

Torino, Maggio 2020

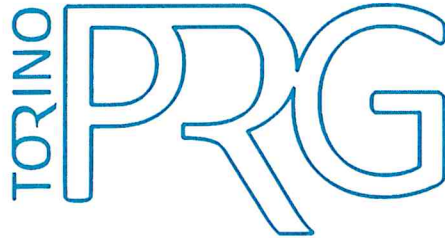


CITTA' DI TORINO

Allegato n°

alla DC

DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO  
AREA URBANISTICA E QUALITA' DELL' AMBIENTE COSTRUITO  
**PROGETTO SPECIALE PIANO REGOLATORE**  
VIA MEUCCI N°4



**PROPOSTA TECNICA DEL PROGETTO PRELIMINARE**  
(AI SENSI DELL'ARTT. 14 E 15 DELLA LUR N. 56/1977 E SMI)

**DOCUMENTAZIONE DI STUDIO - QUADERNO 8**

*Assessorato e Divisione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino*

**8/a "PUMS" Appunti di lavoro per aggiornamento**

**8/b Metropolitana report avanzamento lavori linea 1"**

**PROGETTISTA E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

Arch. Rosa GILARDI

(documento firmato digitalmente ai sensi art. 20 e ss. Del D.lgs 82/2005 e s.m.i.)

**GRUPPO DI COORDINAMENTO**

Arch. Donato GUGLIOTTA   Arch. Giacomo LEONARDI   Arch. Liliana MAZZA   Ing. Labeled WASSEL

**CON I COMPONENTI L'UFFICIO DEL PIANO**



**DOCUMENTAZIONE DI STUDIO - QUADERNO 8**

*Assessorato e Divisione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino*

**8/a “PUMS” Appunti di lavoro per aggiornamento**



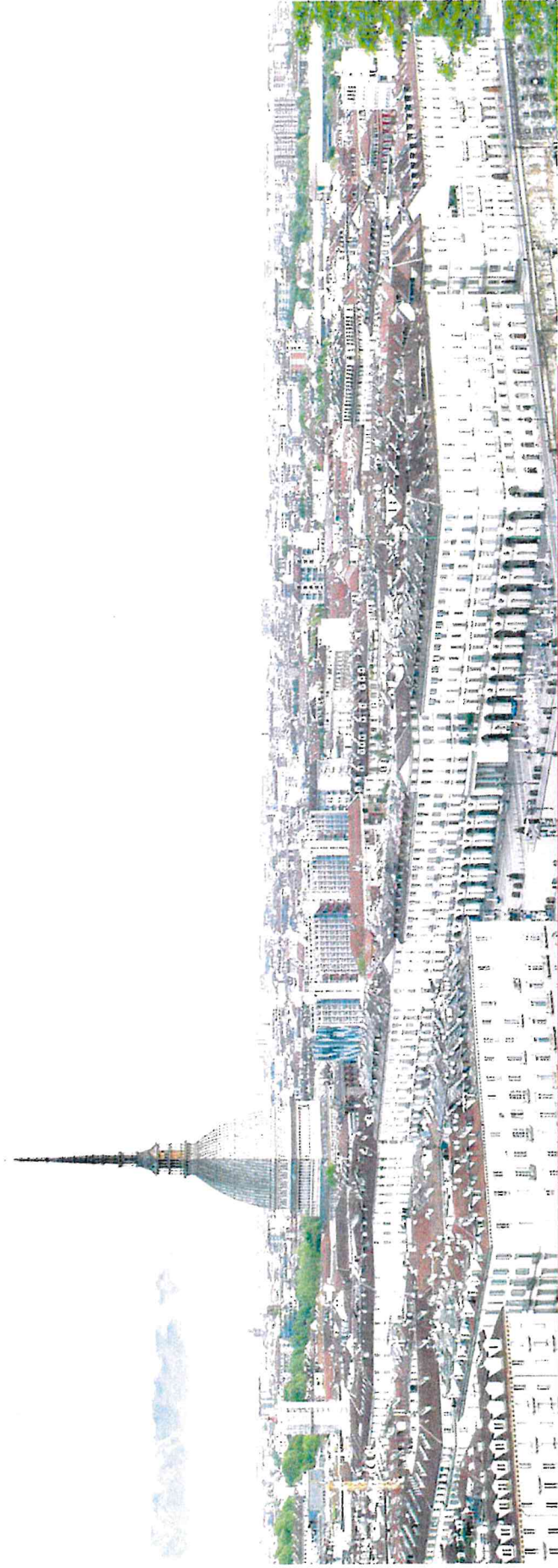


CITTA' DI TORINO

## II PUMS di Torino

*appunti di lavoro per aggiornamento*

in coordinamento con città metropolitana



Assessorato Viabilità, Trasporti e Infrastrutture - Divisione Infrastrutture e Mobilità - 2019

**Il PUMS** è un **Piano Strategico di medio-lungo termine**, sovraordinato ai piani di settore (es. Piano Urbano Traffico, Biciplan, ecc.), e declinato in azioni strutturali che prevedono investimenti in un orizzonte temporale decennale. Oltre a dialogare con la pianificazione territoriale, persegue obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

**Il processo di redazione del PUMS è stato definito nelle Linee Guida Europee** redatte da ELTIS, approvate nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione Europea e **receptite**, in termini procedurali e di approccio ad una pianificazione strategica della mobilità integrata con la pianificazione territoriale e urbanistica, **nel Decreto MIT 4 agosto 2017**.

## IL PUMS DI TORINO adottato nel 2011



Il PUMS adottato nel 2011 è conforme agli indirizzi del “libro bianco” e del “libro verde” della Comunità Europea, coerente con le successive direttive in materia di pianificazione della mobilità emanate dall’U.E. nel 2014 , e con le recenti direttive nazionali del Decreto MIT 04/08/2017.



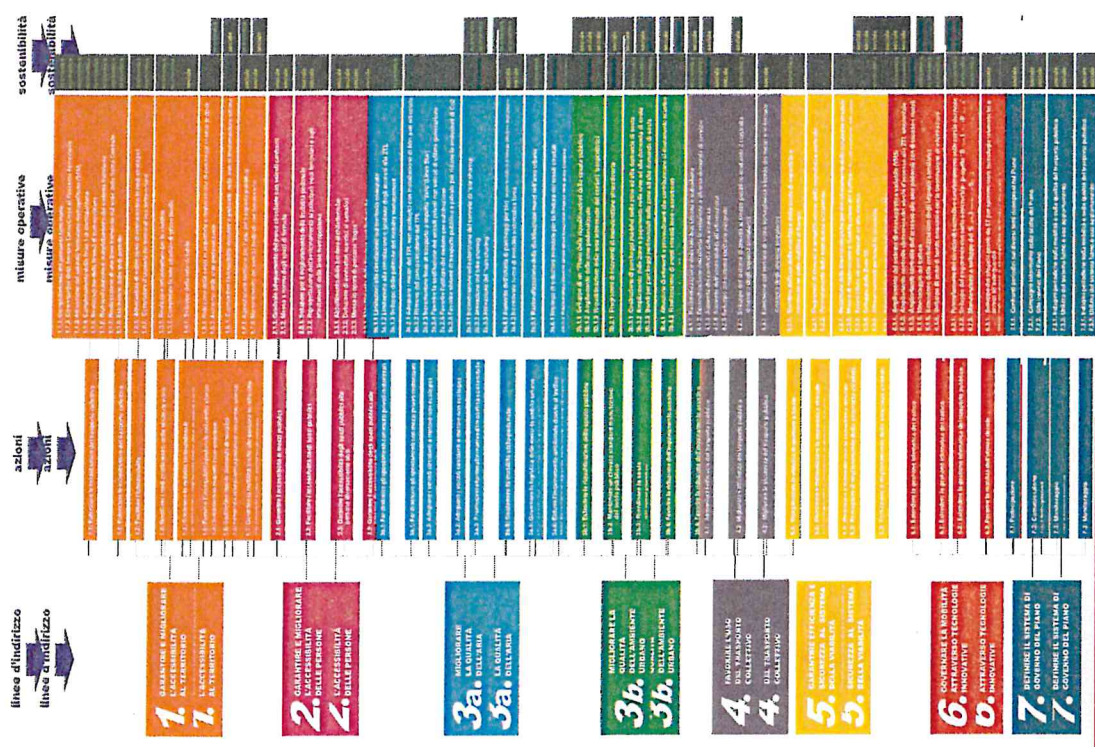
Il Piano è stato sviluppato su **7 linee d’indirizzo e misure operative** monitorate con cadenza biennale attraverso un set di indicatori.



# IL PUMS DI TORINO: schema PUMS 2011



CITTA' DI TORINO



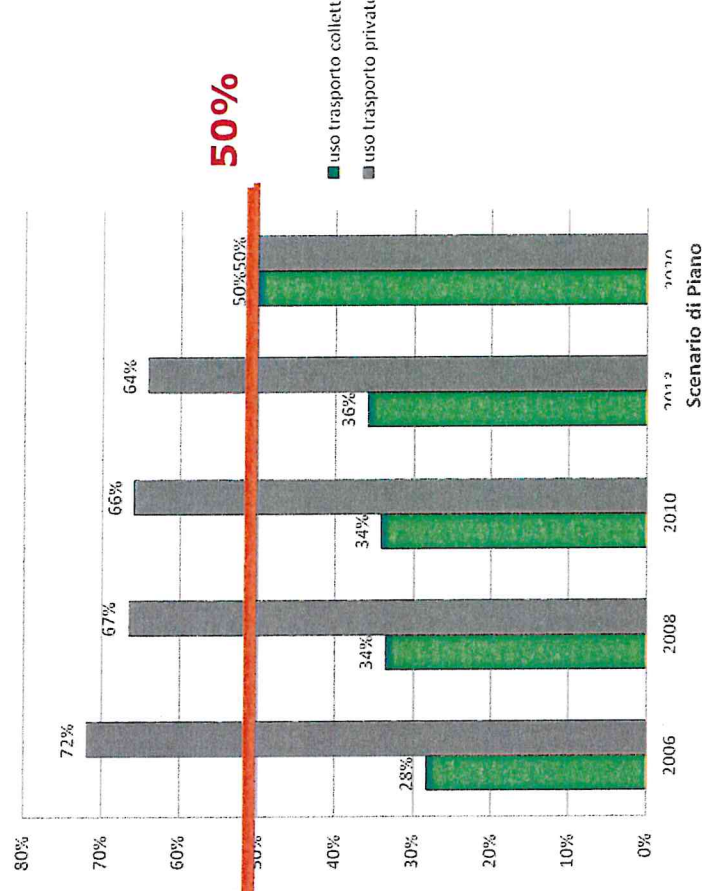
Per ciascuna linea d'indirizzo si erano individuate:

- **Azioni** per raggiungere gli obiettivi
- **Misure operative** attuative delle azioni, secondo le linee di sostenibilità economica, sociale, ambientale
- **Indicatori** per verificare l'efficacia del Piano



**L'obiettivo principale del PUMS 2011 era quello di rendere più competitivo il trasporto collettivo, rendendolo usufruibile da parte di tutti, per disincentivare gli spostamenti individuali e ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle funzioni urbane, per arrivare nel lungo periodo ad una quota modale del trasporto pubblico pari al 50%**

**Il PUMS promuove un sistema integrato di trasporto, favorendo l'intermodalità tra vari sistemi di trasporto urbano: pubblico, privato e in sharing**



## IL PUMS DI TORINO: normativa di riferimento



### Contesto europeo di riferimento

**Libro Verde (2007):** per una nuova cultura della mobilità urbana  
**Piano d'azione sulla mobilità urbana** del 2009

**Libro Bianco sui trasporti** della Ue (2011): verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile

**Linee guida** «Guidelines developing and implementing a **sustainable urban mobility plan**» (2014)

**Agenda 2030:** stabilisce 17 obiettivi per il 2030

**Goal 11.2** – fornire accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, migliorare sicurezza strade con attenzione a chi è in situazioni vulnerabili



### Contesto nazionale di riferimento:

Legge n. 232 del 2016 prevede la redazione di un **Piano strategico per la mobilità sostenibile** ed un Piano di azione nazionale

«**Connettere l'Italia**» Allegato al DEF 2016 aggiornato con L'Allegato al Documento di Economia e Finanza - DEF 2017

D.L. 18/10/2012, all'art.8 "**Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto**"  
Direttiva europea 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita con il decreto legislativo n.257 del 2016

**Decreto MIT 4 Agosto 2017** Linee Guida per la formazione dei PUMS

### il ruolo del PUMS per l'accesso ai canali di finanziamento

L'allegato 2 del **Decreto del MIT 4 agosto 2017** evidenzia il ruolo fondamentale del PUMS per l'accesso ai finanziamenti degli interventi infrastrutturali nelle città metropolitane.

Secondo l'allegato «**Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture**» al Documento di economia e finanza (DEF 2017), il PUMS costituisce uno dei tre strumenti amministrativi indispensabili perché ci sia accesso, da parte delle Città metropolitane, ai finanziamenti statali

#### Fondi pubblici per l'attuazione degli interventi:

**Avviso MIT 11/3/2018** per interventi relativi al trasporto rapido di massa (TRM): rinnovo parco veicolare, linee metropolitane, tranviarie  
**1ª scadenza: 31/12/2018** presentate istanze per **parcheggio d'interscambio Bengasi - metro1**; **nuove motrici tranviarie, riorganizzazione tracciati e capolinea tranviari**  
**2ª scadenza: 31/12/2019 - metro 2**

Per ogni azione il PUMS definisce un appropriato modello di finanziamento in funzione delle specifiche caratteristiche, in considerazione delle possibilità di accesso a fonti di natura pubblica e capacità di generare o meno diverse tipologie di ricavi :

- modelli di finanziamento e procurement tradizionali
- partenariato pubblico / privato

#### Fondi pubblici per la progettazione:

##### **Decreto MIT n.171 del 10/05/2019:**

Il Fondo finanzia per il triennio 2018- 2020 la redazione dei PUMS, PSM, la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché la project review delle infrastrutture già finanziate.

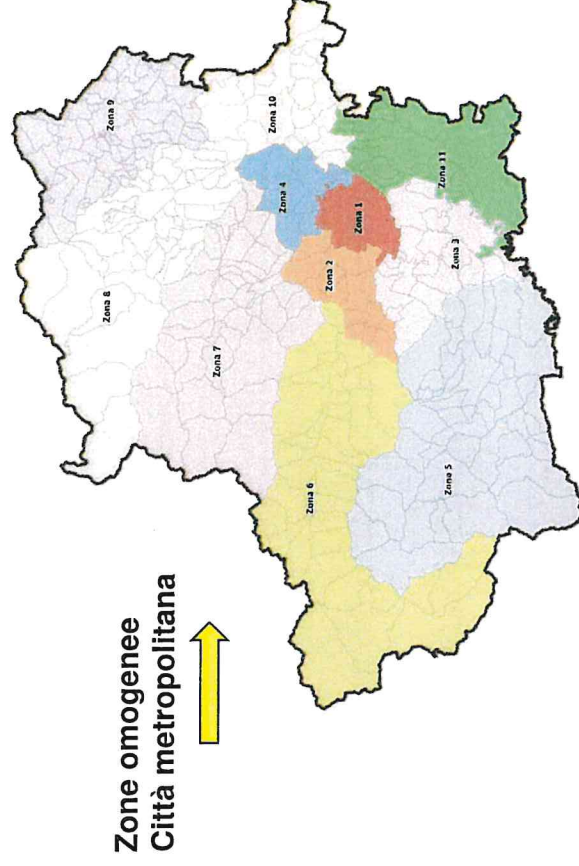
Per la Città di Torino sono stati stanziati **1.537.000 €**. È stata presentata domanda al MIT per accedere ai finanziamenti per l'**aggiornamento del Pums** e per la redazione di **progetti di fattibilità** (riutilizzo sede dismessa Torino-Ceres – navigabilità fiume Po) (Del. G.C. mecc. 2019 04727/006)

Il **processo di piano** sarà condotto con la **Città Metropolitana**, che è l'Ente che dovrà coordinare il PUMS, e la Città di Torino aggiornerà la parte di sua competenza, in coerenza con i principi comuni che saranno definiti avvalendosi **dell'apporto del comitato scientifico**

Il telaio strutturale del PUMS sarà costituito dalla **Banca Dati** che ha permesso, mediante un costante aggiornamento biennale degli indicatori, il monitoraggio dell'attuazione delle misure e azioni delineate dal Piano 2011.

**La banca dati** sarà **riorganizzata e integrata con quella di Città metropolitana e costituirà la fotografia della mobilità di area vasta da cui sviluppare il Piano.**

**È STATO SOTTOSCRITTO UN PROTOCOLLO D'INTESA TRA CITTÀ E CITTÀ METROPOLITANA CHE DEFINISCE I RUOLI NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE**





CITTA' DI TORINO

# II QUADRO CONOSCITIVO

# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo - abitanti

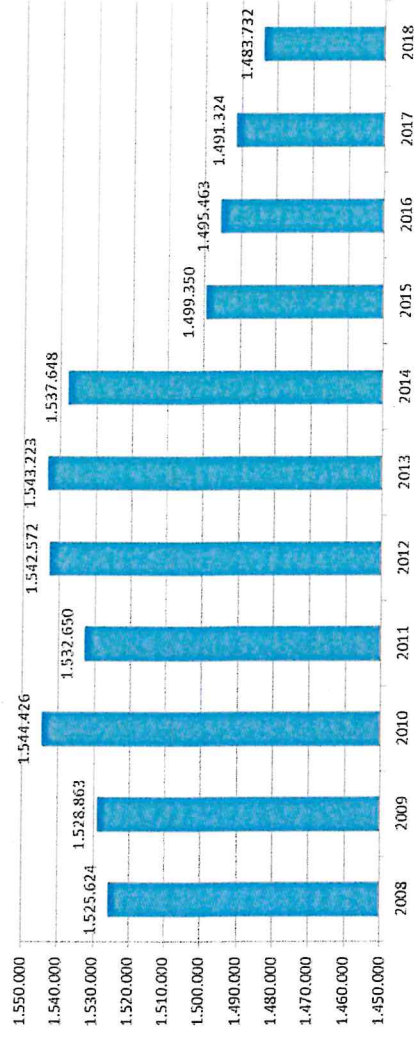


L'analisi della popolazione ha riguardato le seguenti zone omogenee:

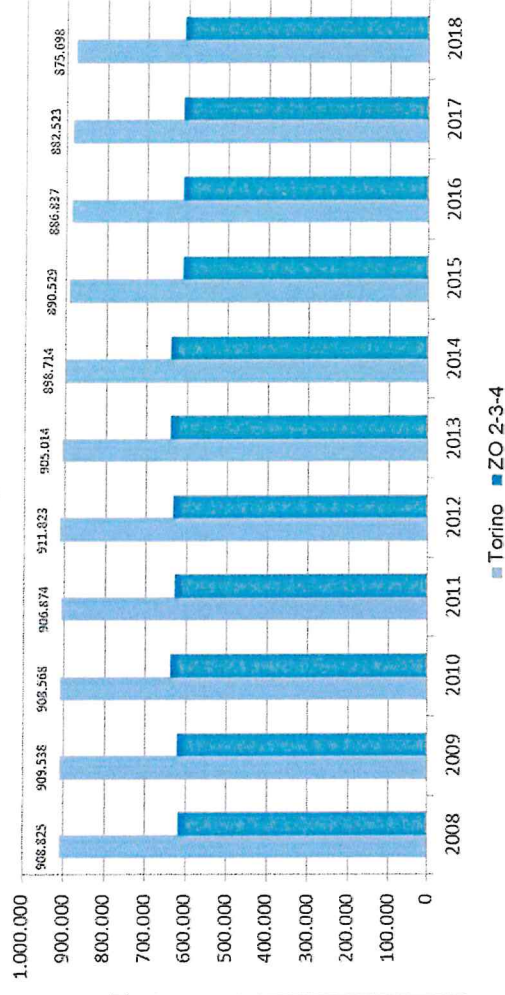
- Zona Omogenea 1, Torino
- Zona Omogenea 2, AMT Ovest
- Zona Omogenea 3, AMT Sud
- Zona Omogenea 4, AMT Nord

In 10 anni, dal 2008 al 2018, la popolazione totale delle zone omogenee 1, 2, 3 e 4 dell'area metropolitana si è ridotta di 45.131 abitanti. Torino di 33.127 abitanti.

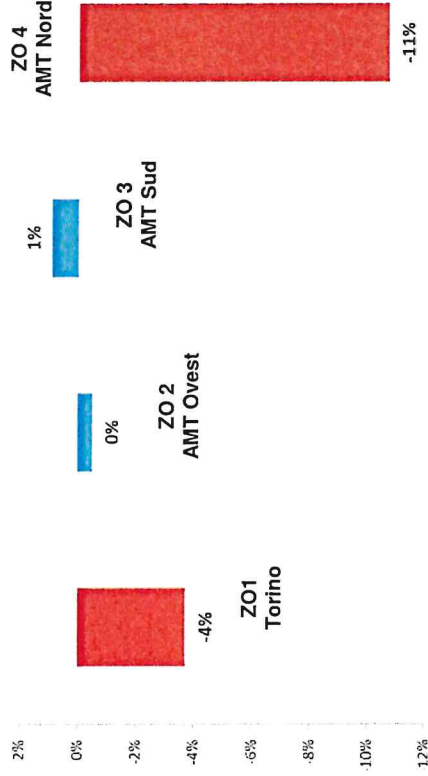
Andamento popolazione totale Zone Omogenee 1-2-3-4 dal 2008 al 2018



Confronto popolazione residente nel Comune di Torino e nelle zone omogenee 2-3-4



Tasso di crescita (%) per Zona Omogenea dal 2009 al 2018



# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo - mobilità delle persone



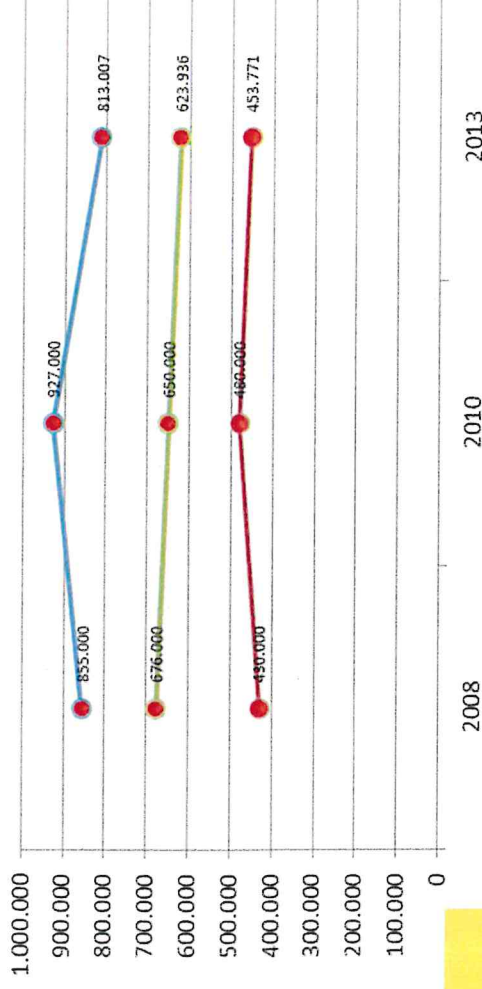
spostamenti nell'area torinese

Anno 2008: 1.967.000

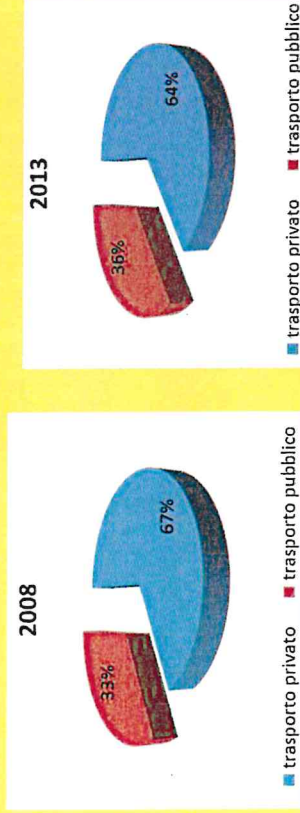
Anno 2010: 2.057.000

Nel 2013, gli spostamenti si attestano a **1.890.714**, con una diminuzione (che ha interessato tutte le tipologie di spostamento; auto, TPL, piedi e bici), di circa il **4%** rispetto al 2008

Spostamenti al giorno nell'area torinese

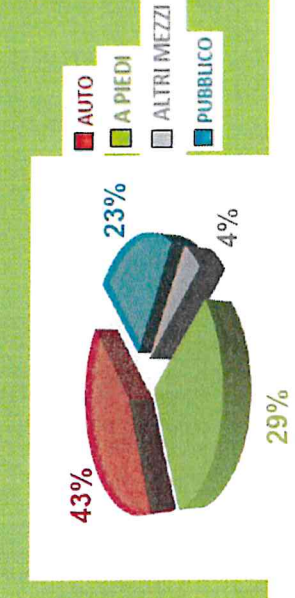


Rispetto agli spostamenti effettuati con mezzi motorizzati nel 2008 si evidenzia nel 2013 un **incremento +3%** del TPL e una **diminuzione -3%** dell'auto privata



Spostamenti motorizzati al giorno

Nel 2013 in Torino l'auto è il mezzo preferito per gli spostamenti, (43% sul totale). Gli spostamenti in bici e a piedi rappresentano quasi il 30% del totale.



Spostamenti giornalieri in Torino: 886.000

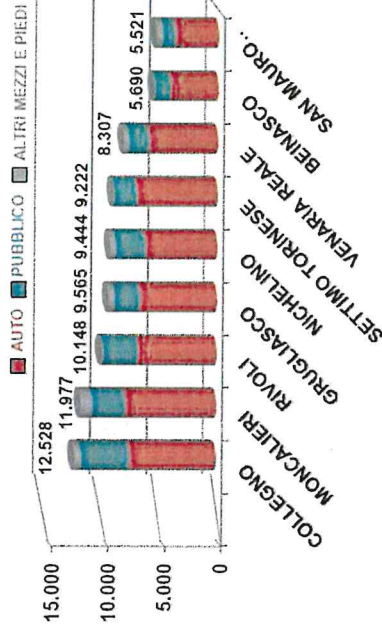
# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo - mobilità delle persone



CITTA' DI TORINO

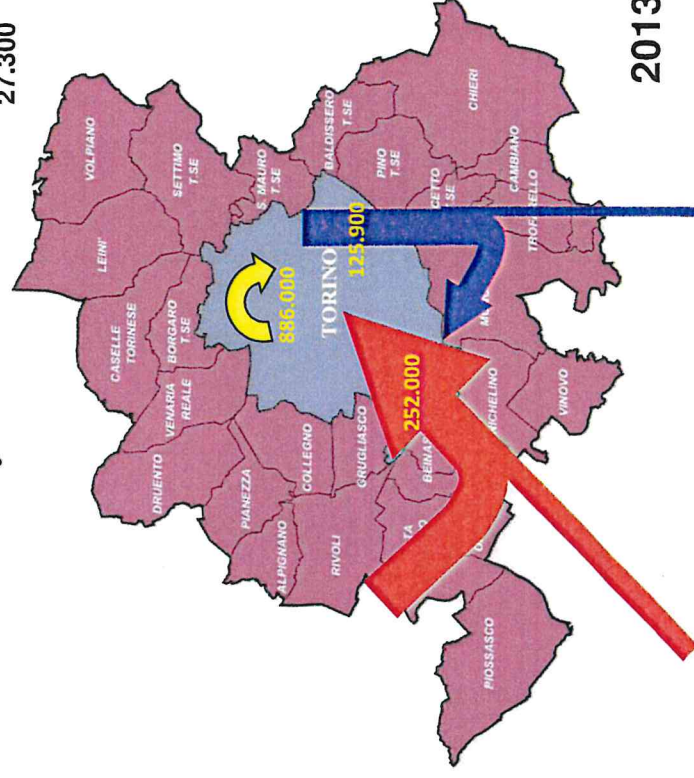
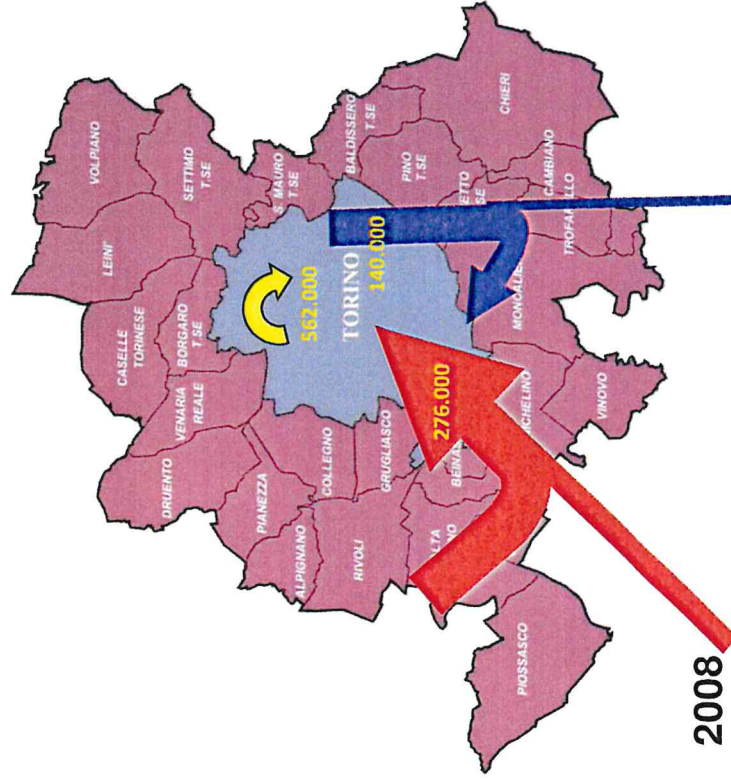
Le indagini IMQ del 2013 effettuate dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese (AMP), evidenziano, rispetto agli spostamenti del 2008:

- un aumento degli spostamenti interni di 324.000 unità **+58%** (886.000)
- una diminuzione in entrata di 24.000 unità **-9%**
- una diminuzione in uscita di 15.000 unità **-10%**



**Mobilità destinata in Torino - Top 10 provenienze**

- Collegno- Rivoli- Grugliasco (ZO2) **32.200**
- Moncalieri- Beinasco-Nichelino (ZO3) **27.300**



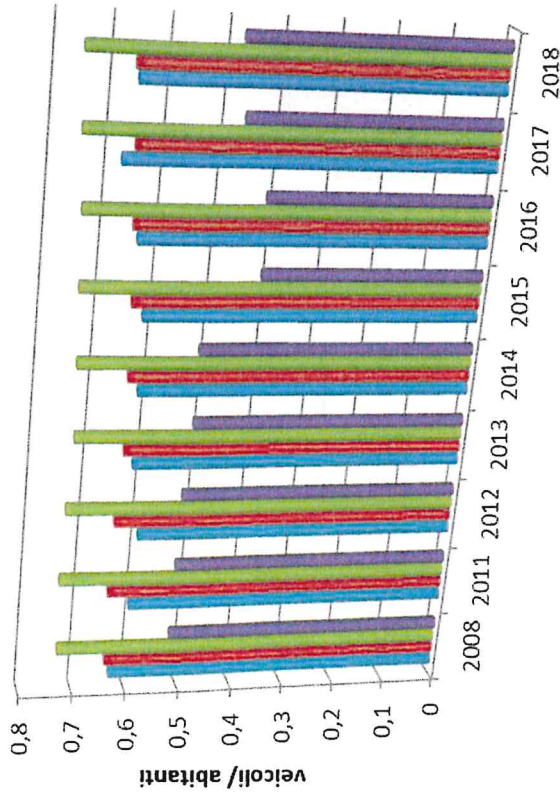
Assessorato Viabilità, Trasporti e Infrastrutture - Direzione Infrastrutture e Mobilità - 2019



# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo - parco veicolare



Evoluzione tasso di motorizzazione autoveature dal 2011 al 2018 (Zone Omogenee)



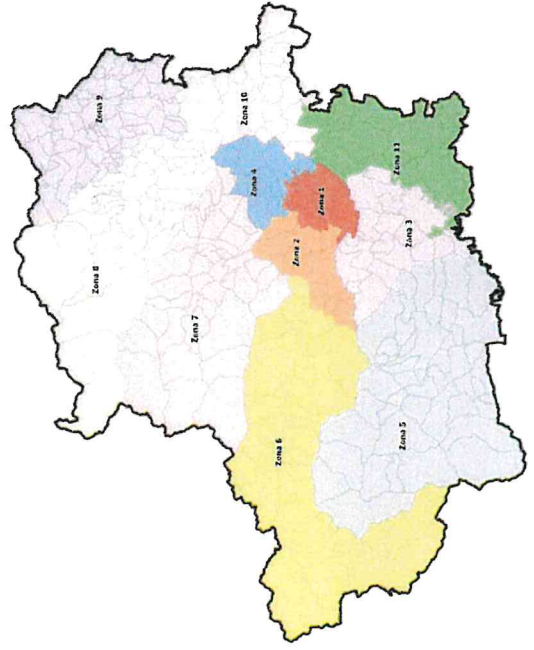
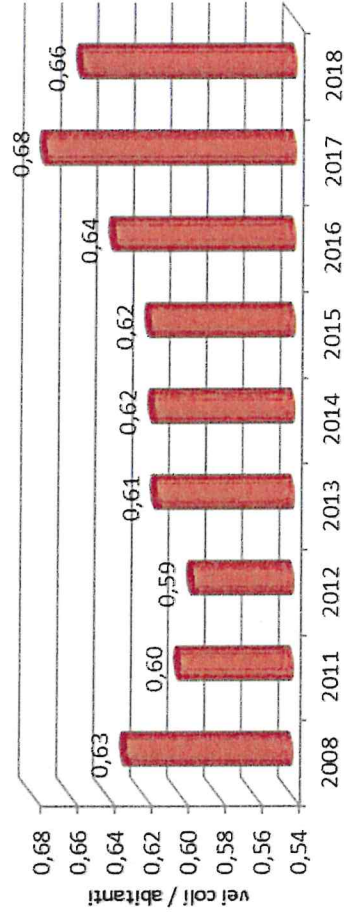
Il tasso di motorizzazione di Torino è aumentato passando da 0,63 nel 2008 a 0,66 nel 2018.

L'aumento ha riguardato anche le seguenti Zone omogenee:

- 2 - da 0,64 nel 2008 a 0,66 nel 2018;
- 3 - da 0,73 nel 2008 a 0,75 nel 2018 (tasso più alto rispetto a Torino);
- 4 - da 0,48 nel 2008 a 0,52 nel 2018.

La 4 ha registrato una diminuzione del tasso di motorizzazione, passato da 0,52 nel 2008 a 0,48 nel 2018.

Tasso di motorizzazione veicoli dal 2008 al 2018 (Comune di Torino)



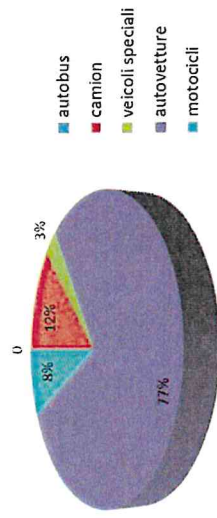
(Fonte: ACI)

# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo - parco veicolare Torino

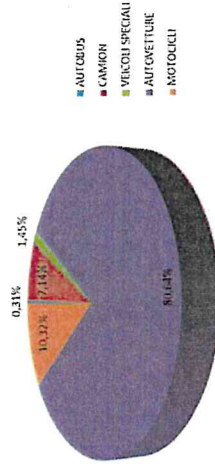


2008

Ripartizione composizione parco veicolare



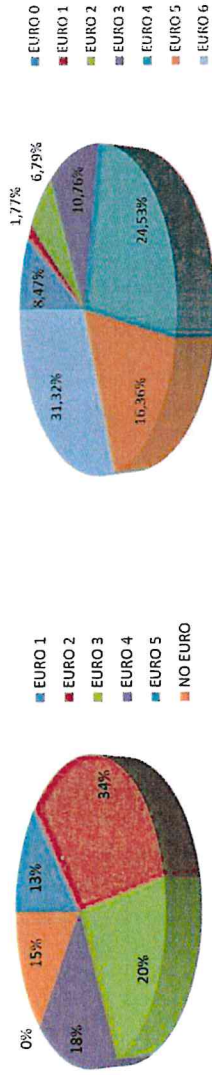
2018



L'autovettura rappresenta oltre l'80% del parco veicolare, +3% rispetto al 2008 (77%).

(Fonte: ACI)

Ripartizione parco veicolare per classe di emissione

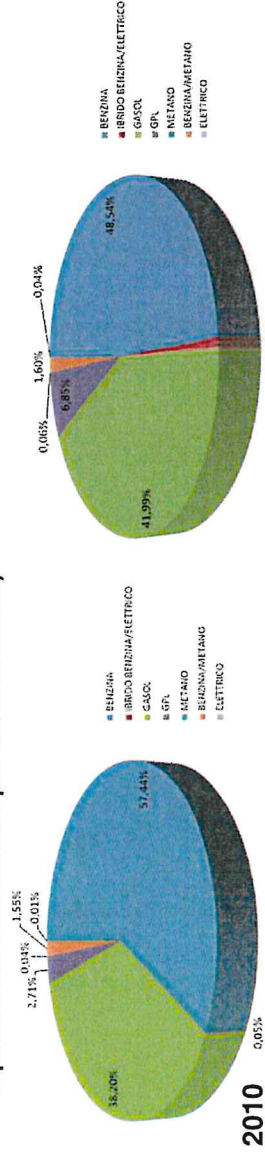


La ripartizione del parco veicolare per classe di emissione fa emergere, al 2018, una prevalenza di veicoli EURO 6, che rappresentano oltre il 30% del totale.

Nel 2008 la % più alta era rappresentata dai veicoli EURO 2 ed EURO 3, circa il 50% del totale, mentre gli EURO 4 e 5 rappresentavano meno del 20%.

(Fonte: ACI)

Ripartizione autovetture per alimentazione



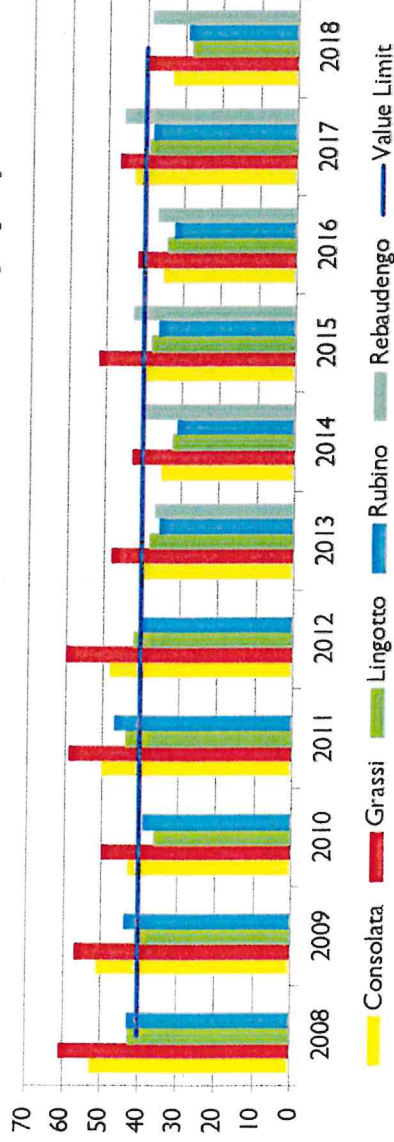
Al 2018 le autovetture alimentate a GPL, metano e elettriche rappresentano circa il 9%

(Fonte: bollo auto Regione Piemonte)



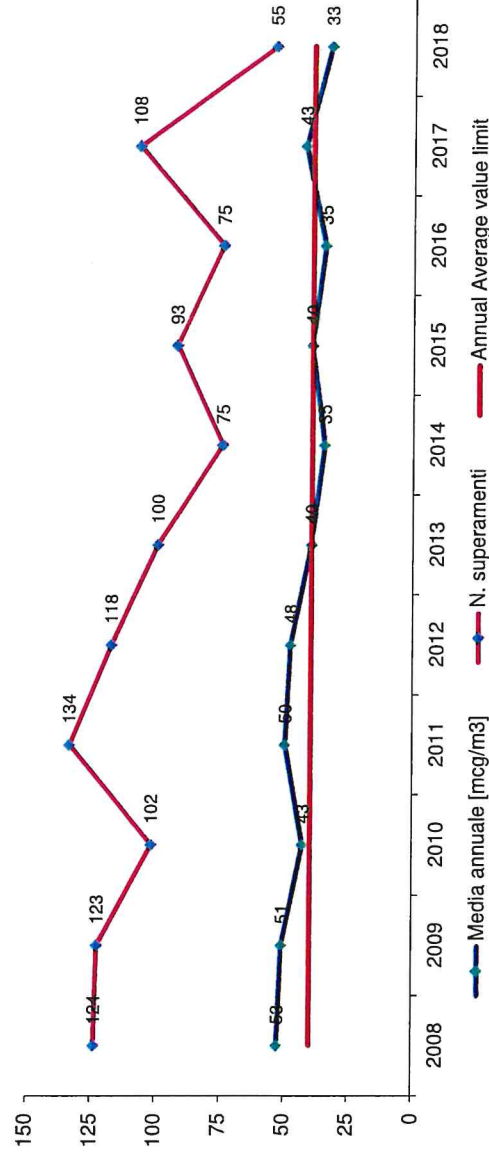
# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo – qualità dell'aria

VALORI MEDI DELLE MEDIE GIORNALIERE DI PM10 [mcg/m3]



Il valore medio annuale di concentrazione del **PM10** nel **2018** è diminuito del **-35%** rispetto al **2008**.

Nel 2018 il valore medio annuale si è mantenuto al di sotto del limite previsto dalla normativa pari a **40 µg/mc**.



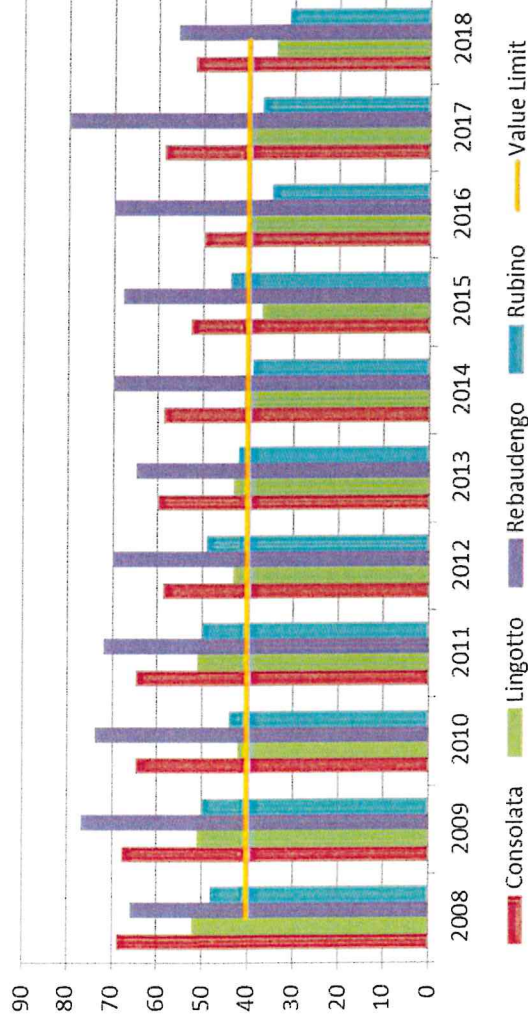
Il numero di superamenti di **PM10** nel **2018** è diminuito, indicativamente, del **-49%** rispetto al **2008**. e si attesta a **55**

È però ancora lontano dal limite previsto dalla normativa (max **35** superamenti del valore di **50 µg/mc** all'anno).

## IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo — qualità dell'aria

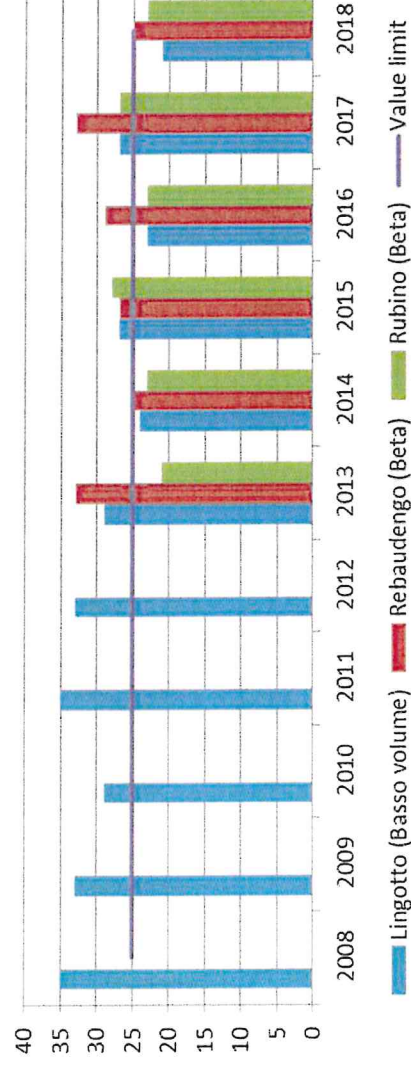


MEDIE ANNUALI DEI VALORI ORARI DI NO2 [mcg/m3]



La media di **NO2** nel **2018** è diminuita del **26%** rispetto al **2008** ma si mantiene al di sopra dei valori limite previsti dalla normativa pari a **40 µg/mc**.

VALORI MEDIE DELLE MEDIE GIORNALIERE DI PM2,5 (mcg/mc)



Nel **2018** i valori di **PM2,5** rilevati in ogni postazione si sono attestati sotto il valore limite di **25 µg/mc**.

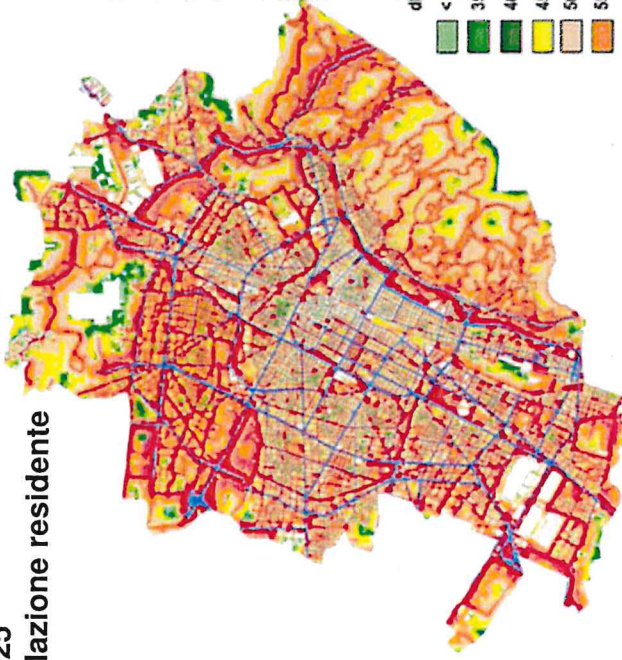
La media di **PM2,5** nel **2018** è diminuita del **48%** rispetto al **2008**.

# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo — qualità rumore

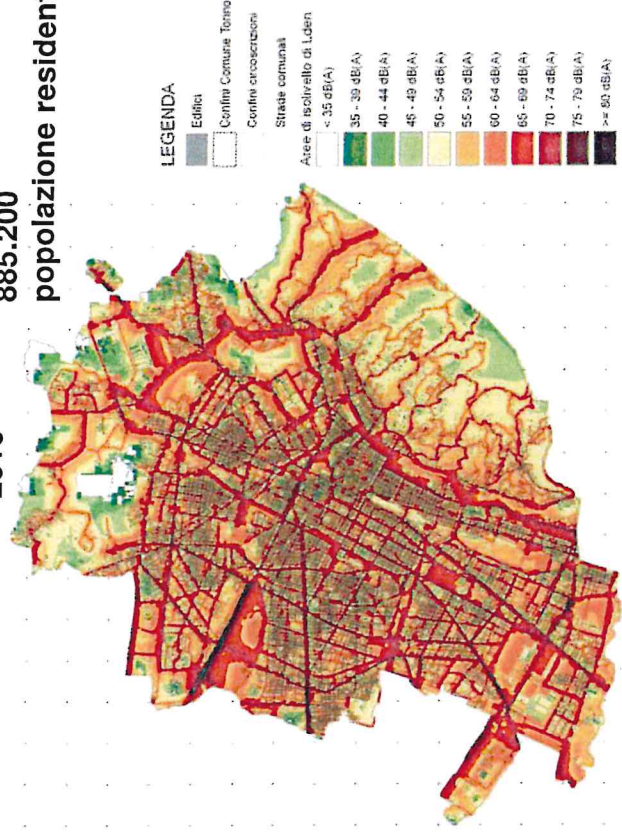


## MAPPATURA ACUSTICA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI - L<sub>DEN</sub> (giorno – sera – notte)

2008  
popolazione residente  
908.825

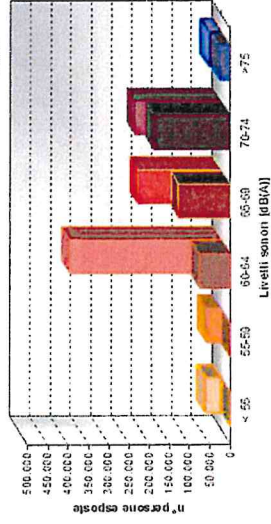


2016  
popolazione residente  
885.200



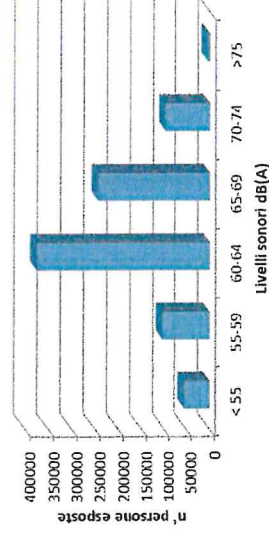
**LEGENDA**  
 Edifici  
 Contorni Comuni Torino  
 Contorni circoscrizioni  
 Strade comunali  
 Aree di isolamento di L<sub>DEN</sub>

### PERSONE ESPOSTE L<sub>DEN</sub>



L'OMS assegna il limite di 65 db (A) alle pertinenze stradali  
 Al 2016 **536.000** abitanti (60%), al di sotto del limite ( +17% rispetto al 2008).

### PERSONE ESPOSTE L<sub>DEN</sub>

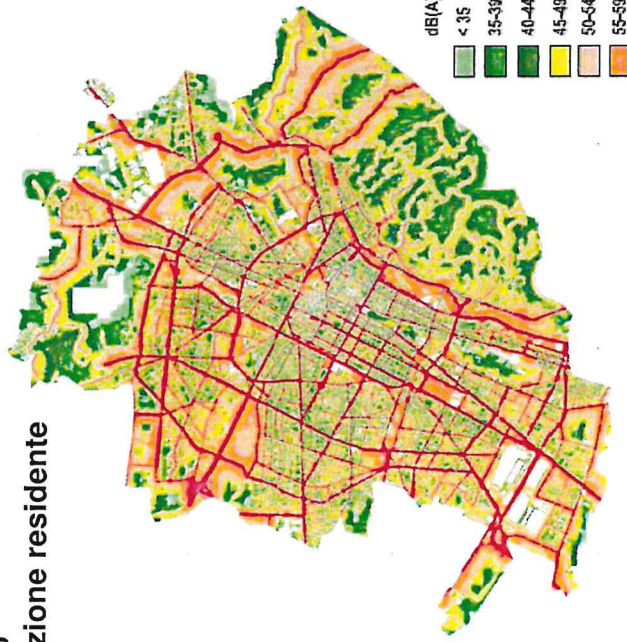


# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo — qualità rumore

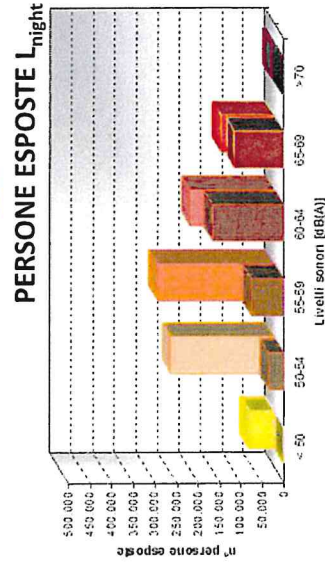
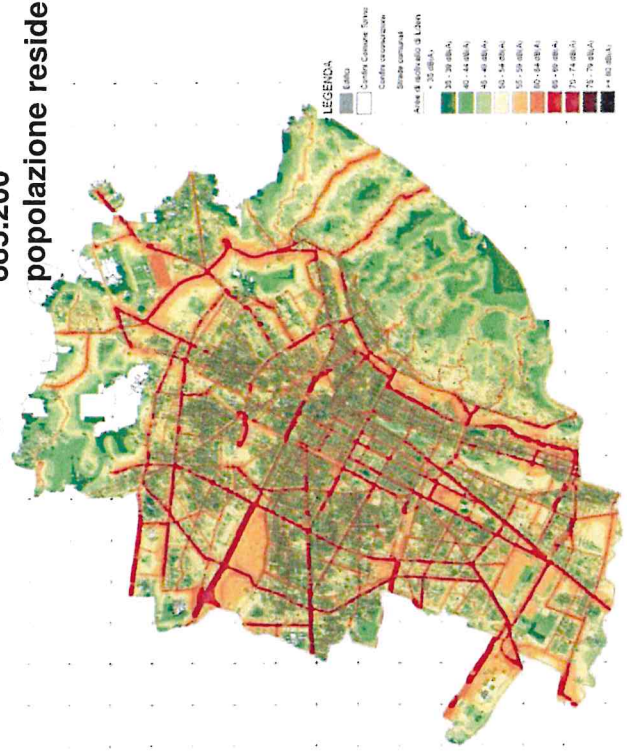


## MAPPATURA ACUSTICA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI - L<sub>NIGHT</sub> (notte)

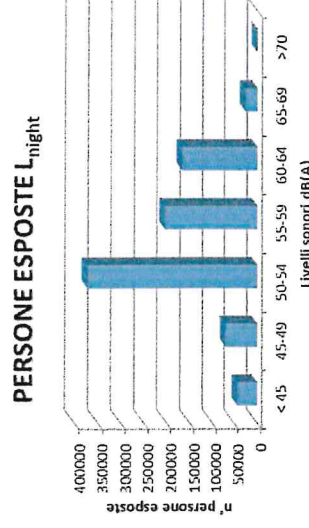
2008  
908.825  
popolazione residente



2016  
885.200  
popolazione residente



L'OMS assegna il limite di 55 db (A) alle pertinenze stradali  
Al 2016 **486.000** abitanti (54% ), al di sotto del limite ( +42% rispetto al 2008).



# IL PUMS DI TORINO: quadro conoscitivo — la rete stradale



CITTA' DI TORINO

indicatori

rete stradale di riferimento nel territorio comunale  
 ora punta mattino 7.40-8.40  
 - asse stradale indice criticità 3 (traffico rallentato)  
 - percentuale sul totale  
 - asse stradale indice criticità 4 (traffico in coda)  
 - percentuale sul totale  
 - velocità media traffico privato

Scenario 2008

860,24 Km  
 153,58 Km  
 17,9 %  
 21,28 Km  
 2,5 %  
 21,97 Km/h

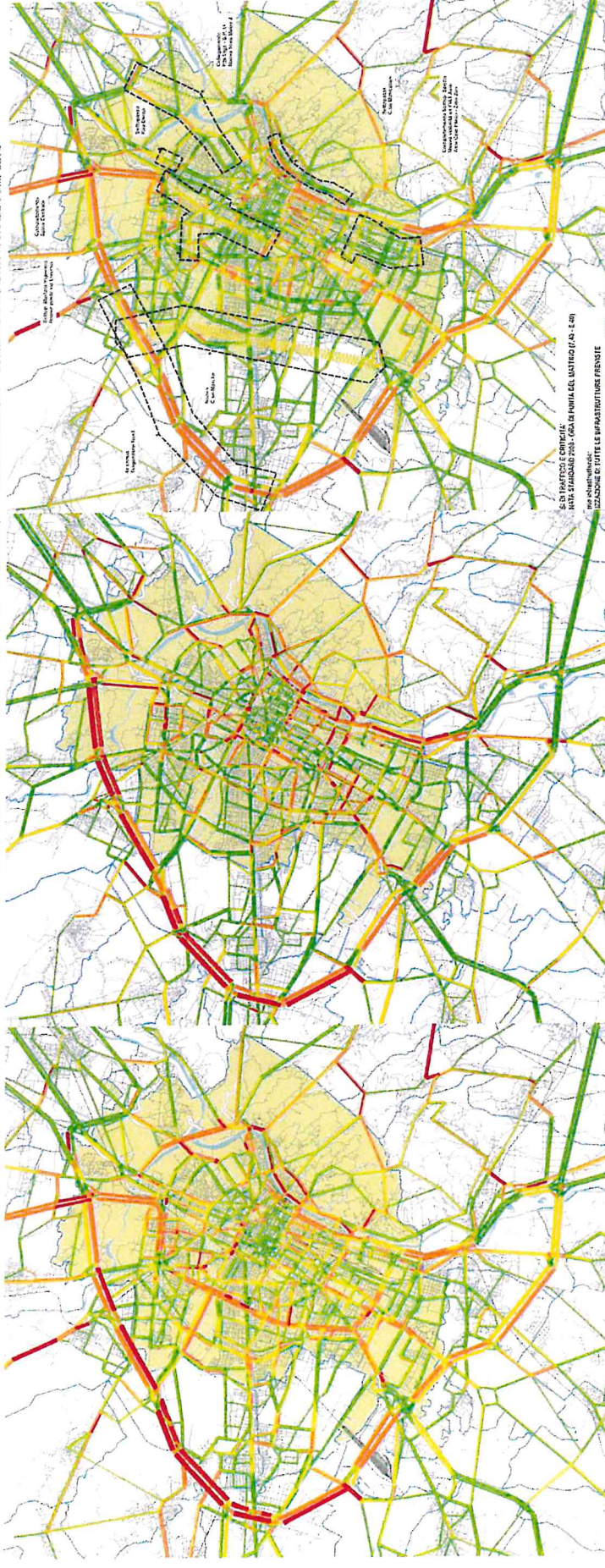
Scenario 2018

817 km km  
 130,28 km  
 15,9 %  
 31,16 Km  
 3,8 %  
 20,71 Km

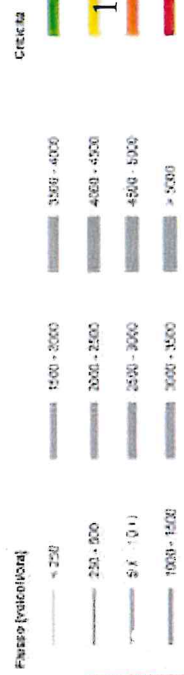
Scenario lungo periodo

921,08 Km  
 106,29 Km  
 11,5 %  
 6,32 Km  
 0,6 %  
 24,02 Km/h

FLUSSI DI TRAFFICO E CRITICITA' - GIORNATA STANDARD 2008 - ORA DI PUNTA DEL MATTINO (7.40 - 8.40) | FLUSSI DI TRAFFICO E CRITICITA' - GIORNATA STANDARD 2018 - ORA DI PUNTA DEL MATTINO (7.40 - 8.40) | ANALISI DI MASSIMA - SCENARIO INFRASTRUTTURALE COMPLETO



(Fonte: Tecnologie Telematiche Trasporti Traffico Torino)



Assessorato Viabilità, Trasporti e Infrastrutture - Direzione Infrastrutture e Mobilità

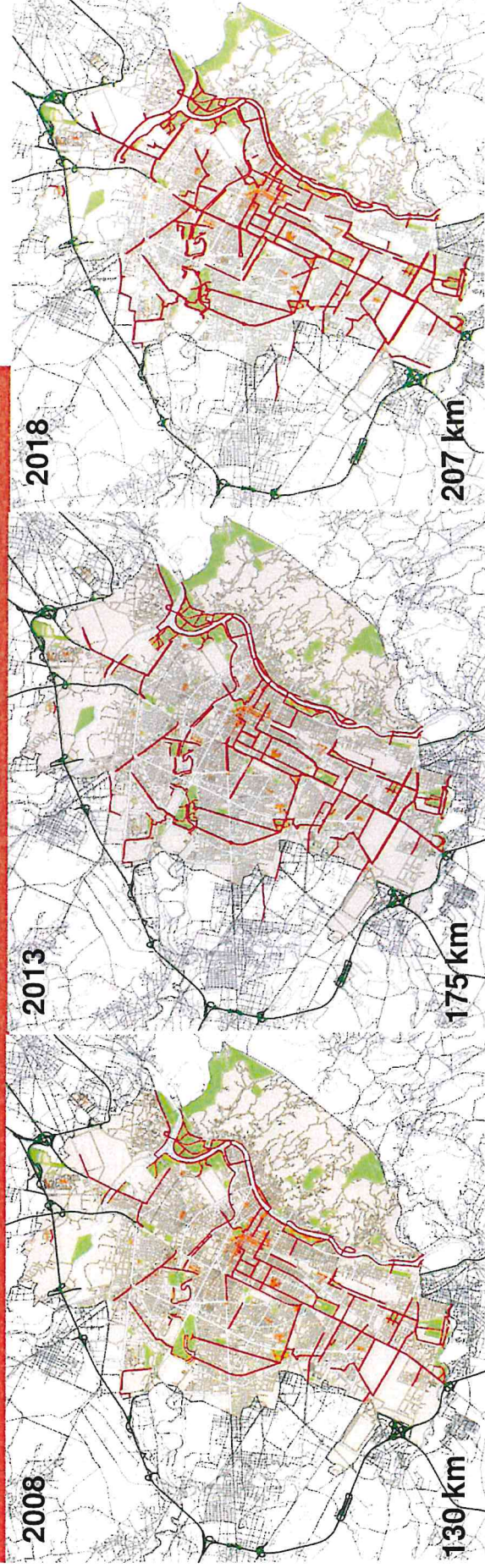


# AZIONI DEL PUMS 2011



# IL PUMS DI TORINO: piste ciclabili

cosa è stato fatto



lunghezza in Km lineari 2018

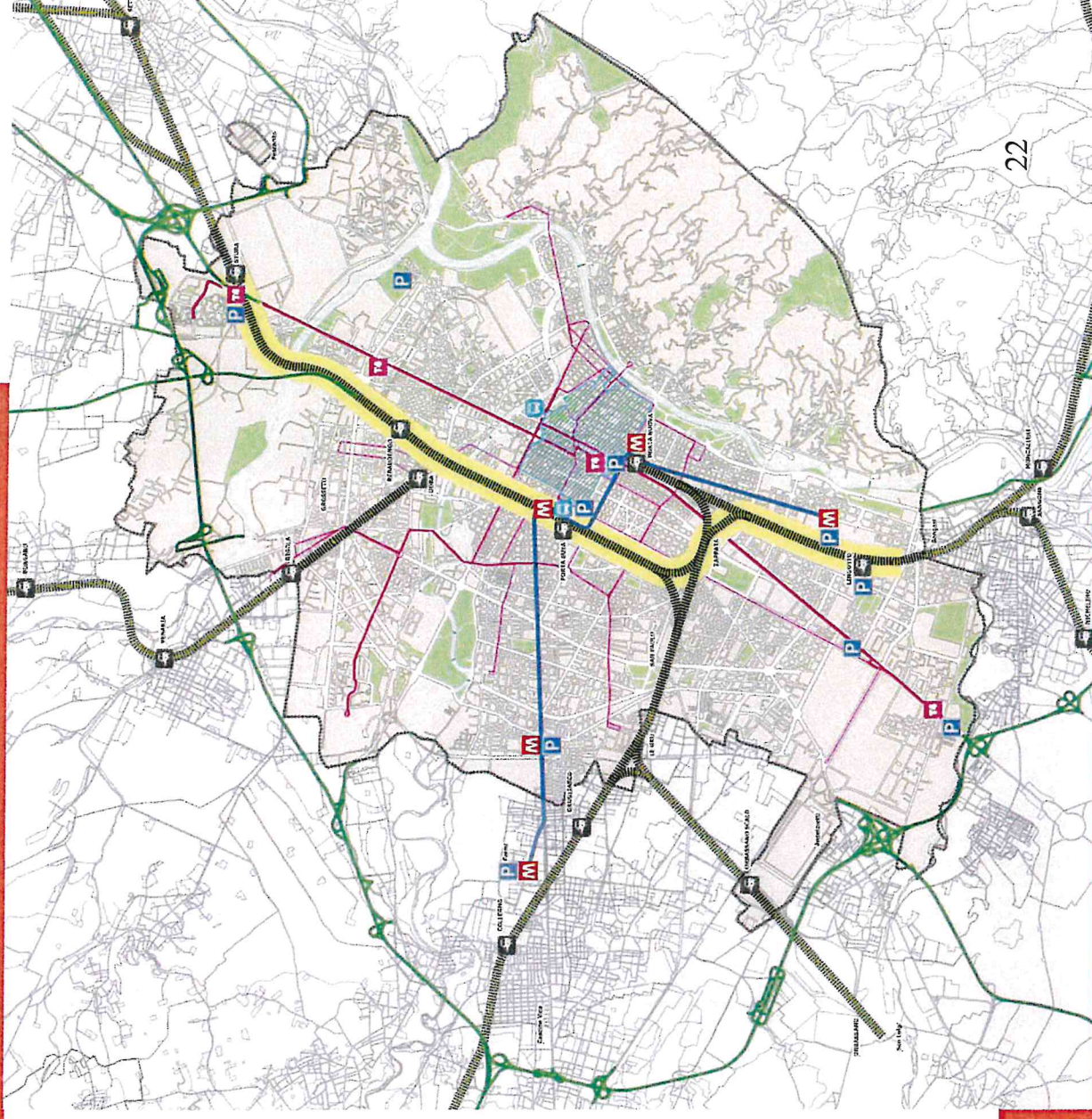
Piste sul Territorio di Torino	147,213
Percorsi nei Parchi	59,171

**Totale 207 km**



## IL PUMS DI TORINO: infrastrutture trasportistiche cosa è stato fatto

- completato il passante ferroviario con 8 linee attive
- realizzate le stazioni ferroviarie Porta Susa e Rebaudengo
- riqualificate le stazioni Porta Nuova e Stura;
- attivata metro 1 da Collegno a Lingotto
- realizzato il parcheggio d'interscambio Vanchi Unica su linea 1 e completato l'ampliamento del parcheggio Fermi
- realizzato il terminal bus Bolzano a Porta Susa
- realizzati i parcheggi presso le stazioni Porta Susa e Porta Nuova



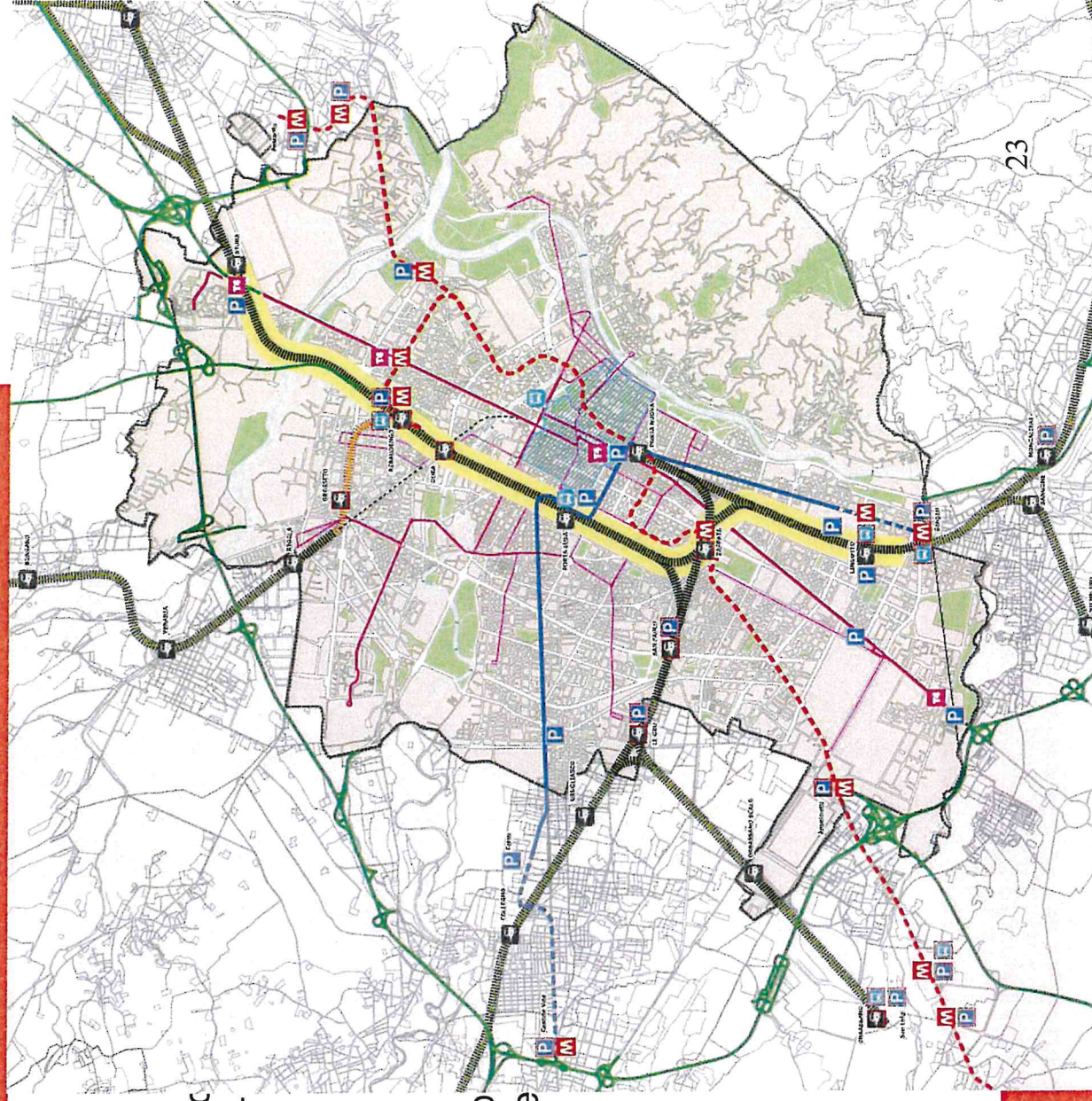
## IL PUMS DI TORINO: infrastrutture trasportistiche

cosa si sta facendo

- in corso di completamento le stazioni ferroviarie Rebaudengo, Dora e Zappata;
- in corso di realizzazione il tratto urbano della linea SFMA (Torino-Caselle) sotto corso Grosseto con innesto a stazione Rebaudengo nel passante ferroviario
- in corso di realizzazione il tratto della metro 1 Lingotto/ Bengasi e Collegno/Cascine Vica
- In attesa finanziamenti ministeriali parcheggio Bengasi
- in corso richiesta di finanziamenti ministeriali linea 2 metro,
- in corso di revisione la rete di trasporto pubblico dell'area metropolitana di Torino



CITTA' DI TORINO

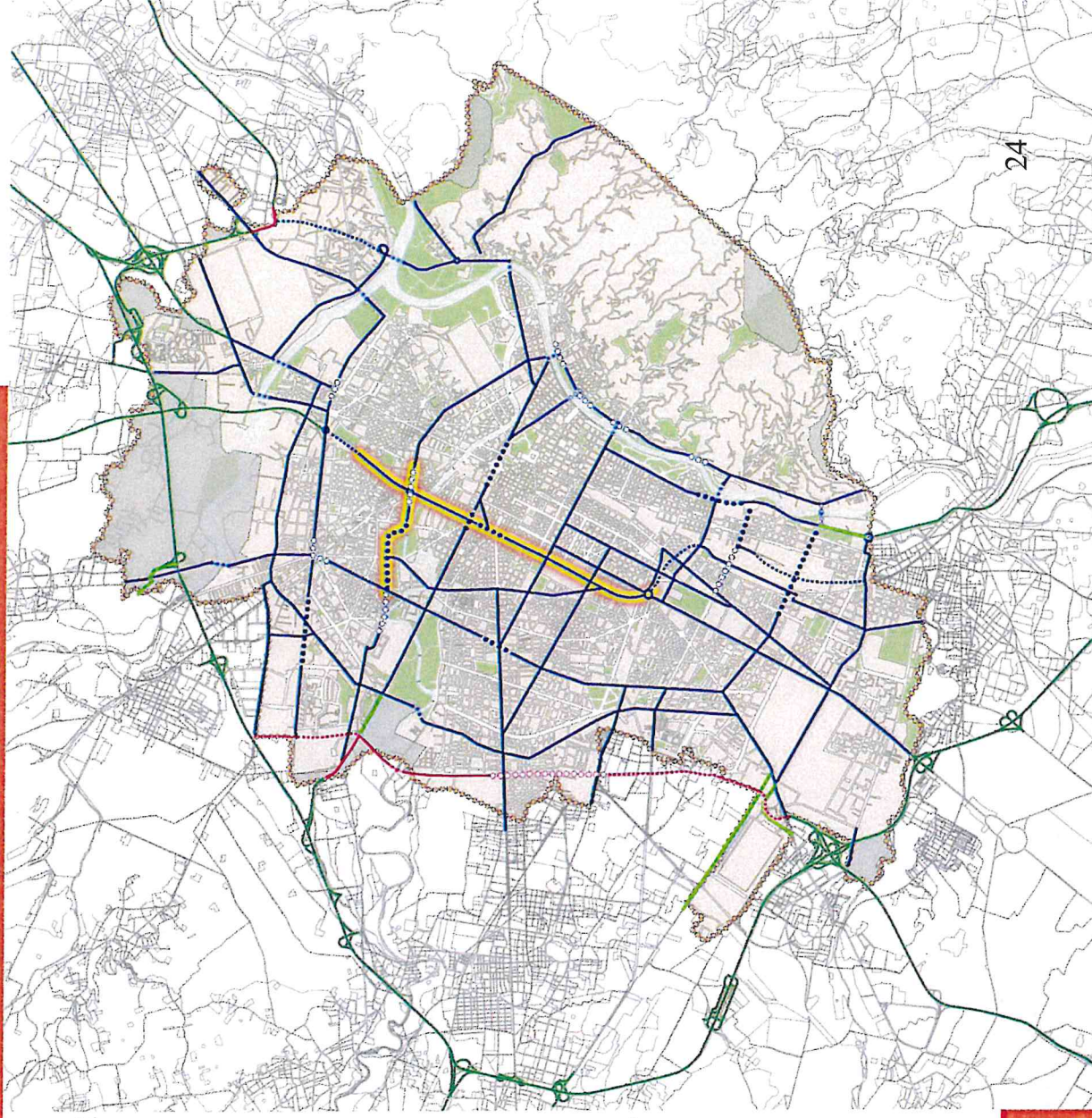


## IL PUMS DI TORINO: infrastrutture stradali cosa è stato fatto



CITTA' DI TORINO

- nuovo corso Mortara: realizzato da piazza Baldissera a corso Potenza, con tracciato in sotterraneo tra via Orvieto e corso Potenza .
- nuovo ponte di via Livorno: realizzato tra le vie Livorno e Orvieto; il ponte storico è stato riqualificato con destinazione ciclabile - pedonale.
- Nuovo viale della Spina Centrale:  
Asse di attraversamento nord - sud il cui tracciato si sta realizzando progressivamente a seguito dell'interramento del passante ferroviario. È stato realizzato da largo Orbassano a via Breglio.

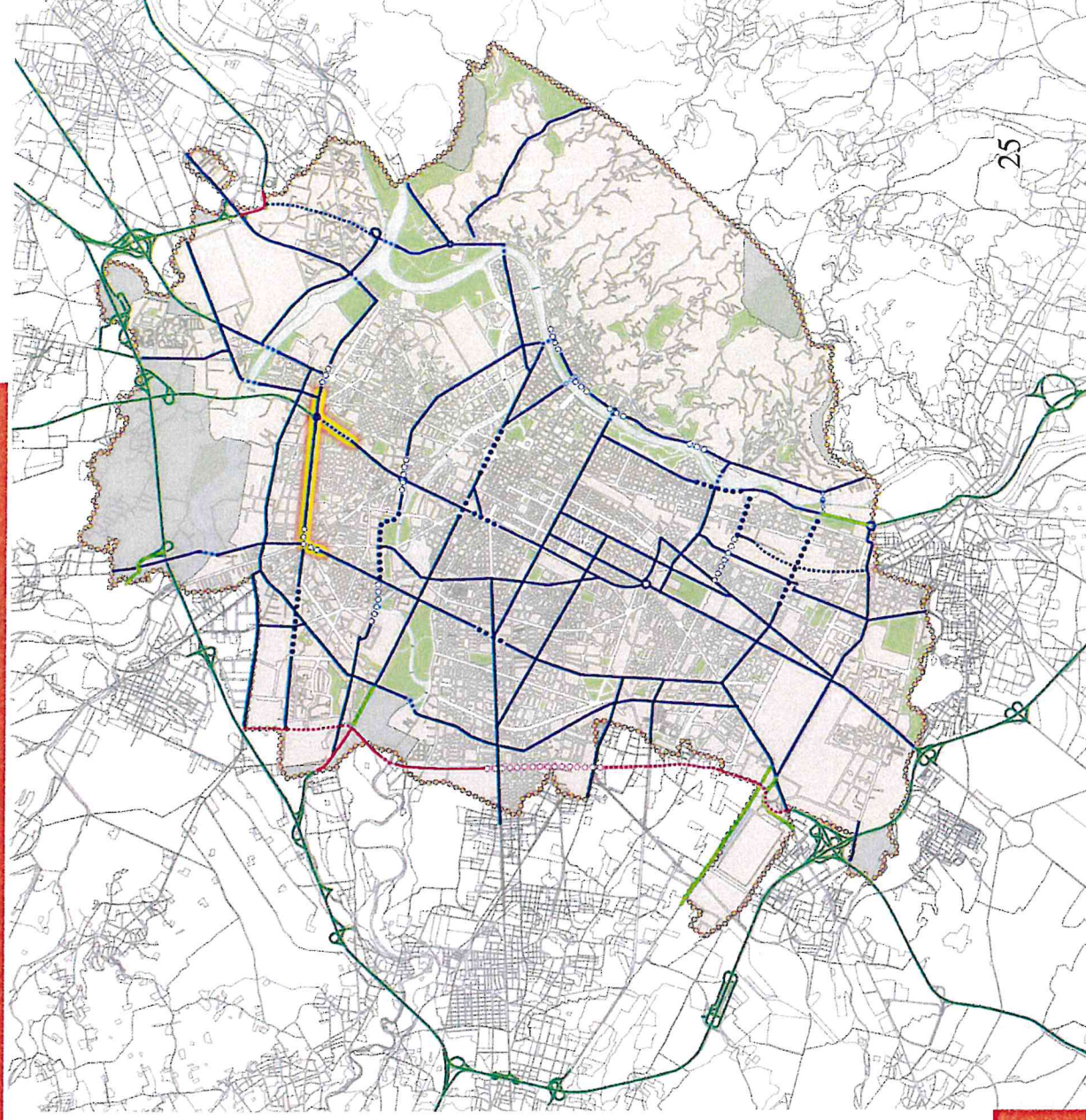


## IL PUMS DI TORINO: infrastrutture stradali cosa si sta facendo



CITTA' DI TORINO

- in corso il cantiere della Torino Ceres che prevede la riqualificazione superficiale di corso Grosseto con la realizzazione di piste ciclabili
- completamento viale della spina tratto Breglio/Grosseto e innesto nel raccordo autostradale Torino/Caselle: in attesa di stipula della convenzione con il Ministero dei trasporti per il finanziamento dell'opera



## IL PUMS DI TORINO: infrastrutture stradali

cosa era previsto nel PUMS e non realizzato da valutare



CITTÀ DI TORINO

### **corso Marche:**

collegamento stradale a due livelli tra la tangenziale nord e sud, il cui tracciato insiste anche sui territori dei comuni di Collegno e Grugliasco

### **nuovo asse stradale tra il ponte diga e la**

**S.S. 11** in zona Bertolla, previsto anche dal PRG e dal PTC2 della Città metropolitana

### **sottopasso Mortara- Vigevano:**

sotto-attraffersamento di piazza Baldissera per completare l'asse viabile di attraversamento est - ovest della parte centrale della città, alternativo al corso Regina Margherita (lunghezza 2,5 km)

### **sottopasso Derna:**

sottopasso del nodo sull'asse di via Botticelli per eliminare la congestione del nodo e l'interferenza tra il tram 4 ed il traffico veicolare privato.

### **sottopassi corso Moncalieri:**

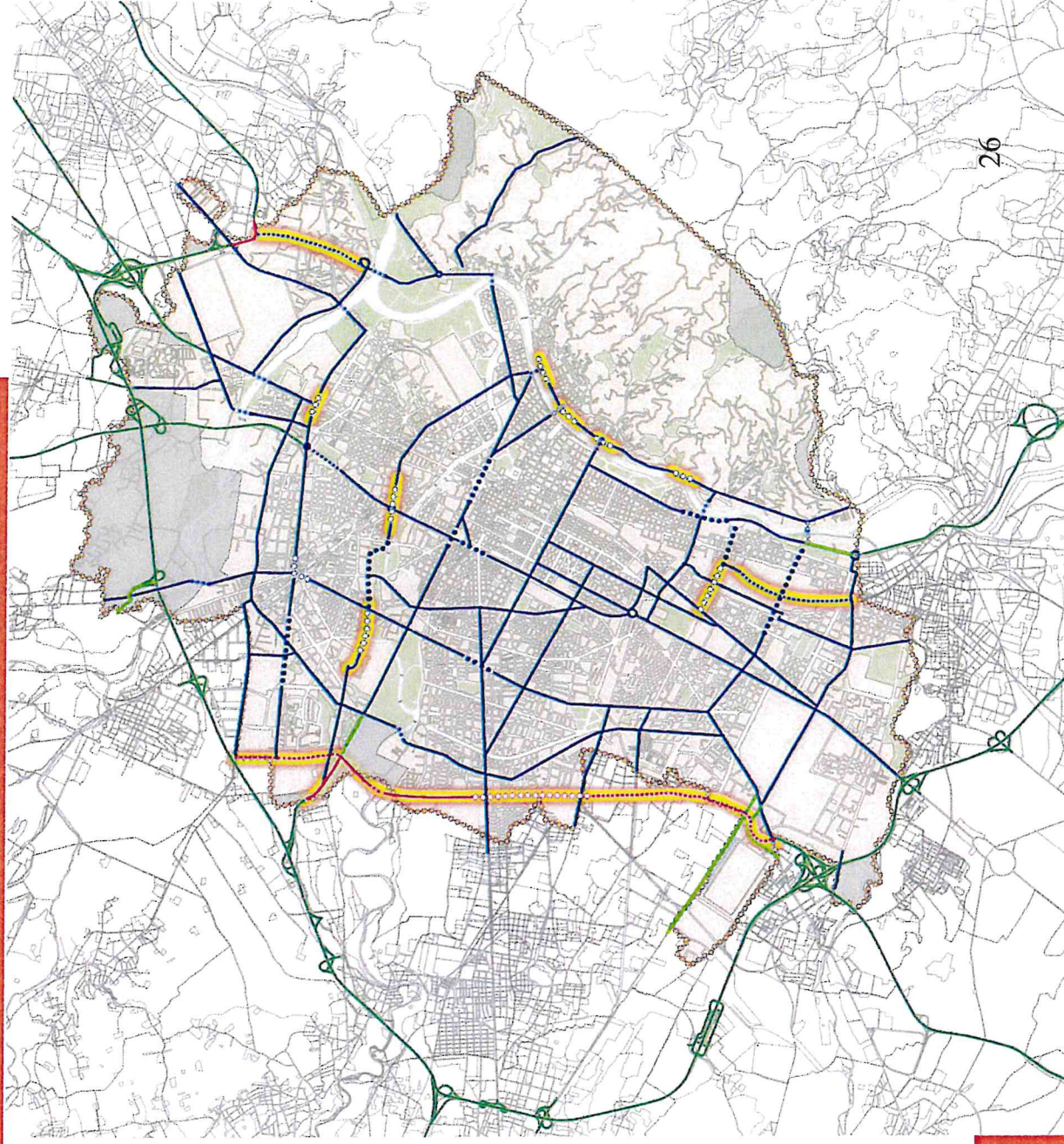
minitunnel in corrispondenza dei nodi critici dei corsi Casale e Moncalieri, in corrispondenza dei ponti di c.so Regina Margherita, Vittorio Emanuele I, Umberto I e Isabella

### **nuovo ponte San Maurizio:**

Con il nuovo ponte San Maurizio, e il sottopasso, si potrebbe pedonalizzare il ponte V. Emanuele I, e completare l'anello viabile perimetrale al centro storico, riducendo i flussi sull'asse Via Po/ Gran Madre.

### **completamento sottopasso Spezia –**

**Sebastopoli** prevede la realizzazione della galleria sotto la sede ferroviaria, verso corso Unione Sovietica





CITTA' DI TORINO

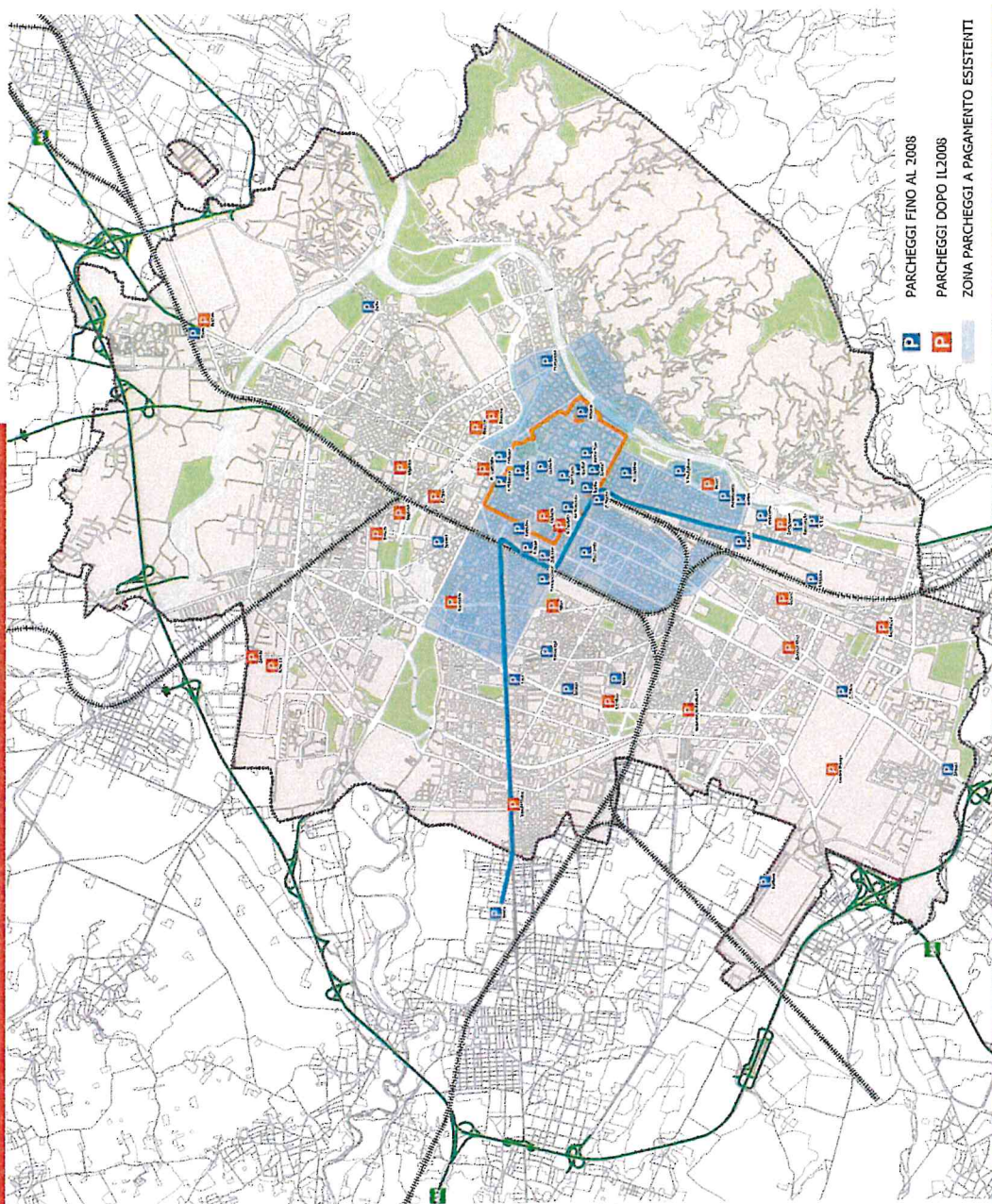
# IL PUMS DI TORINO: parcheggi e sosta blu cosa è stato fatto

**parcheggi pubblici in struttura**  
Modena\*, Sebastopoli\*, Buenos Aires\*, Gardino\*, Fortino\*, Vencchi Unica (metro1), Richeimy, Ancona, Bixio, Monti, Mercato Centrale, Ferraris

**parcheggi pubblici a barriera**  
Bacigalupo, Cernaia

**parcheggi aree commerciali assoggettati ad uso pubblico in struttura e in superficie**  
Esselunga Traiano - Auchan  
Romania - Bennet Orvieto - Bennet  
Giordano Bruno - Bennet Lancia - Gigante Cigna - Gigante Snos - Casino barolo - Area 12 Juventus - Centro del design

**autorimesse private uso pubblico in struttura**  
Porta Susa - Porta Nuova - Palestro



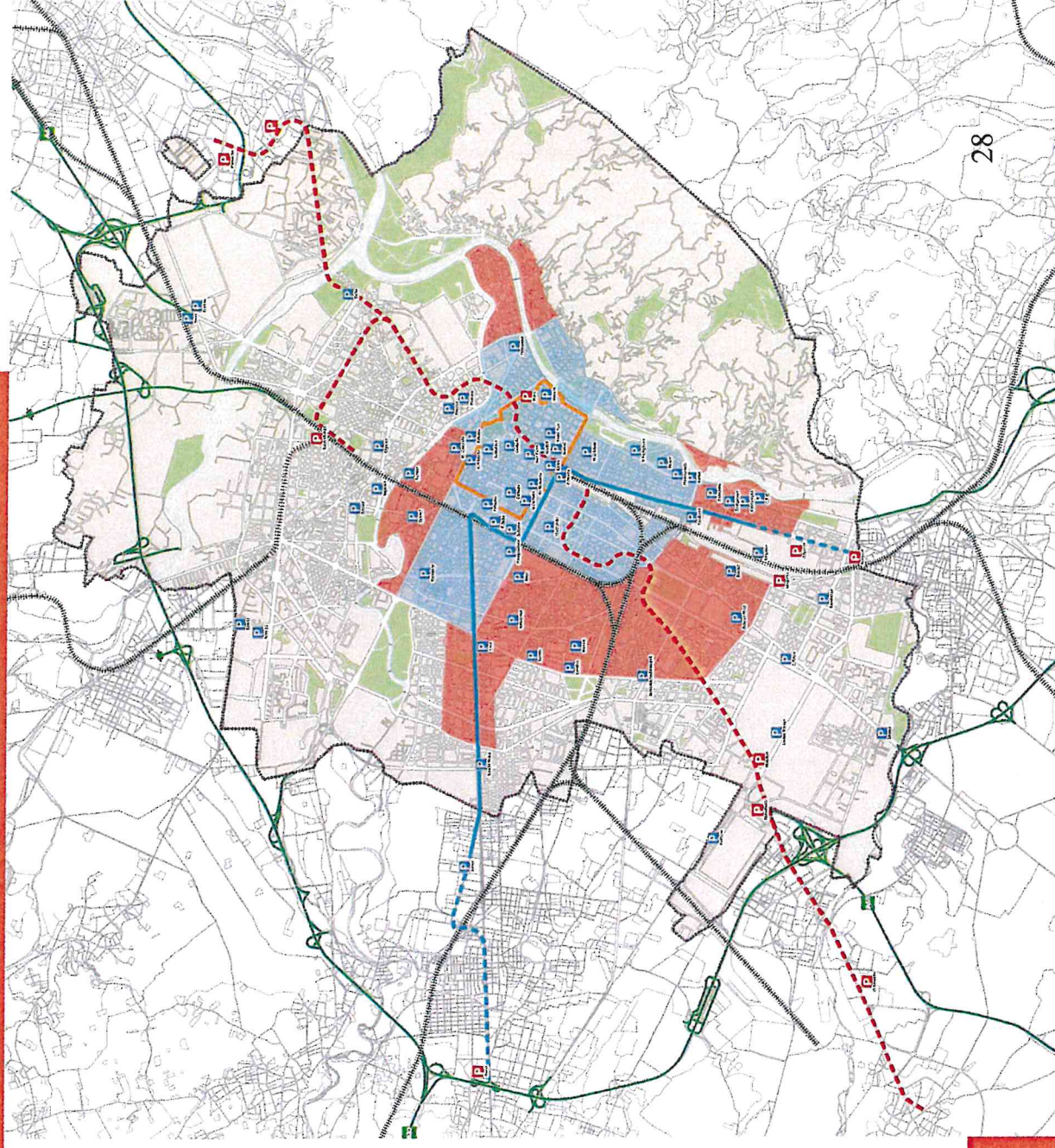
Totale posti auto pubblici in struttura: 17.259	Totale posti auto pubblici a barriera: 928	Totale posti auto aree commerciali: 6.453	Totale posti auto autorimesse private: 1.045
Totale posti auto periodo 2008-2018: 2.147	Totale posti auto periodo 2008-2018: 420	Totale posti auto periodo 2008-2018: 6.318	Totale posti auto periodo 2008-2018: 410

## IL PUMS DI TORINO: parcheggi d'interscambio

cosa è previsto



CITTA' DI TORINO



**parcheggi funzionali  
alle linee di forza del  
trasporto di massa**

in previsione del  
completamento delle  
stazioni del SFM, della  
linea 1 di metro e della  
realizzazione della linea  
2 di metro

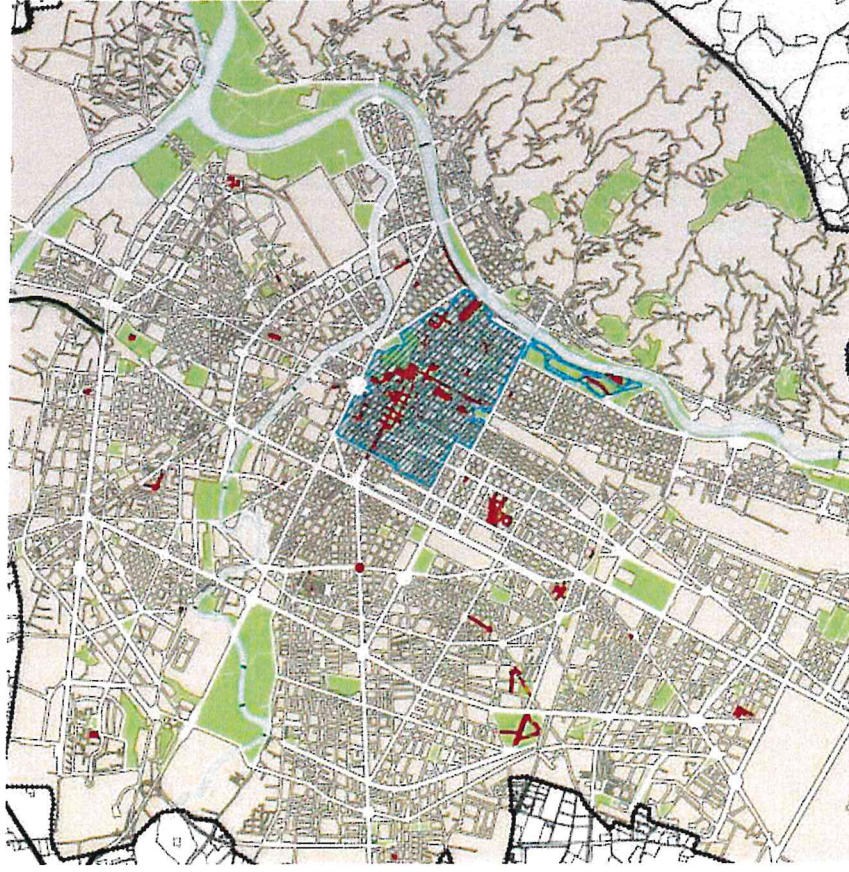


**IL PUMS DI TORINO: aree pedonali:  
cosa è stato fatto**



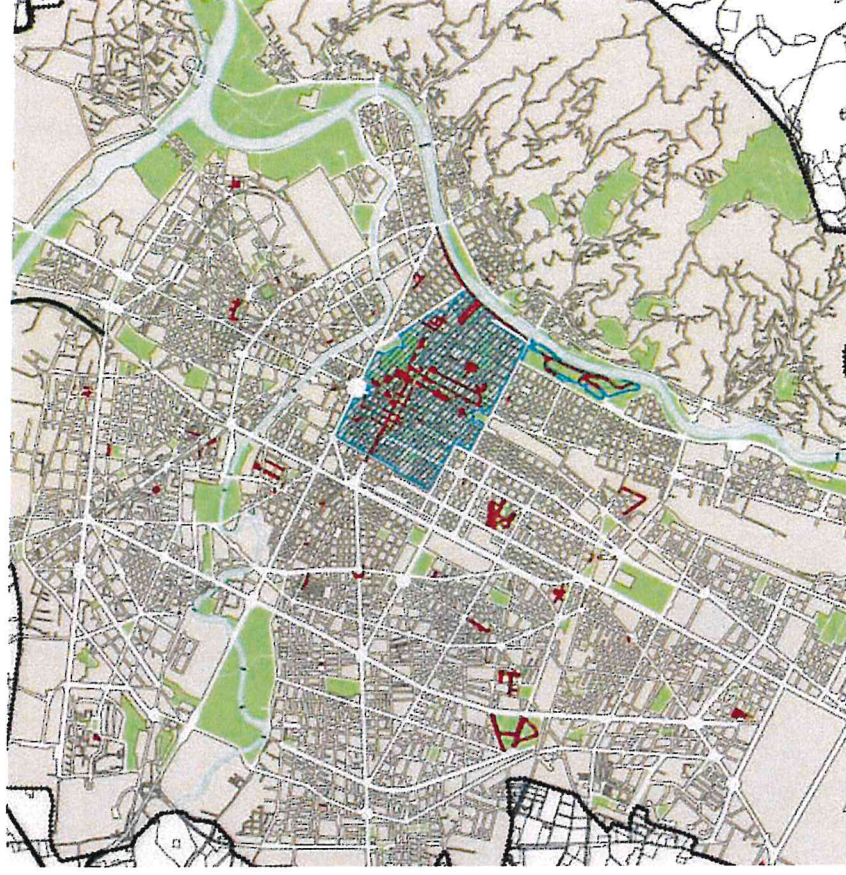
**2008**

**432.777 mq**



**2018**

**507.227 mq**



Superficie spazio pubblico ZTL: 1.104.417  
Superficie aree pedonali in ZTL 2008: 155.039 (14 %)  
Superficie aree pedonali in ZTL 2018: 174.071 (16 %)



CITTA' DI TORINO

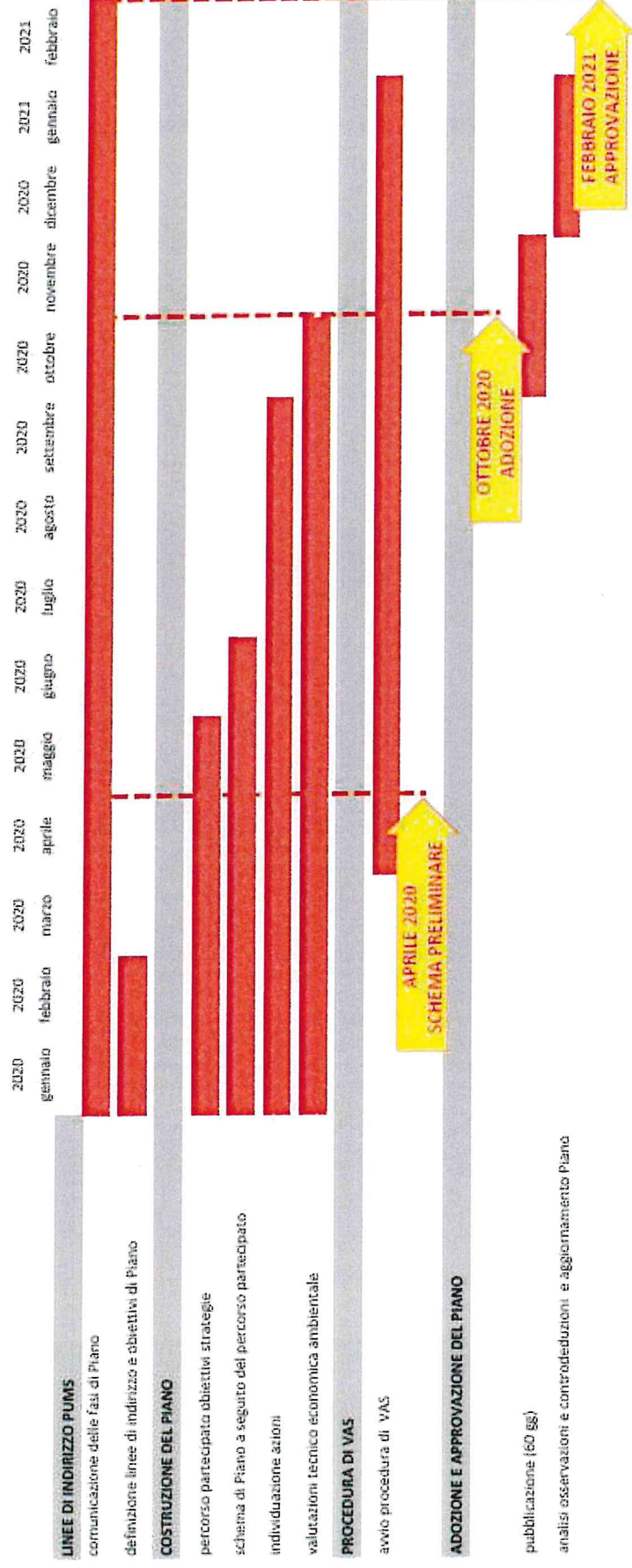
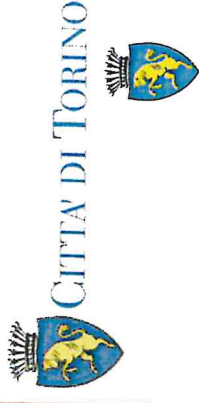
# L'AGGIORNAMENTO DEL 2020

## IL PUMS DI TORINO: La metodologia e cronoprogramma per la redazione del PUMS, in sinergia con Città metropolitana



marzo 2019	definizione del gruppo di lavoro interdisciplinare/inter istituzionale - sottoscrizione del protocollo d'intesa tra Torino e Città metropolitana (sottoscrizione 12/3/2019, approvazione Del G.C. mecc 2019 01055/006 – 26/03/2019 e Decreto n. 82 - 2480/2019)
marzo 2019	avvio della costruzione del quadro conoscitivo territoriale e socio economico, analisi delle criticità
maggio 2019	stesura e invio al MIT scheda di monitoraggio Pums adottato 2011 per richiesta fondi trasporto rapido di massa
settembre 2019	avvio aggiornamento banca dati relativa alla città di Torino con confronto indicatori 2008-2018
ottobre 2019	incarico a cura di Città metropolitana per indagini IMQ sulla mobilità su tutto il territorio di Città metropolitana
novembre 2019	istituzione del comitato scientifico interdisciplinare – primo incontro
ott - nov 2019	stesura schede per richiesta accesso al “Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese”, approvazione Del. G.C.mecc 2019 04727/006 per richiesta finanziamenti assegnati alla città per la revisione/aggiornamento del PUMS e per la progettazione di fattibilità tecnico-economica di opere inserite nel PUMS adottato e successivo invio al MIT
dicembre 2019	incarico simulazione strategie di mobilità e avvio procedure gara animazione territoriale e comunicazione a cura di Città Metropolitana
dicembre 2019	secondo incontro comitato scientifico
gennaio 2020	avvio procedure gara Valutazione Ambientale strategica (VAS) a cura di Città metropolitana
feb-apr 2020	stesura delle linee d'indirizzo con gruppo di lavoro interdisciplinare/inter istituzionale - approvazione in G.C.
feb-apr 2020	organizzazione del percorso partecipato e di condivisione con l'individuazione degli obiettivi, strategie, azioni, interventi
feb-apr 2020	Schema di Piano e RP - Individuazione azioni - Valutaz. tecnico-economica-ambientale
aprile 2020	avvio procedura di VAS da parte di Città metropolitana comprendente anche la parte relativa alla città di Torino
ottobre 2020	adozione del piano con atti coordinati dei due Enti
ott-nov 2020	pubblicazione e raccolta osservazioni
dicembre 2020	aggiornamento del Piano sulla base delle osservazioni
febbraio 2021	Approvazione PUMS

# IL PUMS DI TORINO: aggiornamento fasi redazione



Il PUMS, dopo una decina d'anni dall'approvazione delle linee d'indirizzo (2008), sarà attualizzato mettendo in maggior risalto alcuni aspetti che a quel momento erano talmente innovativi da non essere ancora sufficientemente approfonditi e soprattutto ancora poco sperimentati, a livello quantomeno nazionale.

Peraltro, la stesura del PUMS di allora aveva assunto carattere di assoluta innovazione, in assenza di un quadro normativo di riferimento sia a livello italiano che europeo, non avendo quindi ancora la possibilità di confrontarsi con simili esperienze.

Tuttavia esso, conformandosi agli indirizzi del “libro bianco” e del “libro verde” della Comunità Europea, risultò coerente con le successive direttive in materia di pianificazione della mobilità emanate dall'U. E. e, a maggior ragione, dalle recenti direttive nazionali pubblicate nel 2017 (DECRETO 4 agosto 2017 G.U. del 5/10/2017 n 233 Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. (17A06675) (GU n.233 del 5-10-2017).

Un altro valore del telaio strutturale del PUMS è stato l'allestimento della banca dati che ha permesso, mediante un costante aggiornamento biennale degli indicatori, il monitoraggio dell'attuazione delle singole misure e delle azioni delineate dal Piano.

### **Alcune considerazioni di Rilettura critica del Piano**

*Una lettura del PUMS fatta anche evidenziando le cose non fatte, interrotte e perché...*

Gli obiettivi principali erano indirizzati a trasferire una quota significativa di spostamenti dall'auto privata all'uso del mezzo pubblico e dietro questo fine c'erano, e permangono, tutti i principi che riguardano il rispetto della qualità ambientale, aria, rumore, congestione, sicurezza, inclusione, condivisione, forme di mobilità alternative...

La maggior parte dei contenuti del Pums del 2011, in linea di principio, rimangono tuttora validi; ma è necessario lavorare più nel dettaglio, in particolar modo su alcuni temi, individuando anche un programma di progetti e interventi sperimentali significativi e di possibile attuazione.

**La permanenza di  
valore degli  
obiettivi del Piano**

Quanto alle grandi opere infrastrutturali (linee ferroviarie, metropolitane...), **il Piano non può che prenderne atto** in quanto sono decisioni strategiche che prevedono la pianificazione di area più vasta.

Per esempio: il nuovo tracciato ferroviario della Torino-Ceres, il completamento della linea 1 di metro, la progettazione e successiva realizzazione della metro 2.

**Le grandi opere  
infrastrutturali  
trasportistiche**



Dovrà essere effettuata una rilettura analitica della classificazione delle strade cittadine tramite una visione più attuale della coesistenza in sicurezza delle diverse modalità di spostamento. In particolare da una parte definendo il sistema di primo livello (strade di scorrimento e d'interquartiere), dall'altra definendo il sistema di secondo livello (strade di quartiere e locali), e la ridistribuzione delle diverse modalità (veicolare, ciclabile e pedonale), cercando di riequilibrare l'utilizzo degli spazi rispetto alle funzioni.

***Una gerarchia stradale più riequilibrata***

Quanto al miglioramento dell'efficienza del trasporto pubblico la ricaduta più importante su cui può lavorare il PUMS è co-progettare, con GTT e 5T, il miglioramento della velocità commerciale e quindi la protezione dei percorsi e il miglioramento degli attraversamenti (tutti temi che sta sviluppando il gruppo di lavoro già avviato), al fine di rendere realmente attrattivo il cambio di modalità individuale. A questo fine il PUMS dovrà anche sviluppare gli aspetti legati all'interscambio tra tpl, bici, piedi in ambito urbano

***Migliorare l'efficienza del trasporto pubblico affinché diventi la scelta prioritaria nella mobilità urbana***

Alcune infrastrutture stradali potrebbero essere riconsiderate ma altre, non ancora ipotizzate, potrebbero essere proposte quali soluzioni per risolvere problemi emersi nel frattempo. Tema questo da valutare comunque anche nei tavoli di elaborazione del nuovo Piano Regolatore. La realizzazione di infrastrutture tese alla fluidificazione del traffico non nega l'indirizzo più generale che mira a spingere sull'uso del mezzo pubblico, ma è parte essenziale per il miglioramento della qualità Urbana insieme a soluzioni tecniche stradali che possano migliorare alcuni aspetti di benessere ambientale (acqua, calore, verde, ecc) .

## **II PUMS, il PRG e il Piano Mutamenti Climatici**

I nodi intermodali dovranno assumere più importanza, dovranno essere potenziati e previsti nei punti più strategici, valutando perché alcuni di quelli già realizzati non hanno risposto alle aspettative. A questo scopo avrebbe senso parlare di **tre livelli d'intermodalità** (in area metropolitana, in area cittadina e alle porte del centro), da approfondire con le previsioni dei grandi insediamenti (Città della salute, Regione, riconversione di Mirafiori, trasformazioni zona nord, ex variante 200...) e in sinergia con la progettazione della linea 2 di metropolitana, in corso.

**L'intermodalità**  
Saper scegliere come muoversi secondo necessità: l'auto è sempre indispensabile



Il PUMS, alla stessa stregua del nuovo PRG, e in ragione dei temi che guideranno quest'ultimo (Ambiente come risorsa, Identità e bellezza, Benessere e qualità della vita, Giovani e città, Lavoro, produzione e commercio, Semplificare le regole, Oltre i confini), **dovrà concentrarsi maggiormente sulla diffusione della "mobilità attiva"**, anche perché ormai **i grandi scenari trasportistici risultano sostanzialmente definiti**: si tratta di portarli avanti e completarli al meglio, magari con modifiche a quanto fino ad ora ipotizzato, anche attraverso fasi di concertazione, al fine che **essi diventino motore di rigenerazione del tessuto urbano**.

Un tema mai risolto (e forse molto difficile da risolvere se non attuando condizioni regolamentarie molto più stringenti), è quello della **logistica delle merci in ambito urbano**. Si stanno facendo alcune sperimentazioni mediante progetti europei. Si parla da anni di piccole piattaforme logistiche per le consegne dell'ultimo miglio, ma oggettivamente senza risultati apprezzabili, salvo per alcune iniziative mosse in risposta a esigenze di mercato, messe in opera da attori privati. Inoltre consegne effettuate con cargo bike e sistemi assimilabili (spesso), non ha ancora seriamente preso forma una significativa riorganizzazione della piccola distribuzione, anche in funzione del notevole sviluppo dell'e-commerce e di quanto tutto ciò può rappresentare in termini di inquinamento atmosferico, sicurezza stradale e anche non ultimo disordine ambientale.

### **Progettare le nuove mobilità**

Lavorare sui brevi spostamenti per ritrovare le relazioni inter-personali

### **Il governo della logistica delle merci**

**La mobilità dolce**  
*Muoversi in modo  
consapevole e attivo*

Tra i principali obiettivi dell'amministrazione vi è l'implementazione della "mobilità dolce", comprendente le forme di mobilità che ai tempi del Pums erano chiamate sostenibili e quella dell'utenza debole, ecc...in questa famiglia di modi di muoversi rientrano a pieno titolo la mobilità ciclistica e quella pedonale, ambedue lette nelle loro differenti declinazioni, protette (piste ciclabili e aree pedonali), o condivise (con particolare riferimento alle zone 30-20...). Questo tema sembra essere dunque il punto di forza della mobilità urbana sul quale si intende puntare, sapendo di dover agire soprattutto sulla redistribuzione dello spazio stradale tramite un suo riequilibrio a vantaggio delle utenze più vulnerabili (pedoni e ciclisti). Ragionando innanzitutto sulla gerarchia stradale, per ridefinire il sistema delle strade principali di attraversamento cittadino dove si deve lavorare sull'efficienza della percorribilità del traffico motorizzato (pubblico/privato). Ma concentrandosi parallelamente sul sistema delle strade locali o di quartiere, nelle quali si incentiverà la mobilità lenta e condivisa (controviai, aree ambientali, ecc.), agendo con fermezza sui cambi di stile di vita nella mobilità individuale anche tramite azioni pedagogiche, informative, formative.

Bisognerà infine lavorare **sulla sicurezza e sul riordino della sosta**, sapendo che si dovrà agire con determinazione anche sul piano degli investimenti, per migliorare la qualità dello spazio pubblico al fine di rendere chiaramente individuabili percorsi preferenziali cittadini, con caratteristiche ottimali e senza barriere sia per la camminata che per l'impiego della bici, leggibili come i migliori da percorrere in sicurezza per gli spostamenti quotidiani.

**La qualità  
dell'ambiente  
stradale**

Tutto ciò si porta appresso il tema della sosta residenziale. Questo aspetto, ineludibile per un corretto impiego dello spazio pubblico e il conseguente miglioramento della qualità ambientale, richiede ancora importanti sforzi sia da parte dell'Amministrazione Comunale che dei privati nella creazione di soluzioni adeguate e sostenibili economicamente, anche da parte delle famiglie, come il miglioramento dell'utilizzo dei parcheggi in struttura esistenti ma anche di soluzioni nuove rivolte comunque a diffondere opportunità di rimessaggio dei veicoli in sede propria, sia sottoterra che in elevazione, sia sotto lo spazio pubblico che nelle aree private sotto il suolo o in volumi emergenti. Bisogna sicuramente fare funzionare al meglio quello che è stato fatto e analizzare i possibili miglioramenti dell'uso delle infrastrutture di sosta, ma bisogna affrontare il tema anche nelle molte parti della città dove non si sono date, a questo riguardo, risposte seriamente adeguate.

**Il tema della sosta  
residenziale**

- **L'AREA METROPOLITANA**
- Le reti di forza del trasporto collettivo (ferrovia, metropolitana)
- L'intermodalità (nodi d'interscambio, terminal bus)
- La continuità della viabilità fra i comuni
- **LA CITTÀ STORICA:**
- la nuova gestione della ZTL, la ztl come grande zona 30
- il trasporto pubblico nell'area (le linee star e il loro potenziamento...)
- a piedi e in bicicletta
- la sosta superficiale e le nuove pedonalizzazioni
- **LA CITTÀ CONSOLIDATA E LE PERIFERIE**
- il problema del parcheggio veicolare
- l'intermodalità nella città (sia periferica e centrale)
- l'attrattività e la valorizzazione dello spazio pubblico
- **LA CITTÀ IN TRASFORMAZIONE**
- Il nuovo PRG
- I poli d'interesse sovracomunale (futura città della Salute, la città universitaria...)
- I centri commerciali e gli ipermercati

**Un possibile  
indice degli  
argomenti**

**I piani  
attuativi**

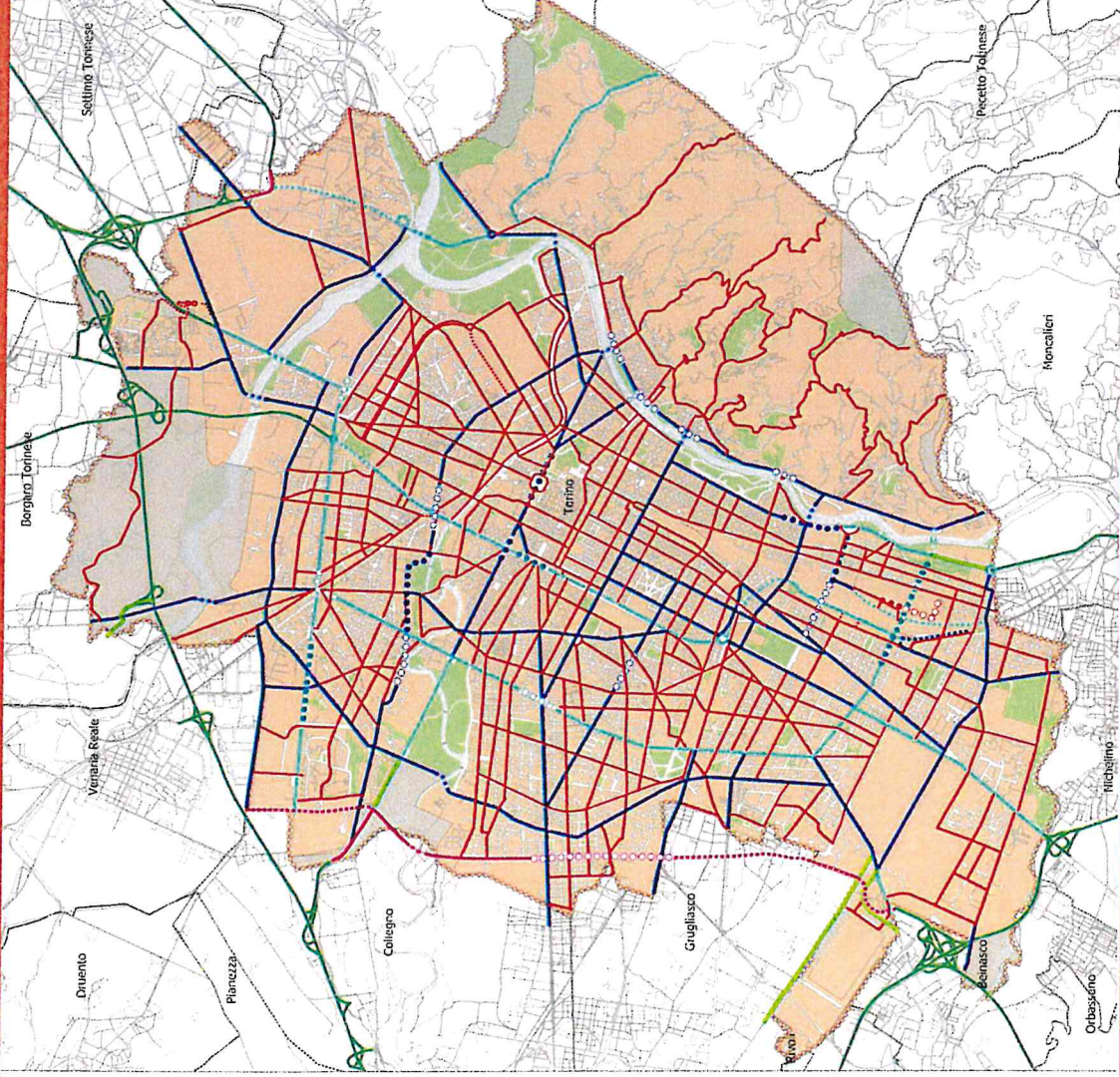


- **LE MERCI**
- La consegna dell'ultimo miglio
- Gli hub urbani
- L'impiego di sistemi non motorizzati per la consegna delle merci
  
- **LA SICUREZZA**
- La gerarchia stradale e la sua caratterizzazione/regolamentazione
- La tutela dell'utenza debole
  
- **LE TECNOLOGIE PER LA MOBILITÀ**
- I sistemi di controllo della viabilità e della persone
- I sistemi d'informazione e monitoraggio
- 
- **I PROGETTI EUROPEI/AMBIENTALI/DI MOBILITÀ**
  
- **IL PUMS E L'INFORMAZIONE/LA FORMAZIONE ALLE PERSONE**
- Informazione diffusa su comportamenti virtuosi da rispettare e adottare negli spostamenti
- Campagne tematiche (esempio la mobilità e la salute)



- **LA MOBILITÀ DELLE PERSONE**
- L'accessibilità e l'inclusione
- Il diritto alla mobilità
- La mobilità quotidiana (mobility management, le scelte individuali, le scelte condivise...)
  
- **LA MOBILITÀ DOLCE**
- Il camminare in città
- L'andare in bici in città
- Mobilità e salute
  
- **LA MOBILITÀ ELETTRICA**
- La diffusione degli spazi per la ricarica dei mezzi elettrici
- Sostegno alla diffusione dell'utilizzo dei mezzi elettrici per la distribuzione delle merci
-

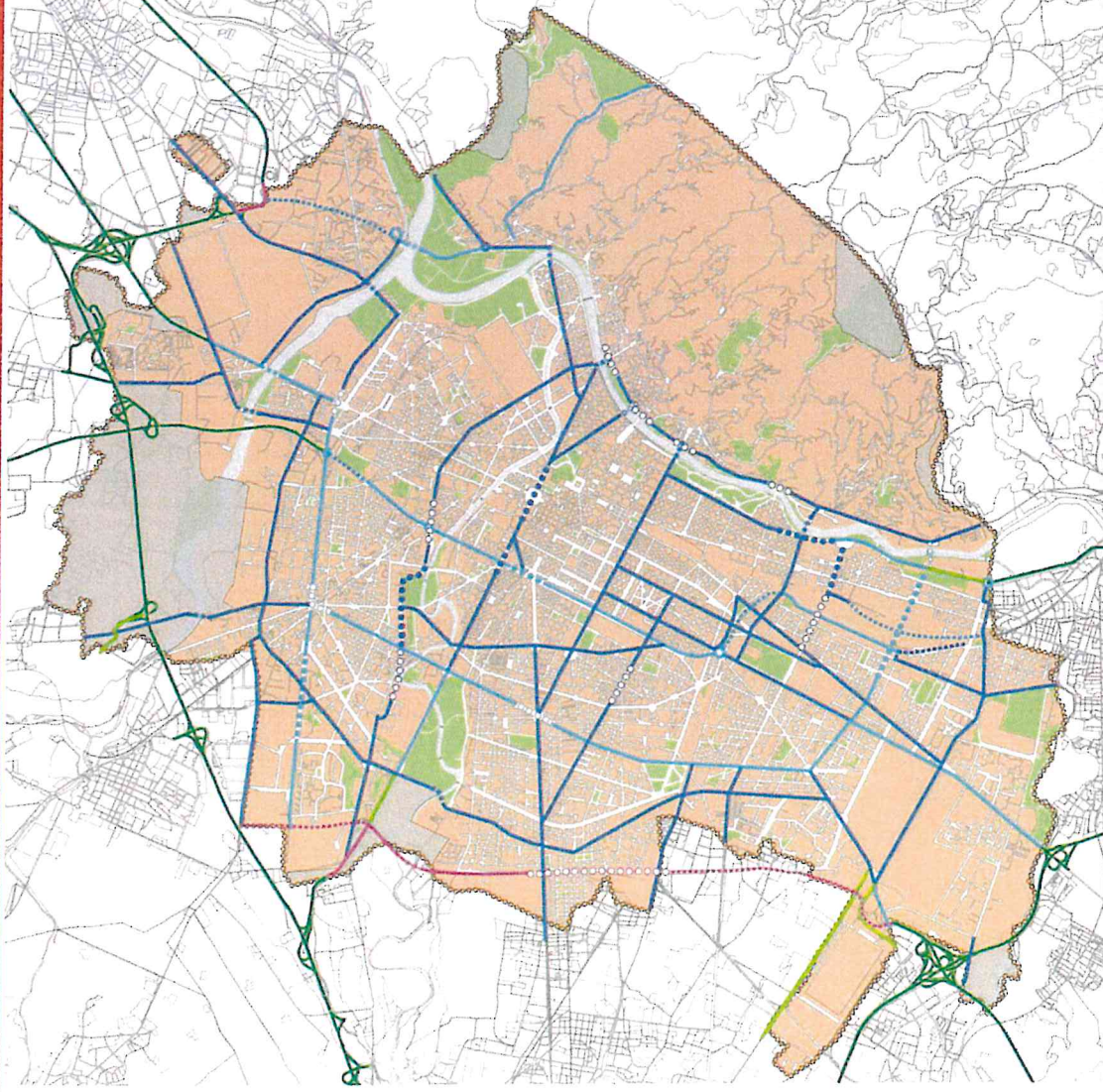
## IL PUMS DI TORINO temi in corso: gerarchia stradale più riequilibrata



Rilettura analitica della **classificazione delle strade cittadine**, tramite una visione più attuale della coesistenza in sicurezza delle diverse modalità di spostamento.

In particolare da una parte definendo il **sistema di primo livello** (strade di scorrimento e d'interquartiere), dall'altra definendo il **sistema di secondo livello** (strade di quartiere e locali), e la ridistribuzione delle diverse modalità (veicolare, ciclabile e pedonale), cercando di riequilibrare l'utilizzo degli spazi rispetto alle funzioni (mobilità diffusa).

**IL PUMS DI TORINO** temi: in corso:  
**la viabilità di primo livello**



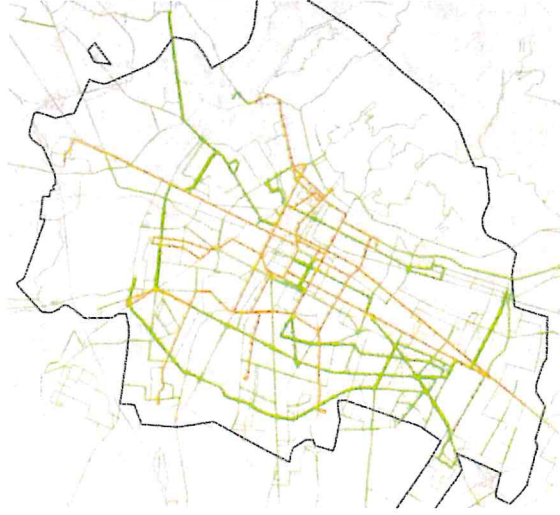
schema della viabilità di primo livello sono indicate le **infrastrutture viabili** che si intende valutare per la **conferma e proporre come viabilità principale di attraversamento dell'area urbana.**

Sono principalmente **le direttrici d'ingresso** dall'area metropolitana e **i viali storici cittadini**, dove si deve lavorare sull'**efficienza** e la **sicurezza** della percorribilità del traffico motorizzato (pubblico/privato).

C'è stato un confronto per le previsioni da confermare anche nell'ambito della revisione del PRG



**IL PUMS DI TORINO** temi in corso :  
**la nuova rete del trasporto pubblico**



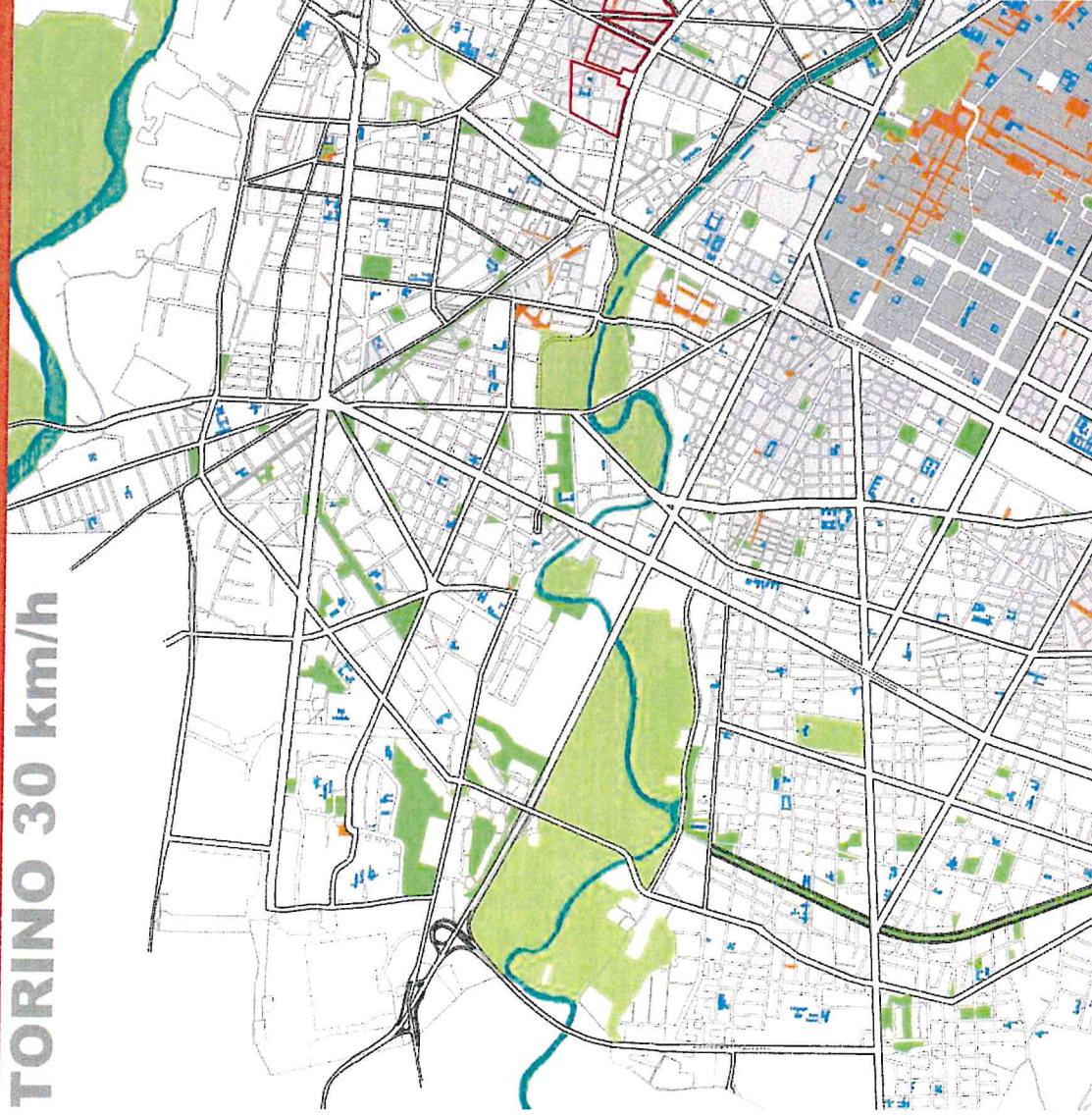
Co-progettare, con **Agenzia della Mobilità Piemontese, GTT e 5T**, la revisione della rete del trasporto di superficie, con aumento dei tracciati protetti e centralizzazioni semaforiche con priorità al mezzo pubblico, per renderne realmente attrattivo l'utilizzo.

**A questo fine il PUMS svilupperà gli aspetti legati all'interscambio tra tpl, bici, piedi in ambito urbano.**

## IL PUMS DI TORINO temi in corso : Torino 30 km/h



### TORINO 30 km/h



Definire, a modello di quanto già avviato con successo a Parigi e in altre città europee, una magliatura di assi viari in cui mantenere la velocità di percorrenza limitata a 50 o 70 km/h, per arrivare alla definizione di una città suddivisa in zone a 30 km/h

La strutturazione delle zone a 30 km/h, comprendenti quasi tutto il territorio cittadino ma ben separate dagli assi di scorrimento, richiede anche una riorganizzazione della viabilità interna e le segnalazioni ai loro ingressi

Asse stradale con limiti superiori a 30 km/h, negli assi con controlli, questi ultimi rientrano nella limitazione a 30km/h

- Asse stradale con limiti superiori a 30 km/h, negli assi con controlli, questi ultimi rientrano nella limitazione a 30km/h
- Zona Urbana Centrale Storica
- Zone urbane storico-ambientali
- Complessi scolastici
- Parchi pubblici
- Giardini pubblici
- Aree pedonalizzate
- Zone 30 km/h già istituite

## IL PUMS DI TORINO: temi in corso Biciplan - sviluppo



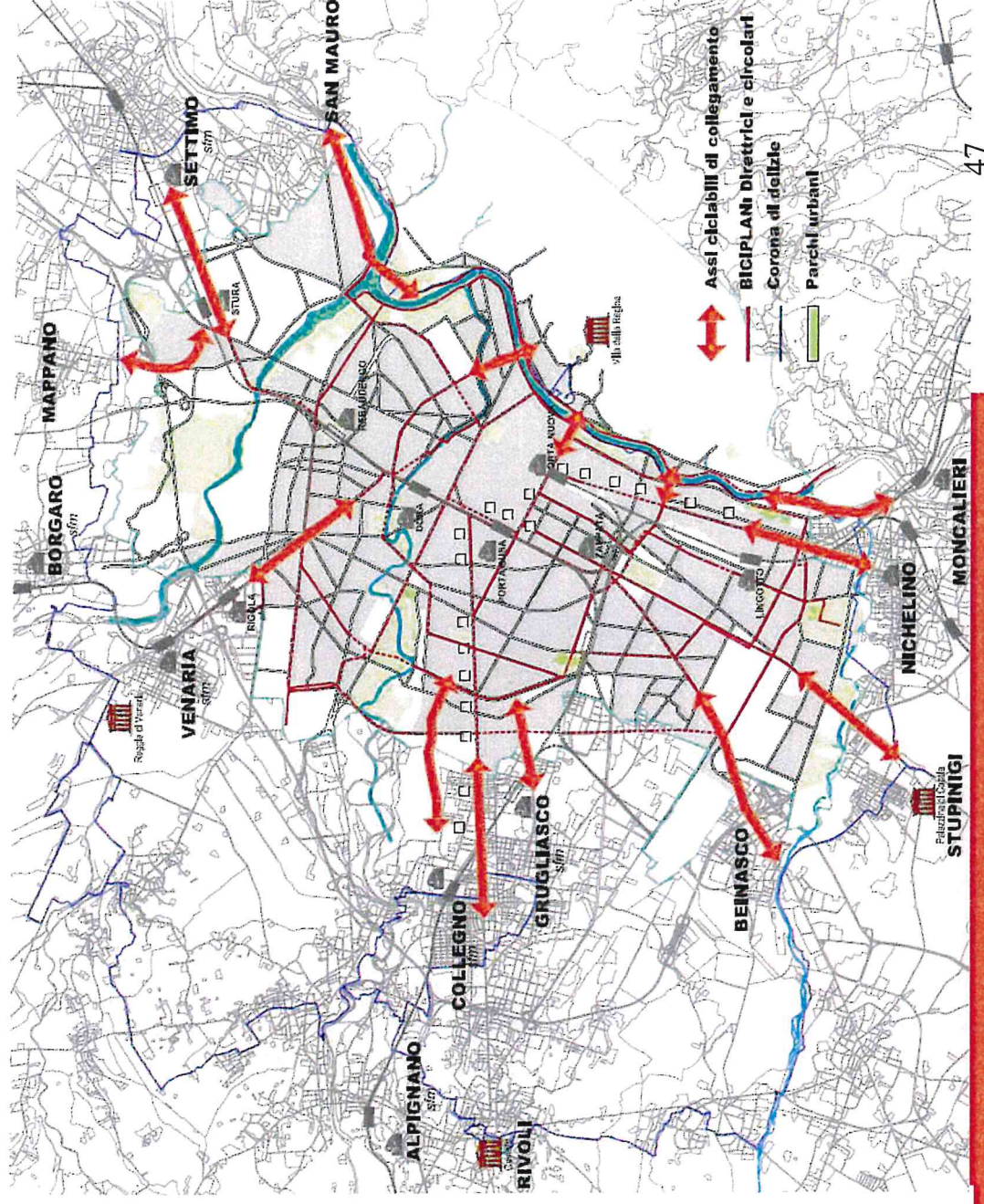
Nel 2013 è stato approvato il Biciplan, Piano di settore del Pums.

**obiettivo strategico portare da 3% a 15% gli spostamenti/giorno in bici**  
Partendo dai 175 chilometri di piste ciclabili, l'obiettivo è ricucire la rete esistente con i tratti mancanti, per arrivare, in una decina d'anni, a 310 km di piste/percorsi ciclabili.

**due tematiche principali:**

- la pianificazione delle infrastrutture
- le politiche ed azioni per favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile.

**Lo sviluppo del Biciplan punta sul completamento delle piste cittadine e allo sviluppo delle connessioni con i comuni dell'area metropolitana**

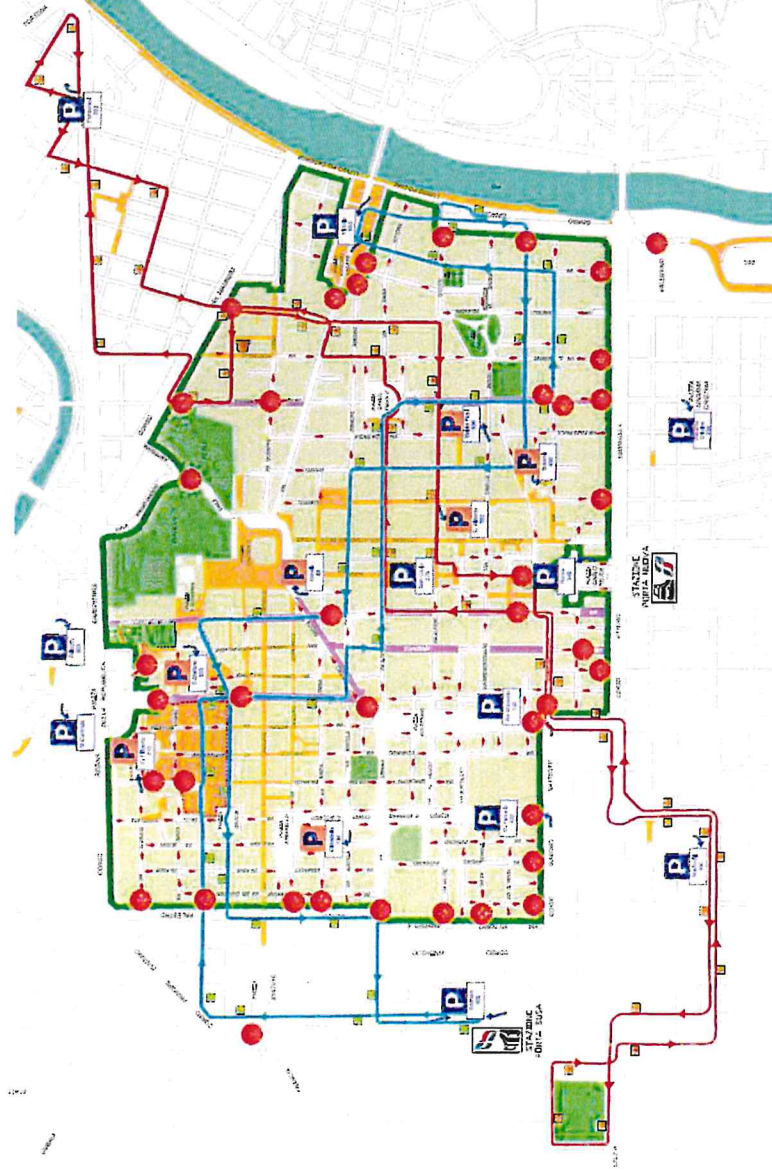


## IL PUMS DI TORINO temi in corso : ZTL -Torino Centro Aperto



Dopo 25 anni la ZTL centrale cambierà per ridurre il traffico e le emissioni inquinanti, in linea con il nuovo "Piano Regionale per la Qualità dell'Aria":

- estensione dell'orario (7.30/19.30 tutti i giorni feriali escluso il sabato) modulazione delle tariffe, con la sosta gratuita fino a 2 ore su strada, o di un tempo variabile nei parcheggi in struttura
- esenzione dal pagamento per bici, ciclomotori, motocicli, veicoli disabili, veicoli residenti nell'area, auto elettriche
- utilizzo delle risorse per il miglioramento del trasporto pubblico, della mobilità dolce, della qualità dello spazio pubblico e della sua fruizione



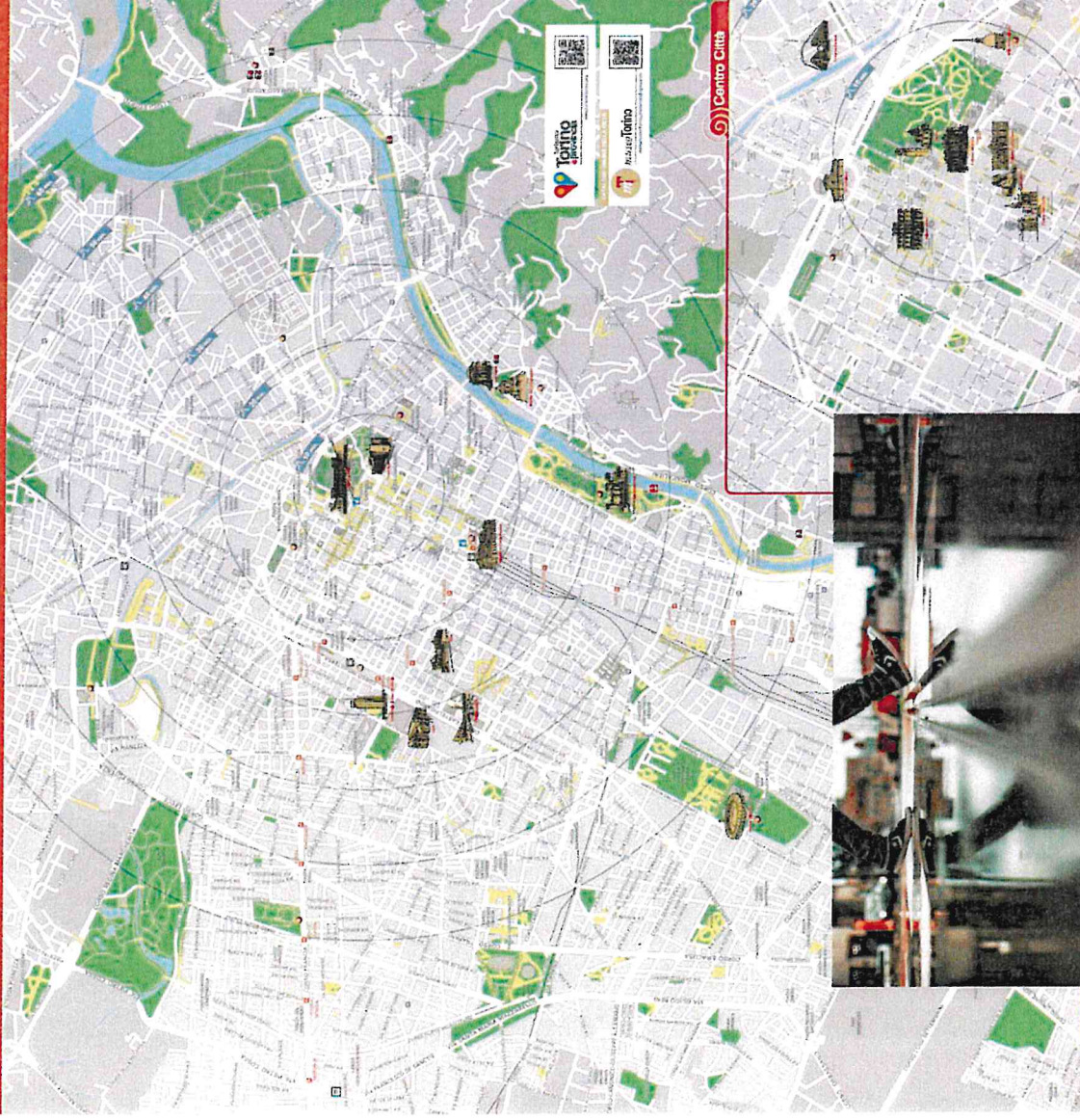
**I minori ingressi e la nuova tariffazione porteranno a una riduzione, rispetto al valore attuale, tra il 30% e il 50%, dell' Nox, CO, PM10 e PM2,5.**

## IL PUMS DI TORINO temi in corso : la camminabilità



Bisognerà anche lavorare sulla **sicurezza stradale** e sul **riordino della sosta**, per migliorare la qualità e la fruibilità dello spazio pubblico...

...dovranno essere chiaramente **individuabili i percorsi ottimali sia per la camminata che per l'impiego della bici**, leggibili come i migliori da percorrere in sicurezza per gli spostamenti quotidiani.



## IL PUMS DI TORINO temi in corso : la riqualificazione spazio pubblico



nuova definizione della  
progettazione/riqualificazione dello  
spazio pubblico nell'ottica della  
**mitigazione ambientale** dovuta ai  
cambiamenti climatici (gestione e uso del  
suolo per migliorare il deflusso  
superficiale e l'assorbimento delle acque,  
riduzione consumo di nuovo suolo e  
aumento degli interventi di de-  
impermeabilizzazione delle  
pavimentazioni esistenti

## IL PUMS DI TORINO temi in corso : la mobilità dolce



Lavorare sui brevi spostamenti per ritrovare le relazioni inter-personali

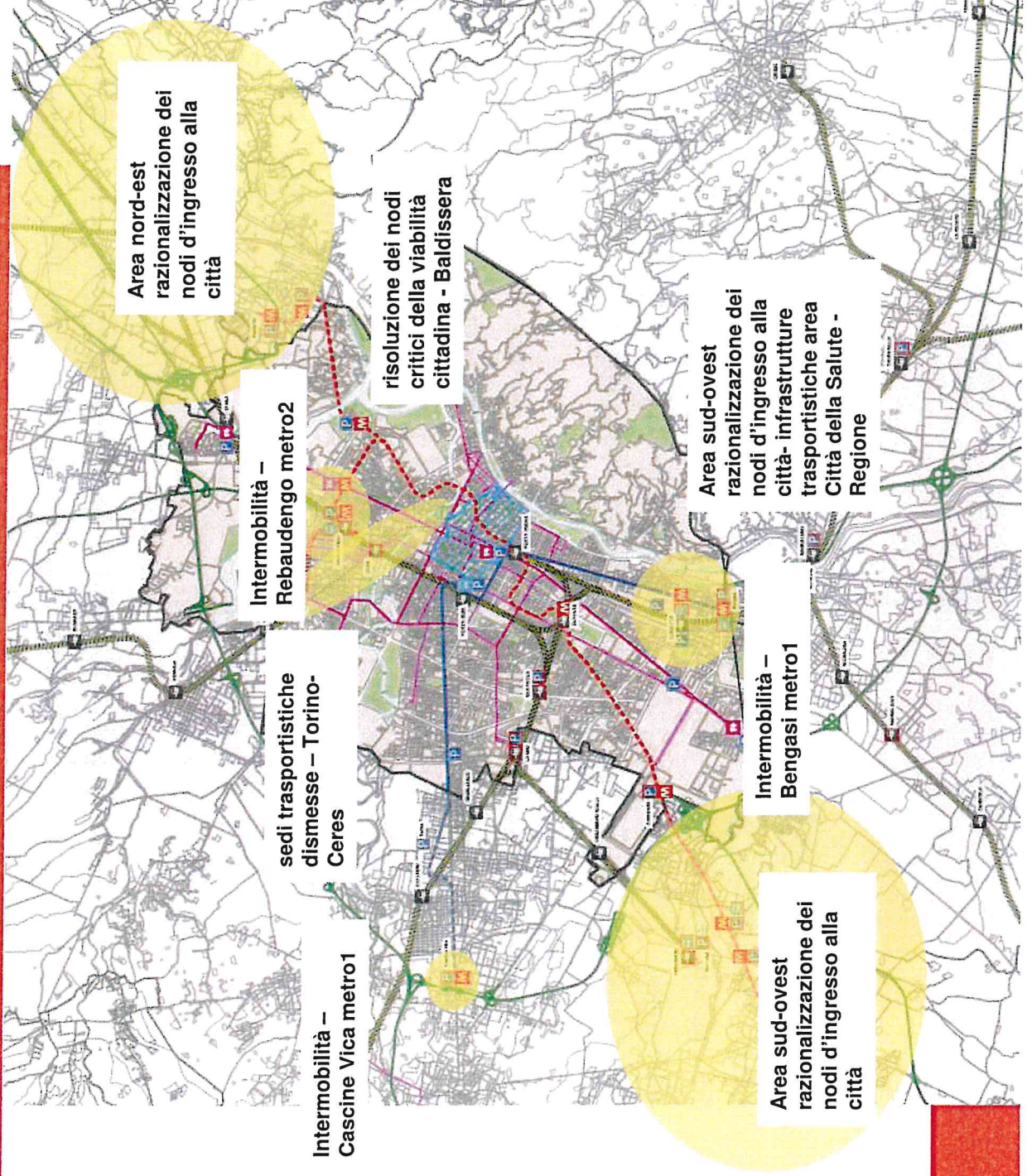
Il PUMS, alla stessa stregua del nuovo PRG, e in ragione dei temi che guidano quest'ultimo (Ambiente come risorsa, Identità e bellezza, Benessere e qualità della vita, Giovani e città, Lavoro, produzione e commercio, semplificare le regole, Oltre i confini), si concentrerà maggiormente sulla diffusione della “mobilità attiva” o “mobilità dolce”.

**Obiettivo: redistribuzione dello spazio stradale** tramite un suo riequilibrio a vantaggio delle utenze più vulnerabili (pedoni e ciclisti), concentrandosi sul sistema delle strade locali o di quartiere, nelle quali si incentiverà la mobilità lenta e condivisa.



- studi per la **risoluzione dei nodi critici della viabilità cittadina** attraverso analisi e simulazione di diversi scenari alternativi;
- **razionalizzazione dei nodi d'ingresso alla città** con particolare riferimento ai tracciati esistenti e previsti delle linee di trasporto di massa (treno e metropolitana), rispetto alla rete infrastrutturale attuale e di prossima realizzazione, compresi i nodi intermodali in area metropolitana;
- studio di fattibilità complessivo che analizzi e favorisca l'**intermodalità** studiata su tre livelli (in area metropolitana, in area cittadina e alle porte del centro storico), da approfondire con le previsioni dei grandi insediamenti (Città della salute, nuova sede Regione, riconversione di Mirafiori, in sinergia con il progetto della linea 2 di metropolitana,...).
- studi di fattibilità per il riutilizzo delle **sedi trasportistiche dismesse** quali occasioni di recupero urbano e per ospitare diverse forme di mobilità in coerenza con lo sviluppo urbanistico della città e ampliamento della rete tranviaria;





- nuova definizione della **progettazione/riqualificazione dello spazio pubblico** nell'ottica della mitigazione ambientale dovuta ai cambiamenti climatici (gestione e uso del suolo per migliorare il deflusso superficiale e l'assorbimento delle acque, riduzione consumo di nuovo suolo e aumento degli interventi di de-impermeabilizzazione delle pavimentazioni esistenti);
- studio di fattibilità per **una città a 30** che, a partire dalla griglia della viabilità principale cittadina, definisca nuovi scenari di mobilità all'interno dei quartieri, implementazione della camminabilità e della ciclabilità urbana in sinergia con le nuove forme di micro-mobilità e in sharing, attraverso azioni di limitazione del traffico motorizzato, anche temporanee e sperimentali, per addivenire a scelte condivise consolidate. Una visione che a partire dal centro (cuore storico della città) si sviluppi verso i quartieri di espansione e periferici, in coerenza con il Peba e il Biciplan.
- studio sulla **mobilità degli studenti** in collaborazione con l'università e il politecnico per favorire la mobilità dolce sostenibile attraverso interventi e politiche condivise.

...

**DOCUMENTAZIONE DI STUDIO - QUADERNO 8**

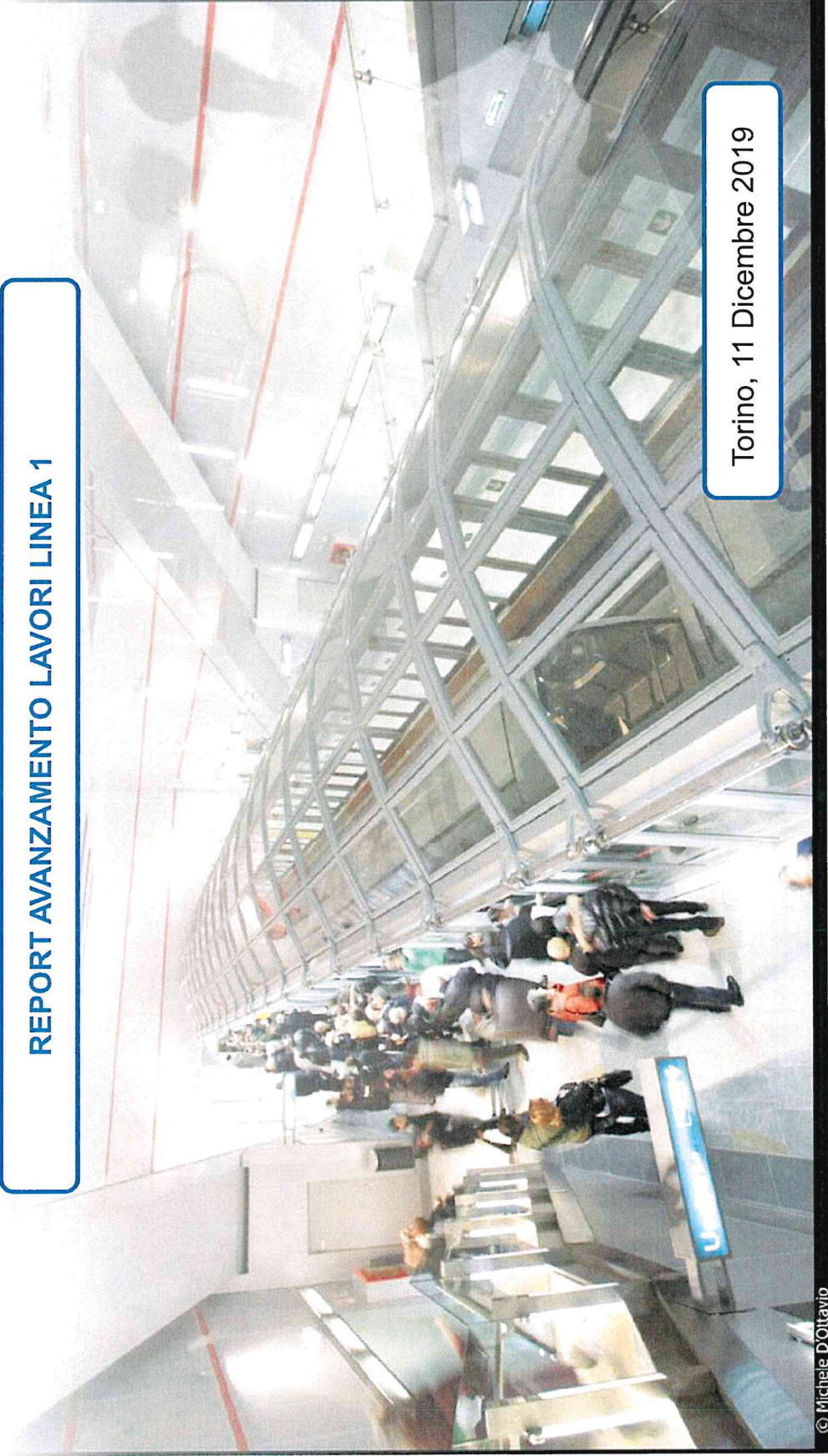
*Assessorato e Divisione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino*

**8/b Metropolitana report avanzamento lavori linea 1”**



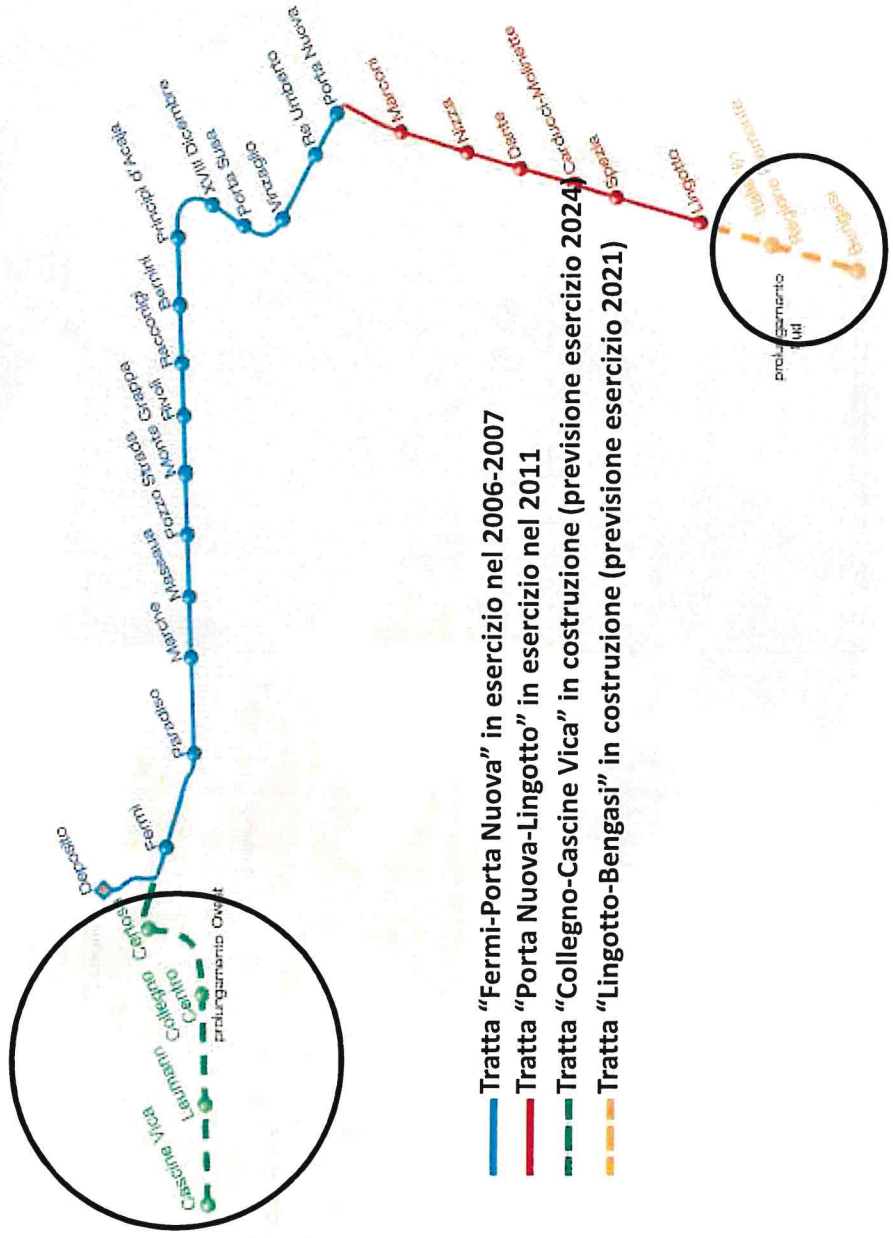
# METROPOLITANA AUTOMATICA DI TORINO

## REPORT AVANZAMENTO LAVORI LINEA 1



Torino, 11 Dicembre 2019

**IL TRACCIATO**



**TRATTA «LINGOTTO BENGASI»**





**SMONTAGGIO ATTREZZATURE CMC**



Ottobre 2019

Smontaggio gru a Italia '61

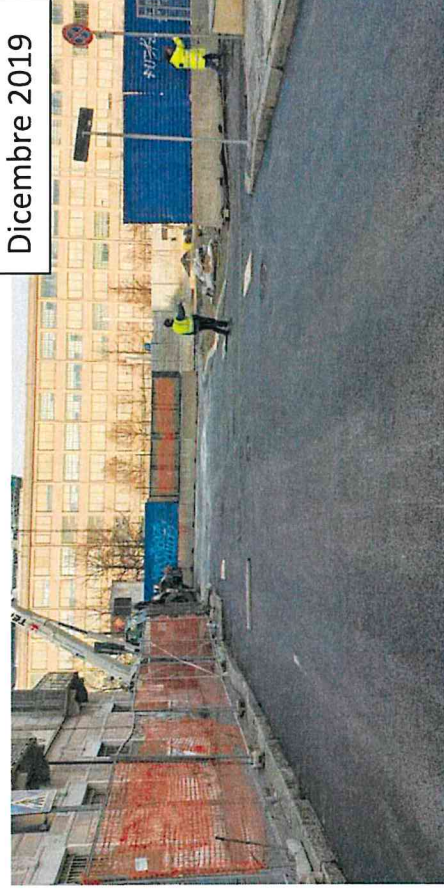


Smontaggio del carro ponte in piazza Bengasi



Novembre 2019

Trasporto della TBM



Dicembre 2019

Apertura di Via Vado

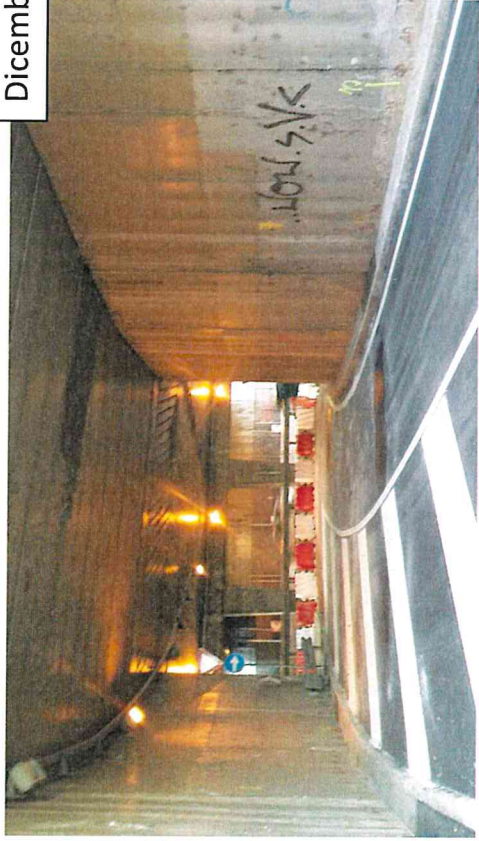
**RIAPERTURA ACCESSO SOTTOPASSO LINGOTTO**

Lavori di ripristino stradale

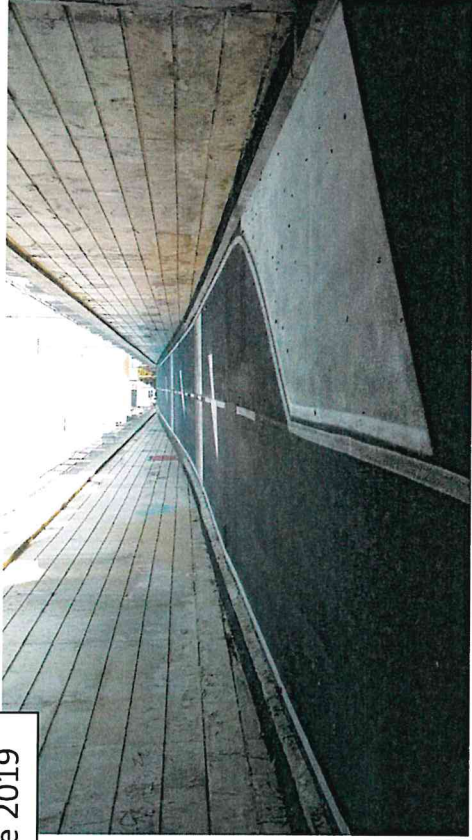
Novembre 2019



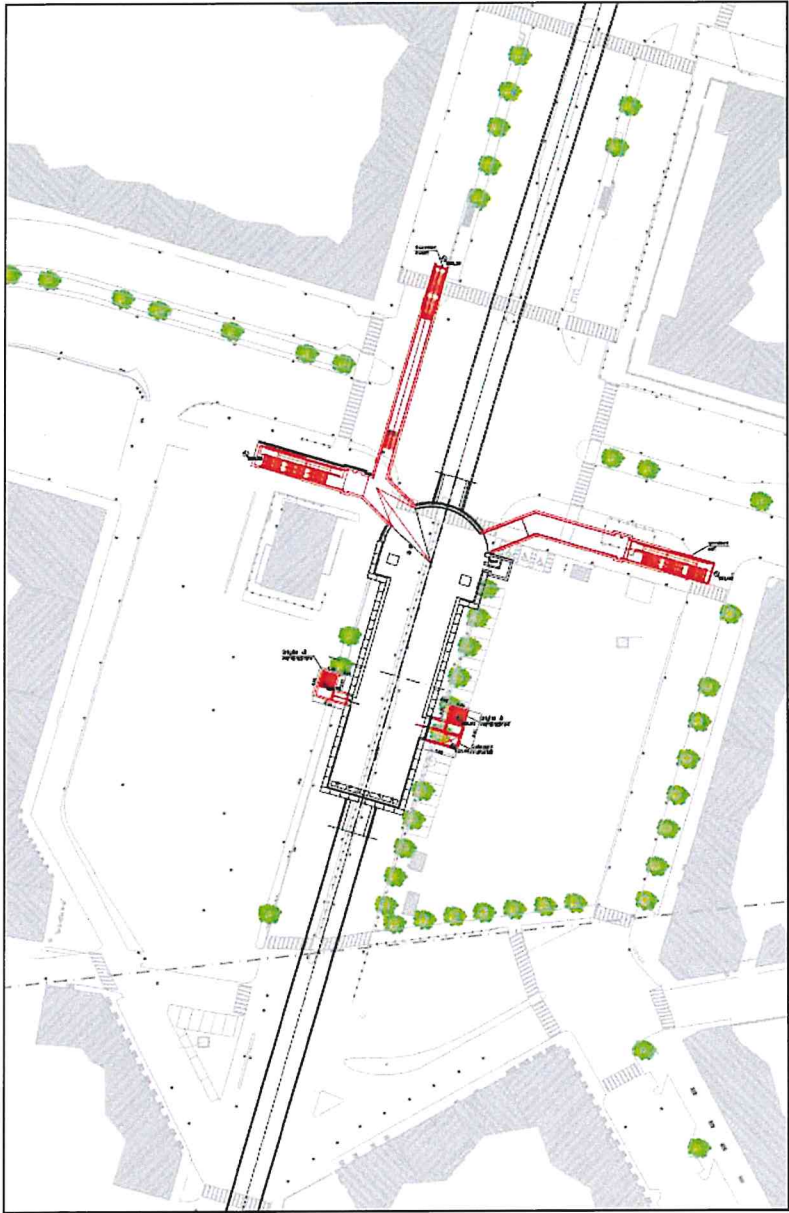
Dicembre 2019



Apertura sottopasso Lingotto (11.12.2019)



**STAZIONE BENGASI**



**ACCESSI**

E' in corso la posa dei rivestimenti nelle pareti del piano atrio e negli accessi.



Accesso Nord



Accesso Est



Accesso Ovest

Dicembre 2019



Novembre 2019

## PIANO ATRIO

Nel mese di Novembre sono state chiuse le asole Sud della stazione, sia a livello strada che a livello atrio.

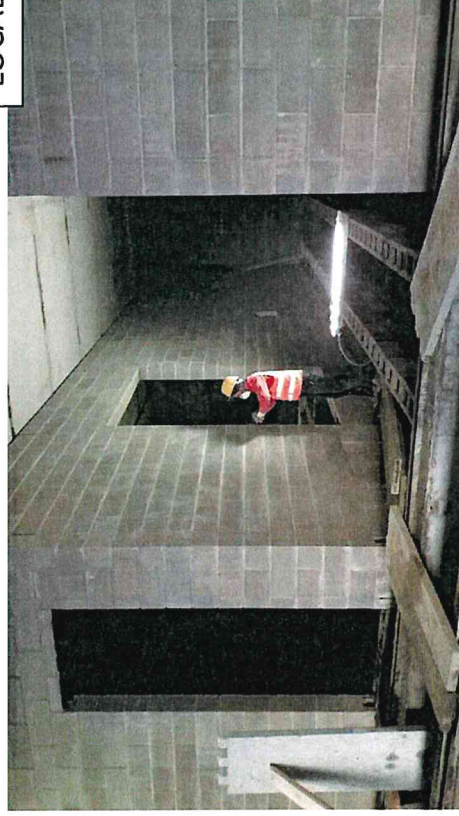
Nel mese di Dicembre sono iniziate le attività per la realizzazione dei locali tecnici al piano atrio.

CHIUSURA ASOLA



Novembre 2019

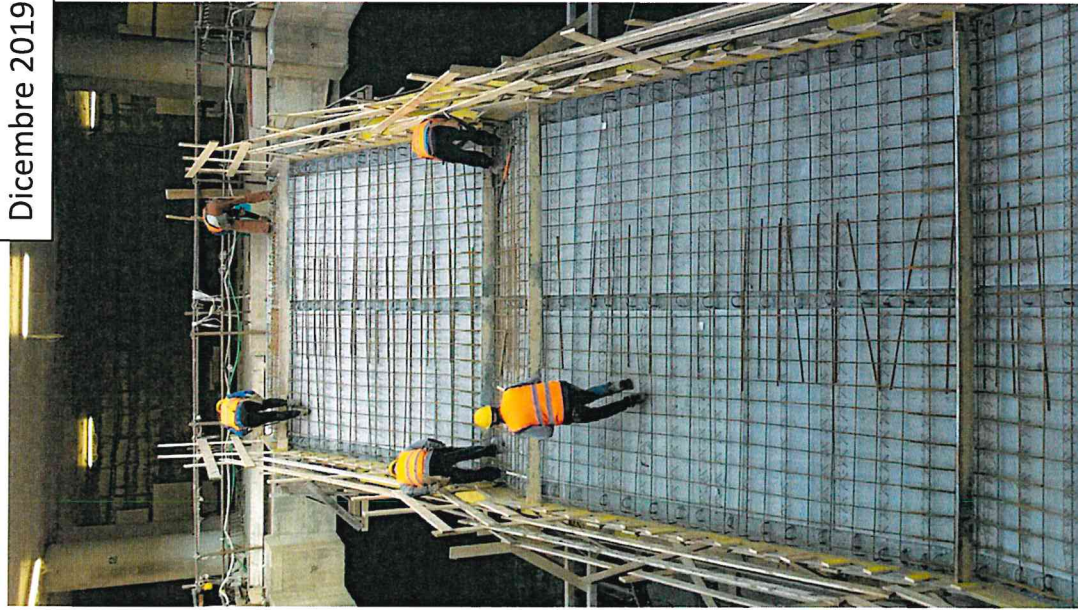
LOCALI TECNICI



Dicembre 2019

**PIANO MEZZANINO**

Dicembre 2019



Ottobre 2019

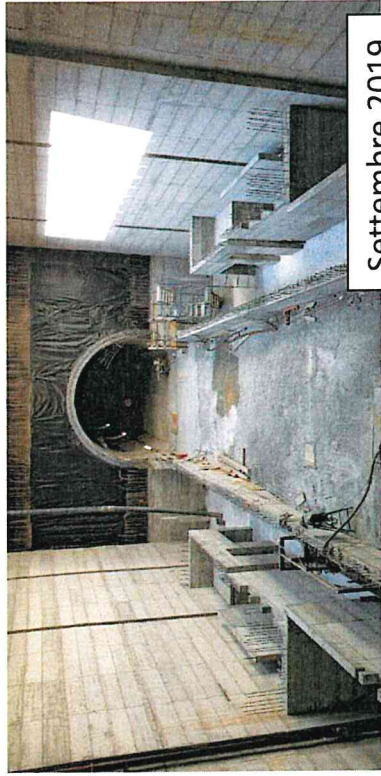


E' in corso la realizzazione dello scalone di collegamento tra il piano atrio ed il piano mezzanino.

Dicembre 2019



**PIANO BANCHINA**



Settembre 2019



Ottobre 2019

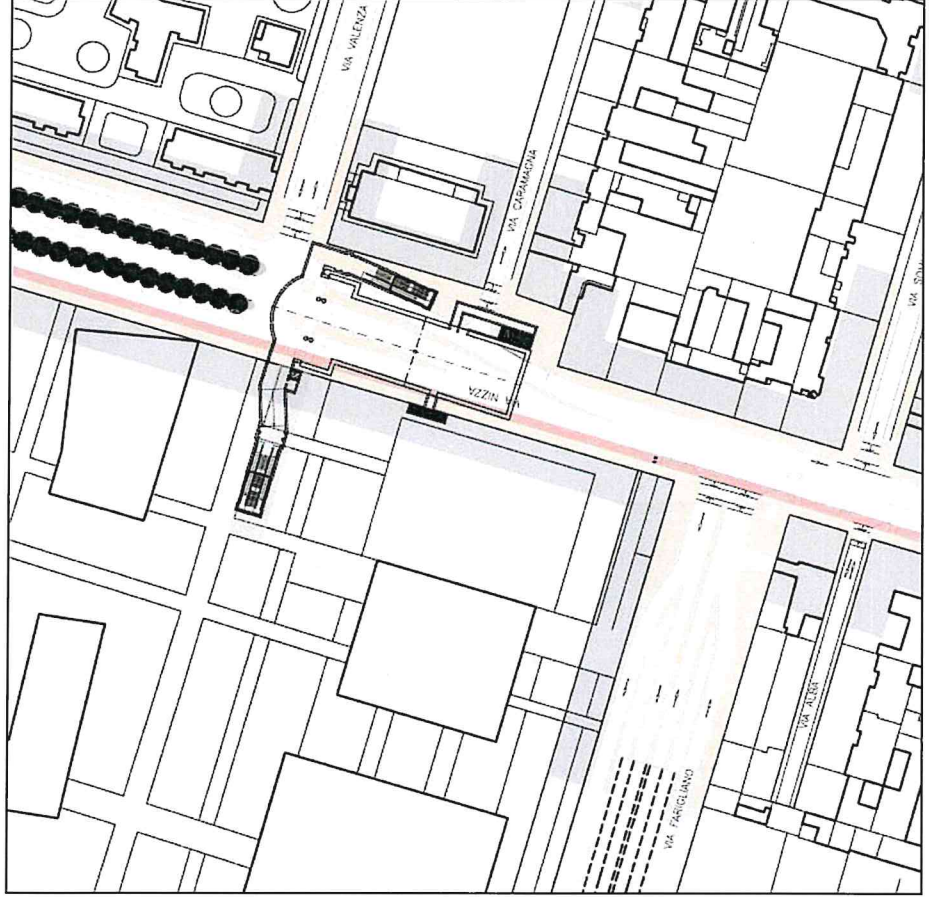


Dicembre 2019

Sono state realizzate:

- le banchine;
- le scale di collegamento tra il piano banchina ed il piano atrio;
- le strutture per la posa delle scale mobili.

**STAZIONE ITALIA '61-REGIONE PIEMONTE**





**ACCESSI E PIANO ATRIO**

Ottobre 2019



E' in fase di ultimazione la posa dei rivestimenti delle pareti nel piano atrio e negli accessi.

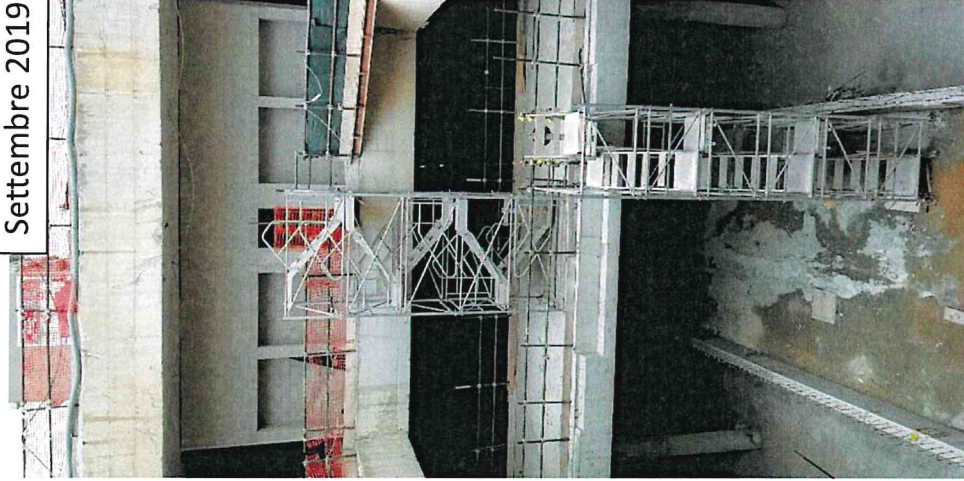
Dicembre 2019



**PIANO MEZZANINO**

E' stato realizzato lo scalone di collegamento tra il piano atrio ed il piano mezzanino, mentre sono state avviate le attività di rivestimento delle pareti del corpo stazione.

Settembre 2019



Dicembre 2019



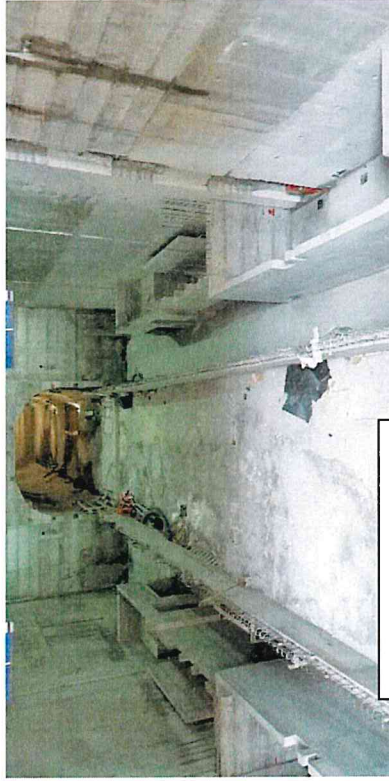
Dicembre 2019



**PIANO BANCHINA**

**Attività realizzate:**

- banchine;
- scale di collegamento tra il piano banchina ed il piano atrio;
- strutture per la posa delle scale mobili.



Settembre 2019



**Attività in corso:**

- rivestimento delle pareti del corpo stazione;
- posa delle scale mobili.



Dicembre 2019



## GALLERIA – OPERE DI SISTEMA

Sono in corso le attività di posa della via di corsa dei treni.

**Ultimati i lavori nel tratto compreso tra il pozzo Terminale e la stazione Bengasi.**

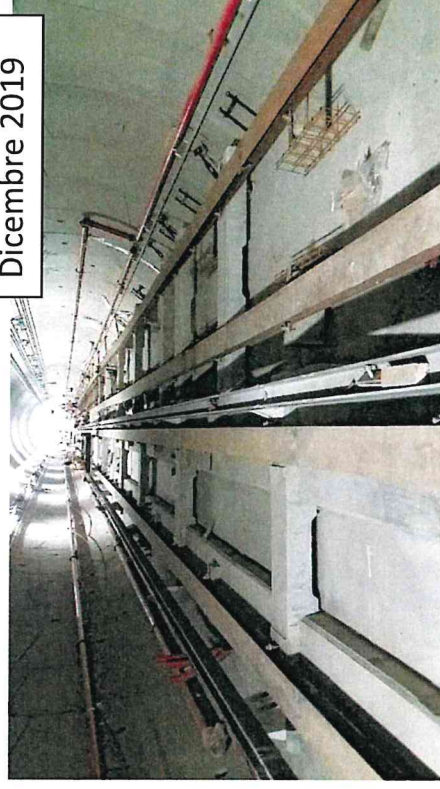
Nel resto della galleria procede l'installazione degli impianti non di sistema (anti incendio, lampade...).



Settembre 2019



Dicembre 2019

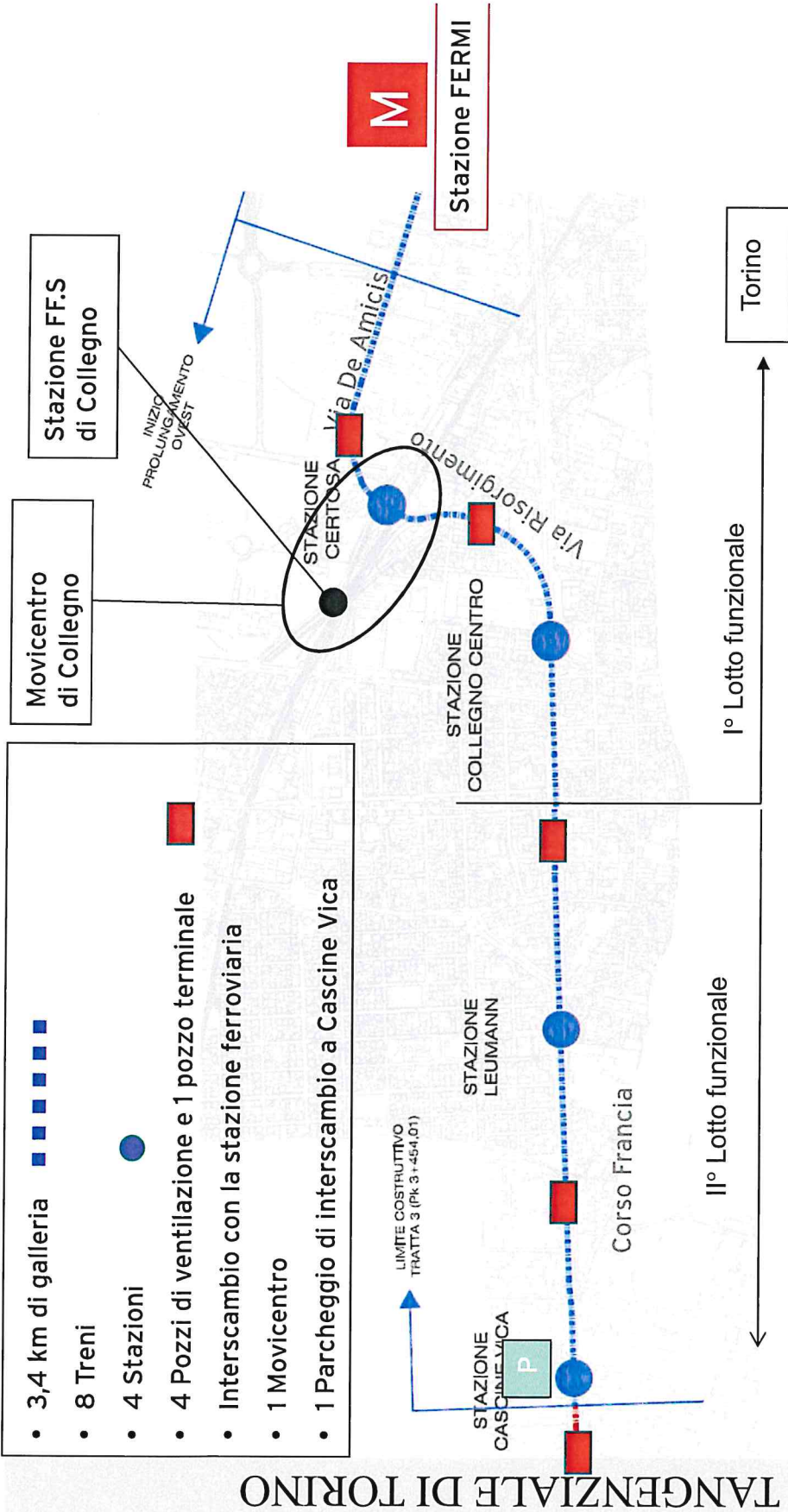


Dicembre 2019

**TRATTA «COLLEGNO-CASCINE VICA»**

**IL TRACCIATO**

- 3,4 km di galleria
- 8 Treni
- 4 Stazioni
- 4 Pozzi di ventilazione e 1 pozzo terminale
- Interscambio con la stazione ferroviaria
- 1 Movicentro
- 1 Parcheggio di interscambio a Cascine Vica



Costi CCV: 148,14 mln di euro

Costi n.8 treni: 57 mln di euro

I° Lotto funzionale

123,7 mln di euro

II° Lotto funzionale

Torino

**STAZIONE CERTOSA**



**STAZIONE CERTOSA**



La stazione Certosa sarà l'unica stazione della linea 1 con l'accesso in superficie. La struttura esterna sarà in stile industriale con pannelli fotovoltaici per l'utilizzo dei servizi interni.

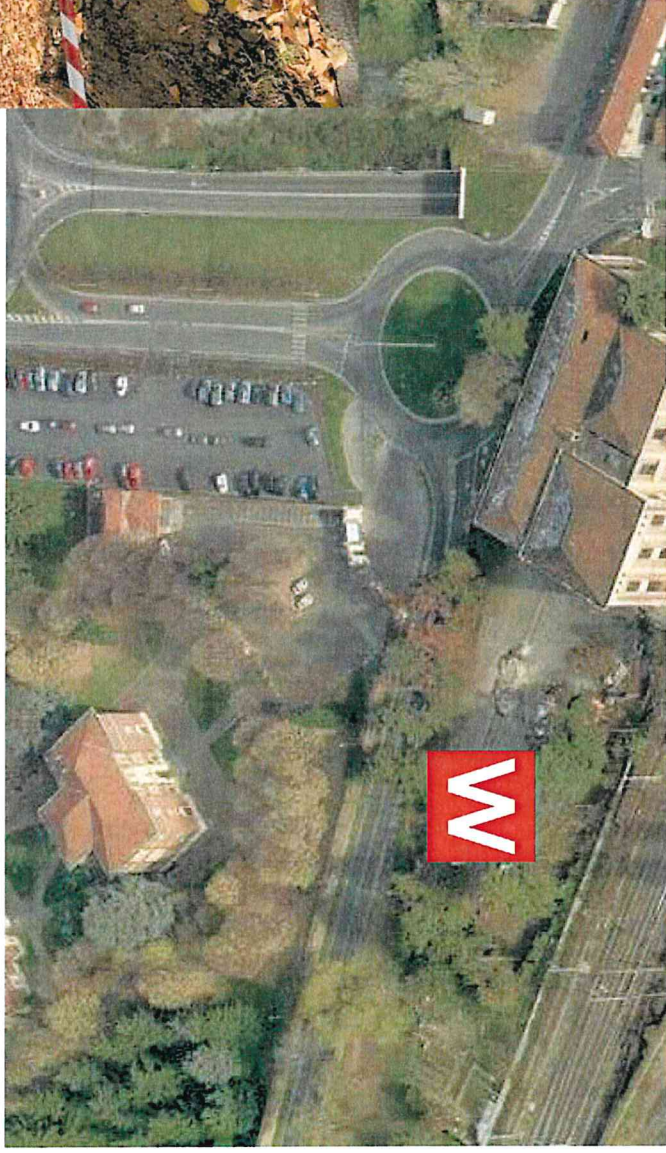


**STAZIONE CERTOSA**

Fase I (Nov. '19 – Dic. '19)  
Lavori di adeguamento dei sottoservizi interfenti (Luce, gas, telefonia...).

**I LAVORI SONO STATI CONCLUSI.**

Fase II (Dic. '19 – Sett. '22)  
Attività di realizzazione della stazione.



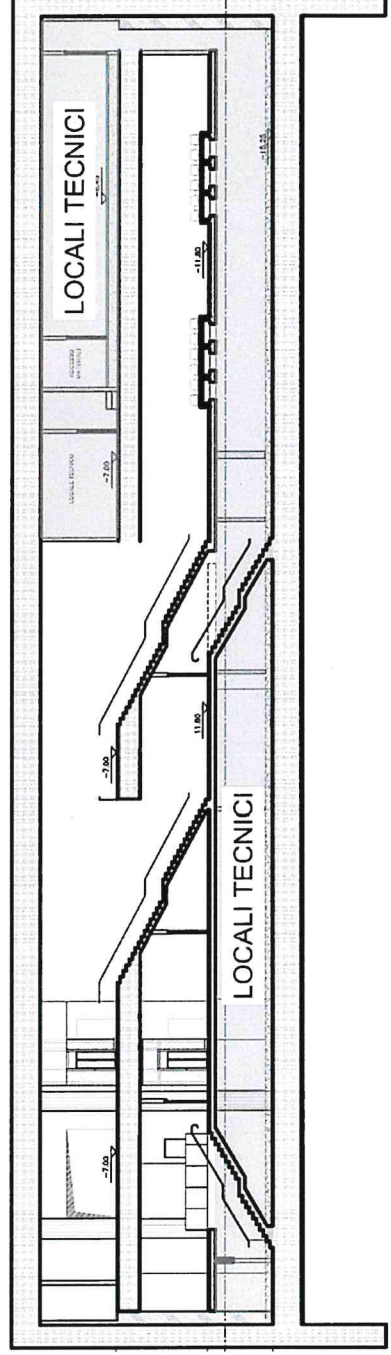
**STAZIONE  
COLLEGNO CENTRO**



**STAZIONE TIPO  
A DUE LIVELLI**



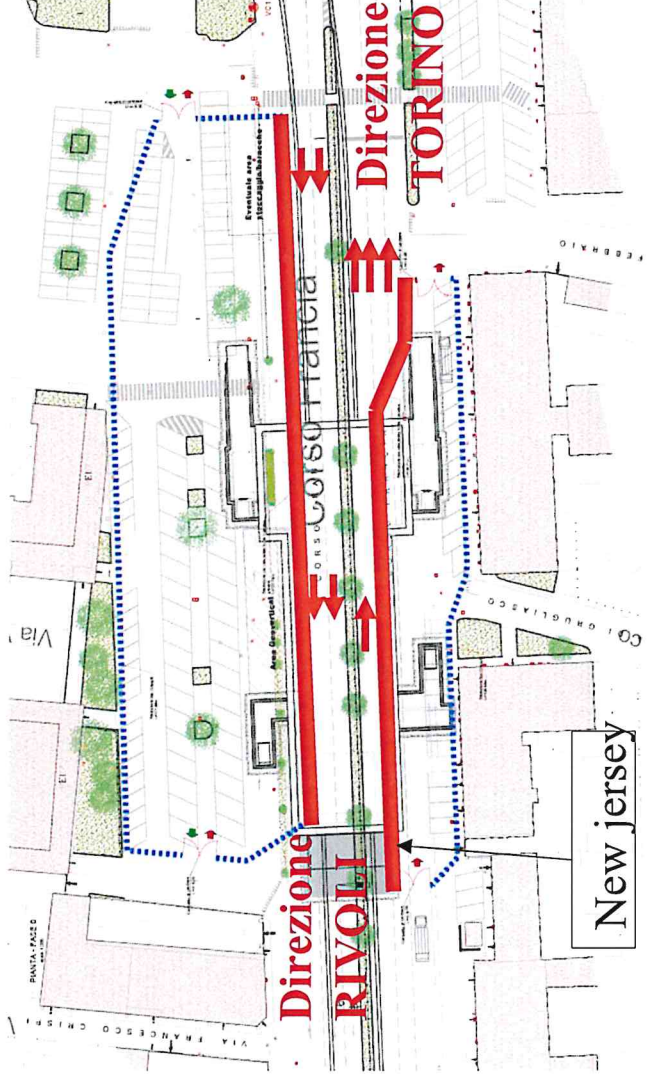
Le stazioni *Collegno Centro*, *Leumann* e *Cascine Vica* saranno di tipo standard a due livelli come la stazione *Marconi*.



**STAZIONE  
COLLEGGNO CENTRO**

**FASE I-II: Giu '19 – Gen '20**

**SPOSTAMENTI DEI SOTTOSERVIZI (Smat, Enel, Fastweb, Italgas, telecom): **ULTIMATO****



**STAZIONE COLLEGGNO CENTRO  
FESTA AVVIO LAVORI**



**Fase 3: Dic '19 – Dic '22**

**STAZIONE  
COLLEGGNO CENTRO**

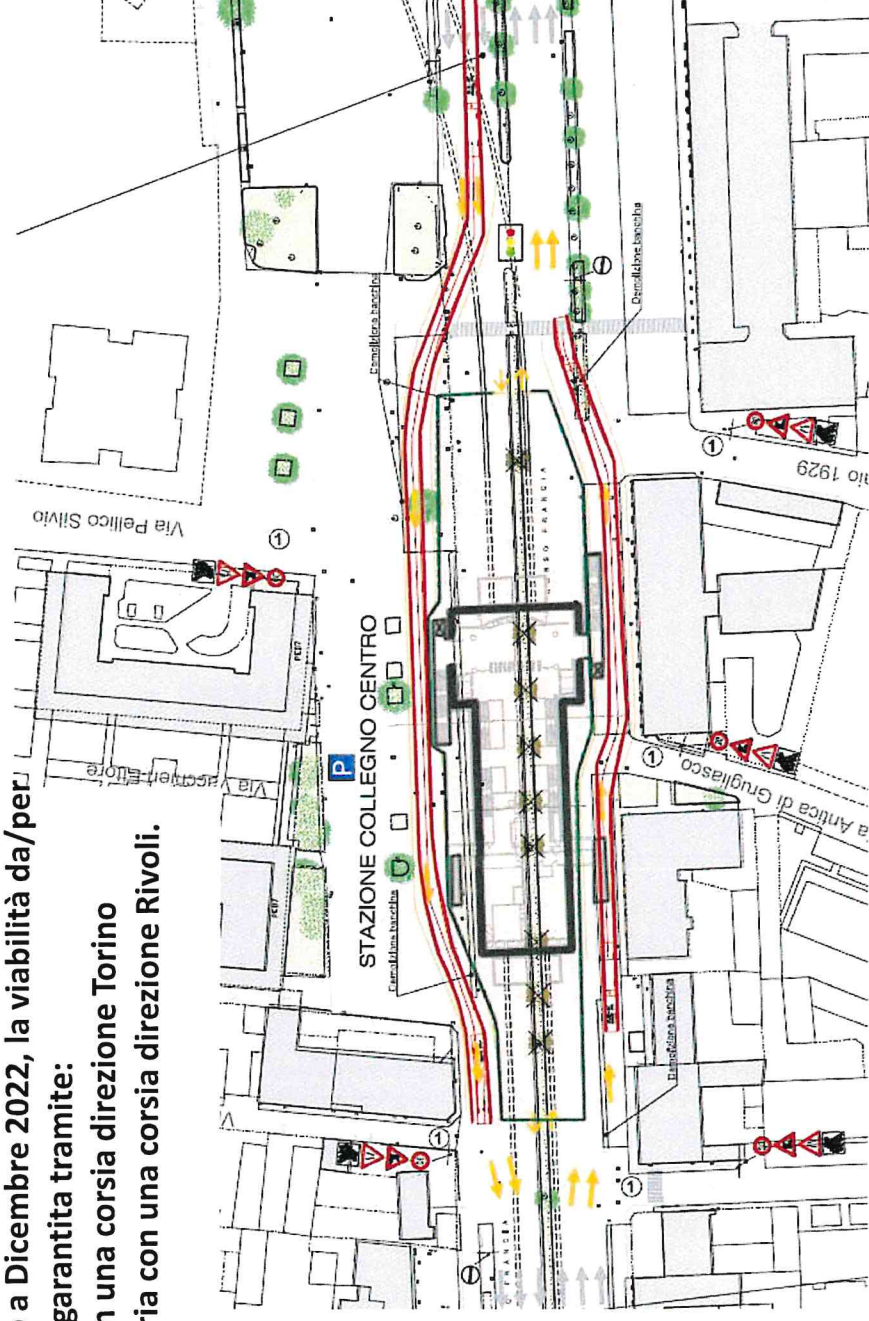
**LAVORI REALIZZAZIONE CORPO STAZIONE**

**VIABILITA'**

Da Gennaio '20 fino a Dicembre 2022, la viabilità da/per

Torino e Rivoli sarà garantita tramite:

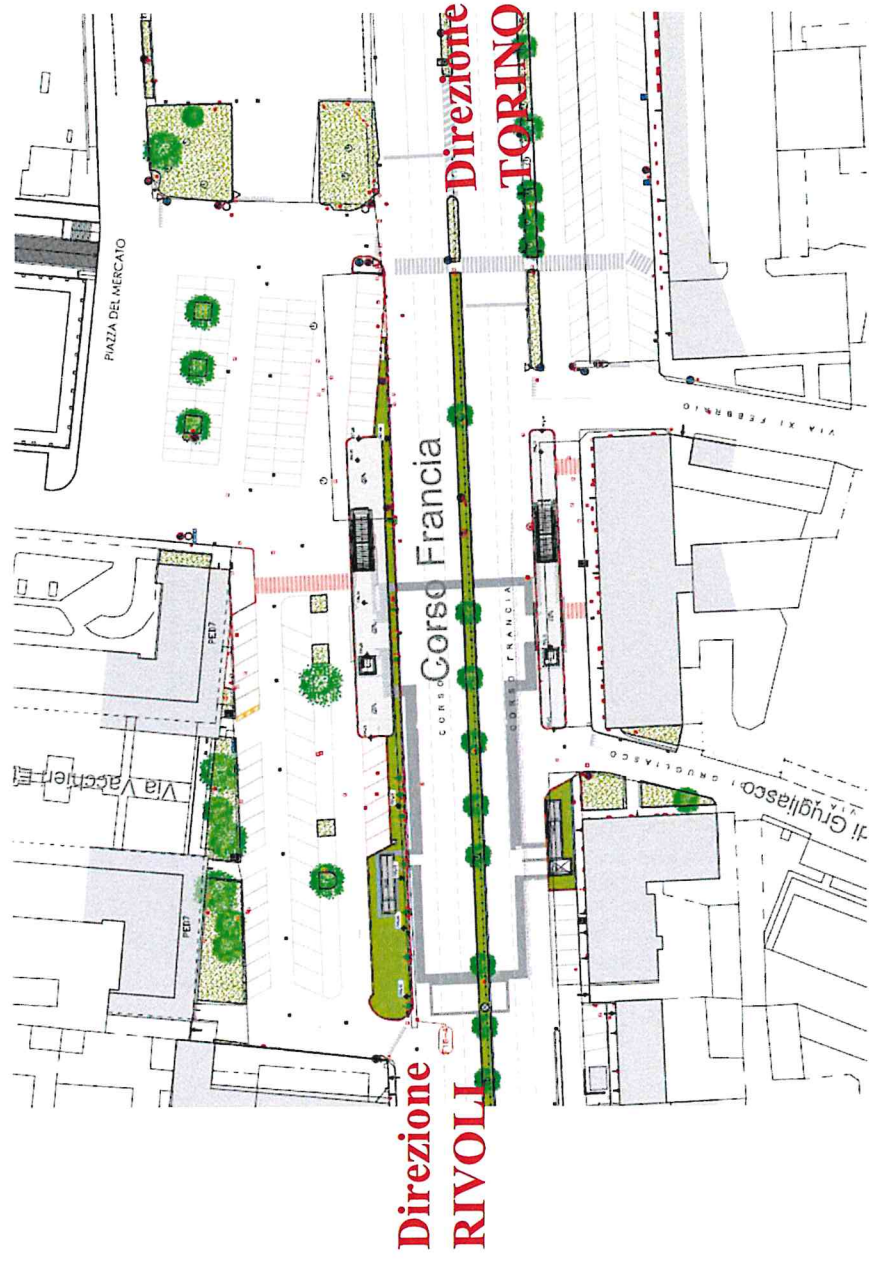
- Corso Francia con una corsia direzione Torino
- Piazza Santa Maria con una corsia direzione Rivoli.



**STAZIONE  
COLLEGGNO CENTRO**

**Fase 4: Dicembre 22- Dicembre 23**  
**SISTEMAZIONI SUPERFICIALI**

Al termine dei lavori di costruzione della tratta di metropolitana, **piazza Santa Maria e corso Francia verranno ripristinati nell'attuale conformazione**, a meno delle emergenze (scale di accesso e ventilazioni) e dell'ultima fase di cantiere (opere di sistema).



**GALLERIA**



**GALLERIA  
VIA DE AMICIS**

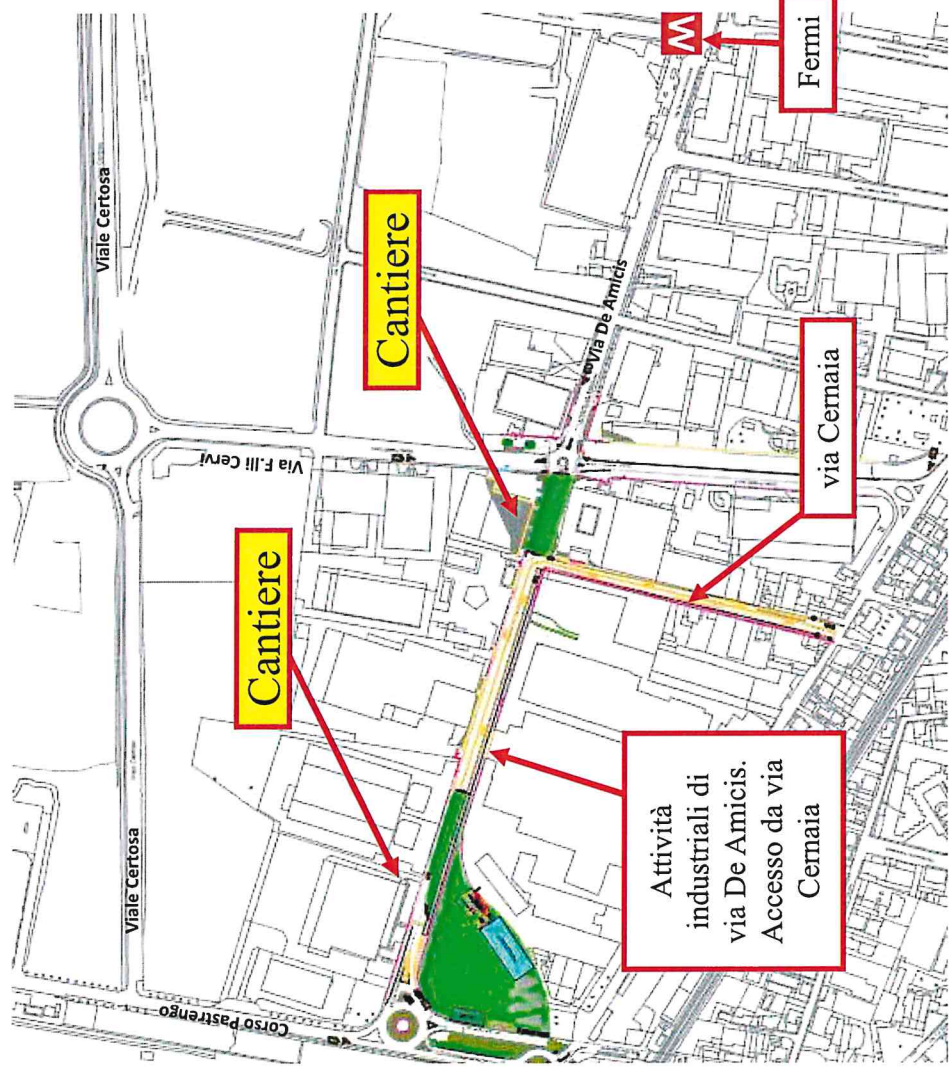
Via De Amicis sarà interessata dalla realizzazione della galleria.

La modalità di scavo utilizzata sarà quella in cut&cover.

A partire dal 6 Dicembre sono state avviate le attività per la realizzazione della galleria.

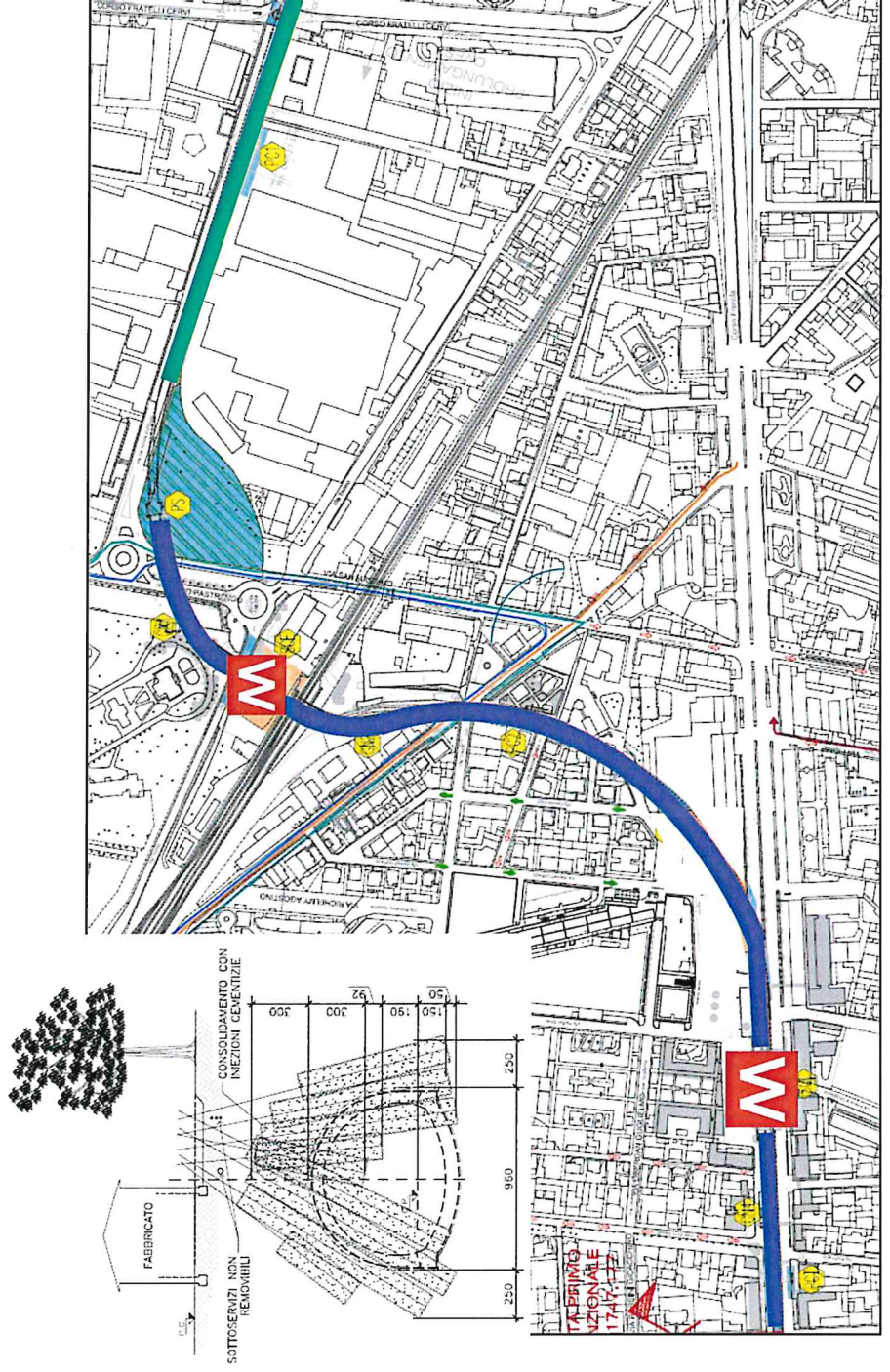
L'opera comporta la chiusura di via De Amicis da via F.lli Cervi a corso Pastrengo per un periodo di circa 24 mesi.

Il transito da e per le attività industriali di via De Amicis sarà garantito da via Cernaia.



**GALLERIA**

La restante tratta di galleria viene scavata con la tecnica a foro cieco. Prima di procedere allo scavo della galleria si procederà con l'esecuzione di consolidamenti dalla superficie. L'opera sarà effettuata con cantieri mobili.



## CRONOPROGRAMMA

	2019			2020			2021			2022			2023			2024							
	giu-19	set-19	dic-19	mar-20	giu-20	set-20	dic-20	mar-21	giu-21	set-21	dic-21	mar-22	giu-22	set-22	dic-22	mar-23	giu-23	set-23	dic-23	mar-24	giu-24	set-24	dic-24
<b>LINEA 1 - COLLEGO-CASCINE VICA</b>																							
<b>LOTTO 1 - FERMI-COLLEGO CENTRO</b>																							
Opere civili, finiture e impianti																							
Opere di realizzazione galleria con metodo cut&cover (via De Amicis)	Lug-2019→Set-2022																						
Campo prova e Opere di realizzazione galleria a foro cieco (via Risparmio e corso Francia)	Set-2019→Giu-2021																						
Sottoservizi e realizzazione stazione Certosa	Set-2019→Ago-2021																						
Sottoservizi e realizzazione stazione Collegno Centro	Nov-2019→Set-2022																						
Opere di sistema <b>Lotto 1 e Lotto 2</b>	Giu-2019→Set-2022																						
Pre esercizio	Dic-21→Dic-23																						
	Gen-24→Mar-24																						
<b>LOTTO 2 - COLLEGO-CASCINE VICA</b>																							
Realizzazione del progetto esecutivo	Realizzato nel 2019																						
Bando di gara	26-06-2019→18-Set-2019																						
Aggiudicazione provvisoria dell'appalto	Ottobre 2019																						
Previsione verifiche requisiti partecipazione dei concorrenti	Nov-2019→Mar-2020																						
Previsione firma del contratto	nel mese di Marzo 2020																						
Previsione realizzazione delle opere civili, finiture e impianti	1110 giorni (3 anni)																						
Previsione realizzazione delle opere di sistema Lotto 2	Dic-21→Dic-23																						
Previsione pre esercizio	Ago-24→Dic-24																						

\* cronoprogramma soggetto all'andamento della gara in corso

**FINE PRESENTAZIONE**

