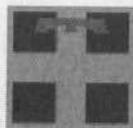


**INTERROGAZIONE A RISPOSTA
IMMEDIATA
N. 87**

**POSIZIONE DELLA REGIONE IN
MERITO AL TUNNEL DI CORSO
GROSSETO A TORINO.**

*Presentato dal Consigliere regionale:
VALETTI FEDERICO*

*Protocollo CR n. 31632
Pervenuta in data 03/10/2014*



2.18.1/87/2014 X

13:03 03 OTT 2014 A01000 002172

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA 87

ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno

(Non più di una per Consigliere - Non più di tre per Gruppo)

OGGETTO: Posizione della Regione in merito al Tunnel di Corso Grosseto a Torino

Premesso che:

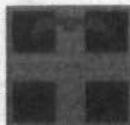
- Con l'istanza presentata in data 12/05/2008 il Gruppo Torinese Trasporti (di seguito G.T.T.) S.p.A., con sede in C.so Turati n 19/6 Torino, ha chiesto, ai sensi dell'art. 10 della LR n. 40/1998, l'avvio della fase di verifica relativa al progetto preliminare "Nodo ferroviario di Torino - Collegamento della linea Torino-Ceres con la rete RFI (Passante Ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto", localizzato nel Comune di Torino, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. B1-10 "linee ferroviarie a carattere regionale o locale".
- Il progetto consiste in:
 - realizzazione di una nuova tratta della Ferrovia Torino-Ceres, a doppio binario in galleria sotterranea a circa 8-9m dal piano stradale per una lunghezza pari a 2700m circa, a partire dall'attuale linea ferroviaria Torino-Ceres in via Confalonieri, proseguimento lungo l'asse di Corso Grosseto fino all'immissione nella stazione "Rebaudengo" dove avviene l'interconnessione con la rete ferroviaria di R.F.I. Spa;
 - realizzazione di una fermata sotterranea, quasi in prossimità di largo Grosseto, all'altezza di via Lulli (attualmente denominata fermata Grosseto) che andrà a sostituire l'attuale stazione ferroviaria "Madonna di Campagna", che la nuova tratta in progetto escluderà dalla linea ferroviaria Torino-Ceres;
 - demolizione dell'attuale sopraelevata stradale di largo Grosseto e realizzazione di due nuove rotonde stradali superficiali ed un sottopasso stradale;

Considerato che:

- L'opera in questione oltre a comportare la dismissione di una tratta di quasi 2 km costruiti solo nell'occasione dei mondiali di calcio Italia '90, porterebbe ad un aumento dubbio del numero di corse da e per l'aeroporto ma con una frequenza relativamente bassa per l'area urbanizzata di Torino ovest, di Venaria, Caselle e dell'aeroporto nell'ottica di un potenziamento dello stesso;
- Il centro di Torino al momento è servito dalla sola rete di trasporti superficiali e i tempi di percorrenza degli stessi non sono competitivi per una graduale riduzione del numero di autoveicoli in circolazione, mentre i servizi ferroviari e la metropolitana lambiscono solo il centro storico nei pressi delle stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa

Tenuto conto che:

- In data 26/08/2014 è stata effettuata l'aggiudicazione definitiva della gara al RTI aggiudicatario ma ad oggi non è ancora stato firmato il contratto con le imprese stesse;
- Di fatto esiste un'ipotesi di intervento alternativa, il cui primo lotto sarebbe realizzabile con un costo analogo a quello del tunnel ferroviario sotto corso Grosseto, che riuscirebbe ad aumentare la capacità di trasporto nel nodo di Torino fornendo un servizio frequente e capillare anche nel centro di Torino



- Questo progetto alternativo prevederebbe il proseguimento naturale dell'attuale linea Torino-Ceres sotto piazza Baldissera e la costruzione di un tunnel con andamento progressivo discendente, al di sotto dell'attuale trincerino abbandonato di Via Saint-Bon, fino ad immettersi sotto terra prima di corso Vercelli, e attraversare in scavo profondo il corso, curvare verso sud e allinearsi sotto Corso Giulio Cesare all'altezza dell'attuale fermata "Emilia" delle linee 4, 11, 51, per poi proseguire, sotto la Dora, fino all'altezza delle Porte Palatine.
- Lo stesso progetto prevederebbe di adeguare il tratto della linea Torino-Ceres, in particolare le fermate, e l'elettrificazione (da portare a 1500V), al passaggio di convogli di tipo metropolitano di sagoma analoga a quella ferroviaria (come ad esempio i veicoli nuovi della metropolitana di Roma) il cui costo non è incluso nel progetto ma verrebbe considerato all'interno del rinnovo parco rotabili che la Regione comunque dovrà sostenere negli anni a venire;
- Nella tratta tra Venaria e il capolinea provvisorio delle Porte Palatine sarebbero previste ulteriori fermate, in particolare quella di interscambio con il passante presso la stazione Dora RFI passante, una all'incrocio con via Cigna, e una a lato dell'attuale fermata Emilia in Corso Giulio Cesare, rendendo di fatto un servizio di treno metropolitano in linea con gli standard europei;
- Il progetto in futuro, in particolare con la valutazione dell'itinerario in centro della linea 2 della metropolitana Torinese, che dovrà essere realizzata con analoghe caratteristiche e tipologie di convogli, prevede il prolungamento della linea fino a Piazza Castello, dove poi, sfruttando un tunnel comune alla metro 2, raggiungerebbe Porta Nuova e qui l'interscambio con i servizi ferroviari e con la linea 1 della metropolitana.
- Per l'itinerario del tunnel da Lungo Dora a Porta Nuova si sfrutterebbe la progettazione già commissionata nel 1987 dall'ATM per il progetto di interramento del tram 4, per il quale erano già stati fatti sia gli studi che le analisi del sottosuolo per valutare la fattibilità del progetto, al quale devono essere però variate le lunghezze delle stazioni, e in particolare per l'area centrale, il progetto dell'AMM per il percorso della linea 2 della metropolitana;
- Il non utilizzo del passante ferroviario da parte di questo progetto alternativo ha il duplice vantaggio, da una parte di avere una linea dedicata, e non dover quindi subire una riduzione di frequenza sulla direttrice all'ingresso a Rebaudengo, dove i convogli devono alternare la loro corsa a quelli provenienti da altre destinazioni, e dall'altra di costituire un secondo mezzo di trasporto rapido in area torinese nella direttrice Nord-Sud, atto a decongestionare il passante e a costituire un'alternativa nel caso di problemi tecnici o incidenti che blocchino il passante.

INTERROGA

Il Presidente della Giunta

L'Assessore

Per sapere se ritiene opportuno riconsiderare i dettagli tecnici del progetto e relativa aggiudicazione per il tempo necessario a valutare un'opera con le stesse finalità ma dalle caratteristiche migliorative.