



CONFINDUSTRIA
Piemonte



UNIONE INDUSTRIALE TORINO



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2014

GENNAIO 2015

INDICE

1	LO SCENARIO GENERALE	pag.	3
2	STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI		
	a Metropolitane	pag.	3
	b Ferrovie	pag.	5
	c Viabilità	pag.	6
	d Altri interventi prioritari	pag.	6
3	CRITICITÀ	pag.	7
4	ATTESE PER IL 2015	pag.	7

Il presente rapporto è stato realizzato, sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2014 da Merlo Elisa e Antonino Scordo dell'Unione Industriale di Torino e Cristina Manara di Confindustria Piemonte.

1. LO SCENARIO GENERALE

Per il 2014 si confermano le criticità connesse al complesso apparato amministrativo del nostro Paese, che non facilitano il processo progettuale e realizzativo delle opere. Da un lato è condivisibile assegnare in via prioritaria le poche risorse disponibili ai progetti immediatamente cantierabili, dall'altro lato è però necessaria una visione strategica complessiva per lo sviluppo infrastrutturale e, all'interno di questa, la capacità di compiere scelte di priorità e di utilità: accade ancora di assistere alla realizzazione di opere che, in assenza di connessioni di "ultimo miglio" e nonostante le ingenti risorse impegnate, vedono vanificati i benefici per il territorio. Anche la creazione dell'Authority dei Trasporti ha finora disatteso le aspettative per aumentare la concorrenza nel settore della mobilità al fine di aumentare la quantità e la qualità dei servizi e degli investimenti.

La conversione in Legge del **Decreto Sblocca Italia** avvenuta lo scorso novembre ha alimentato il fondo infrastrutture con 3,9 miliardi derivanti dalla revoca di finanziamenti di altri interventi e dal fondo di sviluppo e coesione, confermando l'orientamento del Governo di individuare le priorità e i tempi di avvio dei cantieri pena la revoca dei finanziamenti. Anche se solo il 12% del totale (455 milioni) è spendibile nel triennio 2014-2016 e il restante 88% sarà spendibile solo dal 2017 al 2020. Per quanto concerne le opere prioritarie per il Piemonte sono finanziati per 25 milioni il completamento della copertura del passante ferroviario di Torino e 100 milioni la metropolitana di Torino. Il Governo adottando il nuovo piano nazionale degli aeroporti ha individuato in Malpensa, Fiumicino e Venezia i gate intercontinentali, lasciando all'aeroporto di Torino un ruolo di secondo piano.

2. STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

a) Metropolitane

Linea 1

Vede finalmente la luce il completamento del tratto "Lingotto-Bengasi" della linea M1 di metropolitana. Dopo l'interruzione dei lavori durata quasi un anno a causa delle note vicende riguardanti la ditta appaltatrice, in agosto i lavori sono ripartiti, essendo stato riassegnato l'appalto alla ATI EDILMACO-C.C.C., costituita dalle ditte piemontesi Co.ge.fa e Mattioda, e C.C.C. (Consorzio Cooperative Costruzioni), terza classificata alla gara per l'assegnazione dei lavori. Come previsto dal contratto, i lavori dureranno circa 3 anni e il 2017 vedrà la messa in esercizio della metropolitana ma, nel frattempo, nel corso del 2016 con il termine della realizzazione del tunnel, sarà possibile riaprire la via Nizza al traffico. Al fine di ridurre il più possibile i tempi di

realizzazione dell'opera e contenere i disagi che continuano a ripercuotersi sulla cittadinanza, sia la Città di Torino che InFra.To stanno prendendo in considerazione la possibilità di accelerare l'esecuzione dei lavori proseguendo con la politica d'investimento nelle infrastrutture del trasporto pubblico, tanto da richiedere al Governo di dirottare i 18 milioni di euro già assegnati alla linea M2 per finanziare il completamento della linea M1.

Ancora incerta la sorte dei finanziamenti relativa al prolungamento della L1 fino a Rivoli: il Governo ha cancellato i finanziamenti relativi alle metropolitane dal testo della legge di stabilità ma il decreto "Sblocca Italia" ha inserito il prolungamento della L1 nelle opere immediatamente cantierabili. Per ottenere i relativi finanziamenti sono però necessari i progetti esecutivi, che al momento non sono ancora stati redatti.

Linea 2

A causa della scarsa disponibilità di risorse finanziarie il comune di Torino ha rimesso in discussione il progetto della Linea 2 ipotizzando una soluzione low cost.

L'ipotesi taglia-costi vede l'inserimento di un tratto ferroviario all'interno del previsto percorso automatico, permettendo alla 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 via Sempione, già esistente e abbandonato, verrebbe trasformato in un mini passante ferroviario collegando scalo Vanchiglia a Rebaudengo. In particolare il progetto 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.

Per questa soluzione si ipotizza una spesa di 900 milioni di euro anziché di 1,5 miliardi, e l'avvio dei lavori servirà anche ad attivare la variante 200 che a sua volta potrebbe contribuire a garantire una disponibilità di 200-300 milioni (derivanti da oneri di urbanizzazione) da destinare alla costruzione del metrò.

La progettazione è stata avviata affidandola a InFra.To società del comune e la rapidità con cui verrà conclusa potrebbe consentire di accedere ai finanziamenti della legge di stabilità del 2015.

b) Ferrovie

Passante ferroviario di Torino: completamento

La Giunta Comunale di Torino ha approvato all'inizio dell'anno i progetti esecutivi del nuovo tratto del viale della Spina centrale, in copertura del Passante Ferroviario, che da corso Vittorio Emanuele arriverà fino alla zona Nord. La città ha così concluso l'iter previsto dal Governo in applicazione della L. 98 dell'agosto 2013 che ha convertito il "Decreto del Fare". In questi giorni sono in corso le aggiudicazioni delle gare di appalto, per la copertura dell'ultimo tratto del Passante da corso Vittorio Emanuele a piazza Baldissera, che rientrando tra le opere definite immediatamente cantierabili dal "Decreto Sblocca Italia" sarà finanziata dal Ministero delle Infrastrutture per 25 milioni di euro così ripartiti:

- ▶ 4 milioni e 700 mila euro per la sistemazione della copertura delle gallerie ferroviarie tra corso Vittorio Emanuele II e via Grassi. Conclusi i lavori a Porta Susa si prevede la realizzazione di una nuova carreggiata a tre corsie in direzione di piazza Statuto;
- ▶ 8 milioni e 500 mila euro per gli interventi da realizzare tra via Grassi e corso Regina Margherita, completando così corso Inghilterra e superando piazza Statuto, sotto la quale sarà reso operativo il sottopasso per le auto realizzato durante i lavori del Passante;
- ▶ 4 milioni di euro per la costruzione di un nuovo ponte sulla Dora nel tratto del Passante che va da corso Regina Margherita e piazza Baldissera. Si tratta di un'unica campata in acciaio di circa 50 metri di lunghezza e 40 di larghezza che affiancherà il ponte attuale con due carreggiate principali e una laterale;
- ▶ 7 milioni e 800 mila euro per il completamento del nuovo boulevard tra corso Regina Margherita e piazza Baldissera, con due carreggiate a tre corsie, carreggiate laterali, banchine alberate e due piste ciclabili.
- ▶ È previsto l'avvio simultaneo dei lavori nei quattro lotti nei primi mesi dell'anno e si prevede la loro conclusione entro aprile 2016.

Nei primi mesi del 2015 inizieranno inoltre i lavori per l'interconnessione delle 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.

c) Viabilità

Il tanto agognato completamento dell'anello tangenziale torinese con la tratta mancante, ad Est della città, è stato definitivamente stralciato dalle priorità della Regione Piemonte, si spera in favore della realizzazione del nuovo corso Marche.

Al suo posto è stato invece rispolverato il progetto di realizzare un tunnel sotto il Po, come opera a completamento dell'anello autostradale. 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 presentato sul tavolo del sindaco Fassino un nuovo 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. Nel particolare, l'accesso della galleria sarà scavato sotto la radiale di Moncalieri che sarà abbattuta con 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, sette anni per realizzare l'opera e almeno un miliardo e mezzo di euro.

La Giunta comunale ha in corso un approfondimento politico e tecnico, e per il momento non è stato confermato nulla. Le ipotesi in campo per il finanziamento dell'opera sono diverse, ma è possibile che l'intervento rientri nella trattativa per il rinnovo delle concessioni autostradali: quella dell'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.

Nessuna novità invece sul fronte della realizzazione della IV corsia della tangenziale esistente e sulla Gronda Est, tantomeno sull'avvio della progettazione del nuovo corso Marche.

d) Altri interventi prioritari

S.I.TO

L'interporto SITO Spa di Torino gode di una posizione ottimale in quanto è situato direttamente sulla tangenziale di Torino pertanto raccordato con tutte le direttrici nazionale ed europee. La struttura si incentra su: un polo direzionale e di servizio (albergo, stazione di rifornimento), le aree operative assegnate prevalentemente a corrieri e spedizionieri, i piazzali collocati in fregio al terminal 11 intermodale CEMAT, il piazzale doganale, e l'annessa palazzina uffici, magazzini raccordati ed il piazzale intermodale; il CAAT (centro agro alimentare Torino). L'interporto dispone di un terminale intermodale interno che si estende per circa 80.000 metri quadrati e gestisce l'Autostrada

Ferroviaria Alpina (AFA). L'innesto sullo scalo di Orbassano è ottenuto attraverso un impalcato che permette di superare la trincea della tangenziale. Il raccordo è a «Km 0», in quanto non è necessario percorrere da parte dei convogli alcun tratto di linea, per poter accedere dallo Scalo FS al terminale intermodale. L'area si sviluppa su una superficie complessiva di circa 2.780.000 mq, di cui a Magazzini e Operatori 900.000 mq , piazzali per stoccaggio all'aperto 150.000 mq, aree attrezzate e servizi 400.000 mq, uffici 100.000 mq.

Attualmente sono in corso lavori di ampliamento delle aree operative per complessivi 210.000 mq circa di superficie territoriale per la realizzazione di nuove aree coperte da destinare a magazzini.

3. CRITICITÀ

Superata la fase di stallo nel prolungamento a sud della L1, permangono i problemi relativi al finanziamento della tratta a nord fino a Rivoli; al momento da parte governativa pare non esserci alcuna certezza, visto lo stralcio dei contributi destinati alle linee metro nella Legge di Stabilità. Per quanto riguarda il possibile utilizzo del Decreto Sblocca Italia, appare difficile pervenire in tempo alla realizzazione del progetto esecutivo.

Molta perplessità suscita la nuova soluzione per la linea 2, in quanto il previsto sistema ibrido ferrovia-metrò difficilmente potrà garantire velocità di percorrenza pari a quella della L1.

Sul fronte della viabilità è stata accolta con notevole sconcerto la decisione di abbandonare il completamento della tangenziale ad Est della città in favore di un tunnel sotterraneo la cui indeterminatezza tecnica al momento non consente di esprimere serie valutazioni.

Nessuna novità infine sull'avvio della progettazione dell'importante e necessaria nuova arteria stradale di corso Marche.

Permane un problema generale di scarsa efficienza logistica su tutto il territorio nazionale, occorre una pianificazione coordinata ed armonica tra i vari livelli politico-amministrativi e promuovere complementarietà tra i diversi sistemi di trasporto per rivedere l'intero assetto logistico.

4. ATTESE PER IL 2015

Il decreto "Sblocca Italia" costituisce una significativa possibilità per il completamento del Passante Ferroviario Torinese e per il prolungamento a Nord della L1 di metropolitana; mentre per il passante, l'avanzamento delle procedure è in sintonia con la cantierabilità, per la L1 di metropolitana pare difficile realizzare in tempo la progettazione esecutiva, pertanto si auspica che in sede di

emendamento della Legge di Stabilità ci sia un ripensamento del Governo sulla finanziabilità delle metropolitane.

Sul fronte delle opere viarie è necessario fare chiarezza sulla possibilità di reperimento di risorse adeguate a realizzare opere necessarie e funzionali alle esigenze di mobilità, pertanto ipotesi alternative a opere da tempo valutate e parzialmente progettate, appaiono solo come tentativi di distrarre l'interesse dell'opinione pubblica dai reali problemi ancora senza soluzione. Ci auguriamo che nel 2015 si possano individuare modalità finanziarie che consentano di superare questa impasse e di determinare soluzioni progettuali attuabili e di reale utilità.

Restano sempre alte le aspettative sull'avvio della progettazione del corso Marche, opera ormai da troppi anni ritenuta prioritaria ed indifferibile per la sua complementarietà alla linea di Alta Velocità.