



CONFINDUSTRIA  
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



**UNIONE INDUSTRIALE TORINO**



**otipiemonte**  
*osservatorio territoriale infrastrutture*

# RAPPORTO 2011

---

gennaio 2012

# INDICE

## NODO METROPOLITANO DI TORINO

---

<b>1</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>	pag.	3
<b>2</b>	<b>STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI</b>	pag.	4
	a) Metropolitane	pag.	4
	b) Ferrovie	pag.	6
	c) Viabilità	pag.	8
	d) Altri interventi prioritari	pag.	9
<b>3</b>	<b>CRITICITÀ</b>	pag.	11
<b>4</b>	<b>ATTESE PER IL 2012</b>	pag.	12

### 1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

---

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. E 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 Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio hanno 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. 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.

## 2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

---

### a) Metropolitane

La metropolitana di Torino è il primo sistema di trasporto pubblico d'Italia basato sul sistema a guida automatica VAL (*Vehicule automatique léger*), che è stato attivato nella sua prima parte il 4 febbraio 2006, in occasione dei XX Giochi olimpici invernali. Attualmente (2011) la rete di metropolitana si compone di una linea, per un'estensione di 13,2 km.

#### Linea 1

La realizzazione della Metropolitana Automatica di Torino rappresenta un'importante scommessa per la città. Nel Dicembre 1998 l'Agenzia dei Trasporti di Torino "Satti spa" ha ricevuto dal Comune di Torino l'incarico di gestire la progettazione, la realizzazione e l'esercizio dell'opera della Linea 1. Nell'aprile 1999 la Satti si fonde con l'Atm dando origine al Gruppo Torinese Trasporti (GTT) con l'obiettivo di dotare la città di una metropolitana basata sul nuovo sistema VAL (*Vehicule automatique léger*). I lavori per la realizzazione della Linea 1 iniziano ufficialmente il 19 dicembre 2000 nella compagine dei lavori previsti in occasione dei XX Giochi olimpici invernali del 2006, e il 4 febbraio 2006 è stata inaugurata la tratta della linea 1 sul percorso Fermi (Collegno)- XVIII dicembre (Porta Susa), per un totale di 11 stazioni e 7,5 km di percorso. Il tempo medio di percorrenza tra le stazioni XVIII Dicembre e Collegno è di circa 11 minuti e la frequenza massima di passaggio è di circa 2 minuti nelle ore di punta, con una media di circa 40 km/h. A febbraio 2010 è stato firmato 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 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. In concomitanza con l'inizio delle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità di Italia, il 6 **marzo 2011** è avvenuta l'inaugurazione della tratta Porta Nuova-Lingotto. Per il tratto sud della linea, invece, è stata indetta il 27 **luglio 2011** la gara per allungare il percorso della metropolitana, dal Lingotto a piazza Bengasi, all'estrema periferia meridionale della città. Dopo la fase preliminare sono 14 le società che, essendo considerate idonee, sono state invitate a partecipare all'appalto per la progettazione e la realizzazione della nuova tratta, che prevede due stazioni ("Italia '61" e "Bengasi").

Nel mese di dicembre Infratrasporti.To srl (Infra.To), la società cui la Città di Torino ha delegato le attività di progettazione, costruzione e sviluppo impianti, nonché conferito i beni patrimoniali della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino (13,2 km) e della linea tranviaria 4 (18 km), ha affidato l'incarico di progettazione, realizzazione ed esercizio dell'opera dell'ultima tratta

all'Associazione Temporanea di Imprese composta da Seli e Coopsette per un importo pari a circa 60 milioni di euro.

Entro l'estate del 2012, le società dovranno redigere il progetto esecutivo e successivamente partiranno i lavori. L'ultima tratta (Lingotto-Bengasi) prevede due stazioni, tre pozzi di ventilazione e una galleria di 2 chilometri scavata con la talpa per una durata dei lavori di circa 3 anni e mezzo, ed un valore di appalto pari a circa 61 milioni di euro.

#### **Alcuni dati significativi**

- > 11 anni per la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana di Torino con un'estensione di 13.2 Km per un totale di 20 stazioni
- > Inizio lavori: 19/12/2000
- > Tratta Collegno-Porta Nuova: inaugurata il 5/10/2007 con un anno di ritardo (scadenza prevista in occasione dei XX Giochi olimpici invernali)
- > Tratta Porta Nuova - Lingotto: inaugurata il 6/03/2011 nei tempi previsti
- > Prossima la realizzazione di due estensioni della linea:
  - Lingotto-Bengasi di lunghezza 1880 metri e di 2 stazioni (Italia '61 e Bengasi). Inizio lavori prevista: 2012, fine lavori prevista: fine 2016.
  - Collegno-Cascine Vica di lunghezza di 3400 metri e 4 stazioni (Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica). Costo dell'opera stimato in 304 milioni di euro.

#### **Linea 2**

Lo studio del tracciato per una seconda linea di metropolitana a Torino è stato avviato a partire dal 2006 con la costituzione di un apposito gruppo di lavoro, formato da Città di Torino, Agenzia per la mobilità metropolitana e GTT spa. Il 29 settembre 2009 è stato approvato il progetto preliminare dalla Giunta comunale della prima tratta del primo lotto. Il Comune di Torino, all'inizio del 2010, ha bandito un concorso di idee a procedura aperta 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. I benefici che deriveranno dalla realizzazione del progetto urbano e infrastrutturale consistono 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 e 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 e 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. A oltre un anno dalla gara internazionale è necessario avviare ora le procedure per il bando, a cui si prevede parteciperanno molti dei 300 professionisti che avevano dato dimostrazione di interesse al progetto.

## **b) Ferrovie**

### **Passante ferroviario di Torino: completamento**

**Il passante ferroviario di Torino** è un collegamento ferroviario integrato, attualmente in fase di completamento, che attraversa la città da Stura al Lingotto su un tracciato che sviluppa circa 13 km, 24 e pensato per separare il traffico nazionale a lunga percorrenza da quello regionale e metropolitano. Fa parte del programma di riorganizzazione e potenziamento del nodo di Torino, da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e si propone di raggiungere tre obiettivi: 1. inserire Torino nella rete veloce europea (corridoio 5); 2. aumentare la qualità dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali; 3. 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. L'esecuzione è suddivisa in due fasi: ·

#### **fase ovest:**

tratta 1: quadruplicamento in galleria sotterranea del tratto tra lo Scalo Lingotto e corso Vittorio, con la copertura del tratto tra largo Orbassano e corso Vittorio e la realizzazione della nuova stazione interrata ferroviaria di Zappata - quadruplicamento già attivato nel 1999 con fermata di Zappata non ancora attiva;

tratta 2: quadruplicamento e interrimento dei binari nel tratto tra corso Vittorio e Porta Susa con costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori di Torino Porta Susa, per servizio ferroviario e metropolitano. ·

#### **fase est:**

tratta 3: quadruplicamento e interrimento del sedime ferroviario nel tratto tra Porta Susa e corso Grosseto, con la realizzazione della nuova stazione Rebaudengo e della fermata sotterranea Dora;

tratta 4: quadruplicamento del tratto tra stazione Stura e corso Grosseto con la costruzione di un nuovo ponte sulla Stura (già realizzato nel corso degli anni ottanta).

Già attivo dal **2001** il tratto tra la stazione Lingotto e la stazione di Porta Susa, mentre sul tratto restante il Passante è in realizzazione con circa il 75% di avanzamento.

Nel **2011** è 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 e rappresenta 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 permetterà il potenziamento del Passante. Il completamento di queste opere garantirà benefici sia al servizio metropolitano e regionale sia a quello a lunga distanza e agevererà 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 25 Corso Grosseto, sarà possibile avviare i cantieri per la realizzazione della seconda galleria, che ospiterà altri gli due binari, ma i lavori che dovevano concludersi nei primi mesi del 2012, hanno subito un nuovo slittamento. 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.

Bisognerà però attendere la fine del 2012 per vedere il completamento della fase est e solo nel 2013 avverrà l'entrata in esercizio del quadruplicamento del tratto Torino Susa- Stura.

I ritardi sull'ultimazione del passante ferroviario di Torino condizionano ovviamente anche l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SMF), e l'inserimento della Torino-Ceres sul passante ferroviario stesso che riuscirà a garantire il collegamento dell'aeroporto di Caselle con il centro della città.

#### **Alcuni dati significativi**

- > L'intervento è stato avviato negli anni '70 e ha subito numerose fasi di sospensione e di riavvio. I lavori del quadruplicamento prevedono due fasi: fase ovest, con l'attivazione dei primi due binari sotterranei in sostituzione di quelli attualmente in superficie e fase est, con la realizzazione degli altri due binari sotterranei, affiancati ai precedenti
- > La data per la fine dei lavori per il completamento della fase Est di Torino Porta Susa è stata spostata a dicembre 2012.
- > 13 sono i chilometri di tracciato interessato dal quadruplicamento dei binari. È un'infrastruttura cardine del Piano Regolatore Generale che ridisegna integralmente lo spazio urbano restituendo alla città circa 260 mila mq di superficie.
- > 7 sono le stazioni di rifacimento e/o realizzate in area urbana: Lingotto, Zappata, Susa, Porta Nuova, Dora, Rebaudengo, Stura
- > Costo totale dell'opera: 1.407.000 milioni di euro.

### c) Viabilità

**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. Il suo completamento, la cosiddetta Tangenziale Est, rappresenta un'opera attesa da almeno trent'anni: a oggi dispone di un tracciato, di un progetto - sia pure ancora provvisorio -, di un calendario per la sua realizzazione, ma fino a ora nessuna azione si è concretizzata in fatti operativi.

Nel **2001**, oltre a essere in programma il potenziamento e ammodernamento della tangenziale di Torino, è stata valutata anche la realizzazione di una quarta corsia per decongestionare l'arteria che già allora era interessata da un traffico di oltre 50 mila veicoli al giorno.

Al **2011** non ha subito progressi la progettazione della quarta corsia a causa delle possibili interferenze del tracciato della Nuova Linea Torino-Lione (NLTL), che potrebbe sovrapporsi in più punti con la tangenziale. Tuttavia, il progetto proposto da RFI e ITALFER sulla gronda merci della NLTL ha riscontrato un largo consenso da parte dell'Osservatorio e consentirebbe pertanto di realizzare la quarta corsia della tangenziale senza interferenze col tracciato ferroviario. La proposta prevede che essa 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.

Nel corso degli ultimi anni sono state formulate alcune proposte per la realizzazione della **Tangenziale Est**, tuttavia non si è ancora pervenuti a disporre di 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 di Torino 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 in merito quasi all'unanimità. Ad aprile 2009 il presidente della Provincia di Torino, Antonio Saitta, ha consegnato lo studio di fattibilità all'allora assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli. Nonostante il grande lavoro di concertazione svolto dalla Provincia, che ha portato a ottenere un largo consenso fra i comuni coinvolti nell'iniziativa, al momento non è stato ancora proposto il bando di gara per la ricerca di un promotore finanziario al fine di reperire tramite *project finance* i fondi necessari.

Quasi terminato, invece, il programma di potenziamento/ammodernamento della tangenziale di Torino 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.

Nulla di fatto per la quarta corsia che, sebbene sia stata considerata e contemplata come opera da realizzare nel Piano Finanziario 2004-2006, oggi risulta avere né un progetto né la copertura finanziaria nel nuovo piano per la necessita di attendere la definizione del tracciato della NLTL interferente con la tangenziale nord.

La tangenziale è divisa in due tronconi: la Tangenziale Nord e la Tangenziale Sud. A breve verrà presentato il bando per la progettazione e la costruzione del tratto Est che collegherà la Tangenziale Sud con la Tangenziale Nord; la lunghezza totale dell'anello così completo arriverà a 77 km(circa).

La tangenziale Nord di Torino parte da Rivoli, al termine della A32, e termina con l'inizio dell'autostrada A5. Ha una lunghezza di 20,24 km, ma comprende anche il raccordo di penetrazione di Corso Regina Margherita pari a 0,83 km, per un totale di 21,07 km.

La tangenziale Sud parte a Santena, al termine della A21, e termina a Bruere, con l'allacciamento con la tangenziale Nord. Ha una lunghezza di 25,86 km, ma comprende anche il raccordo di penetrazione urbana a Corso Trieste di Moncalieri per 6,18 km e il raccordo di penetrazione di Corso Orbassano a Torino per 1,33 km.

#### **Alcuni dati significativi**

- > Opere per il potenziamento del semianello nord-sud della tangenziale di Torino (iniziate nel 2008) riguardano 54.94 Km e consistono in: investimenti di sicurezza e ambiente sull'intera tratta e lavori di adeguamento ed ammodernamento sulle barriere di esazione
- > Impegno di spesa: 138.000 milioni di euro.
- > Prossima la realizzazione del completamento dell'anello tangenziale a est (collegamento tra A4 e A21), con previsione di fine lavori nel 2006 per un impegno di 800.000 milioni di euro.

#### **d) Altri interventi prioritari**

##### **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, 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 con la nomina del nuovo presidente la società ha maturato un nuovo piano industriale volto a sviluppare il patrimonio immobiliare e l'intermodalità. Inoltre la società si è candidata con la città di Torino al progetto europeo Smart cities.

### 3. CRITICITÀ

---

A distanza di un anno dall'approvazione preliminare del primo tratto della linea 2 di metropolitana non è stata ancora varata la gara internazionale per la progettazione della Variante 200 all'interno della quale è inserita la realizzazione della linea 2.

Permangono i ritardi nel completamento del Passante ferroviario torinese e di conseguenza l'avvio dei cantieri per il collegamento della nuova ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario.

Passi avanti sul tracciato della NLTL (finalmente l'opera è stata approvata dal Cipe) tuttavia continua a condizionare pesantemente 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.

In particolare si sottolinea che:

- **la IV corsia** della tangenziale di Torino non ha ancora ottenuto la copertura finanziaria nel nuovo Piano né dispone di un progetto, benché sia stata definita la parte di tracciato della NLTL interferente con la tangenziale nord.
- **La Tangenziale est** sconta ancora la mancanza dell'individuazione del soggetto che progetterà e finanzierà l'opera, malgrado disponga di un tracciato, di un progetto provvisorio e di un calendario per la sua realizzazione.

#### 4. ATTESE PER IL 2012

---

- Linea metropolitana 1: completamento della progettazione esecutiva ed avvio dei lavori del tratto Sud della linea Lingotto-Bengasi.
- Linea metropolitana 2: espletamento della gara internazionale per la progettazione della Variante 200 che include anche la linea di metropolitana.
- Passante ferroviario torinese: completamento e realizzazione della fase est ed entrata in esercizio del quadruplicamento della tratta Torino Susa-Stura.
- Tangenziale di Torino: avvio della progettazione definitiva della IV corsia della stessa.
- Tangenziale est: individuazione del promotore finanziario per reperire i fondi per la progettazione e realizzazione dell'opera.
- Corso Marche: avvio della gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse di corso Marche.
- Interporto S.I.T.O.: proseguimento in linea con i programmi dei lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto.