

# Piemonte infrastrutture

n. 23 - Dicembre 2015

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)



- Torino-Lione: l'UE finanzia la sezione transfrontaliera al 40% e i lavori proseguono 2
- La Torino-Lione nella rete delle imprese "global compact" dell'ONU 3
- Pedemontana piemontese (tratta Masserano-Ghemme):  
in attesa dell'approvazione del progetto preliminare 3
- La Linea 2 della metro di Torino: nuovi sviluppi 4
- Novità sul sito di OTI Piemonte 4

## Eventi e Convegni

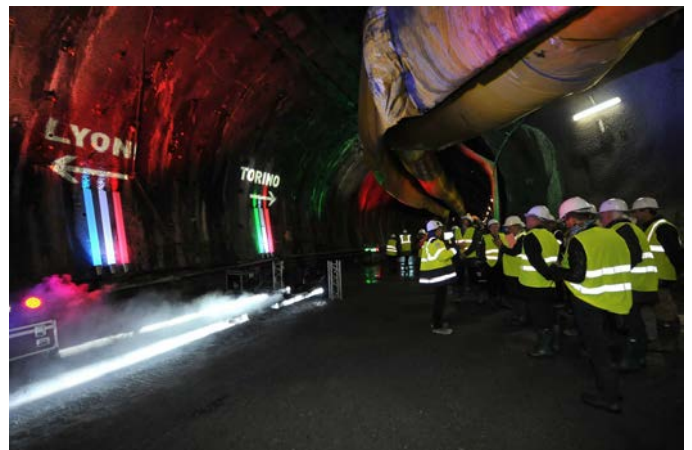
- Workshop sulla Logistica italiana e olandese 4

### Torino-Lione

*L'UE finanzia la sezione transfrontaliera al 40% e i lavori proseguono*

Lo scorso febbraio, oltre alla costituzione del nuovo Promotore Pubblico TELT (Tunnel Eurialpin Lyon Turin), società responsabile della realizzazione e della gestione della sezione transfrontaliera della futura linea, merci e passeggeri, Torino-Lione – partecipata al 50% da Fs e al 50% dallo Stato francese – è stato approvato dal CIPE il progetto definitivo sulla tratta nazionale italiana (lo scavo in corso del tunnel geognostico di Chiomonte è parte della tratta internazionale). L'opera comprende il nuovo tunnel di base di Moncenisio, a doppia canna di 57 chilometri, costituisce il manufatto principale della nuova infrastruttura che permetterà di realizzare un notevole risparmio, in particolare energetico, garantendo le migliori condizioni per l'affidabilità, la rapidità, la sicurezza del trasporto ferroviario destinato sia alle merci sia ai passeggeri.

Il 24 febbraio 2015 nel corso del summit intergovernativo di Parigi è stato firmato il protocollo addizionale all'Accordo Italia-Francia del 2012 in modo da consentire l'avvio delle fasi più rilevanti per la realizzazione dell'opera. Infine, nel quadro degli indirizzi del CEF (Connecting Europe Facility) i due Governi hanno presentato, lo scorso 26 febbraio a Bruxelles, la richiesta di finanziamento comunitario al 40% per l'ammontare di tutte le opere previste nel periodo del budget 2014-2020 della Commissione europea. Italia e Francia hanno le carte in regola per questa richiesta: il progetto ap-



provato, il nuovo promotore pubblico costituito e il nuovo accordo sottoscritto.

È ormai giudizio consolidato a livello europeo che la Torino-Lione, come ha ribadito nei giorni scorsi anche la Commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc, non sia più solo un'opera franco-italiana ma soprattutto un progetto europeo per l'integrazione degli scambi delle persone e delle merci e per la salvaguardia ambientale di beni comuni intangibili come le Alpi.

Nel frattempo, i lavori proseguono: lo scavo del primo pezzo del futuro tunnel è cominciato a gennaio, partendo dal fondo della discenderia conclusa nel 2010, una delle tre in Francia (le altre sono a La Praz e Saint-Jean-de Maurienne). «Questa discenderia è doppiamente importante – ha sottolineato Mario Virano, direttore generale di Telt – sono 9,5 chilometri che saranno i primi della canna verso Torino. Grazie all'accordo tra Italia, Francia e Ue, questo scavo vale



sia come minuziosa indagine della montagna sia come tratto della galleria. Ed in questo modo si è risparmiato rispetto all'ipotesi di fare un tunnel geognostico parallelo rispetto alla galleria dove transiteranno i treni». Lo scavo procederà con tecniche tradizionali fino all'inizio del 2016, quando entrerà in azione la fresa che procederà, a regime, a 350 metri al mese.

A Chiomonte la talpa è arrivata a 3.080 metri di scavo e si avvicina alla metà dei 7,5 chilometri totali. «Nel 2017 – ha ricordato Virano – partiranno i lavori del tunnel di base, in una decina di punti, tra Italia e Francia». Ci vorranno 7 anni per completarli, altri 2-3 per gli allestimenti tecnologici, e uno, infine, per l'esercizio provvisorio. La Tav quindi dovrebbe entrare in servizio nel 2027-2028.

### *La Torino-Lione nella rete delle imprese "global compact" dell'ONU*

Il 10 novembre a Torino presso la sede della TELT, la società incaricata della costruzione e gestione della Torino – Lione ad alta velocità, si è svolta la conferenza stampa sull'ingresso della società nel Global Compact dell'ONU, la rete di società e organizzazioni pubbliche e private che condividono l'obiettivo di creare un'economia sostenibile attraverso la tutela dell'ambiente e la lotta alla criminalità. A darne notizia è stato il direttore generale Mario Virano, il quale ha ricordato che, per quanto riguarda l'aspetto ambientale, nel cantiere della Maddalena sono state installate 66 centraline che monitorano costantemente 135 parametri ambientali, al fine di garantire un risparmio annuo di gas serra pari al consumo di una città di 300 mila abitanti. Sul fronte della lotta alla corruzione, Telt vanta un'attenzione particolare al fenomeno: Virano ha rammentato le 600 informative antimafia richieste per tutte le aziende del cantiere della Maddalena e l'imminente creazione del Regolamento contratti e della Commissione e servizio permanente di controllo.

Telt rappresenterà il primo caso in Europa di applicazione della normativa antimafia sull'intera opera, a prescindere dal fatto che il cantiere sia in Italia oppure in Francia.



### *Pedemontana Piemontese (tratta Masserano-Ghemme): in attesa dell'approvazione del progetto preliminare*



La Pedemontana piemontese rientra tra le opere incluse nel decreto Sblocca Italia con vincolo di cantierabilità entro il 31 agosto 2015: con la L. 228/2012 (legge di Stabilità 2013) art. 1, c. 212, era stato assegnato alla Regione Piemonte un contributo statale pari a € 80 milioni per l'anno 2015 sul "collegamento stradale Masserano – Ghemme", subordinandolo al rispetto di obbligazioni giuridicamente vincolanti e precisamente nel rispetto di scadenze temporali per l'appaltabilità e la cantierabilità dell'opera. Il collegamento rappresenta la realizzazione della "1^ fase di attuazione della Pedemontana", che prevede la costruzione di una strada di sezione B1, con larghezza della piattaforma stradale pari a 22 metri, compresa tra lo svincolo di Masserano e la A26, nei pressi di Ghemme, di lunghezza pari a 13,7 km per un importo complessivo di € 205.150.000,00 (di cui 125.150.000,00 finanziati dalla Regione Piemonte).

A causa dell'allungarsi dei tempi, la Regione Piemonte con DGR n. 2-1328 del 21/04/2015, prendendo atto della riduzione/annullamento del finanziamento P.A.R. FSC 2007/2013 avvenuto a causa delle difficoltà sorte nel garantire l'approvazione dei progetti da parte del CIPE in tempi certi, nel rispetto dei nuovi vincoli temporali di cui al provvedimento CIPE 21/2014 - ha deliberato la volontà di reperire le risorse necessarie al completamento del primo lotto funzionale della Masserano – Ghemme attraverso i fondi FSC 2014-2020, sottolineando il proprio interesse alla realizzazione del suddetto collegamento.

Il 29/06/2015 la CAP S.p.A. (società mista ANAS – Regione Piemonte) ha inviato il progetto preliminare della Pedemontana Piemontese, completo di tutti i pareri, compresa la VIA, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Nel frattempo con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ha lavorato all'istruttoria da inviare al prossimo CIPE, previsto alla fine di ottobre, per l'approvazione in linea tecnica del progetto preliminare della Masserano – Ghemme e la veri-

fica economica del 1° lotto funzionale Gattinara – Ghemme con un finanziamento di 80 milioni di euro.

Solo in occasione di un ulteriore confronto con il CIPE, avvenuto recentemente nei primi giorni di ottobre, è emerso che fosse necessario presentare solamente il progetto dello stralcio finanziato, e quindi il tratto Gattinara–Ghemme. Nell'attesa di conoscere il contenuto della nuova delibera del CIPE, va evidenziato che il prossimo anno scadranno le approvazioni legate alla VIA sul progetto globale, e se dovessero arrivare i finanziamenti per il tratto di completamento fino a Masserano dopo il mese di dicembre 2016 bisognerà rifare l'iter approvativo del progetto preliminare.

## Linea 2 della metro di Torino: nuovi sviluppi

A fine ottobre, la giunta comunale ha approvato una delibera per lanciare il bando di gara per la progettazione della seconda linea metropolitana. Il bando da 10 milioni di euro, messi a disposizione dal decreto Sblocca Italia, dovrà essere pronto in un mese e verrà predisposto da un gruppo composto da Tecnici dell'edilizia pubblica, Ispettorato tecnico, Direzione Staff Controllo Strategico e Direzionale, Facility e Appalti, Area Appalti ed Economato, Avvocatura, Territorio e Ambiente, Urbanistica e Infrastrutture e Mobilità in coordinamento con Infratrasporti.To e Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale. Entro la primavera 2016 si conoscerà il progetto vincitore. La progettazione sarà totalmente esterna e la Città sarà stazione appaltante.

Oltre al tracciato (fino ad ora previsto e suddiviso in 4 lotti funzionali per una più facile identificazione sul territorio e per logiche di attuazione - *vedi pagina seguente*), organizzato secondo il seguente ordine:

- 1) Rebaudengo – Scalo Vanchiglia
- 2) Cimitero Parco - Zappata
- 3) Zappata – Porta Nuova
- 4) Porta Nuova - Scalo Vanchiglia

nella delibera è stata presa in considerazione la realizzazione di tre nuove stazioni: Campus Einaudi, piazza Bengasi e San Mauro. Esse, pur costituendo delle varianti al tracciato fino ad oggi esaminato, permetteranno il raggiungimento del massimo della sinergia possibile tra le infrastrutture presenti, grazie alle interconnessioni con la Linea 1.

Infine, sulla metro si potrà salire in bicicletta perchè verrà permessa la totale accessibilità alla mobilità ciclabile.

## Novità sul sito di OTI Piemonte

Nella volontà di continuare a descrivere al meglio e in maniera sempre più esaustiva il nostro territorio piemontese attraverso le infrastrutture che lo caratterizzano, è stata recentemente inserita nell'attività di monitoraggio una nuova scheda riguardante l'ammodernamento della linea ferroviaria Biella-Santhià. Linea realizzata nella seconda metà dell'ottocento, dopo gli anni 70 è stata oggetto di alcune opere di rinnovamento per permettere il transito di convogli merci più pesanti e diminuire i tempi di percorrenza.

La linea si presenta tutt'ora a binario singolo non elettrificato e recentemente sono state presentate alla Regione Piemonte una serie di iniziative di manutenzione straordinaria che permetteranno l'ammodernamento dell'intera tratta piemontese.



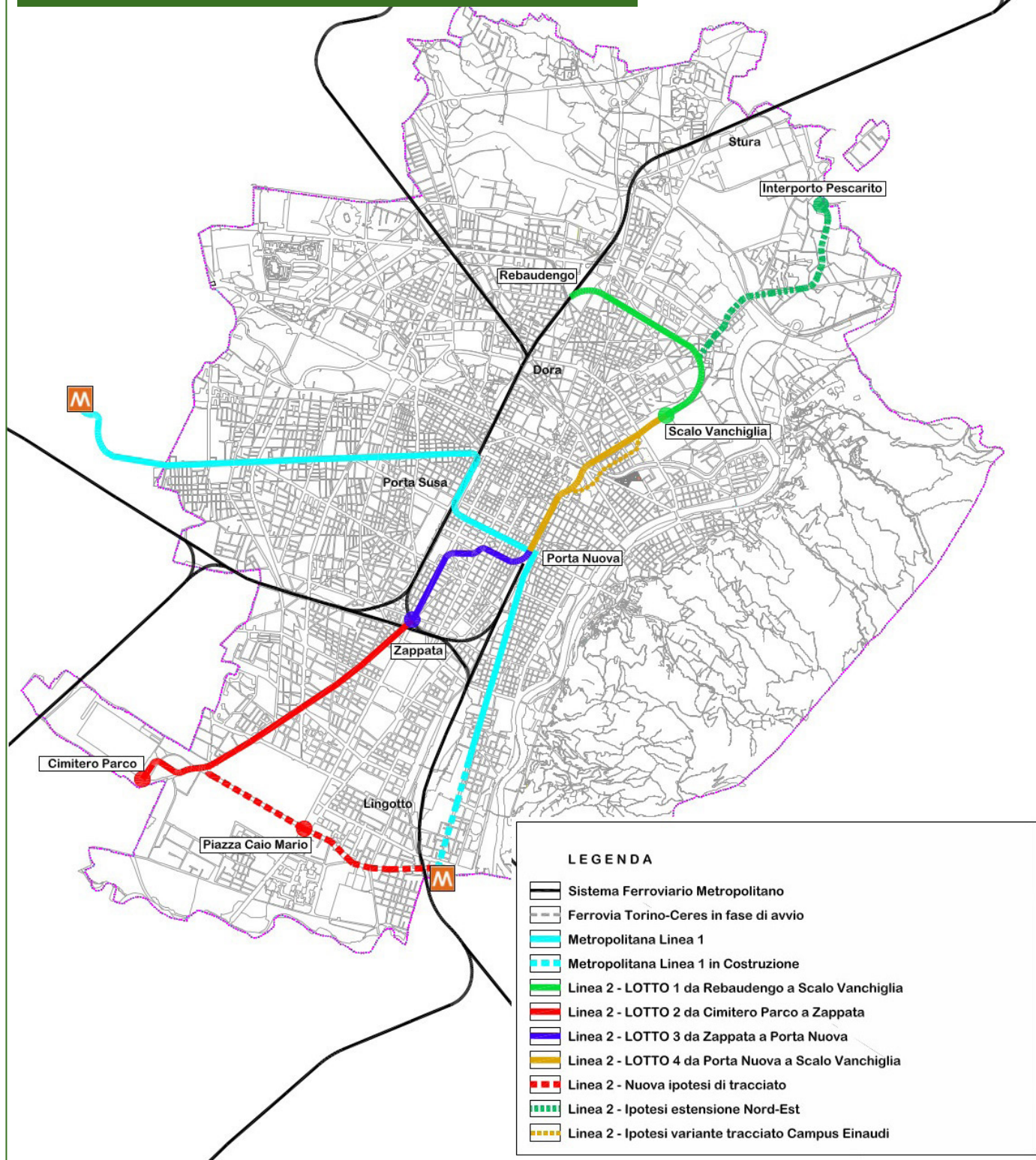
## “Workshop sulla Logistica italiana e olandese”

Il 19 ottobre, a Novara durante l'evento “Netherlands-Italian Workshop & Matchmaking Logistics”, organizzato dal Consolato Olandese e da CIM – Interporto di Novara, si è tenuto un workshop dal tema “Competitive Sustainable Advantages in Logistics”: un'occasione per promuovere lo scambio di best practice italiane e olandesi su tematiche attuali e di rilevanza per il settore della logistica, al fine di intensificare i già ottimi rapporti commerciali esistenti tra i due paesi.





## Metro Linea 2 Torino - ipotesi lotti di intervento



### Cos'è OTI PIEMONTE

OTI PIEMONTE è un osservatorio sulle opere infrastrutturali creato nel 2002 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 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)