

“GOVERNANCE” DEL PROGETTO DA PARTE DELL’OSSERVATORIO

ATTIVITÀ DI PROPOSTA E DI INTERAZIONE

PROPOSTE PROVENIENTI DAL TERRITORIO RELATIVAMENTE ALLA
TRATTA FUNZIONALE
“GRONDA MERCI (SETTORE NORD OVEST)”
ED ALLA RELATIVA
*AREA PROBLEMA 2) TORRENTE STURA, GRONDA NORD E VENARIA
REALE FINO ALLA CONNESSIONE CON CORSO MARCHE*

Torino, 02 aprile 2009

(attività prevista dalle “Specifiche Progettuali del 4 febbraio 2009)

TRATTA GRONDA MERCI

Atta ad aggirare il nodo di Torino e a mettere in diretta comunicazione la linea AV/AC Torino-Milano e lo scalo di Orbassano e le linee per la Francia.

INDICAZIONI FUNZIONALI

Gronda Nord

- ⇒ Linea di gronda, da considerarsi parte integrante del Corridoio V, che consenta di instradare la generalità dei treni merci ad Orbassano e verso la Francia, 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 (RFI ed ATIVA) ed altri corridoi alternativi
- ⇒ Garanzia di realizzabilità e piena funzionalità del Sistema Ferroviario Metropolitano in direzione di Venaria/Germagnano ed Orbassano-S. Luigi (valutando possibili estensioni verso Rivalta)
- ⇒ Connessione al nodo di Torino, nel quadro del Servizio Ferroviario Metropolitano, del collegamento con Caselle/Germagnano, anche in funzione dell'accessibilità all'Aeroporto recuperando almeno i livelli di traffico antecedenti alla sua interruzione.
- ⇒ Conferma dell'impianto di Orbassano come piattaforma logistica intermodale dell'area torinese direttamente connessa con il Corridoio V.

MODELLO DI ESERCIZIO E STANDARD FUNZIONALI

Instradamento delle diverse categorie di treni

| | Valico | Bassa Valle | Add.Ovest | Gronda | Add.Est |
|-------------------------------|--------|-------------|-----------|--------|---------|
| PASSEGGERI | | | | | |
| - lunga percorrenza | LN | LN | LN | N | LN |
| - media percorrenza* | LS | LS | LS | N | LS |
| - regionali | = | LS | LS | N | LS |
| - metropolitani | = | = | LS | N | LS |
| MERCI | | | | | |
| - convenzionali | LN | LN | LN | G | LN |
| - intermodali | LN | LN | LN | G | LN |
| AUTOSTRADA FERROVIARIA | | | | | |
| - AF | LN | LN | LN | = | = |
| - AFA | LN | LN | LN | G | LN |

Legenda

NLTL = linea nuova

LS = linea storica

G = gronda (è fatta comunque salva la possibilità per i treni merci di impegnare il nodo da Orbassano in direzione di Genova/Savona)

N = nodo

AF = Autostrada Ferroviaria a grande sagoma

AFA = Autostrada Ferroviaria a sagoma B1 (Modalohr o equivalente)

Note: Riunisce i servizi interpolo (es. Torino-Milano) ed i servizi regionali a servizio dell'Alta Valle

MODELLO DI ESERCIZIO E STANDARD FUNZIONALI

Categorie di treni transitanti sulle diverse tratte

| | Valico | Bassa Valle | Add.Ovest | Gronda | Add.Est |
|---------------------|--|--|--|--|---|
| LINEA STORICA | Pass.M.P. | Pass.M.P. Pass.Reg. | Pass.M.P. Pass.Reg. SFM | | Pass.M.P. Pass.Reg. SFM |
| NODO | | | | Pass.L.P. Pass.M.P. Pass.Reg. SFM | |
| GRONDA MERCI | | | | Merci conv. Merci interm. AFA* | |
| LINEA NUOVA | Pass.L.P. Merci conv. Merci interm. AF AFA | Pass.L.P. Merci conv. Merci interm. AF AFA | Pass.L.P. Merci conv. Merci interm. AF AFA | | Pass.L.P. Merci conv. Merci interm. AFA* |

Note

* Nell'eventualità di prolungamento del servizio verso Novara

2) TORRENTE STURA, GRONDA NORD E VENARIA REALE FINO ALLA CONNESSIONE CON CORSO MARCHE (TRATTA GRONDA MERCI – SETTORE NORD - OVEST)

Il contesto territoriale: costituisce un ambito territoriale fortemente urbanizzato caratterizzato da espansioni residenziali recenti a nord e sud della Tangenziale, e dalla presenza di importanti funzioni culturali, turistiche e ricreative che sono anche consistenti attrattori di traffico: il Parco della Mandria, la Reggia di Venaria, il nuovo “Stadio” delle Alpi, l’Arena-rock. La Reggia di Venaria, in particolare si configura come un importante elemento che sta modificando la struttura urbana ed il modello di sviluppo territoriale, in particolare del Comune di Venaria, che sta avviando un rilevante processo di trasformazione e riqualificazione urbana (da periferia “industriale” e abitativa, ad una vocazione maggiormente orientata al turismo ed all’accoglienza – con progetti URBAN-Italia e PTI della Regione Piemonte).

Nell’ambito territoriale coesistono ***carichi e criticità ambientali*** e ***aree di grande pregio naturalistico e culturale:***

- La nuova centrale di Iride
- La discarica di Barricalla e Cassagna.
- Il Parco della Mandria
- La Reggia di Venaria
- L’ambito fluviale della Stura (con rilevanti problemi idraulici ed idrogeologici)

Continua---->

>>**Continuazione** L'area, è un **nodo infrastrutturale complesso** ma che presenta un “grave” deficit infrastrutturale;

- la Tangenziale che in alcuni tratti corre vicino a insediamenti residenziali, è satura e da potenziare;
- la viabilità di accesso (SP1 ed SP2) a Venaria, a Ciriè, Lanzo è in grave crisi; è in corso di realizzazione un sistema di varianti (circonvallazione di Borgaro-Venaria, circonvallazione di Pianezza, Druento e Alpignano) che dovrebbe risolvere tale situazione;
- la linea ferroviaria che serve il riprogettato Stadio delle Alpi (lo Stadio Juventus e il polo terziario connesso), Venaria, Caselle (Aeroporto di Torino), Ciriè e le Valli di Lanzo presenta sezioni di domanda di mobilità molto diverse che richiedono un'offerta con modalità adeguate, flessibili ed integrabili (servizi ordinari ai pendolari, collegamento all'aeroporto, servizi per gli eventi della Reggia e dello Stadio - a varie ore del giorno e della notte e con varie destinazioni). Il collegamento ferroviario è oggi molto problematico a causa della mancata connessione della linea (oggi con fine corsa a Stazione Dora) con il Passante ferroviario; è necessario sia dar corso urgentemente a soluzioni trasportistiche ed infrastrutturali che prevedano frequenze e funzionalità con caratteristiche di tipo “metropolitana” (tra cui interrimento in corso Grosseto – stazione Rebaudengo e/o raccordo in Bassa di Stura), sia anticipare soluzioni di carattere urbano per integrare immediatamente ed in modo efficiente stazione Dora con la rete del trasporto pubblico torinese, (tenendo conto delle proposte dei Comuni interessati dalla Ferrovia Torino – Ceres) e la salvaguardia delle infrastrutture trasportistiche esistenti: accessibilità al quadrante nord-ovest, Venaria, Caselle e Valli di Lanzo sulla cui direttrice e negli ambiti urbano, metropolitano ed extraurbano.

Amministrazioni locali coinvolte:

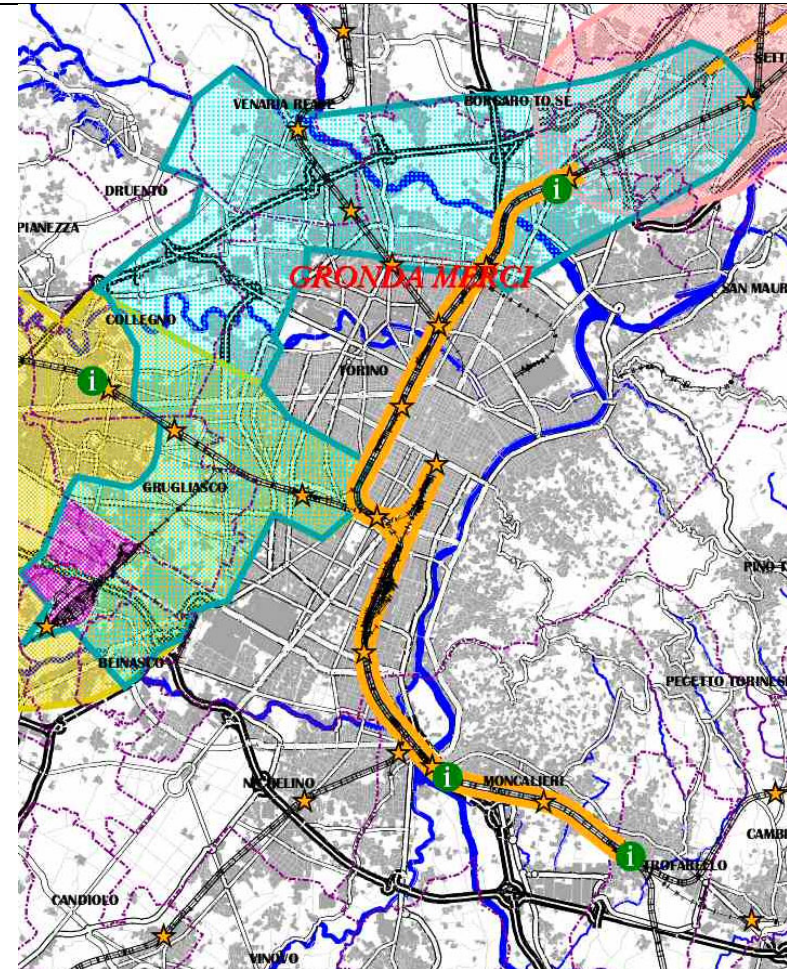
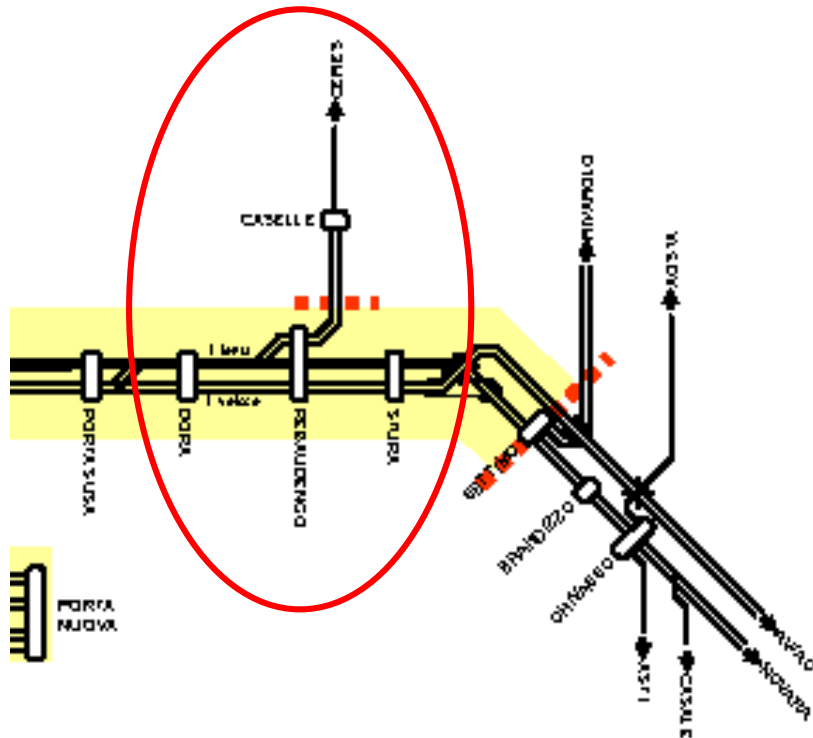
Venaria Reale, Collegno, Borgaro, Caselle, Torino, Agenzia Metropolitana della Mobilità

Le **soluzioni di tracciato**, finora proposte, dalla connessione dalla Stura a “corso Marche-Savonera”, sono particolarmente complesse ed interessano il “corridoio” della Tangenziale (a sud della stessa, in galleria artificiale,); occorre **indagare e valutare** la possibilità di una progettazione integrata del “corridoio infrastrutturale” costituito dalla Tangenziale (ipotesi di realizzazione della 4° corsia) – nuova linea ferroviaria e altre soluzione in sotterraneo a sud della tangenziale (Basse di Stura, Via Druento).

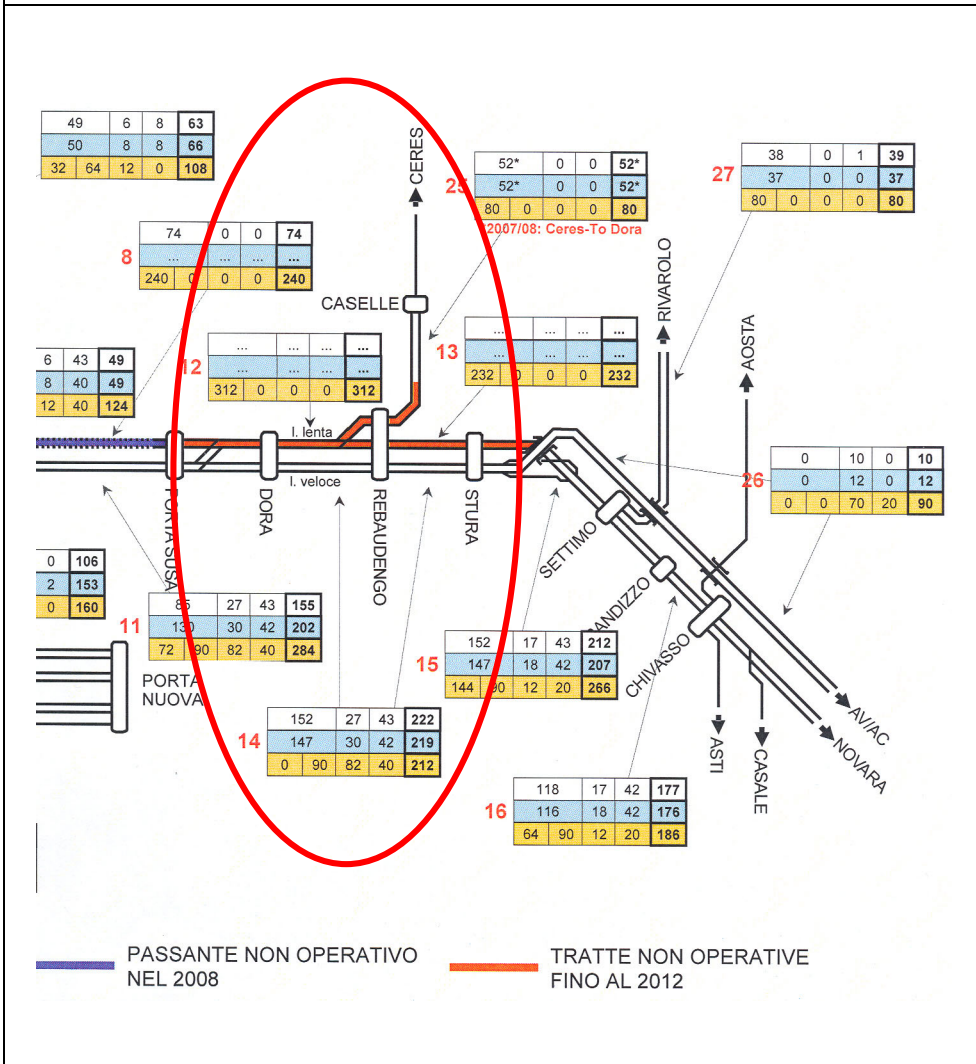
Pertanto si impone la verifica dell'acclività della linea e raggi di curvatura minimi necessari per attraversare il torrente Stura, per attraversare le aree edificate e per accedere al corridoio di Corso Marche al fine di individuare **eventuali alternative di percorso in grado di garantire maggiore tutela dell'insediato e dell'ambiente locale.**

**NODO DI TORINO
TRATTA GRONDA NORD**

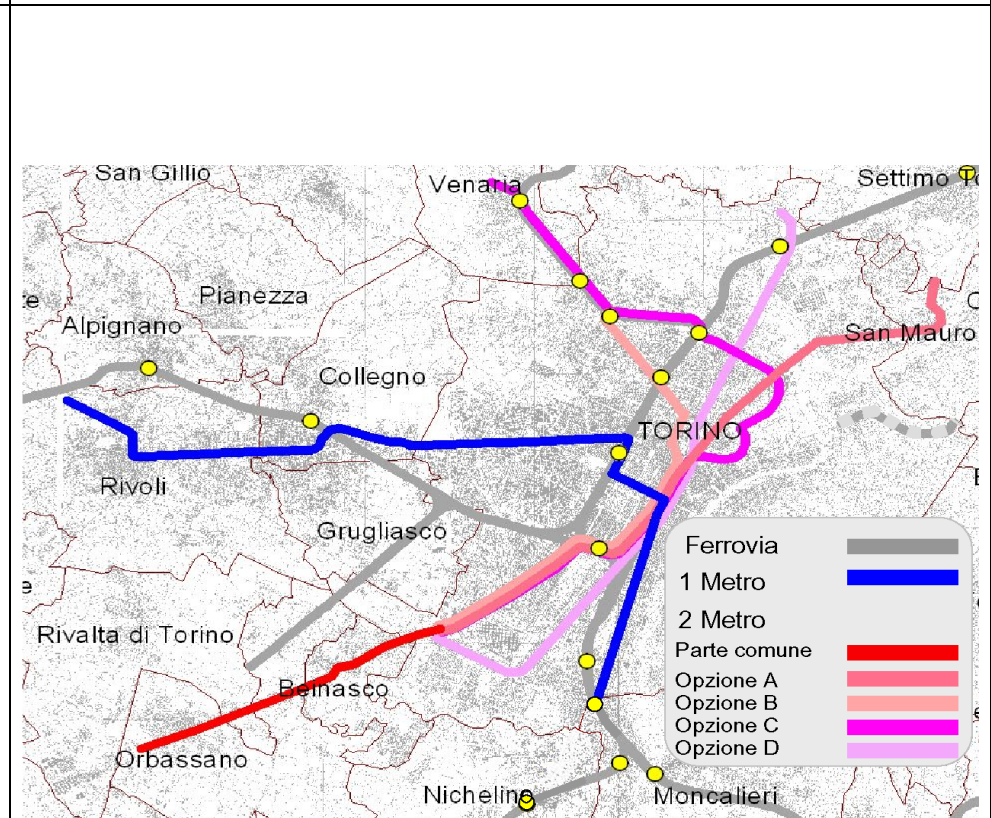
**AREE PROBLEMA
2) TORRENTE STURA, GRONDA NORD E VENARIA
REALE FINO ALLA CONNESSIONE CON CORSO
MARCHE**



**PROGETTO SISTEMA FERROVIARIO (SFM2)
Confronto scenario 2007 – 2008 - 2012**



IPOTESI LINEA METROPOLITANA



Necessità interventi per nodo di Torino e realizzazione Sistema Ferroviario Metropolitano al 2012

| INTERVENTI INFRASTRUTTURALI NECESSARI PER L'AVVIO DEL SFM - DA FINANZIARE | Stato di avanzamento | Costi (m€) | SOGGETTO ATTUATORE | LINEA INTERESSATA |
|--|----------------------|--|--------------------|-------------------|
| Potenziamento della stazione di Settimo Settore GTT | progettazione | 1 (stima) | GTT | FM1 |
| Attrezzaggio linea Chieri-Trofarello | proposta | 12 (stima con Madonna della Scala stazione) | RFI | FM1 |
| Trasformazione della fermata Chieri in stazione | proposta | compreso nell'attrezzaggio della linea Chieri - Trofarello | RFI | FM1 |
| Realizzazione interconnessione TO-Ceres | progettazione | 162 | GTT | FM2 |
| Nuova fermata Grosseto e fermata Rigola Allestimento e messa in esercizio | progettazione | compreso nell'interconnessione Torino Ceres | GTT | FM2 |
| Stazione Avigliana Realizzazione del marciapiede al servizio del binario 4^, per attestamento dei treni SFM e modifiche apparato di sicurezza | proposta | 2,6 (stima) | RFI | FM3 |
| Stazione Carmagnola realizzazione del marciapiede al servizio dei binari 6^ e 7^, per attestamento dei treni SFM e modifiche apparato di sicurezza | proposta | 2,6 (stima) | RFI | FM4 |
| Ripristino della fermata Santena Tetti Giro | proposta | 0,9 (stima) | RFI | FM4 |
| Interventi necessari per il distanziamento tra Villastellone e Carmagnola | proposta | 1 (stima) | RFI | FM4 |
| Attrezzaggio della stazione San Paolo | proposta | 6 (stima) | RFI | FM5 |
| Nuova fermata Orbassano San Luigi | proposta | 2 (stima) | RFI | FM5 |
| Rifunionalizzazione Scalo di Orbassano Individuazione di un itinerario viaggiatori all'interno dello scalo | proposta | 2 (stima) | RFI | FM5 |
| TOTALE RISORSE NECESSARIE | | 192,1 | | |