



ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO - CONFINDUSTRIA GENOVA

OTI nord
ovest
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

NODO METROPOLITANO DI TORINO



DICEMBRE 2014

1. 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.

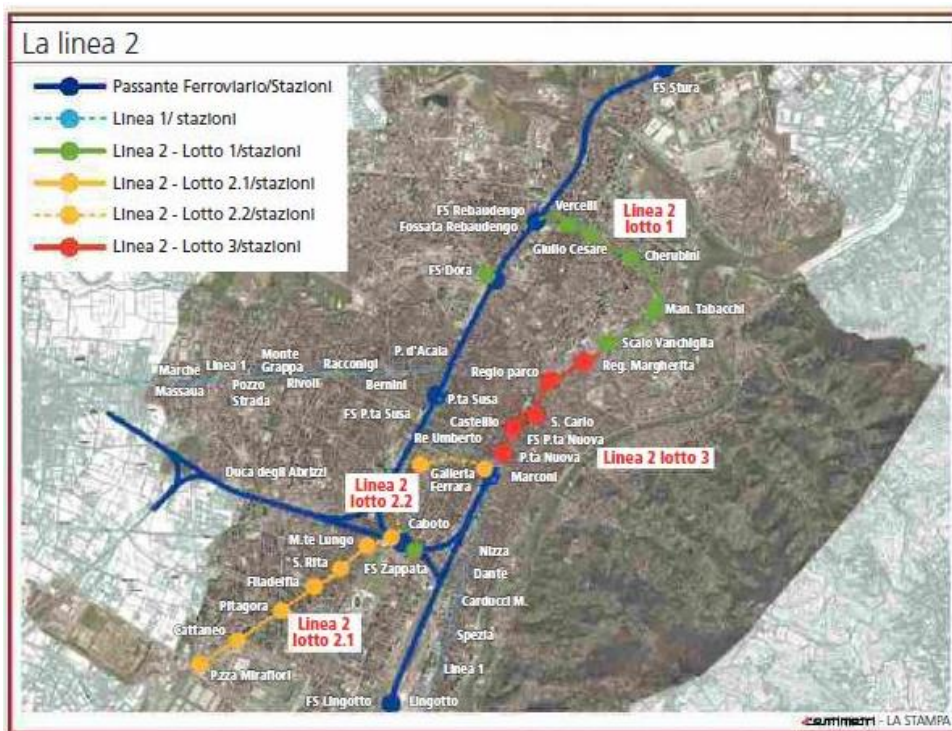
L'idea è nata dallo studio di realtà estere come Bruxelles, Birmingham e Istanbul. La Linea 2 della metropolitana torinese verrà sdoppiata, non si tratta di abbandonare il vecchio tracciato, ma adattarlo alle risorse a disposizione per poter risparmiare e accelerare i tempi di messa in opera: il trincerone 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.



Fonte: La Stampa

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.

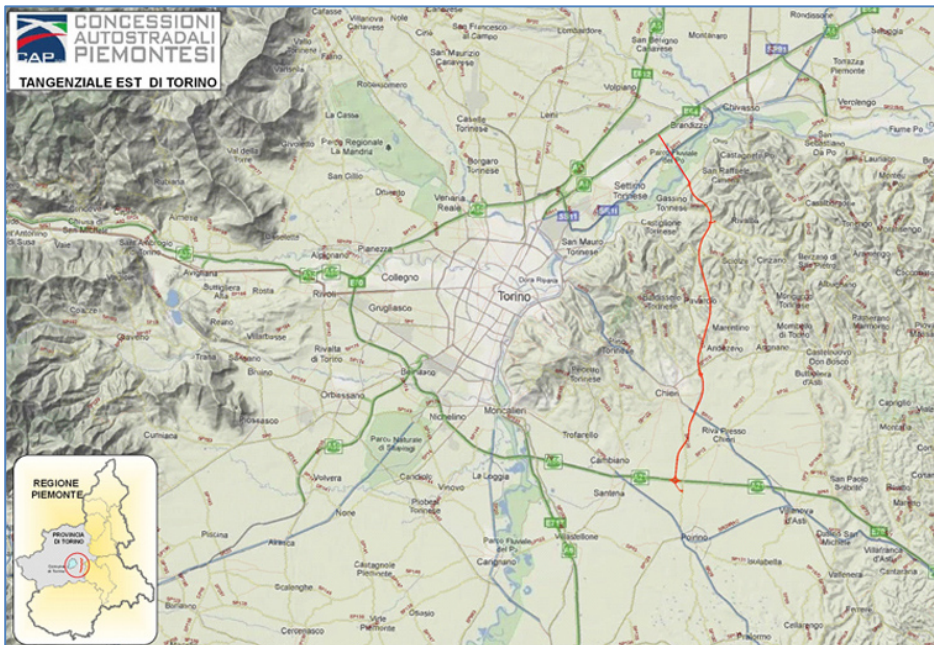
Nei primi mesi del 2015 inizieranno inoltre i lavori per l'interconnessione della linea Torino-Ceres con il Passante ferroviario nel tratto di corso Grosseto: sono state infatti apportate le modifiche definitive e le varianti migliorative, pertanto si potrà procedere all'aggiudicazione dell'appalto.

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.

c) Viabilità

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



Tangenziale Est - Fonte: Concessioni Autostradali Piemontesi Spa



Corso Marche - Fonte: Concessioni Autostradali Piemontesi Spa

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 d'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.



Fonte: La Stampa

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

Interporto S.I.T.O

L'interporto S.I.T.O di Torino che 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, in applicazione di una parte del piano industriale 2013-2015, intende rafforzare il ruolo dell'interporto nell'ambito dell'intermodalità e dei servizi ferroviari e logistici (progetto di ampliamento dell'infrastruttura intermodale) e completare l'infrastruttura interportuale, con l'obiettivo di massimizzare l'insediamento degli operatori presso l'interporto grazie all'ampliamento di nuove aree operative per complessivi 210.000 mq circa di superficie territoriale.

2. 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-metro 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 a 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.

3. 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.