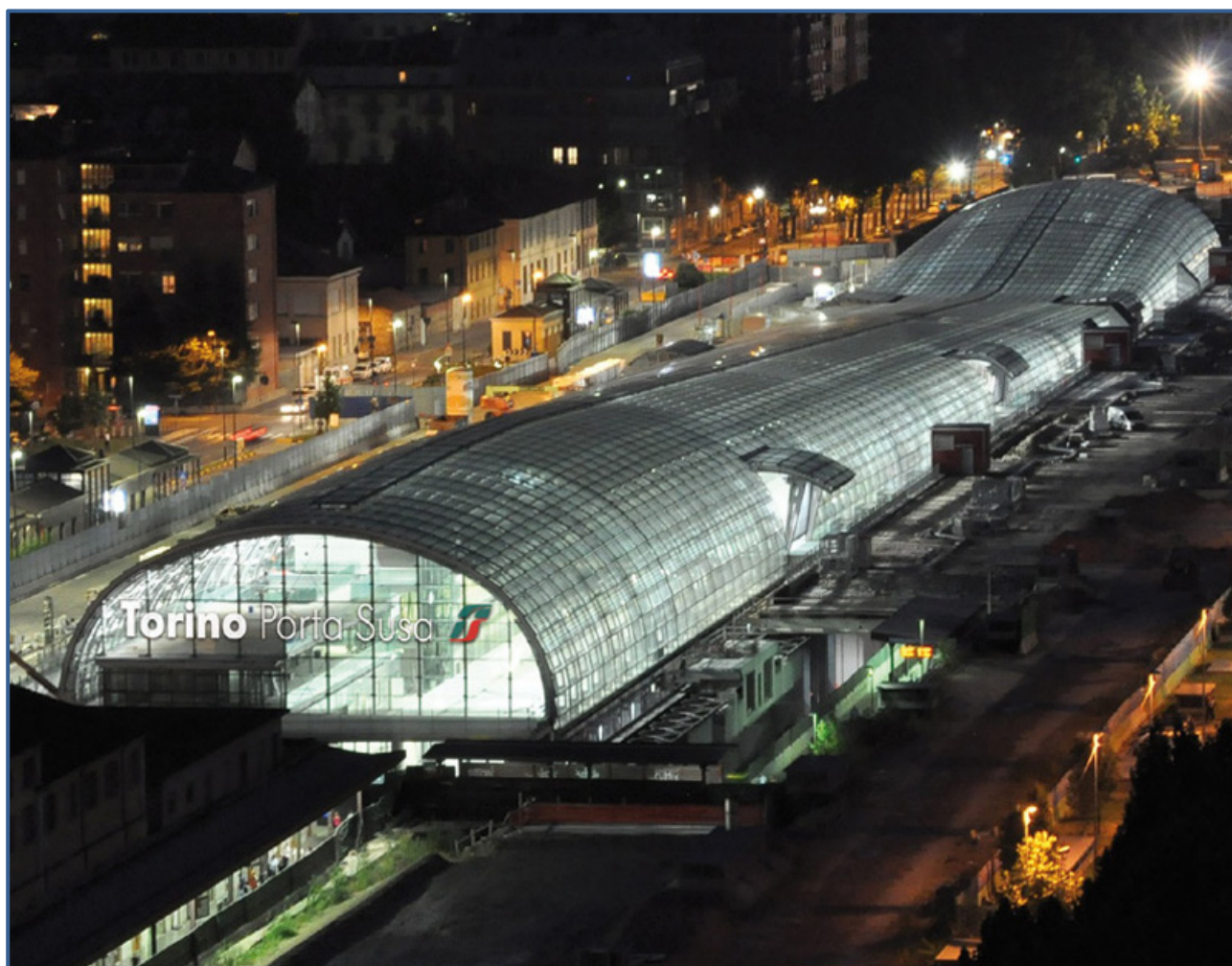


ASSOLOMBARDA – UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO – CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

NODO METROPOLITANO DI TORINO



gennaio 2013

1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Torino e la sua area metropolitana rappresentano il nodo principale della rete dei trasporti in ambito regionale. Negli ultimi due decenni 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 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, finalmente ultimato, che ha modificando radicalmente e strutturalmente il profilo della città: gli sviluppi immobiliari sui sedimi della linea storica si attueranno con interventi che interesseranno la rilocalizzazione dei principali attrattori di mobilità (servizi urbani e metropolitani, commerciali, fieristici, dedicati al tempo libero), il riposizionamento di attestamenti infrastrutturali ferroviari con le nuove stazioni, 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. Il nuovo asse di corso Marche costituirà una delle tre "centralità" del Piano regolatore di Torino, insieme all'asse fluviale del Po e al viale della Spina. L'asse è stato definito una "corda tesa" tra l'arco della tangenziale e attraversa, oltre a Torino, i comuni di Collegno e Grugliasco, collegando Venaria a nord con Beinasco a sud: una vera attrezzatura di natura metropolitana, che offrirà anche l'occasione di localizzare lungo il suo tracciato funzioni e servizi di interesse sovralocale, come il consolidamento e potenziamento degli insediamenti universitari a Grugliasco ed il maggior ruolo che acquisirà il polo logistico di Orbassano grazie al suo potenziamento in corso ed al suo insediamento sulla NLTL. 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 Riquilificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio ha interessato oltre a Torino anche i territori di Borgaro e Settimo Torinese. Il programma di potenziamento dell'Aeroporto di Caselle ha inoltre 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.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

a) Metropolitane

Linea 1

In linea con le previsioni del 2011, a seguito del completamento della progettazione esecutiva, lo scorso novembre è stato dato il via ai lavori di ampliamento della linea M1, che va da stazione Lingotto a piazza Bengasi. La realizzazione è stata affidata alla società INFRATO con appalto integrato per la progettazione esecutiva e la costruzione dell'opera, per un valore di quasi 60 milioni di euro.

Lo sviluppo della tratta in ampliamento, di circa 1,9 km, sarà caratterizzato da due stazioni (Italia '61 e Bengasi), due pozzi di ventilazione di intertratta, un pozzo terminale di fine tratta ubicato circa 200 m oltre la stazione Bengasi e da un manufatto di bivio per la realizzazione della futura diramazione della linea verso lo scalo ferroviario del Lingotto per l'interscambio con l'omonima stazione FS.

Il nuovo percorso interessa una delle arterie più importanti della città di Torino, via Nizza, che per tale occasione è stata modificata nella percorrenza e nei relativi sottoservizi con l'indirizzamento di parte del traffico sulla parallela via Genova.

Sono previste inoltre opere di bonifica bellica per la messa in sicurezza dell'area e tra le variazioni viarie si rileva la temporanea chiusura al traffico della rampa di uscita dal sottopasso Lingotto su via Nizza.

Entro la primavera **2013** è prevista la realizzazione delle paratie della stazione, seguiranno i consolidamenti e l'impermeabilizzazione ed entro la fine del 2013 sarà completato lo scavo della stazione con la realizzazione delle solette.

Nel settembre **2014** è previsto di ripristinare la viabilità su via Nizza dopo il completamento della stazione "Italia '61-Regione Piemonte" e del tunnel fino a Lingotto.

La realizzazione della nuova tratta, con la creazione della stazione Bengasi, comporterà una risistemazione dell'omonima piazza con studi di riqualificazione urbanistica che vanno dal riposizionamento dell'attuale mercato rionale, spostatosi in via Vigliani nell'ottobre 2012, alla creazione di un parcheggio di interscambio, elemento cardine per la mobilità sostenibile del quadrante sud urbano.



Schema tracciato in ampliamento

Linea 2

Il raggruppamento di professionisti guidati da Recchi Engineering si è aggiudicato la gara internazionale "Variante 200", che prevede per la città di Torino la realizzazione del masterplan e la definizione dello studio economico-finanziario per aree ex industriali e ferroviarie di oltre 1.000.000 metri quadrati di proprietà pubblico-privata nel quadrante nord-est del capoluogo.

Il piano di azione pone particolare attenzione al processo di riqualificazione fisica, ambientale, funzionale e sociale dell'area oggetto di intervento, al finanziamento, realizzazione e gestione della prima tratta della metro 2 ed infine all'attività di progettazione, coordinamento e realizzazione delle opere di urbanizzazione strategiche.

Le aree urbane interessate dalla Variante sono i quartieri Barriera di Milano e Regio Parco, ed il filo conduttore che unirà le suddette aree recuperate sarà la **linea 2**, con lo scopo di servire l'asse metropolitano nordest-sudovest per un percorso lungo 14,8 km, da realizzarsi in due lotti funzionali. Il primo lotto ha inizio dalla nuova stazione Rebaudengo sul Passante Ferroviario, s'inserisce nella trincea ferroviaria dismessa tra le vie Gottardo-Sempione e nell'ex scalo ferroviario Vanchiglia, percorre corso Regio Parco, attraversa la Dora, transita in piazza Castello, si immette sotto la via Roma e la percorre tutta fino a Porta Nuova dove interscambia la linea 1 all'altezza di corso Vittorio Emanuele II. Nel secondo lotto il tracciato prosegue in corso Vittorio, svolta in corso Duca degli Abruzzi, lo percorre fino a largo Orbassano, serve la nuova stazione Zappata sul Passante ferroviario, s'immette in corso Orbassano e prosegue fino al Cimitero Parco in prossimità del confine comunale.



Schema di interscambio della futura linea 2 (rossa) con l'esistente linea 1 (blu).

Nella seduta del Consiglio Comunale dello scorso marzo 2012, la Città di Torino ha ribadito la volontà di realizzare la Linea 2 prevedendo l'assegnazione di un finanziamento da parte del CIPE nel 2013, quale primo progetto escluso nel 2012 nella graduatoria per le Opere Strategiche.

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

Dopo un'attesa di 35 anni, si è finalmente concluso il quadruplicamento dei binari del passante ferroviario torinese con la tratta mancante tra Porta Susa e corso Grosseto.

La realizzazione della nuova stazione Rebaudengo e della fermata sotterranea Dora, ha inoltre dato la possibilità di attivare il Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM): sul modello di Parigi, Torino ha ora una linea ferroviaria metropolitana che copre e collega la periferia al capoluogo. **Attivate al momento le prime cinque linee:** 1 SFM (Rivarolo-Chieri), 2 SFM (Chivasso-Pinerolo), 3 SFM (Bardonecchia / Susa-Torino Porta Nuova), 4 SFM (Torino Stura-Bra) e A SFM (Torino Dora-Ceres); la stazione in cui è possibile l'interscambio con il maggior numero di linee è Torino Porta Susa dove, nella parte sotterranea, si incontrano la quasi totalità delle linee.



Tracciato delle 5 linee già attive.

Entro il **2017** è previsto di implementare il servizio con **altre quattro linee**: SFM5 (Orbassano-TorinoStura), SFM6 (Asti-Torino Stura), SFM7 (Fossano-Torino Stura), SFM8 (Alba-Cavalmaggiore), e lavori di allacciamento ed interscambio tra 2SFM e ASFM (Pinerolo-Germagnano).

Tutte le nove linee transiteranno dalle stazioni di Torino Porta Susa, Torino Dora e Torino Rebaudengo ad eccezione della linea Alba-Cavalmaggiore che non entrerà nel comune di Torino ma avrà coincidenze a Bra con la linea SFM4 e a Cavallermaggiore con la SFM7.

Di notevole importanza, nell'ambito delle opere prioritarie di prima fase legate alla **Nuova Linea Torino-Lione** (NLTL), si rileva la recente approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo circa il "Collegamento interrato tra la linea ferroviaria Torino-Ceres e il Passante ferroviario all'altezza della fermata Rebaudengo", completando così la tratta Torino-Aeroporto-Ceres. L'opera collegherà l'aeroporto con il passante ferroviario all'altezza della nuova stazione di Rebaudengo con lo scavo di un tunnel di 2,7 Km fino a corso Grosseto e con l'abbattimento del cavalcavia che incrocerà corso Potenza. Opere per un valore complessivo di 162 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro a carico dello Stato e 142 milioni di euro a carico della Regione Piemonte.

Nel frattempo, la Città di Torino ha definito il progetto di **sistemazione in superficie delle aree interessate dal passante ferroviario** per un costo di oltre 35 milioni di euro. Il crono programma dei lavori è stato articolato in quattro fasi: ogni anno, tra **2013** e **2016**, si avanzerà di uno step, fino a completare i lavori. Entro il 2013 si prevede il completamento del primo lotto, partendo da corso Inghilterra a piazza Statuto, compresa la nuova stazione di Porta Susa recentemente inaugurata, per una spesa di 4,7 milioni di euro. Il secondo lotto vedrà nel 2014 la sistemazione del tratto compreso tra via Grassi e corso Regina Margherita, costo stimato 8,5 milioni di euro. Il terzo, nel 2015, si concentrerà invece sulla direttrice corso Regina Margherita - piazza Baldissera, per una spesa di 8,6 milioni di euro. Infine, nel 2016 si passerà alla sistemazione del tratto piazza Baldissera - corso Grosseto per i restanti 14 milioni di euro.

c) Viabilità

Nessun significativo passo avanti per la viabilità del nodo torinese. Il completamento della **Tangenziale Est**, tratto che chiuderebbe l'anello tangenziale della città di Torino passando ad est della città caratterizzata da un territorio prevalentemente collinare, continua a rappresentare un'opera attesa da almeno trent'anni.

Ad oggi il progetto dispone solo della versione definitiva dello studio di fattibilità del tracciato, già consegnato alla Provincia e alla Regione, che dovrebbe servire come base della gara per la ricerca del promotore finanziario.



Tangenziale EST

Segna ancora il passo la realizzazione della **IV corsia della tangenziale** esistente, che continua a non avere una copertura finanziaria e un progetto definitivo, né sono stati risolti i problemi per le eventuali interferenze con il tracciato definitivo della NLTL.

Prosegue invece, seppur lentamente, il programma di potenziamento/ammodernamento della tangenziale di Torino per gli interventi contemplati nel piano finanziario 2008-2016 allegato alla Convenzione ANAS-ATIVA. Gli interventi riguardano, fra gli altri, opere per la sicurezza e miglioramento delle condizioni ambientali, il

completamento dello svincolo di corso Regina Margherita e della circonvallazione di Venaria–Borgaro Torinese, la Variante S.S. 23 di Stupinigi ed il collegamento di corso Marche.

Nessuna novità sulla progettazione e realizzazione del nuovo asse di **corso Marche** la cui vicenda è condizionata anche dalla nuova linea Torino-Lione. È una fascia di territorio che si estende da nord a sud connettendo idealmente il parco di Venaria con quello di Stupinigi. Il nuovo corso sarà intersecato in più punti col sistema delle infrastrutture esistente: dalle ferrovie regionali alla tangenziale, fino alle Linee 1 e 2 della Metropolitana, rappresentando per la Città di Torino, in futuro, un tassello fondamentale della pianificazione urbanistica dell'area metropolitana.

d) Altri interventi prioritari

S.I.TO

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, saranno 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 ora ha investito sulla crescita immobiliare dell'area, 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 2012 la società ha realizzato un nuovo piano industriale volto a sviluppare il patrimonio immobiliare e l'intermodalità, che sarà ufficializzato solo nel 2013 perché deve ancora essere approvato dall'Assemblea degli Azionisti. La società si è candidata inoltre con la città di Torino al progetto europeo Smart cities.

3. CRITICITÀ

1. Sulla linea 2 della metropolitana ci sono criticità politiche, tecniche e finanziarie.
2. Per quanto riguarda il servizio ferroviario metropolitano esistono criticità connesse alla qualità del servizio rispetto agli orari, alle cadenze dei passaggi e alle fermate.
3. La Tangenziale est e la IV corsia della tangenziale esistente presentano criticità tecniche e finanziarie: per la prima, benché disponga di un tracciato, oggi, continuano a mancare il progetto definitivo, il soggetto che progetterà e finanzierà l'opera ed il calendario per la sua realizzazione; la seconda continua a non trovare la copertura finanziaria nel nuovo Piano né ad avere un progetto benché sia stato definito il tracciato della nuova Linea Torino-Lione interferente con la tangenziale nord.

4. ATTESE PER IL 2013

- Linea metropolitana 1: avvio dei passi necessari per il prolungamento della linea ad ovest di Collegno, attraverso Rivoli ed in direzione di Rosta.
- Linea metropolitana 2: si attende il finanziamento da parte del CIPE.
- Servizio ferroviario metropolitano: miglioramento della qualità del servizio e attivazione delle nuove linee.
- Tangenziale est: individuazione del promotore finanziario per reperire i fondi per la progettazione e realizzazione dell'opera.
- Tangenziale di Torino: avvio della progettazione definitiva della IV corsia.
- Corso Marche: avvio della gara per l'affidamento della concessione per la progettazione e realizzazione dell'asse viario.
- Autostrada A4 Torino-Milano: rispetto dei tempi per i lavori di ammodernamento e realizzazione della terza corsia.
- Interporto S.I.T.O.: proseguimento in linea con i programmi dei lavori di potenziamento e trasformazione dell'interporto.