

Programma 47: TRASPORTI E GRANDI INFRASTRUTTURE

Responsabile:

Per gli incumbenti di direzione politica e di controllo:

Assessore Franco Campia

Per la gestione:

- il Direttore dell'Area Territorio, trasporti e protezione civile;
- il Dirigente del Servizio Amministrazione e controllo dell'area territorio, trasporti e protezione civile;
- il Dirigente del Servizio Pianificazione trasporti;
- il Dirigente del Servizio Trasporti;
- il Direttore dell'Area Viabilità ed Edilizia;
- il Dirigente del Servizio Grandi infrastrutture;
- il Dirigente del Progetto La Venaria Reale per il miglioramento dell'accessibilità veicolare.

3.4.1 Descrizione del programma

Il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è stato oggetto di una profonda trasformazione: infatti, con l'emanazione del D.Lgs. 400 del 20 settembre 1999, modificativo del 422/1997, si è concluso il difficilissimo iter, durato circa otto anni, della riforma del settore. Con tale riforma lo Stato si è posto alcuni obiettivi di fondo, tra cui:

- il decentramento di tutte le competenze in materia, unificando così a livello regionale le responsabilità in termini di quantità e qualità dei servizi da offrire con le responsabilità finanziarie;
- la creazione, a livello locale, di soggetti pubblici forti nell'esercizio delle loro funzioni di programmazione, amministrazione e controllo;
- la riorganizzazione della gestione dei servizi, favorendo la nascita di un nuovo sistema di aziende efficienti, che non operano più in base ad una rendita di posizione, ma che accedono al mercato secondo i meccanismi propri della concorrenza.

Le riforme amministrative (D.Lgs. 422/97, D.Lgs. 112/98, Leggi Regionali 1/2000 e 43/2000) hanno inciso profondamente anche nella regolazione dei servizi di trasporto pubblico non di linea e nelle funzioni ausiliarie e di controllo alla mobilità privata. La Provincia assume inoltre un ruolo di primo piano nella gestione e nel controllo dell'intero comparto del trasporto merci.

Nell'ambito di tali competenze, l'Amministrazione della Provincia di Torino persegue l'impegno a creare una città diffusa in un contesto di sviluppo sostenibile, cioè collegare adeguatamente i poli residenziali esterni di dimensioni medio-piccole con i centri principali, attraverso un sistema efficiente di Trasporto Pubblico Locale, per non penalizzare i segmenti deboli dell'utenza, e per limitare l'uso generalizzato dell'auto privata.

L'esplicito riferimento alle "grandi infrastrutture", contenuto nella denominazione del programma, garantisce che le funzioni di pianificazione nel settore della mobilità trovino il necessario raccordo con i sistemi della viabilità e delle infrastrutture ferroviarie e aeroportuali, collocati ai diversi livelli strategici e funzionali.

L'Agenda 21 approvata dalla Provincia di Torino esplicita ulteriormente tali sfidanti indirizzi nei seguenti obiettivi:

- contenere/ridurre l'incremento della domanda di mobilità e/o la percorrenza pro capite orientandola verso le alternative modali a più ridotto consumo (metano, GPL, auto elettriche, idrogeno) ed incentivando modi d'impiego dei mezzi e comportamenti individuali "virtuosi";
- aumentare l'efficienza della mobilità urbana attraverso innovazioni gestionali (car pooling, servizi a chiamata, e taxi collettivi) e politiche integrate di gestione di trasporto privato e pubblico (park and street pricing, park and ride, politiche di fidelizzazione dell'utenza del trasporto pubblico).

A questo riguardo assume particolare importanza la verifica sui parametri di qualità relativi al servizio di trasporto pubblico.

Si deve ricordare che la Provincia di Torino ha la responsabilità di pianificare e controllare il sistema di trasporti pubblici extraurbani provinciali.

Per contro l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino ha la responsabilità di pianificare e controllare il sistema di trasporto pubblico locale formato da:

- il sistema di trasporto pubblico di conurbazione: tutte le linee urbane e suburbane di Torino;
- il sistema di bus extraurbani metropolitani: un insieme di linee extraurbane dell'area di competenza dell'Agenzia
- il sistema ferroviario metropolitano: un insieme di linee ferroviarie aventi rilevanza per il trasporto pendolare regionale afferente al nodo di Torino.

Mentre il primo sistema di trasporto è dotato di un proprio sistema informativo di monitoraggio e controllo, il SIS (Sistema Informativo del Servizio), operativo sull'intera flotta dal 1993, e il sistema ferroviario ha sviluppato da tempo i propri sistemi di sicurezza e movimentazione dei treni (RIACE), il sistema dei bus extraurbani, gestito da una molteplicità di Vettori, non possiede nessuna forma generalizzata di acquisizione dei dati di posizione dei veicoli e controllo dell'esercizio.

La Provincia e l'Agenzia intendono pertanto costituire un sistema di **OSSERVATORIO DEI TRASPORTI EXTRAURBANI PROVINCIALI E METROPOLITANI**, e finalizzato a gestire a livello generalizzato di base le informazioni essenziali circa i movimenti dei bus extraurbani al fine di descrivere la produzione ($V \cdot km$) e le prestazioni (velocità commerciale e rispetto degli orari programmati) reali e permetterne il confronto con servizio programmato.

Questo sistema potrà essere posto parzialmente ad operare sul territorio dei Giochi Olimpici Invernali del 2006 – e sui veicoli interessati – al fine di porre la base per la gestione dei servizi shuttle olimpici in area montana, e generare le informazioni utili al Traffic Operation Centre (TOC) olimpico, finora sviluppato esclusivamente per il monitoraggio del traffico automobilistico e interessato a utilizzare lo sviluppo parallelo di controllo delle flotte pubbliche eventualmente realizzato dagli Enti Locali.

Il sistema inoltre è concepito per essere la piattaforma telematica comune accessibile a tutti i Vettori, sulla base della quale ogni singolo Vettore può disegnare e realizzare in sviluppo un proprio sistema di monitoraggio e controllo della sua flotta ai fini aziendali.

L'importo previsto può essere distribuito orientativamente come segue: Provincia circa 1,2 milioni di euro; TOROC 0,15 milioni di euro, Agenzia 0,2 milioni di euro.

Sono in corso le procedure di gara per l'affidamento della fornitura

Il quadro aggiornato delle funzioni svolte dalla Provincia è il seguente:

Tipo di funzioni	Attività
OBBLIGHI DI LEGGE Programmazione e coordinamento	Pianificazione dei trasporti pubblici extraurbani su gomma (Programma triennale di esercizio)
	Pianificazione provinciale dei trasporti (Piano Provinciale dei Trasporti)

Tipo di funzioni	Attività
Regolazione di attività pubbliche e private	Approvazione regolamenti comunali: noleggio autobus, auto, natanti e taxi
	<p>Autorizzazioni:</p> <p>tenuta registro e vigilanza del servizio di noleggio di autobus con conducente – Attività di sviluppo</p> <ul style="list-style-type: none"> - uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente e viceversa - attività delle autoscuole e delle scuole nautiche (nonché vigilanza tecnica e amministrativa) - officine controllo scarichi veicoli; fornitura bollini blu officine autorizzate - svolgimento dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (nonché vigilanza) - svolgimento di trasporto di persone su gomma in regime di concorrenza (nonché vigilanza) - svolgimento di manifestazioni nautiche
	Corsi di educazione stradale nelle scuole medie e superiori, pubbliche e private, della Provincia di Torino
	Riconoscimento dei consorzi di scuola per conducenti di veicoli a motore
	Compensazione economica alle società concessionarie del servizio di trasporto pubblico locale
	Rilascio di tessere di libera circolazione sul trasporto pubblico locale
	Sistema Osservatorio dei trasporti extra urbani –Attività di sviluppo
	<p>Licenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni ad uso privato e tenuta registro - di abilitazione al trasporto pubblico di navigazione e tenuta del registro - autotrasporto di merci conto proprio
	Tenuta registro costruzioni navi e galleggianti; Vigilanza
	<p>Concessioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dei servizi di trasporto pubblico di linea (nonché vigilanza); - di impianti funiviari in servizio pubblico e per il trasporto di merci in servizio privato (nonché vigilanza);
	<p>Esami:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per il conseguimento titoli professionali di: autotrasporto persone su strada – autotrasporto merci conto terzi - Attività di sviluppo - per il conseguimento di idoneità ad attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto su strada - per il riconoscimento dell'idoneità degli insegnanti e istruttori di autoscuola - per il conseguimento di idoneità ad attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto su strada
	Tenuta albo provinciale autotrasportatori cose conto terzi

Tipo di funzioni	Attività
Supporto e promozione di attività	Contributi ai piani d'investimento nel trasporto pubblico locale
	Contributi diretti ad incentivare il rinnovo del materiale rotabile a favore dei servizi di taxi e di noleggio con conducente ed autovettura
	Supporto tecnico all'azione dell'ente rispetto alle linee "Alta Capacità" Torino-Milano e Lione-Torino.
	Partecipazione agli studi del Progetto Strategico della Valle Susa .- Obiettivo di sviluppo
	Progetti sui trasporti transfrontalieri in collaborazione con i dipartimenti francesi.
	Studio sulle possibili applicazioni di sistemi di trasporto non convenzionali in ambito provinciale.
	Iniziative organiche per l'adeguata informazione agli utenti sui sistemi di trasporto.
	Studi ed applicazioni nel campo della integrazione tariffaria.
	Studi sulla logistica nel trasporto delle merci.
	Supporto all'amministrazione nelle attività concernenti il sistema aeroportuale piemontese.
	Monitoraggio del traffico

Per quanto riguarda le attività in materia di grandi infrastrutture stradali e ferroviarie, sono in corso alcuni progetti e iniziative di concertazione territoriale che di seguito si elencano:

A) Viabilità

1) Progetto Venaria Reale.

Attuazione dell'accordo di programma quadro per il restauro e la valorizzazione della Reggia della Venaria Reale e del Borgo Castello della Mandria, capo III "Compiti e obblighi della Provincia di Torino". Alla Provincia di Torino sono demandate la progettazione e la realizzazione in veste di stazione appaltante delle seguenti opere:

- a - la circonvallazione di Savonera;
- b - le circonvallazioni di Venaria Reale e Borgaro Torinese;
- c - i parcheggi di attestamento e la relativa viabilità di raccordo a nord e a sud della Reggia

2) Progetto Stupinigi

E' un progetto di grande respiro che ha visto la Provincia come principale e quasi unico promotore. L'obiettivo finale -com'è noto- è quello di un'adeguata valorizzazione sia del complesso monumentale di Stupinigi (Palazzina di Caccia, Poderi lungo il corso Stupinigi, il giardino recintato) che dello straordinario parco esterno.

L'iniziativa si articola in diversi interventi stradali, finalizzati all'eliminazione del traffico veicolare dalla zona storica e da una successiva fase di riorganizzazione delle condizioni di accessibilità: parcheggi, sistemazioni degli accessi e attestamenti del Trasporto Pubblico Locale.

3) Progetto "Gronda Est"

Mentre prosegue la discussione tra le forze politico-istituzionali circa le diverse soluzioni sia di tracciato che di tipologia stradale con le quali si potrà realizzare l'aggiramento ad est della conurbazione torinese, la Provincia partecipa ai tavoli di discussione e fornisce il proprio contributo di idee per la progettazione e la realizzazione delle singole tratte che contribuiscono nel complesso a formare la "Gronda". In particolare:

- raccordo tra l'esistente S.P. 40 e il tratto di "gronda est" che connette l'autostrada Torino Milano la S.S. 11 e il nuovo ponte sul Po in via di realizzazione da parte dell'ARES.
- Circonvallazione di Pessione .
Si tratta di realizzare una variante alla S.P. 128 che consenta l'aggiramento dell'abitato di Pessione e, collegata con la tangenziale di Chieri recentemente realizzata, serva la direttrice di Poirino.

Dopo un'impegnativa fase di confronto con il Comune ed i rappresentanti delle comunità locali, si è prossimi alla definizione del progetto definitivo. La relativa procedura è stata però interrotta per l'avvio di un confronto con l'autostrada Torino Piacenza, interessata a realizzare a propria cura e spese un raccordo autostradale verso Chieri.

Si è osservato che l'eventuale avvio di quest'opera renderebbe superfluo l'intervento da parte della Provincia, che potrebbe impegnarne le relative risorse per altra opera come il completamento della circonvallazione sud di Chieri. Tutto ciò però nel rispetto di alcune condizioni vincolanti, come l'utilizzo da parte della Società autostradale dello stesso corridoio, se non dello stesso tracciato, individuato dalla Provincia. Inoltre l'opera dovrebbe almeno parzialmente avere un carattere promiscuo, consentendo non solo l'entrata e l'uscita dall'autostrada ma anche l'aggiramento di Pessione da parte dei flussi non interessati al traffico autostradale.

I fondi per la sua realizzazione sono comunque previsti nel bilancio 2006, qualora la soluzione autostradale non vada a buon fine.

- Circonvallazione di Villastellone

E' in fase di redazione il progetto preliminare; l'opera sarà finanziata nel 2007

4) Protocollo d'intesa per l'asse di corso Marche

La Provincia si è fatta promotrice di un accordo con la Regione e con i Comuni interessati dal tracciato per pervenire ad uno studio di fattibilità sulla possibilità di realizzare un asse a doppia valenza, autostradale (di collegamento con la tangenziale di Torino) e ferroviario (raccordo con il tracciato dell'alta capacità sulla gronda nord, con il passante ferroviario e con l'interporto di Orbassano).

5) Potenziamento del S.A.T.T. (Sistema Autostradale Tangenziale Torinese)

Lo sviluppo di questo progetto non comporta da parte dell'Assessorato alcun impegno realizzativo diretto ma la necessità di proseguire il confronto con gli altri livelli di governo, come i Comuni, la Regione e l'ANAS, per dare corretta attuazione agli impegni già sottoscritti. In particolare ciò comporta la necessità di monitorare le cosiddette opere compensative, collegate all'approvazione del piano finanziario vigente.

6) Completamento dell'autostrada Torino Pinerolo e nuovo asse stradale tra la loc. Pasta di Rivalta e la S.P. 174, nei pressi dell'ospedale San Luigi, nonché l'apertura al traffico della c.d. strada delle ferrovie.

Le attività di cantiere delle due prime opere proseguono nel rispetto dei tempi definiti, e l'apertura delle infrastrutture è prevista per gennaio 2006.

Per quanto riguarda la c.d. "strada delle ferrovie", la cui apertura è richiesta da parte del Comune di Beinasco come condizione vincolante il rispetto dell'accordo relativo all'entrata in esercizio del nuovo casello sull'autostrada, essendosi finalmente conclusa la defatigante trattativa con RFI per poter disporre del sedime, si è provveduto ad un primo lotto di lavori a fine 2005, consistente in attività di bitumatura, di sistemazione della segnaletica, di pulizia delle banchine laterali, tali da consentire l'apertura al traffico della strada.

Un secondo lotto di lavori a completamento verrà effettuato nel corso del 2006

7) Realizzazione della variante alla S.S. 24 di Alpignano e Pianezza

L'attivazione dell'intervento da eseguirsi da parte di ATIVA S.p.A. non è ancora avvenuta, a seguito di ritardi imputabili principalmente all'ANAS.

8) Variante alla S.S.29 Trofarello-Santena.

Il primo stralcio funzionale che va dalla periferia di Moncalieri, zona Vadò, verso Trofarello vede il cantiere aperto ad opera dell'ATIVA e quindi può essere valutato positivamente.

Sorgono viceversa dei problemi rispetto alla realizzazione del secondo stralcio funzionale, rispetto al quale si è osservato un atteggiamento fortemente ostile da parte di numerosi soggetti operanti a Santena. Inoltre si rileva la carenza dei finanziamenti per attuarlo, in quanto l'importo complessivo stanziato per le opere di compensazione di cui ci stiamo occupando risulta completamente assorbito – e in difetto – dalle opere sin qui descritte nei paragrafi precedenti.

9) Progetto relativo alle direttrici extra provinciali nella zona sud della Provincia.

Si tratta degli interventi relativi alle due direttrici verso Racconigi-Cuneo e verso Saluzzo:

- Direttrice Racconigi-Cuneo: Circonvallazione di Carmagnola

I problemi del nodo di Carmagnola hanno cominciato ad essere affrontati con l'avvio dei lavori per la circonvallazione sud della città e la realizzazione del nuovo svincolo autostradale in corrispondenza della S.S. per il Roero, sulla base di un assetto progettuale largamente messo a punto dalla Provincia di Torino.

Partendo da uno specifico finanziamento regionale è stato chiesto alla Provincia di progettare e poi, di costruire la restante parte della circonvallazione di Carmagnola, che colleghi la statale 20 a nord della città la statale 663 e, correndo a fianco dell'autostrada esistente, si chiuda in corrispondenza del nuovo svincolo e della tangenziale sud sopra ricordata.

L'Assessorato ha avviato questa progettazione ma ha manifestato vivo compiacimento per il riaffacciarsi, da parte degli amministratori di Carmagnola, di un interesse verso una soluzione diversa, che produca minore consumo di suolo ed un più ampio utilizzo della infrastruttura autostradale esistente. La Provincia cercherà pertanto un confronto con la Regione e con il Comune, per valutare se esistano condizioni per un mutamento di rotta

- Direttrice interprovinciale verso Saluzzo.

Relativamente a questa direttrice sono stati realizzati negli anni passati due importantissimi interventi, finalizzati alla messa in sicurezza dell'itinerario e consistenti nella costruzione di rotonde in Comune di Carignano.

Sono attualmente in corso altri interventi per completare l'obiettivo prefissoci: il perfezionamento dell'ultimo tratto della circonvallazione di Carignano (migliorandone la condizione funzionale rispetto a quella realizzata a suo tempo dall'ATIVA) nonché la costruzione della circonvallazione della frazione Ceretto e la costruzione di due rotonde alle estremità dell'esistente circonvallazione di Lombriasco (per quanto riguarda queste ultime i lavori sono stati affidati e dovrebbero concludersi entro il 2006).

Tutte queste ultime opere sono sulla ex statale Carignano-Saluzzo.

B) Servizio ferroviario per il Trasporto Locale

Osservazioni sul servizio ferroviario esistente

Il servizio ferroviario di trasporto regionale nella Provincia di Torino ha prevalentemente origine/destinazione nel capoluogo. Tuttavia anche altre stazioni sono origine/destinazione di un proprio traffico, per scuola, lavoro, turismo. In Provincia di Torino esse sono: Chivasso, Ivrea, Carmagnola, Chieri, Pinerolo, Susa, Oulx, Bardonecchia. Fuori Provincia: Crescentino, Casale Monferrato, Bra, Fossano.

Sulle medesime linee, circolano anche altri treni 'Passeggeri' (Intercity ed EuroStar), per trasporti di media e lunga percorrenza, che però non effettuano fermate nel territorio della Provincia di Torino, eccettuata la stazione di Oulx.

Specie nel periodo scolastico, molti treni in orario di punta del mattino in arrivo a Torino sono saturi. Allo stato attuale su tali treni è difficile trasportare molti altri viaggiatori, che viceversa per il ritorno si distribuiscono più facilmente su un numero maggiore di treni, pomeridiani e serali.

Le Imprese di trasporto ferroviario peraltro, al momento, non dispongono né di materiali rotabili con maggior numero di posti né di tracce per programmare altri treni in queste fasce orarie, malgrado la recente entrata in servizio di un certo numero di treni ad alta frequentazione (TAF).

Si deve concludere che il servizio ferroviario previsto, quantitativamente, è già insufficiente a soddisfare la domanda servita e che potrà recepire adduzioni significative di traffico dalle autolinee solo se sarà in grado di aumentare la sua offerta di posti e di corse.

A questo proposito, per raggiungere i vari obiettivi già illustrati, la Provincia di Torino intende intraprendere le seguenti azioni di sollecitazione:

- Avviare un Gruppo di lavoro con l'Agenzia per la Mobilità, la Regione Piemonte, il Comune di Torino, FS, GTT per rivedere il progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano.
- Promuovere le attività di realizzazione di parcheggi di interscambio presso le stazioni FS e GTT (attività già avviata)
- Coordinare gli enti competenti per la realizzazione di nuove fermate ferroviarie a Grugliasco (in corso di progettazione), a Vinovo ed altre.
- Approfondire il progetto di nuovo collegamento ferroviario Ospedale San Luigi –Torino Lingotto, con definizione delle relative fermate (Progetto affidato a RFI da parte dell'Agenzia).
- Stimolare la realizzazione sollecitata delle infrastrutture ferroviarie da tempo previste, ad iniziare dalla nuova stazione di Torino Stura e dalla costruzione di un Impianto Dinamico Polifunzionale, per una più razionale e soddisfacente manutenzione del materiale rotabile.

Per quanto concerne il cadenzamento, con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario, del 14 dicembre 2003, è stato messo a punto un orario cadenzato coordinato per l'area sud-ovest della Regione Piemonte, denominato "Memorario". Il nuovo progetto, nato dalla collaborazione di Regione con R.F.I., nasce con l'intento di facilitare la memorizzazione degli orari, incrementare il numero delle corse, delle coincidenze e delle fermate, migliorare l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto. L'applicazione di "Memorario" interessa, in questa fase, tre importanti direttrici piemontesi: Torino-Susa/Bardonecchia, Torino-Fossano/Mondovì/Ceva/Savona e Torino-Fossano/Cuneo, oltre alle minori linee collegate.

Tuttavia risultano necessarie alcune messe a punto del nuovo sistema orario sopra descritto in quanto sono stati rilevati alcuni problemi per le linee secondarie, in particolare per la linea Torino-Pinerolo, con penalizzazioni sulle coincidenze con il servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma, particolarmente sentite dai pendolari.

Grandi collegamenti ferroviari

Torino – Lione : l'attività dell'Assessorato su questo dossier è stata sufficientemente descritta nelle passate RPP. E' doveroso solo ricordare che, a fianco di un ruolo più propriamente politico svolto dall'Assessore sia in rapporto alle comunità locali, che alla Regione, alla CIG, ecc..., si sviluppa una continuativa ed apprezzabile presenza degli Uffici nei diversi organismi tecnici costituiti per seguire l'iter procedurale del Progetto.

Volendo comunque riassumere "a slogan" la linea portante della posizione provinciale si potrebbe individuare un doppio indirizzo: favorire le massime condizioni di dialogo con il territorio per non lasciare margini a chi non teme o addirittura cerca lo scontro ed insieme tenere desta la massima attenzione perché il progetto venga sviluppato al meglio, sia sotto il profilo socio-economico che ambientale.

Per questa ragione la Provincia di Torino, anche su stimolo del suo Consiglio, ha cercato la collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture per dare corso ad un lavoro di carattere eccezionale: un Progetto Strategico per lo sviluppo del corridoio territoriale interessato dalla Torino – Lione, sviluppo socio-economico direttamente od indirettamente favorito dalla costruzione della nuova linea.

La risposta del Ministero è stata positiva ed ha generato un importante stanziamento con il quale provvedere alla stesura del Progetto.

La Provincia – sentito il Ministero – ha attualmente allo studio una proposta per l'organizzazione del lavoro, che sarà presto sottoposta ad un ampio confronto che dovrà naturalmente coinvolgere le amministrazioni locali interessate.

In linea di massima si pensa ad uno strumento che consenta sbocchi concreti, riferiti a tematiche ben definite.

La struttura operativa chiamata a lavorare potrebbe comprendere un comitato scientifico di coordinamento, composto da un numero ristretto di specialisti di alta professionalità, oltre ad un "panel" a carattere multidisciplinare di esperti da utilizzare per raccogliere idee, proposte e spunti nonché per un confronto con il lavoro in progress ed infine gruppi di lavoro su specifici progetti.

A titolo di esempio, questi ultimi potrebbero riguardare filoni tematici come la qualità ambientale (con specifico riferimento alla rinaturalizzazione di un territorio interessato nel tempo da una grande concentrazione di interventi infrastrutturali), la salute, la valorizzazione dei Beni Culturali ed il Turismo, la Logistica ed i Trasporti (visti come strumenti di crescita economica, anche in rapporto alla grande opportunità offerta dall'intervento che prende il nome dal C.so Marche)...

Collegamento valle di Susa - valle della Durance : si tratta di un progetto sul quale, negli anni, si è molto operato, in collaborazione con altri organismi italiani e francesi.

Nonostante le forti sollecitazioni a riprendere con decisione questo lavoro, provenienti soprattutto dalla Regione PACA e dalla Camera di Commercio di Marsiglia, si è ritenuto di soprassedere temporaneamente, in quanto non si può ignorare l'esistenza di un evidente intreccio funzionale tra l'apertura di questo collegamento e quello della nuova Torino – Lione.

A parte la tentazione ricorrente in taluni ambienti marsigliesi di giocare l'un progetto contro l'altro, puntando sul costo enormemente minore del primo rispetto al secondo, tentazione da respingersi senza incertezze, resta il fatto che l'attuale linea Torino – Modane non offre alcun margine di capacità per accogliere ad Oulx e soprattutto tra Bussoleno e Torino, nuovi convogli provenienti da Briançon.

Si ritiene quindi di mantenere in stand-by questo progetto, per rimetterlo all'ordine del giorno non appena quello sulla Torino – Lione si sia rimesso in moto con sufficienti margini di certezza, soprattutto con riferimento ai tempi ed ai finanziamenti.

3.4.2 Motivazione delle scelte

Nel seguito del paragrafo si cercherà di dare maggiore definizione, con indicazioni tratte da studi specialistici e dati quantitativi, alle valutazioni che costituiscono l'ossatura del programma.

1. Il problema della mobilità, l'equilibrio tra insediamenti diffusi e centri principali, va affrontato simultaneamente sia con riferimento ai trasporti urbani, extra-urbani e su rotaia, sia agendo sull'integrazione dei diversi sistemi e sui relativi nodi di interscambio.

La provincia di Torino - come altre aree - è caratterizzata da una "iper mobilità", con una elevata mobilità personale e, soprattutto, delle merci.

L'indice di motorizzazione privata ha raggiunto il livello di 63 autovetture ogni 100 abitanti e di 77 autoveicoli ogni 100 abitanti, con intensità superiori alla media nazionale.

Particolarmente accentuata la crescita del parco veicolare nel comune di Torino (+ 29% tra il 1985 e il 2001) rispetto a città come Milano (+ 12%) o Bologna (+4%).

Per la valutazione dell'andamento complessivo della mobilità i dati disponibili sembrano almeno in parte contraddittori. Secondo le rilevazioni biennali condotte dall'ATM (ora GTT), la mobilità personale nel corso dell'ultimo decennio sembra essere rimasta stazionaria e anzi decrescente (soprattutto dal 2000 in poi) in termini di numero di spostamenti e di percorrenze. I consumi di carburante, invece, segnalano in tutto il decennio una crescita sostenuta, proseguita anche nel 2001, che ormai assomma al + 14% rispetto al 1996 e al + 26% rispetto al 1990. All'interno di questa crescita però (e ciò suggerisce un ruolo particolare del traffico merci) nel periodo 1996 - 2001 si registra una contrazione del 6% dei consumi di benzina e un incremento del 37% dei consumi di gasolio (dal 2001 superiori a quelli della benzina).

Le modalità di trasporto motorizzato passeggeri sono sempre più squilibrate a favore della mobilità automobilistica. Secondo le già citate indagini GTT la quota di spostamenti con auto privata è passata dal 46% del 1991 al 54% del 1998 per giungere al 59% del 2002, con una corrispondente riduzione della quota coperta dal trasporto pubblico. Il mezzo pubblico rimane competitivo (e riprende forza) essenzialmente negli spostamenti interni alla città di Torino e/o su linee di forza a servizio di una domanda concentrata, mentre nel territorio metropolitano, là dove non adegua o non rende più flessibile la propria offerta, tende a perdere terreno. Contemporaneamente più segnali indicano un consistente aumento della mobilità delle merci, trainato dalla globalizzazione dei mercati e dalla segmentazione e flessibilità dei cicli produttivi. La crescente domanda di mobilità delle merci, solo in piccola parte soddisfatta da ferrovia, accresce l'intensità di traffico e la richiesta di nuove infrastrutture extraurbane per le medio - lunghe percorrenze.

2. Le direttrici ferroviarie esistenti per il collegamento fra il territorio provinciale e altre realtà territoriali, non hanno una capacità sufficiente ad attrarre e consentire la gestione di flussi di traffico in grado di stimolare il sistema economico e commerciale dell'intera area provinciale.
3. La riforma radicale del Trasporto Pubblico Locale, impostata a livello nazionale e ripresa e normata dalla legge attuativa della Regione Piemonte, assegna alla Provincia un ruolo da protagonista rispetto agli obiettivi di contenere l'ingentissimo peso della contribuzione pubblica e di migliorare la qualità del servizio offerto.

Occorre perseguire politiche territoriali volte a trasferire una quota rilevante del traffico sul trasporto pubblico (metropolitana e ferrovia metropolitana regionale), razionalizzando ed incentivando le possibilità di fruizione dello stesso e disincentivando l'uso del mezzo privato.

4. Le direttrici autostradali esistenti per il collegamento fra il territorio provinciale e altre realtà territoriali non hanno una capacità sufficiente ad attrarre e consentire la gestione di flussi di traffico in grado di stimolare il sistema economico e commerciale dell'intera area provinciale.
5. Permangono localmente flussi di traffico critici a carico di centri abitati, servizi e zone di pregio paesaggistico, talvolta connessi a una limitata accessibilità del luogo.
6. In data 9 maggio 2003 è stato costituito - secondo le previsioni dell'art. 8 della legge regionale del Piemonte 4 gennaio 2001, n.1 - il consorzio tra enti locali denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana", mediante firma di convenzione tra Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino, aperta agli altri Comuni interessati appartenenti all'ambito metropolitano torinese per la gestione associata delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale. Scopo del Consorzio è svolgere tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli enti aderenti in ambito metropolitano e del piano dei trasporti, oltre alla verifica della coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dai Comuni.
7. Il sistema della mobilità determina una pluralità di impatti ambientali e territoriali, che vanno dall'inquinamento atmosferico alle emissioni climalteranti, dall'inquinamento acustico alla congestione delle aree urbane e infine alla domanda di suolo per infrastrutture. Il traffico è il principale fattore di crescita dei consumi energetici, il fattore dominante per il rumore, il principale elemento di degrado della qualità ambientale urbana. Questi impatti non sono mitigabili o eliminabili solo con l'adeguamento tecnologico.
 - Inquinamento atmosferico. Al traffico sono attribuibili il 62,5% delle emissioni di NOx ed il 31,4% di PM10; in particolare, quest'ultimo parametro supera gli standard di qualità dell'aria in quasi la totalità dei siti di rilevamento. Le emissioni da traffico sono anche le emissioni più critiche sotto il profilo dell'esposizione umana. Le situazioni più problematiche riguardano l'area metropolitana in cui sono concentrati 1,5 milioni di abitanti. Altri nodi critici sono nella zona di Pinerolo e di Ivrea.
 - Emissioni climalteranti: il traffico determina il 45,7% delle emissioni totali di CO2.
 - Consumi energetici: il 30% dei consumi energetici è attribuibile al vettore trasporti.

3.4.3 Finalità da conseguire

Nell'ambito delle funzioni e delle attività elencate nel precedente paragrafo 3.4.1 – *Descrizione del programma*, vengono qui indicate alcune finalità più specifiche del programma.

REALIZZAZIONE DELL'ASSE VIABILE E FERROVIARIO DI CORSO MARCHE A TORINO

Descrizione dettagliata:

Nel contesto più ampio della realizzazione del collegamento ferroviario ad Alta Capacità tra Torino e Lione (rispetto al quale la Provincia di Torino e la Regione Piemonte ritengono indispensabile la realizzazione di un

<i>dettagliata:</i>	raccordo tra la nuova linea e la linea storica per consentire da una parte un corretto accesso al nodo di Torino e dall'altra si intende procedere al completamento dell'asse stradale di Corso Marche a Torino, utilizzando la sinergia di una progettazione integrata con il collegamento ferroviario.
<i>Tipologia:</i>	Intervento di sviluppo
<i>Risorse necessarie:</i>	Le risorse per la realizzazione delle opere sono da ricercarsi nell'ambito del progetto ferroviario Torino-Lione e, per la parte stradale, valutando la possibilità di utilizzare forme di <i>project-financing</i> .
<i>Problemi e criticità:</i>	Le criticità sono legate alla dimensione delle risorse finanziarie da reperire, ma anche alle possibili difficoltà di suddivisione delle attività tra i vari soggetti.
<i>Finalità generale (dal programma di governo):</i>	Un rinnovato impegno per il potenziamento del sistema infrastrutturale finalizzato alla mobilità e sviluppo che parta dal completamento dell'Alta Capacità con la Francia, la realizzazione dell'asse di Corso Marche e la chiusura dell'anello autostradale tangenziale est, il potenziamento dell'aeroporto Sandro Pertini.

OTTENERE MIGLIORAMENTI PROGETTUALI DEL TRACCIATO DELLE LINEE FERROVIARIE AD ALTA VELOCITÀ

<i>Descrizione dettagliata:</i>	Ottenere miglioramenti progettuali del tracciato delle linee ferroviarie ad alta velocità tali da: <ul style="list-style-type: none"> - garantire le interconnessioni con la città di Torino (avvicinamento dell'intersezione con la linea storica, connessione con la Stazione Stura) e con lo scalo merci di Orbassano (a questo proposito si veda anche la precedente finalità relativa alla realizzazione dell'asse di Corso Marche a Torino); - garantire il collegamento con l'aeroporto di Caselle; - ridurre ulteriormente l'impatto ambientale sia nella fase dei cantieri sia in corso di esercizio.
<i>Tipologia:</i>	Intervento di sviluppo
<i>Problemi e criticità:</i>	Il problema da affrontare prioritariamente è ottenere il consenso di tutti i soggetti pubblici coinvolti, anche a fronte degli eventuali maggiori costi che le modifiche progettuali comporterebbero.
<i>Finalità generale (dal programma di governo):</i>	Un rinnovato impegno per il potenziamento del sistema infrastrutturale finalizzato alla mobilità e sviluppo che parta dal completamento dell'Alta Capacità con la Francia, la realizzazione dell'asse di Corso Marche e la chiusura dell'anello autostradale tangenziale est, il potenziamento dell'aeroporto Sandro Pertini.

REALIZZAZIONE DI CENTRI DI INTERSCAMBIO

<i>Descrizione dettagliata:</i>	Il Piano territoriale di coordinamento (PTC) della Provincia individua una serie di centri di interscambio, ovvero luoghi in cui si passa da una modalità di trasporto ad un'altra). La Regione Piemonte finanzia i Comuni per la realizzazione, e la Provincia garantisce un supporto progettuale e verifica la corretta progettazione dei centri di interscambio rispetto alle funzioni richieste.
<i>Tipologia:</i>	Intervento consolidato
<i>Finalità generale (dal programma di governo):</i>	Potenziare il trasporto pubblico per accrescere la mobilità e ridurre l'inquinamento.

SOSTENERE LA REALIZZAZIONE DELLA METROPOLITANA TORINESE E DEL SUO PROLUNGAMENTO FINO A RIVOLI	
<i>Descrizione dettagliata:</i>	Nell'ambito della realizzazione della metropolitana torinese, la Provincia ha cofinanziato la progettazione preliminare del prolungamento ovest della linea 1 a partire dal Campo Volo, e concorrerà finanziariamente alla realizzazione della tratta Campo Volo-Cascine Vica.
<i>Tipologia:</i>	Intervento di sviluppo
<i>Risorse necessarie e tempi di realizzazione:</i>	Le risorse ed i tempi previsti sono definiti in un protocollo d'intesa che è in corso di sottoscrizione.
<i>Finalità generale (dal programma di governo):</i>	Potenziare il trasporto pubblico per accrescere la mobilità e ridurre l'inquinamento
ANALISI DELLE ESIGENZE E STUDI DI FATTIBILITÀ FINALIZZATI AD UN MIGLIORAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI DI TRASPORTO PER L'AREA DI MIRAFIORI	
<i>Descrizione dettagliata:</i>	Attraverso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana si dovrà procedere all'effettuazione di studi atti a definire la possibilità di modifiche all'attuale struttura delle reti di trasporto pubblico locale, in particolare sull'area di Mirafiori alla luce delle trasformazioni in atto.
<i>Tipologia:</i>	Intervento di sviluppo
<i>Finalità generale (dal programma di governo):</i>	Rendere competitivo il sistema produttivo: rafforzare formazione, ricerca e innovazione con misure di sostegno alla ricerca nelle piccole e medie imprese, una ricognizione sul territorio di gruppi industriali multinazionali e la cooperazione con aree produttive europee
PREDISPOSIZIONE DEGLI ATTI NECESSARI ALLA GARA PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PER IL PERIODO 2006-2011	
<i>Descrizione dettagliata:</i>	I documenti e gli atti necessari sono il programma pluriennale di esercizio, le specifiche tecniche ed i documenti di gara.
<i>Tipologia:</i>	Intervento di sviluppo
<i>Tempi di realizzazione previsti:</i>	Le procedure di gara saranno avviate entro il 31 dicembre 2005.
<i>Problemi e criticità:</i>	Una possibile criticità sul è rappresentata dalla notevole variabilità della legislazione in materia.
<i>Finalità generale (dal programma di governo):</i>	Potenziare il trasporto pubblico per accrescere la mobilità e ridurre l'inquinamento con la linea ferroviaria proveniente dalla Val di Susa e con la realizzazione di parcheggi di interscambio.

Opportunità di finanziamento

Ente	Fonte/Descrizione	Scadenze
Unione Europea	Fondo strutturale FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) - DOCUP Obiettivo 2: per aiuti agli investimenti delle PMI e degli EE.LL.	Scadenza attuale programmazione: 2006. Dal 2007 è prevista la nuova programmazione.
Unione Europea	Iniziativa comunitaria INTERREG III: promozione della cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale per uno sviluppo armonico, equilibrato e duraturo del territorio comunitario.	Bandi aperti fino al 31/12/2006.
Unione Europea	Programma comunitario VI PROGRAMMA QUADRO R & ST: a favore della ricerca e lo sviluppo tecnologico	Bandi aperti
Stato Italiano	Legge n. 144/99: fondo per la progettazione preliminare delle opere pubbliche.	
Stato Italiano	Finanziamenti per le Olimpiadi 2006.	
Regione Piemonte	Legge Regionale 06/03/80 n.11: infrastrutture per il trattamento delle merci e per l'interscambio fra sistemi di trasporto.	
Regione Piemonte	Legge 1 del 4 aprile 2000 – norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del D.Lgs. 19/11/1997 n. 422.	

3.4.3.1 Investimento

Per la realizzazione del programma sono previste le seguenti spese di investimento:

2006	2007	2008
€ 51.822.042,00	€ 33.177.896,00	€ 10.018.135,00

3.4.3.2 Erogazione di servizi di consumo

Per la realizzazione del programma, la spesa per erogazione di servizi di consumo programmata è

2006	2007	2008
€ 35.217.651,00	€ 35.127.651,00	€ 35.127.651,00

3.4.4 Risorse umane da impiegare

Per la realizzazione del programma sono disponibili:

Dirigenti	Addetti area direttiva	Addetti area di concetto	Addetti area esecutiva	Addetti area ausiliare
2	23	34,5	1	0

N.B.: dati forniti dall'Area Risorse Umane sulla base dei dipendenti in servizio nel mese di ottobre 2005.

3.4.5 Risorse strumentali da utilizzare

Per la realizzazione del programma sono disponibili:

Beni immobili	Attrezzature	Arredi ed altri beni mobili
8.625.851,19 €	234.426,32 €	154.436,36 €

N.B.: la valorizzazione delle risorse strumentali di ciascun programma corrisponde alle consistenze finali dell'ultimo conto del patrimonio approvato (2004).

3.4.6 Coerenza con il piano regionale di settore

Il programma risulta coerente con lo schema di Piano Regionale dei Trasporti adottato dalla Giunta Regionale del Piemonte, in attesa di approvazione da parte del Consiglio Regionale.

3.5 Risorse correnti ed in conto capitale per la realizzazione del programma

ENTRATE (in Euro)	2006	2007	2008
Entrate specifiche:			
Stato	2.841.000	2.841.000	2.841.000
Regione Piemonte	28.069.565	28.069.565	28.069.565
Unione Europea	-	-	-
Cassa Depositi e Prestiti, credito sportivo, istituti di previdenza	18.522.414	13.059.340	-
Altri indebitamenti (1)	7.938.178	5.596.860	-
Altre entrate	27.464.915	16.819.161	12.315.600
TOT. Entrate specifiche (A)	84.836.072	66.385.926	43.226.165
Proventi dei servizi (B)	15.000	15.000	15.000
Quote di risorse generali (C)	2.188.621	1.904.621	1.904.621
Totale (A+B+C)	87.039.693	68.305.547	45.145.786

(1) Prestiti da istituti privati, ricorso al credito ordinario, prestiti obbligazionari e simili

3.6 Spesa prevista per la realizzazione del programma

IMPIEGHI (in Euro)	2006		2007		2008	
	Euro	% sul TOT.	Euro	% sul TOT.	Euro	% sul TOT.
Spesa Corrente consolidata (a)	34.764.537	39,93%	34.764.537	50,90%	34.764.537	77,00%
Spesa Corrente di sviluppo (b)	453.114	0,52%	363.114	0,53%	363.114	0,80%
Spesa Corrente	35.217.651	40,45%	35.127.651	51,43%	35.127.651	77,80%
Spesa per investimento	51.822.042	59,55%	33.177.896	48,57%	10.018.135	22,20%
Totale	87.039.693	100,00%	68.305.547	100,00%	45.145.786	100,00%
Incidenza sulle spese finali dell'Ente, Titoli I e II	15,05%		12,88%		9,44%	