

# Piemonte infrastrutture

n. 21 - Novembre 2014

a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

Newsletter di

**otipiemonte**  
osservatorio territoriale infrastrutture

[www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it)

 **UNIONE INDUSTRIALE TORINO** 

 **CONFINDUSTRIA**  
Piemonte

 **CAMERA DI COMMERCIO**  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



Traforo del Frejus: cade l'ultimo diaframma della seconda canna tra Italia e Francia

- Il decreto "Sblocca Italia" diventa legge, tra le opere previste rientra il Passante Ferroviario 2
- Sfuma la tangenziale Est, torna il tunnel sotto il Po 2
- Metrotreno, un'ipotesi lowcost per la linea 2 della metropolitana 3
- Traforo del Frejus: abbattuto ultimo diaframma della seconda canna del tunnel 4

## Eventi e Convegni

- Smart Mobility World 4

## Prossimi appuntamenti

- Visite al cantiere della Maddalena per gli imprenditori 5

### *Il decreto SBLOCCA ITALIA diventa legge, tra le opere previste rientra il PASSANTE FERROVIARIO*

Il decreto Sblocca Italia è stato approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 29 agosto, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il 12 settembre, dal 5 novembre 2014 è legge dello Stato.

Il Passante ferroviario rientra tra le opere definite «immediatamente cantierabili» ed è proprio l'articolo 3 del D.L. 12 settembre 2014, n. 133 a stabilirne i tempi massimi di cantierabilità: avvio entro il 31 dicembre 2014, pena la revoca dei 25 milioni di euro richiesti dal Comune di Torino per la copertura del passante da piazza Vittorio fino a piazza Baldissera.

L'opera è stata suddivisa in quattro lotti per i quali è previsto l'avvio simultaneo dei lavori: da corso Vittorio

Emanuele a piazza Statuto, da via Grassi a Corso Regina Margherita, il nuovo ponte sulla Dora e l'area tra corso Regina e piazza Baldissera.

Nei primi mesi del 2015 inizieranno inoltre i lavori per l'interconnessione della linea Torino-Ceres con il Passante ferroviario nel tratto di corso Grosseto. Sono state infatti apportate le modifiche definitive e le varianti migliorative, pertanto si potrà procedere all'aggiudicazione dell'appalto.

L'intervento prevede un investimento di 180 milioni di euro, finanziati da fondi regionali e statali, durerà circa quattro anni compresi i tempi di progettazione esecutiva ed aggiudicazione della gara di appalto.

I lavori viaggeranno in parallelo con la risistemazione della viabilità della direttrice di corso Grosseto e la realizzazione della nuova stazione Grosseto. Lo scalo aeroportuale di Caselle sarà così accessibile da circa 85 stazioni collegate in rete tra di loro grazie al Servizio Ferroviario Metropolitano.



### *Sfuma la tangenziale Est, torna il TUNNEL SOTTO IL PO*

Mentre la tangenziale est viene accantonata perché sempre più lontana dalle priorità della Regione, il progetto di realizzare un tunnel sotto il Po, come opera a completamento dell'anello autostradale, fa la sua ricomparsa. In passato era già stato fatto un progetto di massima, ma oggi è stato fatto un passo in più: la Musinet, la società di ingegneria della Sitaf, all'inizio del mese di ottobre ha



Schema del tracciato del tunnel sotto il Po

presentato sul tavolo del sindaco Fassino e agli assessori il progetto. Un tracciato sotterraneo a forma di "S" lungo 17,5 km che corre a ridosso della collina per risolvere il collegamento nord-sud tra la zona di Settimo Torinese e quella di Moncalieri. In particolare, l'accesso della galleria sarà scavato sotto la radiale di Moncalieri che sarà abbattuta, inoltre verrà realizzata la riqualificazione di tutta la zona intorno a corso Trieste. I progettisti hanno ipotizzato quattro uscite in città: due in corrispondenza di strade ad alto scorrimento quali corso Giambone e corso Spezia, una terza in corrispondenza di Torino-Esposizioni e la quarta in zona Sassi. E da qui con un percorso sotto la collina la galleria sotterranea arriverà fino ad Abbadia di Stura dove si collegherà con il sistema tangenziale e da lì verso Aosta e Milano.

Tempi e costi stimati dai progettisti: due anni per la progettazione, 7 anni per realizzare l'opera e almeno un miliardo e mezzo di euro. Il tutto a carico dei promotori, cioè delle società concessionarie (Gavio e Sitaf) che con un pedaggio di 5 euro per 40 mila veicoli al giorno potrà raggiungere un ricavo di 70 milioni l'anno.

La Giunta comunale si è presa tempo per un approfondimento politico e tecnico, per il momento non è stato confermato nulla. Sindaco e assessori hanno chiesto chiarimenti sulla questione del finanziamento dell'opera: le ipotesi in campo sono diverse. È possibile che l'opera rientri nella trattativa per il rinnovo delle concessioni autostradali: Ativa scade nel 2016, Satap nel 2017, Torino-Savona nel 2018, in questo modo sarebbero le società a farsi carico dei costi. Ma resta aperta anche l'ipotesi di un project financing pubblico-privato.

## METROTRENO un'ipotesi lowcost per la Linea 2 della metropolitana

Avviato il piano per realizzare l'ultimo tratto della linea 1, tra Collegno e Cascine Vica, con ottime probabilità di ottenere dallo Stato tutti i soldi necessari, Palazzo Civico deve ora partire con la pianificazione della seconda linea, da Nord a Sud e, data la scarsa disponibilità di risorse finanziarie e non potendo fare affidamento sulla Regione, ha ideato una soluzione low cost. Un'ipotesi taglia-costi che vede l'inserimento di un tratto ferroviario all'interno del previsto percorso automatico, permettendo la linea 2 di viaggiare indistintamente sotto terra, come un tradizionale metrò, ma anche nel passante ferroviario, come un treno.

L'idea è nata dallo studio di realtà estere come Bruxelles, Birmingham ed Istanbul. La linea 2 della metropolitana torinese verrà sdoppiata, non si tratta di abbandonare il vecchio tracciato, ma adattarlo alle risorse a disposizione per poter risparmiare e accelerare i tempi di messa in opera: il trincerone ferroviario di corso Sempione, già esistente e abbandonato, verrebbe trasformato in un mini passante ferroviario collegando scalo Vanchiglia a Rebaudengo. In particolare il progetto, ideato dall'assessore dell'Urbanistica Stefano Lo Russo, prevede l'abbassamento e l'allargamento del trincerone per trasformarlo in un piccolo passante ferroviario, l'area sovrastante verrebbe coperta portando ad una riqualificazione della parte in superficie. Qui correrebbe il metrò fino a Rebaudengo dove si ricongiungerebbe con il Passante Ferroviario con quattro fermate: Manifattura Tabacchi, Cherubini, Giulio Cesare e Vercelli fino a giungere alla stazione Zappata, la

cui costruzione è prevista per i prossimi anni, sempre che Governo e Regione confermino la disponibilità economica. Da qui dovrebbe partire la metropolitana vera e propria, sei fermate prima di arrivare a Mirafiori, due fino a Porta Nuova e altre quattro per arrivare a Vanchiglia.

Una soluzione low-cost (si ipotizza una spesa di circa 900 milioni di euro anziché 1,5 miliardi) che porterà vantaggi anche alla Variante 200, come dichiarato dallo stesso Lo Russo: "Far partire la metropolitana è essenziale non solo perché è un'infrastruttura di cui abbiamo bisogno, ma perché serve ad attivare la Variante 200". Ricordiamo che la Variante 200 potrebbe a sua volta garantire una disponibilità di 200/300 milioni come oneri di urbanizzazione da destinare alla costruzione del metrò.

## TRAFORO DEL FREJUS:

*abbattuto ultimo diaframma  
della seconda canna del tunnel*

Sono trascorsi 35 anni da quel 12 maggio 1979, giorno della manifestazione svoltasi alla presenza dell'allora ministro italiano Giulio Andreotti e del ministro francese Raymond Barre, che ebbe come oggetto l'abbattimento dell'ultimo diaframma del traforo del Frejus dando origine all'attuale collegamento tra i due stati europei.

Lo scorso 17 novembre 2014, a Bardonecchia, è caduto l'ultimo muro della seconda galleria del Frejus, modificando il traforo in un'opera composta da due canne monodirezionali ad una corsia di marcia per ogni senso. Presenti alla cerimonia il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, il presidente della Regione Piemonte Sergio Chiamparino, il presidente della Commissione trasporti del Senato Altero Matteoli, i due presidenti delle concessionarie SITAF e SFTRF. L'evento si è concluso con la benedizione al cantiere affidata ad Alfonso Badini Confalonieri, vescovo di Susa.



Inizialmente la seconda galleria doveva fungere da corridoio per il solo transito dei mezzi di soccorso e manutenzione, ma l'11 ottobre 2012, la Commissione Intergovernativa ha reso parere favorevole al progetto di cambiamento da "galleria di sicurezza" a "tunnel di transito", sottolineando l'esigenza di mettere in sicurezza un tunnel stretto e pericoloso, più volte colpito da incendi, al fine di ottenere il maggior livello possibile di sicurezza dell'opera e dei suoi utenti.

Si ricordano alcuni dati tecnici: 12.878 metri la lunghezza complessiva della canna, di cui 6.380 sul territorio italiano per 8 metri di diametro, dotata di 34 rifugi, 10 stazioni (16 rifugi e 5 stazioni di competenza italiana) e di 9 bypass (5 per la parte italiana) che verranno realizzati nei prossimi due anni. La galleria sarà aperta al traffico, secondo le previsioni, nel 2019, una volta ultimata la realizzazione dei fabbricati di esercizio sui piazzali d'imbocco e gli impianti di ventilazione, illuminazione, antincendio e raffrescamento. Il costo complessivo dell'opera sarà di 407 milioni di euro.

## Eventi e Convegni

### "Smart Mobility World"

Si è svolta a Torino dal 12 al 14 novembre, presso il Centro Congressi Lingotto, la seconda edizione di Smart Mobility World, manifestazione organizzata da ClickutilityTeam, GL Events Italia-Lingotto Fiere e Innovability, con il supporto della Camera di commercio di Torino che conferma il capoluogo piemontese capitale della mobilità intelligente del XXI secolo.

L'evento, unico nel suo genere, ha visto aziende, esperti e istituzioni impegnarsi nella ricerca di nuove forme di trasporto eco-compatibile e sempre più connesse, digitali e sostenibili. Oltre 3.500 operatori professionali accreditati, 152 tra sponsor, espositori e partner, 230 relatori e 36 convegni, oltre 700 test drive su auto green e oltre 75 giornalisti accreditati, rassegna stampa di oltre 2.000 articoli tra carta, blog, siti web, social network e TV.

L'agenda degli appuntamenti ha toccato temi inerenti logistica, infomobilità, mobile payment ed e-ticketing, gestione delle flotte, smart parking e accesso ai centri urbani, sviluppo della mobilità elettrica e forme di alimentazione alternative e molto altro ancora. Particolarmente interessanti sono stati tre eventi dedicati al networking:

- "International Tosm & Smart Mobility Business Meetings" 230 incontri B2B internazionali tra 64 imprese

piemontesi e italiane e 23 aziende e municipalità internazionali provenienti da: Azerbaijan, Brasile, Cina, Corea del Sud, Emirati Arabi Uniti, Germania, Giappone, Repubblica Ceca, Russia, Serbia, Turchia e USA.

- ▶ “Smart Mobility Match – EEN Brokerage Event”, 196 incontri tra 77 operatori rappresentanti di 19 Paesi: Serbia, Turchia, Algeria, Egitto, Germania, Spagna, Portogallo, Svezia, Giordania, Repubblica Ceca.
- ▶ “TOSM –Torino Software & System Meeting”, oltre 90 incontri tra 30 aziende seller e 10 aziende buyer tra cui: ABB, ACI Global, Repower Italia, Autostradale e Duferco Energia.

Si conferma inoltre l'appuntamento per la prossima edizione prevista dal 23 al 25 settembre 2015, sempre a Torino presso il Centro Congressi Lingotto.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito <http://www.smartmobilityworld.net/>



**Smart Mobility World**  
13-14 NOVEMBRE 2014  
CENTRO CONGRESSI LINGOTTO - TORINO



WWW.SMARTMOBILITYWORLD.EU

**SHOW GUIDE**

### *Cos'è OTI PIEMONTE*

OTI PIEMONTE è un osservatorio sulle opere infrastrutturali creato nel 2002 da Camera di commercio di Torino, Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web ([www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it)) dove sono disponibili le schede informative, un quadro delle coperture finanziarie, il cronoprogramma dei lavori, la stima dell'impatto economico, le criticità esistenti e il rapporto sullo stato di avanzamento.

La newsletter ha periodicità trimestrale e si propone come strumento di aggiornamento sulle questioni infrastrutturali che riguardano la nostra Regione.

### *Piemonte Infrastrutture*

newsletter a cura del

Servizio Urbanistica e Territorio dell'Unione Industriale di Torino

Via M. Fanti 17 - Torino - Tel. 011.5718.502

[www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it) - [www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio](http://www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio) - e-mail: [newsletter@otipiemonte.it](mailto:newsletter@otipiemonte.it)

## *Prossimi appuntamenti*

### **“Visite al Cantiere della Maddalena per gli imprenditori”**

Chiomonte, gennaio 2015

Confindustria Piemonte organizza dal febbraio 2014 sopralluoghi riservati agli imprenditori all'area di cantiere della galleria geognostica della Maddalena a Chiomonte. Il cantiere è in fase di pieno svolgimento con l'entrata in funzione della fresa meccanica che sta realizzando il quarto tunnel geognostico, l'unico in terra italiana, in vista del futuro tunnel di base della Torino-Lione.

La visita si struttura in tre fasi: la prima di accoglienza e briefing generale, la seconda di sopralluogo alle varie parti del cantiere, mentre la terza si svolge all'interno della galleria sino alla “talpa”. Al termine della visita viene inoltre chiesto un parere attraverso una breve scheda di commento. La prossima visita sarà programmata nel gennaio 2015.

Per maggiori informazioni contattare Confindustria Piemonte allo 011.549246 oppure inviare un' e-mail a: [confindustria.piemonte@confindustria.piemonte.it](mailto:confindustria.piemonte@confindustria.piemonte.it)