saranno accessibili tutti gli spazi ad eccezione dei binari 1 e 2. Questi ultimi saranno utilizzabili solo dopo il completamento della galleria Est e del quadruplicamento fra le stazioni di Torino Porta Susa e Torino Stura con l'attraversamento sotterraneo del fiume Dora Riparia. I binari 1 e 2 si aggiungeranno agli altri quattro attualmente in uso nella nuova stazione sotterranea. L'opera, che ha richiesto un investimento di 58 milioni di euro, punta sull'innovazione: oltre alle celle fotovoltaiche

inserite nelle lastre di vetro della copertura, la climatizzazione interna sarà garantita da un impianto che utilizzando l'acqua ad altissima pressione creerà un microclima interno.

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:

- FM 1 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. E' il primo passo per il riordino del nodo ferroviario di Torino e con il via libera della giunta regionale al protocollo d'intesa per la riqualificazione della Torino-Ceres, prende forma il sistema ferroviario metropolitano almeno per quanto riguarda il ciriace e in particolare i Comuni di Caselle, Borgaro, Ciriè, Mathi, Nole, San Maurizio, Venaria e Villanova Canavese. L'accordo messo a punto dall'assessorato regionale ai Trasporti prevede la realizzazione di una galleria di circa 2 chilometri lungo corso Grosseto dal largo omonimo - qui sarà realizzato il sottopasso viario di collegamento con la stazione Madonna di Campagna della Torino-Ceres - fino a Rebaudengo dove ci sarà l'interconnessione con il passante ferroviario di Torino. Il progetto costerà circa 180 milioni, e i cantieri potrebbero partire all'inizio del 2011. Gli interventi permetteranno di attuare il sistema ferroviario metropolitano con l'immissione del treno della Linea Torino-Ceres sul passante di Torino con passaggi ogni 15 minuti garantiti dal servizio cumulato e ogni 30 minuti sulla Linea Pinerolo-Germagnano (FM2) e Orbassano-Ciriè (FM5). E' previsto anche un servizio di collegamento con treni regionali tra i principali capoluoghi di provincia e l'aeroporto di Caselle. In attesa del tunnel di corso Grosseto, resteranno in funzione gli attuali binari della Torino-Ceres fino a stazione Dora. La Regione si impegna a integrarli con una nuova Linea di tram rapido fra Stazione Dora e Porta Susa: dovrà essere attrezzata non appena sarà pronta la copertura del Passante Ferroviario. Affiderà inoltre all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e a GTT lo studio di fattibilità della Linea tranviaria di collegamento tra il centro di Torino e la zona Nord-Ovest, e si impegnerà a finanziarne, d'intesa con il Comune di Torino, la realizzazione, oltre al collegamento pedonale superficiale protetto e coperto tra l'attuale stazione Dora-GTT e la nuova fermata Dora-RFI. Gli interventi permetteranno di riordinare il servizio di trasporto pubblico verso la Reggia di Venaria, con un sistema di interscambio con la Linea 1 della metropolitana alla stazione Massaua, per migliorarne l'accessibilità e ridurre le emissioni inquinanti.

Nel corso del 2010 sono stati stanziati dalla Giunta Regionale 10 milioni di euro per interventi destinati alla sicurezza sulla rete ferroviaria regionale. Gli interventi riguardano in particolare: 5 milioni e mezzo di euro per l'inserimento sui treni GTT dei più moderni sistemi

di sicurezza ed altri 4 milioni e mezzo di euro per realizzare adeguamenti infrastrutturali necessari a modernizzare la rete della Torino-Ceres e della Canavesana.

3.3 Viabilità

Tangenziale di Torino

La Tangenziale di Torino è, in assoluto, l'infrastruttura autostradale più trafficata di tutto il Piemonte e rappresenta un tratto stradale intorno al quale i processi di edificazione si sono fortemente addensati, facendole assumere l'aspetto di un'autostrada urbana per significativi tratti. L'incremento di flussi sta portando nell'orizzonte di pochi anni alla saturazione dell'infrastruttura, con potenziale rischio di aggravamento delle condizioni di traffico lungo quelle parti della viabilità urbana che possono offrire alternative di percorrenza ad un sistema Tangenziale che non garantisce tempi certi di spostamento e condizioni di sicurezza adeguate. Nonostante sia quasi terminato il programma di potenziamento/ammodernamento del semianello esistente (ancora da completare gli interventi di accorpamento delle barriere di esazione pedaggi di Trofarello e Villanova d'Asti per la sicurezza e il miglioramento delle condizioni ambientali), contemplati nel piano finanziario 2008-2016 allegato alla Convenzione ANAS-ATIVA, non ha subito progressi la progettazione della IV corsia. La causa continua ad essere la scelta del tracciato della Nuova Linea Torino – Lione (NLTL), che potrebbe interferire in più punti con la tangenziale. Tuttavia l'ultima proposta di RFI e ITALFER sulla gronda merci della NLTL, prevede che esse possa attraversare l'area nord di Torino totalmente in galleria, per mezzo di un tunnel di 19 Km che correrà al di sotto del tracciato della tangenziale. Il progetto ha riscontrato un largo consenso da parte dell'Osservatorio e consentirebbe pertanto di realizzare la IV corsia della tangenziale senza interferenze col tracciato ferroviario. Si rammenta che comunque sono al momento quattro le ipotesi progettuali sulla gronda e proprio da questa scelta dipenderà l'avvio della progettazione della IV corsia.

Tangenziale Est

La Tangenziale Est di Torino è un'opera attesa da almeno trent'anni, ha un tracciato, un progetto, sia pure ancora provvisorio, e un calendario per la sua realizzazione, ma nel corso dell'ultimo anno nessuna azione si è concretizzata in fatti operativi né tantomeno in un vero e proprio progetto. Nonostante il grande lavoro di concertazione svolto dalla Provincia che ha portato ad ottenere un largo consenso fra i comuni coinvolti nell'iniziativa, nel 2010 non è

stato proposto il bando di gara per la ricerca di un promotore finanziario al fine di reperire tramite project finance i fondi necessari, circa 800 milioni di euro, alla realizzazione dell'opera. Sull'importanza e la necessità di questa infrastruttura esiste un ampio consenso da parte degli enti pubblici locali ma, ad oggi, la Regione Piemonte non ha ancora ottenuto dallo stato la quota di finanziamento a fondo perduto necessaria a coprire la parte di investimento non ammortizzabile con la riscossione delle tariffe.

A dicembre 2010 il presidente della Provincia di Torino, Antonio Saitta, ha sollecitato la Regione Piemonte nel corso della conferenza stampa di fine anno, ponendo la tangenziale est in primo piano rispetto ad altre infrastrutture e sostenendo che investimenti di questo tipo possono contribuire a rimettere in moto l'economia in un momento in cui c'è grande necessità. Da parte sua la Regione nella persona del nuovo assessore regionale ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Barbara Bonino, si è espressamente impegnata durante il proprio mandato a realizzare l'opera, pertanto nei primi mesi del 2011 si dovrebbe pervenire alla pubblicazione del bando.

Corso Marche

Altra opera importantissima del nodo viario torinese, anch'essa però legata alle vicende della Linea AC Torino-Lione, è la realizzazione dell'asse di corso Marche. Il progetto di corso Marche ha un'importanza strategica sia a livello ferroviario, rispetto alla configurazione finale e alla funzionalità del sistema ferroviario dalla Valle di Susa al nodo di Torino, sia in termini viabilistici, in quanto può accrescere la capacità della rete autostradale al servizio del polo logistico di Torino sud, ridurre la lunghezza del percorso di aggiramento della conurbazione torinese, distribuire in maniera più omogenea i consistenti volumi di traffico veicolare da e per la zona ovest dell'area metropolitana. Rappresenta inoltre un'occasione per considerare le relazioni fra diverse opportunità di insediamento (Campo Volo, il polo universitario di Grugliasco e quello ospedaliero di Orbassano, SITO, Mirafiori) non soltanto dal punto di vista dell'accessibilità, ma anche da quello del sistema metropolitano, individuando una vocazione per lo specifico contesto locale. Occorre però che la progettazione complessiva dell'opera raccolga contestualmente il consenso degli enti locali e dei diversi soggetti privati interessati, per assicurare la migliore coerenza e qualità progettuale, nonché il conseguimento delle massime economie di scala sul corridoio. Ulteriori elementi di potenziale empassa possono derivare da difficoltà connesse alla realizzazione della Linea di alta capacità Torino-Lione, e all'insediamento di nuove attività nell'ambito del settore terziario superiore o produttivo, pubblico e privato. Il progetto integrato di corso Marche prevede un asse di collegamento

plurimodale dal nucleo urbano di Venaria, a nord, fino allo svincolo del Drosso della tangenziale, a sud, per una lunghezza complessiva di 9 km. Il progetto fornisce le premesse per ridisegnare la trama urbanistica, insediativa e funzionale dell'area metropolitana torinese a ovest, rendendo possibile l'inserimento di un complesso di opere pubbliche nel campo della mobilità e il contestuale insediamento di nuove attività.

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 l'impegno di tutti i soggetti coinvolti a procedere ad una serie di approfondimenti tecnici, sia dal punto di vista territoriale, inquadrati negli studi della Provincia di Torino, sia per quanto riguarda il profilo infrastrutturale e trasportistico. Lo "studio di ridisegno territoriale del corridoio plurimodale di Corso Marche", affidato all'architetto Augusto Cagnardi della Gregotti Associati International, è stato presentato nell'aprile 2009; alla luce del disegno ipotizzato, le indicazioni dei vari Piani Regolatori vigenti dovranno essere riviste nell'ottica di un progetto unitario e coerente in grado di riorganizzare un tessuto urbano periferico, ora molto frammentato. In termini infrastrutturali, l'asse è impostato su 3 livelli sovrapposti, per separare le diverse modalità di traffico: un tracciato ferroviario con funzioni di raccordo fra la Linea ferroviaria ad Alta Capacità Torino-Lione / Gronda Merci e il polo logistico di Orbassano a sud di Torino; un tratto di autostrada con funzioni di "corda" per il collegamento dell'arco tangenziale esistente, che riduce le distanze tra la tratta sud e quella nord, configurandosi di fatto come la quinta e la sesta corsia per tale arco di tangenziale (in aggiunta alla quarta già prevista nei programmi del soggetto gestore Ativa); un viale di scorrimento urbano su gomma per servire capillarmente i flussi veicolari che interessano la porzione ovest dell'area metropolitana e che hanno per origine o destinazione il sistema tangenziale. Per quanto riguarda la ricomposizione del tessuto urbano a cavallo dell'asse, il progetto di corso Marche deve approfondire, con un'ottica fortemente intercomunale, almeno tre aspetti: le intersezioni con le infrastrutture esistenti (la tangenziale, la Linea della metro, il collegamento sul lato nord di corso Regina ecc.), le opportunità per i nuovi insediamenti (l'ambito industriale di Mirafiori, l'area di Campo Volo, gli insediamenti Alenia ecc.), i valori di natura storico-ambientale che costituiscono le identità locali del territorio intercettato dall'asse e che connettono la Reggia di Venaria con la Palazzina di caccia di Stupinigi (gli spazi agricoli a nord della Dora, i parchi della Dora e della Pellerina, l'area della Certosa di Collegno ecc.).

Corso Marche è stato incluso nell'intesa quadro Stato-Regione "Reti e infrastrutture" firmata a inizio 2009, che individua le opere infrastrutturali per le quali la Regione e lo Stato si impegnano a individuare fonti di finanziamento già sul triennio 2009 - 2011. La durata dei cantieri è prevista non inferiore ai 5 anni. Nei primi mesi del 2011, la CAP, società mista ANAS Regione, già incaricata dello studio di prefattibilità, dovrebbe avviare la gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse di Corso Marche.

3.4 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 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, così ripartiti: 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. La società che sino ad oggi ha investito sullo sviluppo immobiliare dell'area, traendone profitti deve oggi porre attenzione allo sviluppo dell'intermodalità attraverso la predisposizione di un nuovo piano industriale aggiornato e la definizione di un accordo con Ferrovie (RFI e FS Logistica). Le opportunità di sviluppo dell'interporto sono rappresentate: dal tracciato della Linea AV-AC, dalla contiguità con lo scalo ferroviario e con il CAAT (Centro Agroalimentare Torino) e dalla rilevante patrimonializzazione immobiliare. Nel 2011 è previsto un ampliamento e un utilizzo maggiore dell'area privata di S.I.T.O., proprietà della società Sito Logistica, in accordo con operatori privati e con il sostegno di Finpiemonte partecipazioni.

3.5 Criticità

Ancora da definire le scelte definitive e progettuali sul tracciato della NLTL che condizionano le scelte progettuali e l'avvio dei lavori delle altre opere connesse (corso Marche-collegamento interporto S.I.T.O., IV corsia tangenziale, interconnessione della ferrovia Torino-Ceres col Passante). La IV corsia della tangenziale di Torino, ad oggi, non ha trovato la copertura finanziaria nel nuovo piano per la necessità di attendere la definizione del tracciato della TAV interferente con la tangenziale nord. La Tangenziale est si trova in una situazione di mancanza di copertura finanziaria.

3.6 Attese per il 2011

- Linea metropolitana 1: assegnazione ed inizio lavori del tratto Sud Lingotto-Bengasi.
- Linea metropolitana 2: approvazione progetto preliminare Variante 200 e avvio progettazione definitiva.
- Passante ferroviario torinese: completamento del fabbricato viaggiatori di Porta Susa e avvio dei cantieri per il collegamento della nuova ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario.
- Tangenziale di Torino: scelta definitiva del tracciato della gronda merci della NLTL per il superamento delle possibili interferenze con il tracciato nord della tangenziale ed avvio progettazione definitiva della IV corsia della stessa.
- Tangenziale est: pubblicazione del bando di gara per la ricerca di un promotore finanziario al fine di reperire tramite project finance i fondi necessari alla realizzazione delle opere.
- Corso Marche: avvio della gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse di C.so Marche.
- Interporto S.I.T.O.: proseguimento in linea con i programmi dei lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto.

- 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