



CONFINDUSTRIA  
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



**UNIONE INDUSTRIALE TORINO**



**otipiemonte**  
*osservatorio territoriale infrastrutture*

# RAPPORTO 2012

---

gennaio 2013

## INDICE

<b>1</b>	<b>LO SCENARIO GENERALE</b>	pag.	3
<b>2</b>	<b>STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI</b>		
	a Metropolitane	pag.	3
	b Ferrovie	pag.	4
	c Viabilità	pag.	5
	d Altri interventi prioritari	pag.	6
<b>3</b>	<b>CRITICITÀ</b>	pag.	7
<b>4</b>	<b>ATTESE PER IL 2013</b>	pag.	7

## 1. LO SCENARIO GENERALE

---

Il 2012 è stato caratterizzato dalla prosecuzione dei cantieri già avviati e dall'apertura di altri connessi a infrastrutture chiave per il collegamento del nordovest con la rete europea. Tuttavia, anche a causa delle condizioni critiche della finanza pubblica e delle difficoltà di erogazione del credito agli investitori, molti progetti sono stati rallentati, altri sospesi e altri rinviati a tempi non definiti.

Nello specifico, nel corso del 2012 si sono conclusi i lavori relativi al Passante ferroviario di Torino, alla nuova Stazione di Porta Susa e alle tratte cuneesi dell'autostrada Asti-Cuneo.

Sono peraltro confermati, rispetto all'anno precedente, i problemi riscontrati circa la funzionalità dei nodi metropolitani, in particolare sulla rete stradale e autostradale. Ciò è estremamente preoccupante considerato l'avvicinarsi dell'evento Expo 2015.

## 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.

## **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 M2, di circa 14,8 km, che servirà l'asse metropolitano nordest-sudovest: avrà origine nella nuova stazione Rebaudengo sul Passante Ferroviario, procederà verso la zona centrale della città per incrociare la linea M1 in corso Re Umberto per poi scendere lungo l'asse di corso Orbassano fino al Cimitero Parco in prossimità del confine comunale.

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 Metropolitano (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.

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.

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 riguarda anche la 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**

##### **SI.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**

---

Sulla linea 2 della metropolitana ci sono criticità politiche, tecniche e finanziarie.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario metropolitano esistono criticità connesse alla qualità del servizio rispetto agli orari, alle cadenze dei passaggi e alle fermate.

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.