

Mittenti:
Lista allegata in calce.

Spett.le
Ufficio di Deposito Progetti Regionale

Direzione Ambiente
Regione Piemonte

Via Principe Amedeo 17
10123 Torino (TO)

Alla C.A.
Dott.ssa Piacentini
Ing. Giuseppe Iacopino

Torino, 27 giugno 2008.

Oggetto: Osservazioni relative al progetto: "Nodo ferroviario di Torino - Collegamento della linea Torino-Ceres con la rete RFI (Passante Ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto"

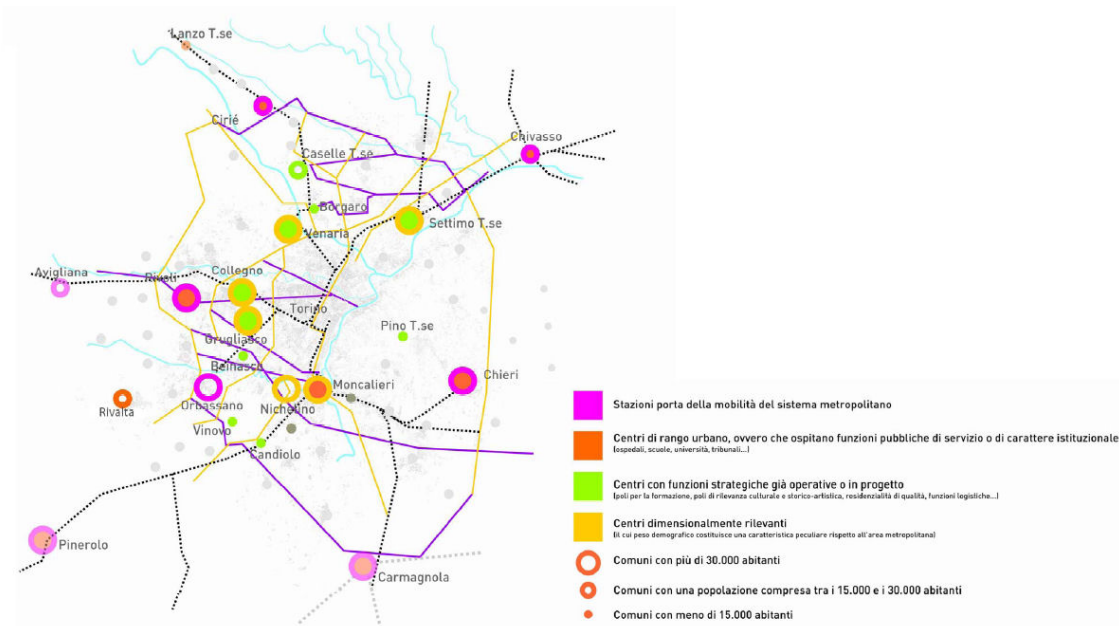
Gent.mi Signori,
in data 12/05/2008 l'arch. Vanni Cappellato, in qualità di Responsabile del Procedimento del Gruppo Torinese Trasporti G.T.T. S.p.A., con sede in C.so Filippo Turati n. 19/6 Torino, ha depositato presso l'Ufficio di deposito progetti regionale – Via Principe Amedeo, n. 17 - 10123 Torino, ai sensi dell'articolo 10 comma 2 della l.r. 40/1998, copia degli elaborati relativi al progetto preliminare "Nodo ferroviario di Torino - Collegamento della linea Torino - Ceres con la rete RFI (Passante Ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto", allegati alla domanda di avvio della Fase di verifica della procedura di VIA, presentata al Nucleo centrale dell'Organo tecnico regionale ai sensi dell'art. 10 comma 1 della l.r. 40/1998. In data 29 maggio 2008, sul n.22 del Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, è stato reso pubblico il comunicato di tale deposito e quindi, ai sensi di Legge è possibile presentare osservazioni entro la data del 28 giugno 2008.

Con il presente scritto, i mittenti desiderano quindi proporre alcune osservazioni relative al progetto di collegamento della Ferrovia Torino-Ceres con la rete RFI mediante la realizzazione di un tunnel lungo la direttrice di C.so Grosseto.

Gli scriventi ritengono che il progetto di realizzare un nuovo collegamento della Ferrovia Torino-Ceres lungo la direttrice di C.so Grosseto sia la peggior soluzione possibile tra tutte le possibili per le seguenti motivazioni:

- il collegamento lungo C.so Grosseto non migliora affatto il servizio oggi in essere, in quanto non vengono serviti bacini di utenza diversi da quelli oggi già serviti, non vengono diminuiti i tempi di percorrenza e sostanzialmente non viene modificato lo stato attuale del servizio;
- con questa soluzione di fatto viene abbandonato tutto il tunnel sotto Via Stradella che in futuro sarà difficilmente utilizzabile per altri scopi, anche la stazione Madonna di Campagna verrà abbandonata e dovrà essere costruita una nuova stazione sull'asse di C.so Grosseto;
- la prevista demolizione della sopraelevata tra C.so Grosseto e C.so Potenza e la sua sostituzione con una rotonda (oltre che un sottopasso sulla sola direttrice C.so Potenza-C.so Grosseto) renderà di fatto ingestibile la situazione del traffico già oggi critica (si veda ad esempio le soluzioni già realizzate in P.za Derna e rotonda Maroncelli dove la costruzione di rotonde ha portato il traffico ad una situazione di collasso);

- la realizzazione del percorso e la cadenza prevista del servizio non soddisferanno le richieste di sviluppo già previste dal piano di Indirizzo di Politica Urbanistica dell'Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino, così come evidenziato nelle immagini seguenti tratte dal piano stesso: nell'immagine a fianco, l'area rossa evidenzia che oltre alla zona "Rebaudengo" (Spina4) è previsto uno sviluppo in tutta l'area ex acciaierie Teksid (area Vitali) sugli assi di Via Livorno - Via Verolengo (Spina3), inoltre, come evidenziato nell'immagine seguente, è previsto un considerevole sviluppo nelle aree cittadine di Venaria Reale, Borgaro e Caselle:



Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino | Indirizzi di politica urbanistica | 18 giugno 2008

l'area urbana di Venaria è prevista in fase di sviluppo strategico e di dimensioni rilevanti (in particolare si fa notare lo sviluppo di interesse turistico legato principalmente alla restaurata Reggia). Sia per Borgaro che per Caselle è previsto uno sviluppo con funzioni strategiche: a Caselle oltre allo sviluppo dell'area aeroportuale è previsto un forte incremento di insediamenti industriali tra cui di maggior rilievo è l'area destinata all'espansione dell'Alenia, insediamenti commerciali ed eventualmente è possibile prevedere un'area di interscambio tra le direttrici delle Valli di Lanzo e del Canavese con il trasporto pubblico metropolitano dell'area torinese.

- Si pone inoltre in evidenza che già da oggi è possibile effettuare un collegamento tra la linea ferroviaria Torino-Ceres ed il Passante Ferroviario di Torino mediante il prolungamento della linea ferroviaria da Stazione Dora verso la nuova Stazione Rebaudengo con la realizzazione di una curva verso C.so Venezia lato Est (immagine a fianco) attraversando il passante (sovrapassandolo) all'altezza dell'incrocio con Via Stradella (in quella zona infatti il passante è notevolmente



più basso in quanto ha appena sottopassato il fiume Dora e il sottopasso veicolare di C.so Mortara- C.so Vigevano. Il piano stradale della nuova Spina (c.so Principe Oddone – P.zza Baldissera – C.so Venezia) è invece notevolmente più in alto (in pratica è possibile sfruttare l'attuale piano del ferro per effettuare la curva verso C.so Venezia). Attraversato il passante è poi possibile scendere fino a raggiungere il piano del nuovo passante lungo il C.so Venezia. L'instradamento sul nuovo passante ferroviario avverrebbe mediante l'inversione di marcia del treno da effettuarsi in stazione Rebaudengo (operazione semplicissima se verranno utilizzati i "Minuetto").

Questa soluzione, da intendersi come provvisoria, permetterebbe di collegare da subito la linea ferroviaria Torino-Ceres al nuovo passante con un costo di realizzazione molto basso che potrebbe essere ulteriormente ridotto se la soluzione venisse attuata subito e quindi venissero sfruttati i cantieri già in essere.

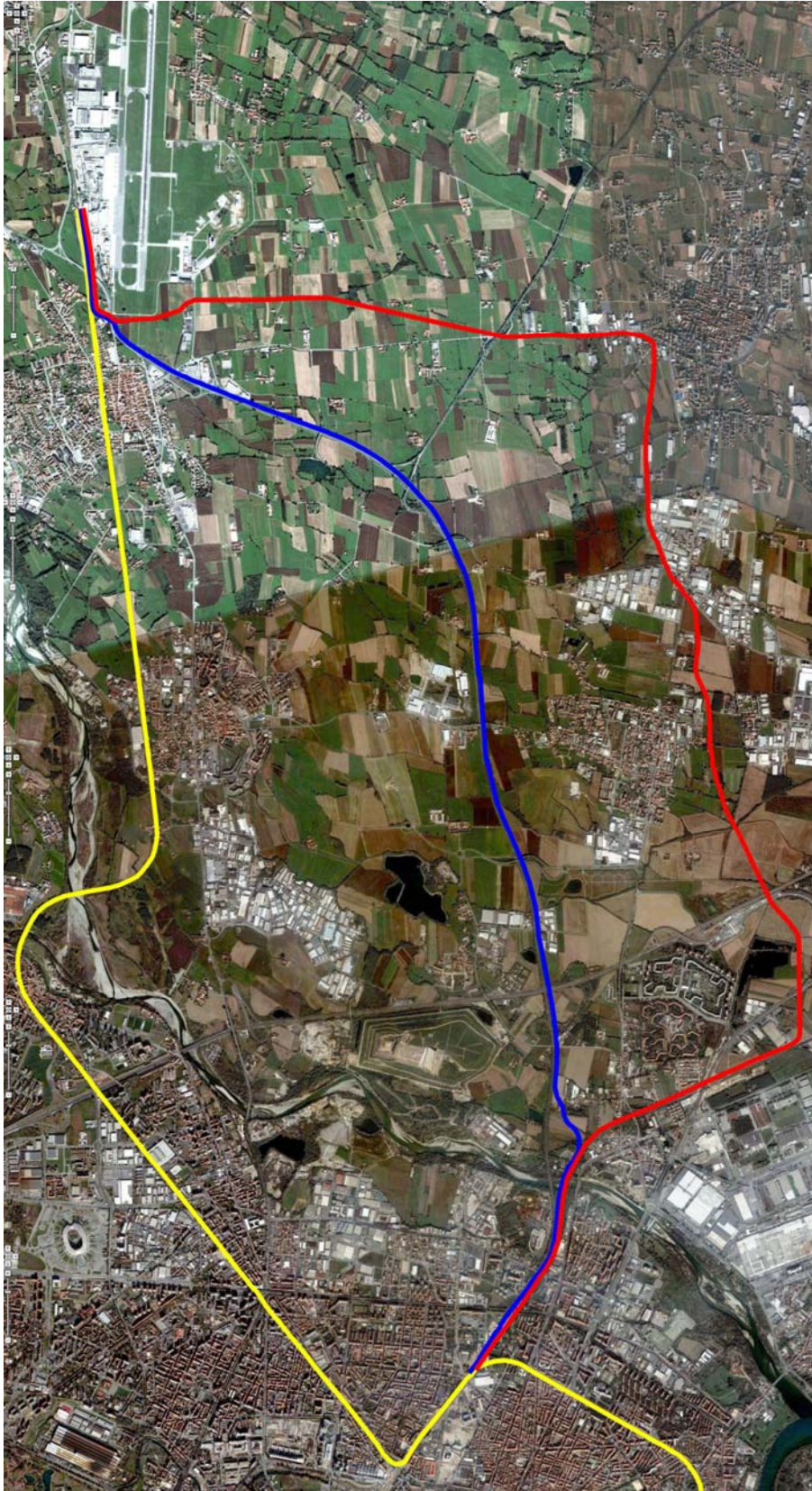
Per quanto riguarda la situazione definitiva si propone di realizzare una nuova linea ferroviaria da Stazione Rebaudengo a Caselle Aeroporto secondo una delle due soluzioni che verranno ora esposte:

- Soluzione 1 – evidenziata in BLU nell'immagine seguente: da Stazione Rebaudengo la Ferrovia Torino-Ceres prosegue lungo il passante verso Nord e superato il fiume Stura (all'altezza di Via Germagnano) piega a sinistra e si appaia al "Raccordo Autostradale Torino-Aeroporto di Caselle" e lo segue fino all'Aeroporto, da qui prosegue con la linea storica verso S. Maurizio Canavese. Questa soluzione permetterebbe di velocizzare sensibilmente la tratta ferroviaria tra l'Aeroporto e Torino; verrebbero infatti eliminate le fermate di Caselle città, Borgaro, Venaria, Venaria-Rigola, Madonna di Campagna con un sensibile risparmio di tempo (tenendo conto del tempo di arrivo fermata e partenza da ogni stazione).
- Soluzione 2 – evidenziata in ROSSO nell'immagine seguente: da Stazione Rebaudengo la Ferrovia Torino-Ceres prosegue lungo il passante verso Nord e superata la Stazione Stura, all'altezza di Via Cebrosa piega a sinistra verso i "laghetti della Falchera", quindi attraversa la tangenziale Nord e prosegue verso Mappano ove all'altezza dell'incrocio con Via Argentera o Via Reisina effettua una fermata, da qui prosegue verso Leinì fino a Strada Fantasia ove piega a sinistra seguendo la strada, attraversando Via Torino e proseguendo lungo Strada Goretta e costeggiando l'attuale insediamento industriale prosegue incrociando Via Benna per giungere all'incrocio con Viale Italia-Via Caselle a Leinì ove effettua una seconda fermata, da qui curvando a 90° verso ovest la ferrovia seguirà Viale Italia – Strada Leinì giungendo così all'Aeroporto per poi congiungersi alla linea storica. Questa soluzione permetterebbe di ottenere un risparmio di tempo di percorrenza in quanto le fermate tra Caselle Aeroporto e Torino Rebaudengo diverrebbero solo tre (Leinì, Mappano e Torino Stura), si avrebbe inoltre il vantaggio di estendere il servizio ferroviario all'area di Leinì e Mappano oltre alla progettata e futura area "BorSetTo".

Con la realizzazione di una delle due soluzioni proposte verrebbe liberata completamente l'attuale linea ferroviaria da stazione Dora a Caselle Aeroporto (oltre ad avere già pronto il collegamento tra stazione Dora e stazione Rebaudengo derivante dalla fase provvisoria) si proporrebbe perciò di utilizzare tutta la linea per realizzare un prolungamento della linea di metropolitana M2 già in progetto fino alla nuova stazione Rebaudengo: con questa soluzione si creerebbe un servizio metropolitano che diverrà indispensabile per collegare i nuovi insediamenti industriali e residenziali previsti dal piano di indirizzi di politica urbanistica dell'Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino (già esposto in precedenza) in cui è previsto uno sviluppo strategico e di dimensioni rilevanti nelle aree menzionate.

La realizzazione della soluzione proposta, cioè di una delle due linee ferroviarie tra stazione Rebaudengo e Caselle Aeroporto, mediante la realizzazione di una nuova linea ferroviaria e la contestuale estensione della linea metropolitana M2 è attuabile senza interrompere il servizio ferroviario in quanto è possibile realizzare tutta la linea ferroviaria senza influire minimamente sul

servizio attivo. Al collegamento tra le stazioni Caselle Aeroporto e Rebaudengo verrebbe liberata tutta la traccia ferroviaria oggi utilizzata che verrebbe così convertita in “VAL” con tempistiche molto ridotte. Il costo della realizzazione della soluzione proposta è comunque inferiore al costo della realizzazione del tunnel sotto corso Grosseto, in quanto tutta la linea realizzata ex-novo sarebbe a raso per cui i costi di realizzazione sono da considerarsi notevolmente inferiori.



- Metropolitana M2
- Soluzione 1 FTC
- Soluzione 2 FTC

Per tutte le motivazioni esposte, gli scriventi chiedono alle sigg. Loro di volere soprassedere alla realizzazione del tunnel sulla direttrice di C.so Grosseto e di volere valutare come valida alternativa una delle proposte esposte nel presente documento.

Ringraziando per la cortese attenzione gli scriventi porgono i loro più cordiali saluti.

COGNOME e NOME

INDIRIZZO

FIRMA

COGNOME e NOME

INDIRIZZO

FIRMA