

Signor Presidente,

al fine di fornire un **contributo operativo, in materia di potenziamento del trasporto pubblico locale in vista dell'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano**, tematiche oggetto del **1° ATTO AGGIUNTIVO ALLA INTESA GENERALE QUADRO TRA IL GOVERNO E LA REGIONE PIEMONTE** (versione Bozza 19 settembre 2008, aggiornamento 18 novembre 2008), in corso di precisazione, sentiti i miei danti causa, sottopongo alcune **osservazioni/proposte**, per giungere a soluzioni efficaci e connesse alle gestione delle risorse finanziarie.

Premesso che, il **1° ATTO AGGIUNTIVO ALLA INTESA GENERALE QUADRO TRA IL GOVERNO E LA REGIONE PIEMONTE - Reti ed infrastrutture: un programma 2007-2011 per gli interventi nel territorio piemontese**, assume le indicazioni emerse dal cosiddetto Accordo di Pracinat del 29 giugno 2008, ovvero,

- (.....- *la nuova infrastruttura deve garantire piena funzionalità del Sistema Ferroviario Metropolitano in direzione di Settimo/Chivasso e Rivarolo, Venaria/Germagnano, Collegno/Avigliana, Orbassano, valutando possibili estensioni verso Rivalta;*
- *l'instradamento della generalità dei treni merci sulla linea AV/AC tra Chivasso e Bivio Stura, riservando la "storica" al servizio locale;*
  - *la linea di Gronda, da considerarsi parte integrante del Corridoio V, che consenta di instradare la generalità dei treni merci da Bivio Stura ad Orbassano senza impegnare il Passante Ferroviario;*
  - *le diverse opzioni di tracciato comprendono l'asse di Corso Marche e la verifica di realizzazione di un corridoio integrato in corrispondenza della Tangenziale (R.F.I. e Ativa);*
  - *la riconnessione al nodo di Torino, nel quadro del Sistema Ferroviario Metropolitano, del collegamento con Caselle/Ceres, anche in funzione dell'accessibilità all'aeroporto, recuperando almeno i livelli di traffico antecedenti alla sua interruzione;*
  - *la conferma dell'impianto di Orbassano come piattaforma logistica intermodale dell'area torinese direttamente connessa con il Corridoio V;.....),*

nello specifico degli interventi individuati dall'Atto Aggiuntivo per la **Nuova Linea ferroviaria Torino – Lione** e per le **Opere strettamente connesse alla realizzazione della nuova linea Torino – Lione - Nodo di Torino e Area Metropolitana**, si rileva quanto segue:

**SFM2 –Pinerolo –Germagnano (estensione Ceres)**

- **Interconnessione della ferrovia Torino – Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo**
- **Attivazione fermata Dora sul passante**

Il progetto di Sistema Ferroviario Metropolitano, indica quale un'opera fondamentale, il collegamento dell'aeroporto Sandro Pertini di Torino-Caselle con il Passante attraverso la ferrovia Torino-Ceres.

L'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario, prevista a Rebaudengo, del costo di 162 Mln€ (145.5 Mln€ + IVA) richiede una quota statale di 100 Mln€, come previsto dal protocollo d'intesa sottoscritto in data 15/10/02 per la rilocalizzazione di Porta Nuova.

Tenendo presente che l'arco temporale necessario per la realizzazione del collegamento della Torino-Ceres con Rebaudengo, attraverso la realizzazione della galleria ferroviaria sotto Corso Grosseto, non potrà essere verosimilmente operativo prima del 2014, e considerando che gli eventi che interesseranno la Città di Torino nel 2010 (ostensione della Sindone) e nel 2011 (150° anniversario della Repubblica - 2 giugno e apertura del Passante), richiedono un collegamento efficiente con l'aeroporto, **si ritiene necessario introdurre la realizzazione di un progetto di collegamento ferroviario (anche individuato tra le ipotesi attualmente studiate) e prosecuzione oltre stazione Dora che sia comunque compatibile col progetto di Corso Grosseto.**

La soluzione prevista dal progetto di realizzazione della galleria ferroviaria sotto Corso Grosseto, inoltre, prevede di abbandonare la galleria ferroviaria tra largo Grosseto e stazione Dora per realizzare un sottovia viario.

Tale soluzione pare decisamente riduttiva poiché vanifica la possibilità di potere ancora utilizzare l'importante risorsa trasportistica offerta dal tratto della ferrovia Torino-Ceres che collega stazione Madonna di Campagna con stazione Dora, realizzato in galleria con i fondi di Italia '90.

Si richiede pertanto, di apportare le opportune **modifiche all'attuale progetto preliminare posizionando uno scambio che consenta il collegamento sia con stazione Rebaudengo sia con stazione Dora e modificando il progetto del sottopasso veicolare di collegamento tra corso Grosseto e corso Potenza in modo da non confliggere con l'esistente galleria ferroviaria.**

A ciò bisogna aggiungere il rischio di criticità finanziarie per l'**Attivazione della fermata Dora sul Passante al fine dell'attivazione della fermata sulla linea storica**, del costo di 23 Mln€ interamente da finanziare e, se si aggiunge l'**attivazione della fermata anche sulla linea veloce** il costo complessivo stimato diventa di 49,3 Mln€ (*ente attuatore è R.F.I. S.p.A., appendice alla Convenzione n.113 del 1984 tra RFI, Regione Piemonte, GTT e Comune di Torino*).

A fronte di queste considerazioni economiche si ritiene indispensabile che l'Agenzia della Mobilità Metropolitana, in accordo con RFI, **valutino con attenzione il programma di esercizio del Nodo di Torino per individuare quali treni dovranno effettuare la fermata a Dora a lavori ultimati.**

Oltre a quanto esposto in merito agli interventi previsti dall'*Atto Aggiuntivo*, si fa presente la necessità di **rafforzare il servizio della SFM2 per aumentare l'accessibilità con il mezzo di trasporto pubblico**, delle aree di losir (Valli di Lanzo, Parco della Mandria, Reggia di Venaria Reale), delle nuove aree commerciali al confine nord di Torino (nuovo Stadio della Juventus) e l'ipotesi di rilocalizzazione del deposito GTT di Venaria Reale, tutte prossime alla linea, valutando la possibilità di **rilocalizzare la fermata Rigola in vicinanza dello Stadio della Juventus, l'inserimento di una fermata in adiacenza dello svincolo della Tangenziale Nord a Venaria Reale e una intensificazione del cadenzamento anche in funzione del collegamento con l'aeroporto.**

Il servizio ferroviario così offerto dalla SFM2, potrebbe inoltre intercambiare con **una linea di trasporto pubblica che ponga in relazione i capisaldi storico architettonici e paesaggistici (Reggia di Venaria Reale e castello di Stupinigi), collegati dal nuovo viale urbano di Corso Marche.**

**SFM1 – Chieri – Rivarolo (estensione Pont)****SFM4 – Carmagnola Stura (estensione Chivasso e Ivrea)****- Raddoppio tratta Settimo -Volpiano**

Il quadrante Nord dell'area metropolitana Torinese sarà a breve interessato da rilevanti progetti di riqualificazione urbana (*Comune di Settimo T.se - Laguna Verde, superficie di circa 815.000 m<sup>2</sup> lungo l'asse di via Torino, in una zona dove oggi trova posto, tra gli altri, lo stabilimento Pirelli che verrà dismesso, Comune di Torino – estensione Spina, nuove aree di trasformazione Stura - C.so Romania*)

In considerazione dell'avvio di questi progetti di riqualificazione urbana, che certamente determineranno nuove polarità sull'asse di connessione infrastrutturale per Milano, pare opportuna una integrazione del previsto progetto di **Raddoppio della tratta Settimo – Volpiano,**

*(intervento ha un costo di 12 Mln€ per la progettazione e la realizzazione inserito nel Primo Atto Integrativo dell'A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" con finanziamenti di 11,75 Mln € a carico della Regione e il restante a carico del Ministero - delibera CIPE 3/2006, ente attuatore G.T.T. in qualità di concessionario della linea ferroviaria del Canavese),*

per **introdurre con una rettifica del tracciato della SFM1, una fermata in prossimità di C.so Torino (Comune di Settimo T.se - Laguna Verde), la realizzazione di una fermata sullo snodo per la Canavesana e la riqualificazione della linea storica nel Comune di Settimo T.se, trattata con la tipologia del "passante".**

**Nuova linea ferroviaria Torino – Lione****Cintura Nord Settimo – Bruzolo (compreso corso Marche)**

Si ritiene opportuno richiamare che nell'ambito del **progetto della Cintura Nord Settimo – Bruzolo** si dovranno valutare **diverse alternative di tracciato della linea di Gronda, da Bivio Stura ad Orbassano,** e si dovrà risolvere l'interconnessione di Settimo T.se, ovvero l'instradamento della generalità dei treni merci sulla linea AV/AC da Chivasso a Bivio Stura, riservando la linea storica al trasporto locale (indicazioni dell'Accordo di Pracatinat).

**Nella ricerca delle soluzioni progettuali e di esercizio di queste due questioni (tracciato della Gronda ed instradamento dei merci), si invita a non precludere la possibilità di apportare delle modifiche/integrazioni alla attuale realizzazione di Bivio Stura ed alle soluzioni previste per il nodo di Chivasso (lunetta di Chivasso).**

***Interventi non compresi nell'atto aggiuntivo*****Linea 1 di Metropolitana Automatica di Torino****Potenziamento linee su gomma**

Ad **integrazione e completamento del servizio della linea 1 di Metropolitana Automatica di**

**Torino** si segnala la necessità dei seguenti **interventi**:

- **Potenziamento del parcheggio di interscambio della stazione Fermi a Collegno**, potenziamento che si ritiene fondamentale e necessario in quanto quello attuale, tutto a raso, presenta carenze sia per quanto riguarda la capacità di autoveicoli privati (350 ca.), sia per la disponibilità di stalli per il trasporto pubblico su gomma che, fisiologicamente, sempre più convergono sul terminale.

Si ritiene inoltre, che i problemi si acuiranno con l'attivazione del raccordo stradale che conetterà i Viale Certosa con la circonvallazione di Alpignano e Pianezza, il SATT e la ex SS24, di prossima realizzazione (orizzonte temporale di due anni circa).

Peraltro, il prolungamento della linea 1 verso Rivoli (7-8 anni se prontamente finanziato), non farà venire meno l'attrattività del nodo che resterà, presumibilmente, un punto di riferimento per tutto il settore nord-ovest dell'area metropolitana

*(nell'ambito dei PISL, era stato approvato dall'amministrazione comunale e incluso all'interno dei progetti idonei da parte della Regione (23° posto in graduatoria), uno studio di fattibilità che prevedeva un parcheggio a 3 piani (fuori terra) per circa 1050 posti auto ed i costi allora stimati erano di circa 6 milioni di euro, in parte finanziati con fondi PISL, in parte dal Comune ed in parte da GTT).*

- **Realizzazione di un sistema efficace di interscambio Linea 1 di Metropolitana - Stazione ferroviaria di Collegno in corrispondenza della futura fermata "Certosa"**, prevista sul prolungamento della linea 1 di metropolitana verso Rivoli.

L'attuale progetto preliminare del citato prolungamento, prevede una stazione della metropolitana collocata a cavallo dell'asse dei binari della ferrovia To-Modane, nei pressi dell'ingresso sud-est della Certosa, a circa 450 metri dall'attuale Fabbricato Viaggiatori e a circa 350 dall'interasse del nuovo parcheggio pubblico connesso al Movicentro di Collegno.

La stazione è "passante" in quanto collega, con scale, rampe ed ascensori il lato nord ed il lato sud della ferrovia (in questo senso ha anche una funzione di "ricucitura urbana").

In un primo tempo con RFI si era ipotizzato di modificare l'impianto di stazione facendo fermare i treni in corrispondenza della prevista fermata metro con costi dell'ordine di 4-5 milioni di euro.

Più recentemente, in alternativa allo spostamento del Fabbricato Viaggiatori e di tutti gli impianti di stazione, si sono ipotizzate soluzioni più "soft" che rappresentano un compromesso (garantendo comunque tempi brevi di interscambio) e che vanno nella direzione di prevedere il prolungamento – verso est – dei marciapiedi di stazione, e l'attestamento dei treni in una zona intermedia tra la stazione ferroviaria e quella della metro.

Questa nuova connessione, da prevedersi anche attrezzata con una copertura leggera, non è inclusa tra le opere finanziate nell'ambito del prolungamento della metro e da prime valutazioni sintetiche dovrebbe avere un costo oscillante tra i 500.000 e i 700.000 €.

E' opportuno che la relativa progettazione proceda in termini integrati con quella (definitiva) del prolungamento metro.

Inoltre a seguito di consultazioni con i Comuni di Druento e Venaria Reale si ritiene segnalare la necessità di un **potenziamento/prolungamento della linea 87, linea su gomma, già operante tra la stazione Fermi e il PIP di Collegno (area La Certosa).**

L'amministrazione comunale di Collegno sta verificando (insieme all'A.M.M. e GTT) la fattibilità dell'aumento delle frequenze della linea 87 che attualmente opera con poche corse giornaliere soprattutto al servizio delle imprese del PIP.

L'intenzione è quella di creare una linea in grado di servire adeguatamente (puntando a frequenze di almeno mezz'ora) tutte le utenze del PIP (sia quelle industriali che quelle commerciali: a queste ultime - tra le quali già si annoverano Carrefour, Castorama e UniEuro - tra pochi mesi si aggiungerà il nuovo negozio IKEA), con la prospettiva di connettere alla stazione terminale della metropolitana anche la frazione di Savonera ed, eventualmente, la Reggia di Venaria Reale.

L'ordine di grandezza dell'investimento annuo, da prime stime riferite al potenziamento della sola connessione col PIP (per il quale si potrebbe contare su un contributo da parte delle imprese commerciali citate sopra), è compreso tra i 100.000 € e i 150.000 € (in relazione alle frequenze e ai costi chilometrici spuntabili), pertanto, per l'intera tratta, fino alla Reggia di Venaria Reale attraverso Savonera, si può stimare un costo annuo oscillante tra i 150.000 e i 225.000 €.