

# Piemonte infrastrutture

n. 13 - marzo 2010

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



Variante 200. Prefigurazioni morfologiche per il progetto insediativo ed infrastrutturale connesso alla Linea 2 Metropolitana.  
Ambito Ospedale S. Giovanni Bosco. Prospettiva a volo d'uccello – vista da sud est

– Rapporto OTI Piemonte	2
– Aggiornamento nuova linea Torino-Lione	8
– Metropolitana di Torino linea 1: ripartono i cantieri	10
– Linea 2 e variante 200: come cambia la periferia	10
– Una nuova “Newco” per gestire il nodo ferroviario di Torino	12
– Interventi sulla sicurezza delle linee ferroviarie Canavesana e Torino-Ceres	12
– Pedemontana Piemontese: accordo sul tracciato da Santhià a Ghemme	12
– Tangenziale di Novara: definito il progetto Anas	13
– Ex SS n. 23: chiusura del primo tratto	13
– Eventi e Convegni	14
– Prossimi appuntamenti	14

## RAPPORTO OTI PIEMONTE

Consultabile all’indirizzo web [www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it) il rapporto relativo all’anno 2009 redatto dall’Osservatorio Territoriale Infrastrutture.

Anche quest’anno contiene un approfondimento sull’avanzamento delle opere del nodo metropolitano di Torino che di seguito si riporta.

## NODO METROPOLITANO DI TORINO

### METROPOLITANE

#### Linea 1

I lavori per la realizzazione della Linea 1 di Metropolitana (Collegno-Porta Nuova-Lingotto) stanno proseguendo nella tratta Porta Nuova-Lingotto. Gli scavi sono terminati il 23 settembre 2009 (la talpa Caterina è arrivata al Lingotto). La talpa e le attrezzature di supporto sono state smantellate e rimosse per lasciare posto ai lavori di finitura e impianti delle stazioni. L’ultimazione dei lavori è prevista per la fine del 2010, con entrata in funzione della nuova tratta a marzo 2011.

Per una sua maggiore integrazione con la rete di trasporto locale necessita di essere implementata con due prolungamenti:

- il tratto Ovest, Collegno-Cascine Vica, avrà una lunghezza di 3700 metri e prevede 4 stazioni (Certoza, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica).

A settembre 2009 la Giunta del comune di Torino ha dato via libera in “linea tecnica” al nuovo progetto di GTT del prolungamento della linea 1 da Rivoli a Cascine-Vica.

A novembre la Giunta Regionale con delibera n.10-12498 ha approvato lo schema di “Appendice al Protocollo di intesa per la prosecuzione della linea 1 di Metropolitana Automatica di Torino - in direzione ovest di Torino da Collegno per Rivoli-Rosta”. Il nuovo progetto preliminare prevede una spesa complessiva di circa 304 milioni di euro, il 60% dei quali arriverà dal previsto finanziamento statale. Il progetto verrà ora inviato al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per il proseguimento dell’istruttoria.

- Il tratto Sud, Lingotto-Bengasi, prevede una lunghezza di 1880 metri e due stazioni (Italia 61 e Bengasi). La Regione Piemonte ha approvato il Progetto Preliminare dell’opera che costerà circa 194 milioni di Euro.

A giugno 2009 il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo e garantito la copertura finanziaria. Si prevede un finanziamento di 111 milioni di euro da parte dello Stato (106 da Legge Obiettivo), 30 milioni di euro da

parte della Regione Piemonte e il rimanente da parte del Comune di Torino e GTT. Il 19 ottobre 2009 lo delibera approvata dal CIPE è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale. Quindi GTT può ora bandire la gara per l'appalto integrato (progettazione e lavori) per individuare la ditta per l'ultimo lotto. La pubblicazione del bando è prevista per gennaio 2010 e l'assegnazione lavori avverrà nel 2010. Inizio lavori previsto: 2010. Fine lavori prevista: fine 2013 con messa in esercizio a metà 2014.

## Linea 2

Prende forma il tracciato della Linea 2 di Metropolitana: l'ipotesi ormai definita prevede la partenza da piazza Rebaudengo (interscambio nella nuova stazione con il Sistema Ferroviario Metropolitano) alla periferia Nord-Est della città e l'arrivo al Cimitero Parco a Sud-Ovest. Attraverserà la città da Nord a Sud e si interconetterà nelle aree centrali con la Linea 1; il percorso totale sarà di 14,8 km, con 26 stazioni ed il costo previsto ammonta a 1,2 miliardi di Euro. Lo Stato, dovrebbe farsi carico del 60% dei costi, il resto verrà fornito da Comune, GTT e soprattutto da privati

attraverso le possibili trasformazioni urbanistiche su ll' asse del tracciato ricorrendo al project financing. È inoltre allo studio un ulteriore prolungamento nella periferia Sud di Torino per servire i comuni di Beinasco, Rivolta o Orbassano.

Il 29 settembre 2009 lo giunta comunale ha approvato il progetto preliminare della prima tratta del primo lotto. Il progetto approvato riguarda i circa 1350 metri del tratto tra la stazione Rebaudengo e l'ospedale San Giovanni Bosco. Questa parte della linea 2, con tre fermate, correrà in una galleria larga 7 metri lungo la trincea ferroviaria dimessa, lo cui successiva copertura consentirà di ricucire due parti ora separate del quartiere e di ricavare aree verdi e parcheggi. Spesa prevista per questo tratto: 100 milioni di euro, il 60% a carico dello Stato, il restante 40% dovrebbe essere coperto dalla vendita dei diritti edificatori offerti alle aree di Spina 4. A tale scopo, nei primi mesi del 2010 il Comune cederà alla Società di Trasformazione Urbana (STU), società per azioni a capitale misto pubblico-privato, la proprietà dei terreni su cui svilupperà la variante 200 con l'obiettivo dichiarato di reperire i fondi necessari.

Immagine aerea: Tracciato Linee Metropolitane



## FERROVIE

### Passante ferroviario

Si tratta di una serie di interventi che fanno capo al passante ferroviario: un complesso di linee ferroviarie che attraversano la città da Stura al Lingotto su un tracciato che sviluppa circa 13 km.

Il passante ferroviario fa parte del programma di riorganizzazione e potenziamento del nodo di Torino, da parte di RFI, e si propone di raggiungere tre obiettivi:

- inserire Torino nella rete veloce europea (corridoio 5);
- aumentare la qualità dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali;
- realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico integrato regionale metropolitano.

L'opera, i cui primi cantieri risalgono al 1986 è suddivisa in tre macrolotti: stazione Lingotto - corso Vittorio Emanuele II, corso Vittorio Emanuele II - stazione Dora, stazione Dora - stazione Stura. Il primo lotto è stato ultimato per ciò che riguarda l'interramento della linea ferroviaria e la relativa copertura; resta da completare lo Stazione Zappata e alcuni interventi di arredo urbano in superficie.

Sono in corso i lavori sotterranei sul secondo lotto che prevedono la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa, la nuova fermata sotterranea a Dora e il passaggio dei binari sotto l'alveo del fiume Dora. La stazione di Porta Susa assumerà il ruolo di stazione principale della città, con conseguente ridimensionamento della stazione di Porta Nuova, e nodo di interscambio con la metropolitana.

Il 27 settembre 2009 è stata aperta la nuova linea sotterranea tra le stazioni Porta Susa e Stura. L'apertura è avvenuta in 2 tempi: dal 28 settembre al 17 ottobre nella nuova stazione sotterranea di Porta Susa fermavano solo i treni che attraversavano il nodo di Torino in direzione nord, mentre gli altri transitavano ancora nella stazione di superficie.

Dal 19 ottobre 2009 tutti i treni che attraversano il nodo di Torino circolano sulla nuova linea sotterranea e fermano nella nuova stazione di Porta Susa Sotterranea, che sarà anche accessibile con un nuovo percorso coperto

che dal fabbricato viaggiatori storico prosegue lungo il lato di piazza XVIII Dicembre e attraversa i binari della vecchia stazione con una passerella a raso.

La vecchia stazione di Piazza XVIII Dicembre chiude al servizio ferroviario e nell'edificio storico continueranno ad essere situati i servizi alla clientela (biglietterie, ufficio assistenza, sala d'attesa, servizi igienici, ristorazione, Polfer). Questa situazione sarà mantenuta fino al completamento del primo lotto funzionale del nuovo fabbricato di stazione, previsto per marzo 2011. Sarà allora accessibile, tramite 2 sovrappassi, lo parte del fabbricato viaggiatori della nuova stazione corrispondente alla fermata "Porta Susa" (oggi non attiva) della linea 1 di Metropolitana. I binari 1 e 2 della nuova stazione saranno attivati con il completamento del quadruplicamento del nodo di Torino.

Nel terzo lotto resta da realizzare la nuova stazione di Rebaudengo in cui è previsto l'inserimento della

Tracciato Passante Ferroviario



Linea Torino-Ceres.

Il completamento dell'intera opera è previsto per la fine del 2011.

### Sistema ferroviario metropolitano

L'ultimazione dei lavori sul passante permetterà inoltre l'attivazione delle fasi di realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM).

Si tratta di un progetto che, partendo dalle infrastrutture esistenti, si pone l'obiettivo di sfruttarne al massimo le potenzialità in un quadro di programmazione che vede il cadenzamento e il coordinamento dei servizi ferroviari di Trasporto Pubblico Locale nel nodo di Torino. L'intervento prevede la creazione di 5 linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati ogni 30 minuti per tutto l'arco della giornata. L'SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Le linee di ferrovia Metropolitana transitando sul Passante Ferroviario, opereranno su un'area entro un raggio di circa 50 km da Torino:

- FM 1 Chieri - Rivarolo (con estensione Pont);
- FM2 Pinerolo - Germagnano (con estensione Ceres);
- FM3 Avigliana - Torino Stura;
- FM4 Carmagnola - Chivasso (con estensione Ivrea);
- FM5 Orbassano - Torino Stura.

Le risorse ad oggi disponibili ammontano a circa 100 milioni di Euro che la Regione Piemonte ha già individuato nei fondi FAS di propria competenza e sono stati richiesti al Governo altri 200 milioni di Euro in 3 anni per realizzare una serie di interventi concreti per il trasferimento modale e per il potenziamento del trasporto locale:

- interconnessione ferroviaria Torino-Ceres con passante ferroviario a Rebaudengo: 162 milioni di Euro;

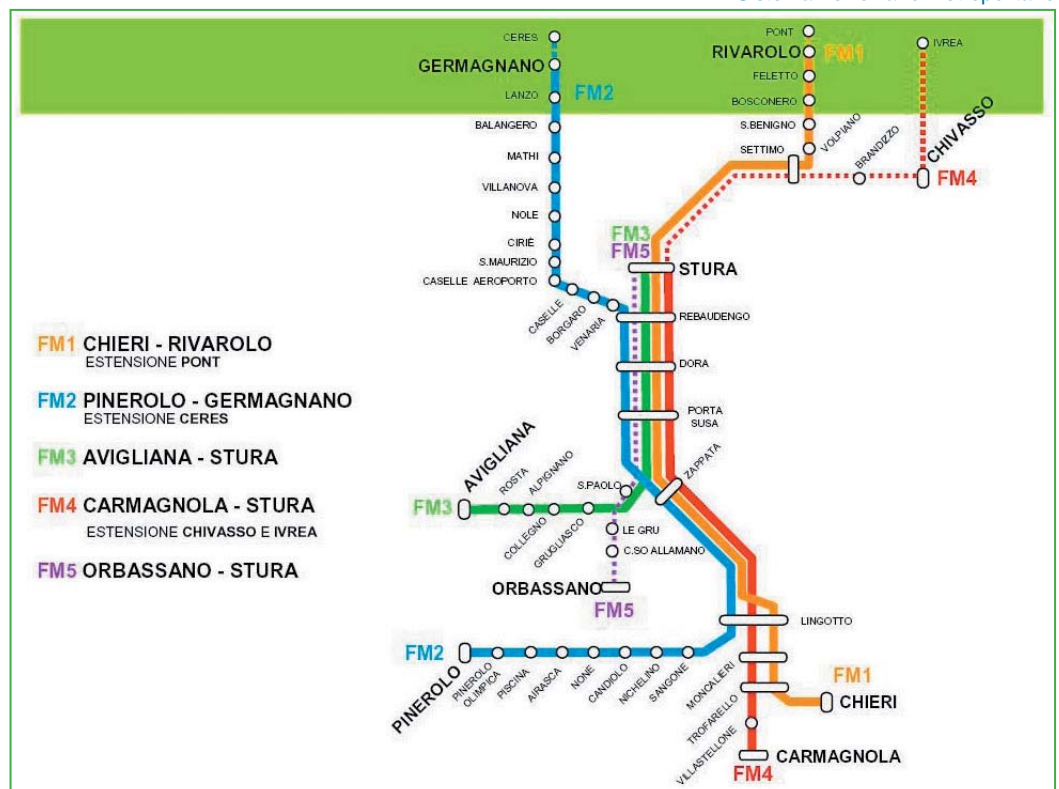
- attivazione della fermata Zappata sul passante: 15,75 milioni di Euro;
- attivazione fermata Dora sul passante: 23 milioni di Euro;
- collegamento tra le stazioni Dora-GTT e Dora-FS: 1 milione di Euro;
- nuova fermata Orbassano e rifunzionalizzazione scalo: 10 milioni di Euro;
- attrezzaggio terminali del centro intermodale di Orbassano: 10 milioni di Euro;
- acquisto materiale rotabile (prima trince 10 treni): 80 milioni di Euro.

### Ferrovia Torino-Ceres

Tra gli interventi sul nodo di Torino rappresenta un'opera fondamentale l'interconnessione della Ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario che consentirà di congiungere l'aeroporto di Caselle con il centro città. Ciò sarà possibile soltanto con il completamento dei lavori sul passante e in particolare del quadruplicamento in corrispondenza della nuova stazione Rebaudengo, per il quale è stata terminata la progettazione preliminare, e quindi non prima del 2012.

A maggio 2009 è stata sottoscritta la Convenzione attuativa dell'A.P.Q. (Accordo di Programma Quadro) tra la Regione e il GTT SpA per l'attuazione della progettazione definitiva e la predisposizione del bando di gara per l'eventuale appalto integrato. A luglio è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva, comprensiva del coordinamento della sicurezza in fase di proget-

Sistema Ferroviario Metropolitano



tazione. La progettazione definitiva dovrebbe essere pronta per luglio 2010, con approvazione della stessa entro dicembre 2010.

## **VIABILITÀ**

### **Tangenziale di Torino**

Nonostante sia stato terminato l'ammodernamento della Tangenziale torinese, siano stati sciolti i nodi procedurali ed esista la disponibilità di risorse finanziarie, non fa progressi la progettazione preliminare della IV corsia. La causa continua ad essere l'indeterminatezza sulla scelta di tracciato della Linea AC Torino-Lione che potrebbe interferire in più punti con la tangenziale.

Permangono pertanto i forti disagi dovuti alla congestione ormai quotidiana del semianello esistente: una soluzione rilevante sarebbe rappresentata senz'altro da un'arteria di comunicazione ad est della città di completamento al tracciato esistente.

### **Tangenziale Est**

Nel corso degli ultimi anni sono state formulate alcune proposte per la realizzazione della Tangenziale Est che tuttavia non si sono mai concretizzate in fatti operativi, né tantomeno in una vera e propria progettazione.

Nel 2008 si è costituito un tavolo formato dalla Provincia e dai sindaci dei comuni interessati ed è stata affidata al Politecnico la progettazione della soluzione migliore che tenga conto degli aspetti urbanistici, socio economici, storico culturali, paesaggistici, geologici, viabilistici, acustici e architettonici. Tale tavolo di pilotaggio nel mese di dicembre 2008 ha individuato il "corridoio centrale", l'alveo entro il quale andrà individuata l'ipotesi di percorso in grado di mettere in relazione funzionalità e impatto ambientale. Le amministrazioni comunali si sono espresse quasi all'unanimità. Ad aprile 2009 il presidente della Provincia di Torino Antonio Saitta ha consegnato lo studio di fattibilità all'assessore regionale ai Trasporti Daniele Borioli. A settembre il Presidente della Provincia di Torino, Saitta, nel rispondere ad un'interrogazione presentata in Consiglio Provinciale, ha affermato che si è ancora in attesa delle decisioni della Regione in merito al finanziamento dell'opera. La risposta sarebbe dovuta arrivare entro la fine del 2009. Il bando per la ricerca di un promotore finanziario dovrebbe essere predisposto da CAP entro l'inizio del 2010 (ad agosto è stata firmata la convenzione con la Provincia con la quale CAP si impegna nell'approfondimento degli studi fino alla costituzione della base di gara) e i cantieri potrebbero aprire entro il 2011. Tempo previsto per la realizzazione dei lavori: 5 anni.

La lunghezza dell'arteria sarà di circa 22 km, di cui 8-10 in galleria, 6 svincoli, 9 comuni interessati e il costo previsto per la sua realizzazione ammonta a circa 800 milioni di Euro, da reperire tramite project financing.

Gli effetti positivi indotti dall'intervento saranno molteplici: decongestionamento della tangenziale esistente, alleggerimento del traffico di attraversamento Nord-Sud di Torino, connessione delle Autostrade Torino-Milano e Torino-Aosta con la Torino-Savona e la Torino-Piacenza, miglioramento dell'accessibilità dei centri e del territorio ad est di Torino.

### **Corso Marche**

Altra opera importantissima del nodo viario torinese, purtroppo anch'essa legata alla vicenda della linea AC Torino-Lione, è la realizzazione dell'asse di corso Marche.

Si tratta di un collegamento veloce stradale e ferroviario fra Venaria Reale e Stupinigi con direzione nord-sud nel quadrante ovest di Torino. Il progetto si può considerare innovativo e unico a livello europeo: una direttrice su tre livelli con un grandioso viale alberato, un'autostrada a 4 corsie in galleria, sotto la quale intercettare la linea ferroviaria ad Alta Velocità. Il lungo viale urbano si dovrebbe estendere dalla valle della Dora fino al fondo di Corso Orbassano (la futura piazza Mirafiori), e da questi due estremi si estenderebbe ancora verso Venaria da un lato e verso Stupinigi dall'altro (per un totale di circa 15 km). Nello sviluppo del viale potrebbero nascere nuove polarità con l'insediamento dell'Università, della Città della Salute e di nuovi spazi terziari, per servizi e residenziali, come il nuovo quartiere (o new town) "Capitol". Sotto il viale, il piano destinato alla viabilità urbana, una sorta di autostrada urbana che alleggerirebbe il traffico sulla tangenziale e permetterebbe un ingresso rapido in Torino. Il progetto prevede una galleria artificiale, con piattaforma composta da tre corsie da 3,75 metri per senso di marcia, ciascuno con banchina di 3 metri in destra e franco psicotecnico di 0,70 metri in sinistra. La soluzione prospettata consente la realizzazione di questa infrastruttura in maniera del tutto indipendente dalla prevista infrastruttura ferroviaria, che nel piano più basso ospiterebbe i binari per l'Alta Velocità della Torino-Lione.

Il 9 aprile 2009 sono stati presentati alla Provincia di Torino i risultati dello "studio di ridisegno territoriale del corridoio plurimodale di Corso Marche" affidato all'architetto Augusto Cagnardi (della Gregotti Associati International) ed è stato firmato un protocollo d'intesa della provincia di Torino con i Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco, Venaria, il Regione Piemonte e il Camera di Commercio. L'assessore regionale Borioli ha annunciato che a fine 2009, inizio 2010, la CAP Spa (società mista Anas-Regione) lancerà la gara di

project financing per lo ricerca del promotore finanziario per l'asse di corso Marche. Con l'Accordo di Programma del 3/6/2009, la Provincia di Torino finanzia (con importo complessivo di 1.600.000 €) gli studi di inquadramento urbanistico-territoriale, ma anche gli studi di traffico nell'ambito della prefattibilità dell'opera



Sezione Asse corso Marche

e il coordinamento del progetto del viale urbano con il tracciato autostradale. È in corso l'affidamento da parte di CAP Spa dell'incarico di approfondimento dello studio di prefattibilità (€ 100.000,00), coordinato con gli studi di traffico da sviluppare per la Tangenziale Est, in attuazione dell'accordo di programma sottoscritto con la Provincia di Torino. La fase di prefattibilità si concluderà a fine 2009. Successivamente la CAP procederà alla redazione dello studio di fattibilità finalizzato ad affidare la concessione per la progettazione e realizzazione del collegamento (a settembre 2010).

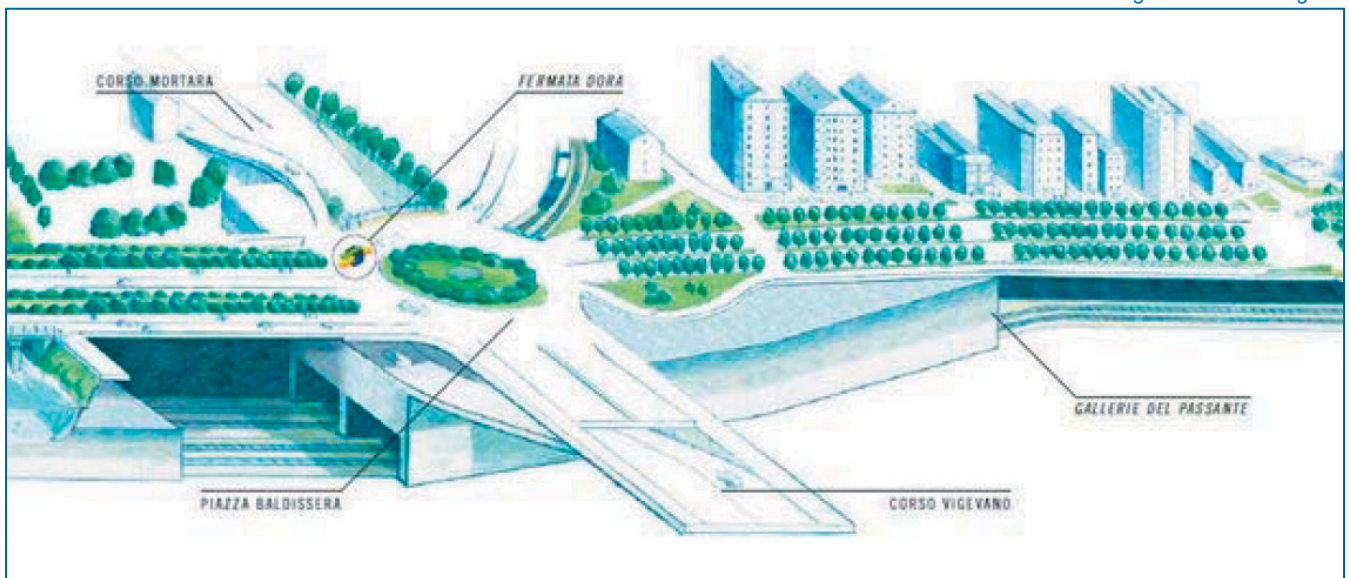
Il costo dell'opera ammonterebbe a oltre 600 milioni di Euro e la durata dei cantieri è prevista per almeno 5 anni.

### Boulevard - Grande viale della Spina centrale

L'interramento del tracciato nord-sud del passante ferroviario nel tratto urbano ha consentito la realizzazione in corso del cosiddetto "boulevard", grande viale della Spina centrale, quale asse privilegiato dell'accesso da nord alle aree centrali, da sempre penalizzate da accessi viari dimensionati sul traffico dell'ottocento; al contempo ha permesso di realizzare una ricucitura urbana che consente di valorizzare le aree di riconversione, riconoscendo loro ruoli di nuova centralità.

Fino ad oggi è stato realizzato il tratto da sud fino in prossimità della nuova Stazione di Porta Susa. Terminata la nuova stazione i lavori proseguiranno in sotterranea per realizzare un nuovo lotto che at-

Boulevard. Prefigurazioni morfologiche



traverserà piazza Statuto e proseguirà poi in superficie lungo l'attuale corso Principe Oddone e corso Venezia, raggiungerà e intersecherà la superstrada per l'Aeroporto diventando così un nuovo ingresso da nord della città.

Il boulevard a lavori ultimati si estenderà per 12 km su una doppia carreggiata centrale a 6 corsie, pista ciclabile, viale alberato e controviali con aree a parcheggio.

## ALTRI INTERVENTI PRIORITARI

### Interporto S.I.TO

L'interporto S.I.TO 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, verranno ultimati nel 2013 e prevedono una spesa totale di 500 milioni di Euro. Gli investimenti previsti, e già in larga parte resi operativi, assommano a circa 500 milioni di Euro, di cui 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati. A tutto dicembre 2009 sono stati realizzati investimenti pubblici per 113 milioni di Euro e investimenti privati per 280 milioni di Euro. Restano quindi da realizzare circa 37 milioni di Euro di investimenti pubblici e circa 70 milioni di Euro di investimenti privati.

## CRITICITÀ

Anche nel 2009 non sono stati sciolti i nodi sulla linea A.C. Torino-Lione, pertanto tutte le opere che sono strettamente connesse alla sua realizzazione (corso Marche, IV corsia tangenziale, interconnessione della ferrovia Torino-Ceres col Passante) non hanno potuto fare passi avanti e ad oggi è ancora difficile prevederne la cronologia.

## ATTESE PER IL 2010

- Esecuzione nei tempi previsti dei sondaggi necessari alla prosecuzione delle fasi progettuali dell'A. C. Torino-Lione.

- Completamento della stazione di Porta Susa nel rispetto dei tempi previsti.
- Ultimazione dei lavori della linea 1 e reperimento delle risorse per dare avvio al prolungamento verso ovest.
- Completamento della progettazione preliminare della Linea 2 di Metropolitana.
- Esecuzione degli approfondimenti necessari a condurre alla progettazione definitiva della Tangenziale Est e individuazione del promotore finanziario.
- Avvio della gara di project financing per la ricerca del promotore finanziario per l'asse di corso Marche annunciato dall'assessore regionale Borioli.

## AGGIORNAMENTO NUOVA LINEA TORINO-LIONE (NLTL)

Il 24 novembre 2009, è stato elaborato e sottoscritto da tutti i componenti dell'Osservatorio il piano dei 91 sondaggi nei territori interessati dalla NLTL (Nuova linea Torino-Lione) (omologo a quello dei 169 sondaggi effettuati in Francia).

Tale piano ha preso avvio il 12 gennaio ed è in corso di realizzazione.

La necessità di fornire ai progettisti indicazioni utili e praticabili comporta un certo numero di scelte basate su di una ragionevole riduzione progressiva del ventaglio delle opzioni considerate possibili.

In estrema sintesi l'avvio (il primo febbraio 2010) del percorso progettuale che in 5 mesi dovrà consentire di disporre di un Progetto Preliminare unitario per l'intera linea Torino-Lione da Settimo al Confine di Stato, sarà accompagnato da tre attività parallele:

- lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) con le valutazioni canoniche ed, in particolare, il raffronto delle opzioni sviluppate in sede progettuale con le alternative a vario titolo considerate a partire dall'opzione zero;
- l'analisi costi-benefici con riferimento ai vari scenari attuativi ipotizzabili, alle differenti scale territoriali considerabili ed ai diversi orizzonti temporali prevedibili;
- l'avvio dell'esame puntuale delle ricadute territoriali attese, in base al progetto e alla cantierizzazione nel solco dell'esperienza francese della "Démarche Grand Chantier", nel quadro dello scenario generale delineato dal Piano Strategico della Provincia di Torino.



Si segnala che un tema trasversale ai vari segmenti di attività indicate riguarda la piattaforma logistica di Orbassano la cui caratterizzazione tecnica in rapporto alla NLTL presuppone l'approfondimento di tematiche imprenditoriali, di integrazione in una logica di rete (nazionale e internazionale), di modelli organizzativo-funzionali, ecc. che impone un momento di confronto da promuoversi in tempo utile per fornire conferme, precisazioni o correzioni di rotta ai progettisti.

La Progettazione Preliminare è un processo aperto in cui l'interazione con il territorio attraverso l'Osservatorio parte prima dell'avvio del progetto stesso, e ne accompagna passo dopo passo lo sviluppo (orientandone le progressive evoluzioni), fino alla sua conclusione tecnica (corredata di SIA, Valutazione Costi-Benefici e Studio delle ricadute territoriali). Poi si aprirà la fase valutativa e approvativa a cui seguirà la Progettazione Definitiva con la sua ulteriore conseguente Valutazione di Impatto Ambientale. Si tratta di un processo lungo, complesso, con molteplici gradi di approfondimento, valutazione e scelta che, nel rispetto del "calendario europeo" inizia il 1° febbraio 2010 per concludersi circa 3 anni dopo, entro il 31 dicembre del 2012. Quello della Nuova Linea Torino-Lione è dunque il percorso elaborativo e approvativo più garantista che sia mai stato messo in atto per una grande infrastruttura in Italia.

### Approfondimento sui sondaggi

Nell'ambito delle attività preparatorie all'elaborazione del progetto preliminare della Nuova Linea Torino-Lione sono previste varie indagini. Oltre a quelle sulle componenti ambientali (atmosfera, rumore,

sorgenti e fiumi, ecc.) sono anche previste indagini finalizzate alla conoscenza idrogeologica e geologica del territorio.

Le indagini del sottosuolo previste sono:

- sondaggi
- indagini geofisiche
- indagini di gravimetria
- indagini geoelettriche

### PERCHÈ

Queste indagini sono indispensabili per completare la conoscenza del territorio e sviluppare il progetto migliore dal punto di vista ambientale. I risultati saranno messi a disposizione degli enti pubblici, in particolare dell'ARPA Piemonte (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) e dei Comuni.

A titolo di esempio, si ricorda che in Francia sono stati realizzati 169 sondaggi da St. Jean de Maurienne fino al confine di stato, cioè su circa 50 chilometri.

### QUANTI

Sono previsti 91 sondaggi, di cui circa un terzo per la parte ovest del corridoio di studio, fra il confine di Stato e la piana delle Chiuse, e i restanti per la parte est, fino alla connessione con la nuova linea Torino-Milano.

Sono inoltre previste 17 indagini geofisiche, gravimetriche e geoelettriche ripartite su tutto il corridoio di studio.

### QUANDO

Le indagini avverranno tra la fine del 2009 e la primavera del 2010: in parte quindi prima del Progetto

I possibili percorsi: i punti cruciali per la definizione del tracciato della NTTL



Preliminare ed in parte nel corso della progettazione stessa con l'acquisizione progressiva dei dati.

### COME

Le indagini del sottosuolo

- saranno condotte in un arco di tempo limitato: una o due settimane per quelle più semplici, due o tre mesi per quelle più complesse;
- si tratta di fori di 10-15 cm. con prelievo di materiale a varie profondità;
- al termine non lasceranno tracce sul territorio;
- saranno condotte nel massimo rispetto dell'ambiente e seguendo tutte le procedure e gli standard di sicurezza;
- avverranno sotto la supervisione dell'Osservatorio e nella massima trasparenza.

È possibile visualizzare in dettaglio l'ubicazione dei sondaggi in progetto per ciascun comune coinvolto sul sito:

[www.torino-lione.it/mappa-sondaggi.htm](http://www.torino-lione.it/mappa-sondaggi.htm)

## **METROPOLITANA DI TORINO** **LINEA 1: RIPARTONO I CANTIERI**

Sono ripresi regolarmente i lavori nelle stazioni della metropolitana e lungo il tunnel di via Nizza.

Per i 150 anni dell'Unità di Italia la linea 1 sarà finalmente completa: era il 19 dicembre 2000 quando l'ex sindaco di Torino, Castellani, diede il primo colpo di piccone.

Le tappe previste allora erano molto diverse: arrivo a Porta Nuova nel 2006 (in tempo per le Olimpiadi) ed il completamento della linea 1 al Lingotto per la fine del 2009.

I ritardi sono stati causati, principalmente, da motivi finanziari e da problematiche di cantiere.

Da una parte le aziende costruttrici hanno lamentato eccessivi ritardi nei pagamenti delle fatture da parte di GTT, dall'altra i problemi legati al cantiere nel tratto Porta Nuova-Lingotto: non sono mancate, ad esempio, crepe provocate dalle vibrazioni in uno stabile di piazza Carducci e difficoltà legate alle falde con l'allagamento delle stazioni appena costruite.

La GTT ha evitato il blocco minacciato dalle aziende che lavorano in quel tratto impegnandosi a pagare i 70 milioni di arretrati, non solo, l'ex azienda municipalizzata ha stretto un accordo con una finanziaria per rispettare i saldi delle prossime fatture.

Oggi, la metro funziona e attira sempre di più le per-

sone, infatti, la media dei torinesi che quotidianamente sale sui vagoni della linea si aggira intorno ai 90mila, registrando anche picchi di 100mila passeggeri al giorno.

Metropolitane

Al momento sui binari viaggiano circa 19 treni con una frequenza di 2 minuti, nelle ore di punta, fra una corsa e l'altra. Le fasce orarie più gettonate sono quelle del mattino fino alle 9.30 e del pomeriggio dalle 13.30 alle 19.30.

Le stazioni più frequentate sono quelle di Porta Nuova e Porta Susa.

Nel frattempo vanno avanti i lavori tra Porta Nuova e Lingotto, tratto che sarà inaugurato a inizio del 2011. A settembre 2009 si è concluso lo scavo del tunnel ad opera della Talpa Caterina e attualmente sono in cantiere le lavorazioni per attrezzare la via di corsa dei treni e per l'allestimento delle stazioni.

È stato firmato di recente (febbraio 2010) fra la Regione e gli enti locali un atto integrativo che aggiorna la ripartizione delle risorse per il tracciato da Collegno a Cascine Vica. Si tratta di 3.4 Km con n. 4 sezioni intermedie: Certosa, Collegno, Leumann e Cascine Vica e per cui sarà necessario investire circa 304 milioni di euro che verranno così distribuiti: 182 milioni sullo Stato, 48.6 milioni di euro sulla Regione e il resto ripartiti tra Provincia e Comuni di Torino, Collegno e Rivoli.

## **LINEA 2 E VARIANTE 200:** **COME CAMBIA LA PERIFERIA**

La Giunta comunale ha approvato a settembre 2009 il progetto preliminare della prima tratta del primo lotto. Il progetto riguarda i circa 1350 metri del tratto tra la stazione Rebaudengo e l'ospedale Giovanni Bosco. Questa parte della linea 2, con 3 fermate, correrà in una galleria larga 7 metri lungo la trincea ferroviaria dimessa, la cui successiva copertura consentirà di ricucire due parti ora separate del quartiere e di ricavare aree verdi e parcheggi.

All'inizio dell'anno il Comune di Torino ha bandito un concorso di idee a procedura aperta, intitolato "La Metamorfosi" avente per oggetto la riqualificazione delle aree del quadrante nord e nord est del territorio comunale interessate dalla realizzazione della linea 2 della metropolitana e della variante 200 al PRGC di Torino.

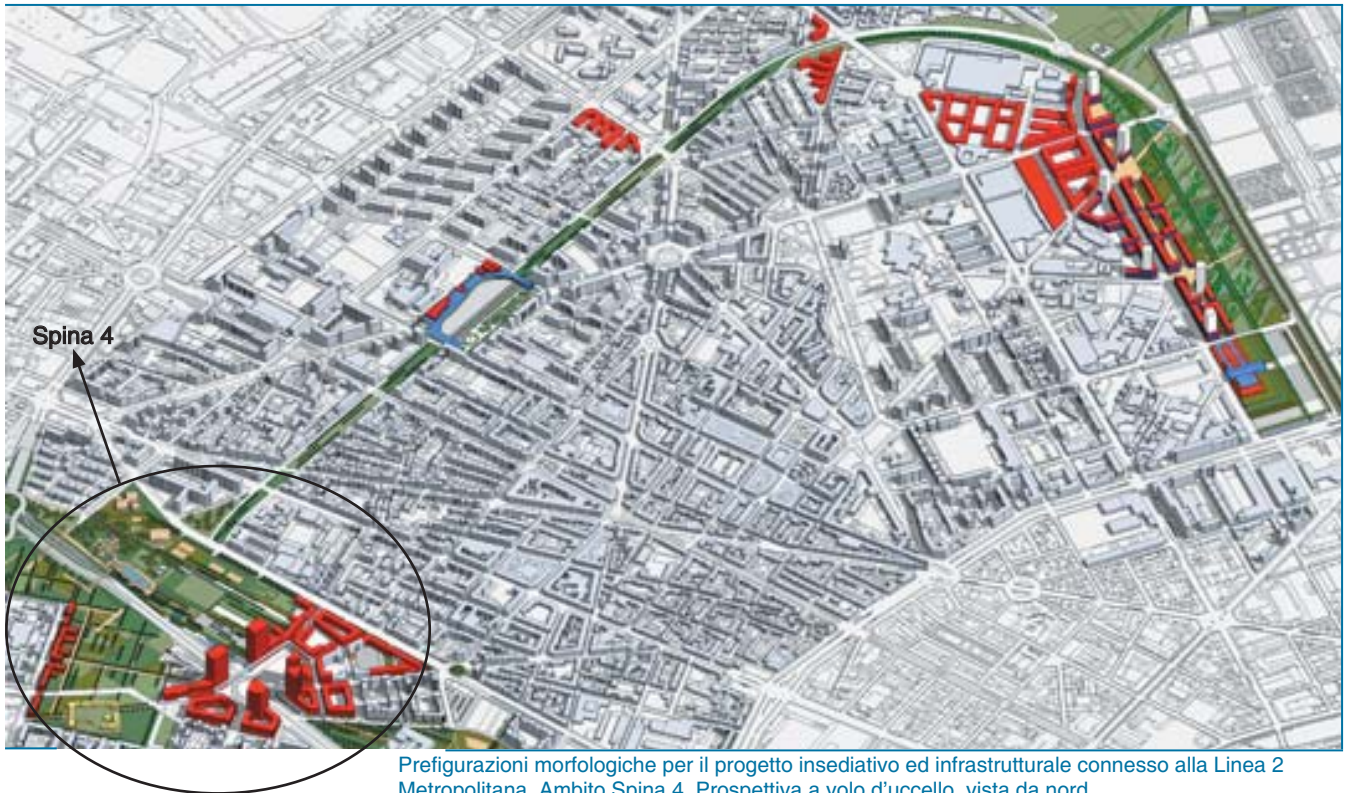
La realizzazione della futura linea 2 della metro e

le lottizzazioni collegate dovranno rilanciare l'intera Barriera di Milano facendola diventare un luogo di nuova polarità di Torino.

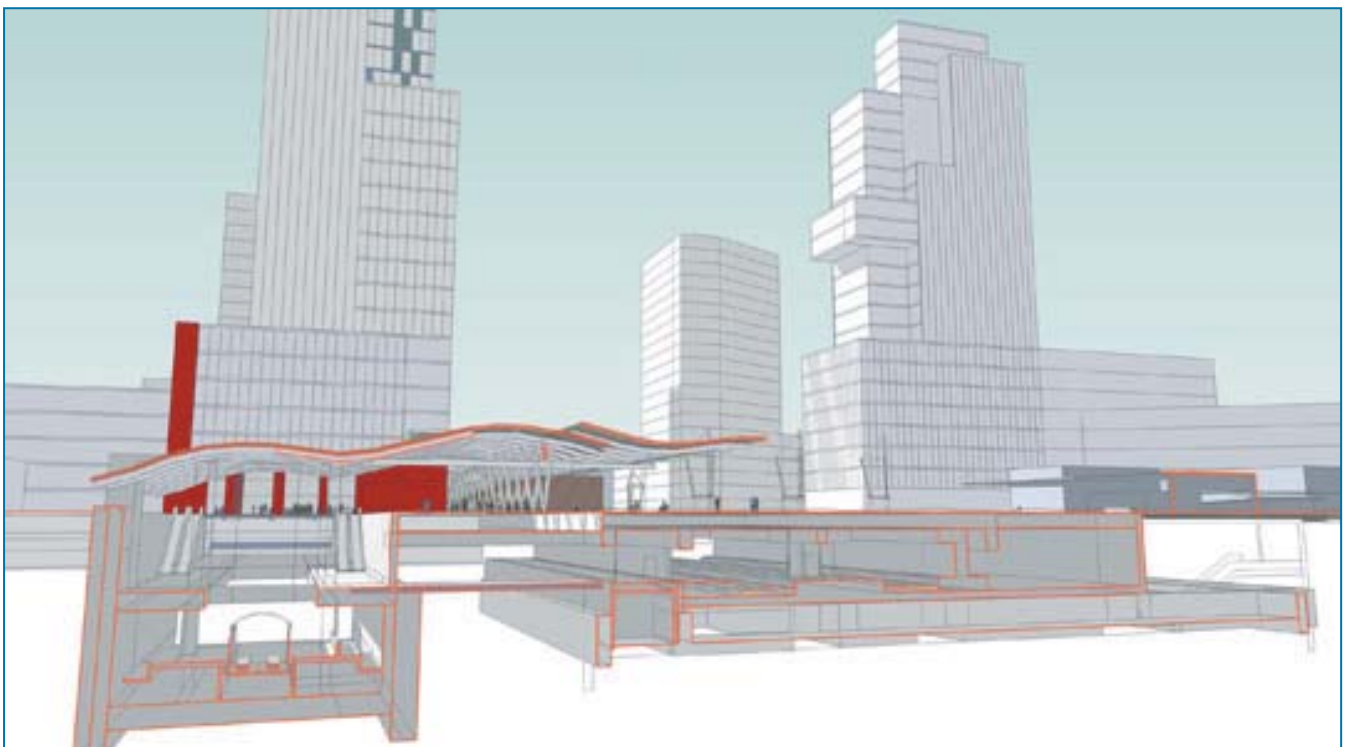
L'obiettivo della gara indetta dal Comune e dall'Urban Center, il cui bando scadrà il 31 marzo 2010, è finalizzato a raccogliere le migliori idee da adottare per trasformare il complessivo milione di metri qua-

drati su cui si dipanano la linea 2, lo Scalo Vanchiglia e la Stazione Rebaudengo.

In sostanza un progetto che si porrà come trasformazione-rivoluzione attraverso una grande riqualificazione urbanistica ed infrastrutturale, ma anche capace di attuare una vera e propria ricostruzione sociale.



Prefigurazioni morfologiche per il progetto insediativo ed infrastrutturale connesso alla Linea 2 Metropolitana. Ambito Spina 4. Prospettiva a volo d'uccello, vista da nord.



Prefigurazioni morfologiche ambito Spina 4

## **UNA NUOVA "NEWCO" PER GESTIRE IL NODO FERROVIARIO DI TORINO**

La Regione Piemonte, a novembre del 2009, ha indetto una gara europea per la gestione del servizio ferroviario locale di tre lotti: il Piemonte nord-orientale (Biella, Novara, Vercelli e Verbano Cusio Ossola), il Piemonte sud-orientale (Asti, Alessandria ed i collegamenti per Genova) e la linea Torino-Milano.

Il bando, che è aperto a operatori pubblici, privati, sia italiani che stranieri, stabilisce un solo vincolo: l'aggiudicazione della Torino-Milano avrà luogo solo in caso di presentazione, da parte del medesimo concorrente, di una proposta valida per almeno uno degli altri due lotti.

Si pone questa condizione di base per evitare che tutti si affollino a presentare richiesta per la tratta più remunerativa, lasciando scoperto il resto del servizio.

Le offerte pervenute e raccolte da Scr, la società di committenza regionale incaricata a seguire la procedura, sono quattro e a breve verranno aperte per predisporre le lettere di invito, con il relativo capitolato d'appalto. Ricevuto il capitolato le imprese avranno circa 90 giorni di tempo per preparare le offerte, che saranno analizzate da un'apposita commissione.

Indiscrezioni fanno sapere che fra le Aziende partecipanti ci sarà la stessa Trenitalia, oltre all'inglese Arriva e alla Ferrovie Federali Svizzere.

GTT e Trenitalia si stanno attrezzando per partecipare alla gara per l'affidamento o per gestire il servizio in accordo nel caso in cui la Regione decida all'ultimo di non lanciare il bando sul sistema metropolitano Torino. Lo fanno rendendo noto la formazione di una newco, ovvero, di una nuova società partecipata in quote paritetiche con l'obiettivo di gestire il rapporto ferroviario sulle tratte che oggi sono singolarmente gestite dalla GTT e da Trenitalia.

La società sarà costituita entro settembre 2010 e diventerà operativa un anno dopo.

Entro il 2013-2014 con il completamento del passaggio ferroviario la newco prevede di gestire tutte le linee del nodo di Torino.

## **INTERVENTI SULLA SICUREZZA DELLE LINEE FERROVIARIE CANAVESANA E TORINO-CERES**

Sono stati stanziati dalla Giunta regionale del Piemonte, su proposta dell'assessore ai Trasporti, Daniele Borioli, alcuni interventi destinati alla sicurezza sulla rete ferroviaria regionale per 10 milioni di euro. Gli interventi riguardano in particolare: 5 milioni e mezzo di euro per l'inserimento sui treni GTT dei più moderni sistemi di sicurezza ed altri 4 milioni e mezzo di euro per realizzare adeguamenti infrastrutturali necessari a modernizzare la rete delle Torino-Ceres e della Canavesana.

"È un segnale concreto – spiega l'assessore Borioli – particolarmente importante in questo momento nel quale occorre dare al tema della sicurezza delle ferrovie la giusta priorità, utile anche a rassicurare i cittadini circa l'affidabilità dell'intero sistema".

## **PEDEMONTANA PIEMONTESE: ACCORDO SUL TRACCIATO DA SANTHIÀ A GHEMME**

Il progetto del nuovo tracciato da Santhià a Ghemme elaborato dalla Satap si pone l'obiettivo di essere efficiente e di permettere, rispetto allo studio di fattibilità regionale, un risparmio in termini di tempi, di impatto ambientale e di costi (se la base d'asta era all'inizio di 781 milioni, di cui 627 in opere, oggi si prevede un investimento di 565 milioni di cui 467 per i lavori).

L'infrastruttura potrà essere progettata e costruita in 5.5 anni contro i 7.5 del bando iniziale.

Il progetto preliminare è stato condiviso con gli enti locali, come da prassi sulla Pedemontana.

I quesiti sollevati dopo la presentazione del nuovo tracciato saranno esaminati dalla C.A.P. S.p.A. (Concessioni Autostradali Piemontesi), società mista Anas-Regione Piemonte, e successivamente sarà avviato l'iter per il via libera del Cipe.

L'arteria autostradale, come mostra il disegno, si svilupperà su un tracciato di 40 Km (di cui 38 Km in rilevato e 2 Km su viadotto) dalla A4 Torino-Milano, in prossimità di Santhià, per proseguire verso Biella e Gattinara e per congiungersi con l'A26 a Ghemme.

Il cantiere sarà suddiviso in tre lotti funzionali: A4-

Biella, Biella-Masserano e Masserano-Ghemme. Sono stati previsti quattro svincoli anziché sei (Verrone, Biella, Masserano e Gattinara) infatti, rispetto al progetto base di gara sono stati eliminati gli svincoli di Cossato e di Rovasenda.

Grazie a questa decisione ed all'abbassamento del piano stradale si è ridotto l'impatto ambientale dei cantieri.

È in programmazione l'eliminazione di una galleria nel tratto tra l'A4 e Verrone e la realizzazione di un sottopasso, al posto del viadotto, all'incrocio con la ferrovia Santhià -Arona, tra Massonero e Gattinara. È prevista, inoltre, la riqualificazione del tratto tra Biella e il nuovo svincolo autostradale e il ripristino del collegamento tra Biella e Cossato, per mezzo di un transito parallelo e gratuito alla Pedemontana.



## **T**ANGENZIALE DI NOVARA: DEFINITO IL PROGETTO ANAS

Verrà realizzato in due tappe il progetto Anas per l'allungamento della tangenziale di Novara: l'opera ha un costo che supera i 110 milioni a fronte di una disponibilità di 52.2 milioni circa garantita dallo Stato. L'arteria, per questa ragione, verrà costruita in due tranches a partire dal vecchio lotto 1 per poi proseguire con il lotto zero; per completare l'anello della tangenziale è poi previsto un terzo lotto (lotto 5) da Nibbia all'ex statale 11.

I fondi disponibili sono destinati alla costruzione del lotto 1, che si snoda per 2,7 Km tra la statale 32, in prossimità di Cameri, e lo svincolo sulla ex statale 229.

Successivamente verrà realizzato il secondo lotto (lotto zero) che dalla statale 229 del lago d'Orta raggiungerà l'uscita di Novara Ovest, entro febbraio si presenterà al Cda il progetto preliminare del lotto 1 e zero per poter procedere alla redazione del definitivo.

L'arteria, che lungo il tracciato prevede due svincoli, tre ponti e tre viadotti sarà caratterizzata da due sensi di marcia e avrà una velocità di scorrimento compresa tra 70 e 120 Km/h.

## **Ex SS N° 23:** CHIUSURA DEL PRIMO TRATTO

Il 16 gennaio 2010 è stato chiuso al traffico il tratto che va dal retro del giardino della Palazzina di Caccia di Stupinigi, intersezione con la strada provinciale 143 di Vinovo fino all'immissione con la variante del Debouchè.

Non appena verrà terminata la circonvallazione di Borgaretto, prevista per l'estate 2011, che collega il viale di Stupinigi con la strada provinciale 143 sarà possibile procedere alla chiusura totale dell'area parco intorno all'edificio juvarriano.

La nuova viabilità della zona sarà disegnata da alcune opere collegate tra loro, in parte già realizzate: la variante alla strada statale 23 con partenza dallo svincolo del Debouchè (già in funzione), la circonvallazione di Candiolo, in variante alla strada provinciale 142 (già in funzione) e la circonvallazione di Borgaretto, in variante alla strada provinciale 143 (in fase di realizzazione).

Quest'ultima è composta da due lotti: il primo, da viale Stupinigi alla strada provinciale 174, sarà concluso alla fine del 2010; il secondo, dalla strada provinciale 174 alla strada provinciale 143, appena iniziato, sarà terminato, come già scritto, per l'estate del 2011.

I costi delle opere previste ammontano a 11 milioni di euro per la variante 23, di 2 milioni di euro per la variante alla 142 e 8 milioni e mezzo di euro per la variante 143.

## **E**VENTI E CONVEGNI

### **“MOBILITY CONFERENCE 2010”**

L'8 e il 9 febbraio 2010 si è svolta l'ottava edizione della Mobility Conference organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano.

La Mobility Conference di quest'anno ha voluto coniugare i temi della realizzazione delle reti europee di trasporto, dello sviluppo dell'intermodalità e della qualità del trasporto pubblico, fondamentale per realizzare una mobilità efficiente, in grado di rispondere ai bisogni delle imprese.

La manifestazione è stata un'opportunità per mettere in luce gli ostacoli e avanzare nuove proposte, finalizzate ad accelerare i processi decisionali e realizzativi.

Molti cantieri sono infatti stati aperti e altri si stanno per aprire, ma alcuni importanti nodi devono ancora essere sciolti: la realizzazione delle tratte mancanti per il pieno inserimento dell'Italia nella rete europea dei trasporti, lo sviluppo dell'intermodalità per il trasporto delle merci, l'incremento di qualità ed efficienza dei servizi di trasporto pubblico, l'integrazione tra le politiche pubbliche per la mobilità sostenibile e le esigenze di mobilità di merci e persone.

## **P**ROSSIMI APPUNTAMENTI

### **“Nuove infrastrutture nuove opportunità”**

a Novara,  
27 aprile 2010

Si tratta di una serie di incontri, che “abbracciano” tutto il territorio italiano garantendo il contatto diretto con il Vice Presidente di Confindustria delegato sul tema delle infrastrutture, Cesare Trevisani, e un esperto sul tema che forniscano una serie di spunti e riflessioni su dati concreti. L'obiettivo è dare ampio spazio al dibattito e al confronto tra i partecipanti e con il Vice Presidente, in modo da dar luogo ad uno scambio costruttivo che consenta “liberamente” di discutere su problematiche reali e individuare le soluzioni per fronteggiarle.

Il 27/4/2010 gli imprenditori di Piemonte, Lombardia e Liguria verranno invitati a discutere sul tema dei Corridoi europei che interessano il Nord Ovest (Reti TEN – T; progetto n° 6 Lione - Torino - Trieste - Lubjana; progetto n° 25 Genova - Novara/Milano - Rotterdam).

## **COS'È OTIPIEMONTE**

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