



ODG

N. 1672

Verifiche progetti di soppressione passaggio a livello ubicato in corrispondenza della SP 143 (via Stupinigi) a Vinovo e di introduzione fermata ferroviaria in loc. Garino

Presentato da:

BERTOLA GIORGIO (primo firmatario) 31/07/2023, FREDIANI FRANCESCA 31/07/2023

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 01/08/2023

ORDINE DEL GIORNO

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

trattazione in Aula
trattazione in Commissione

OGGETTO: verifiche progetti di soppressione passaggio a livello ubicato in corrispondenza della SP 143 (via Stupinigi) a Vinovo e di introduzione fermata ferroviaria in loc. Garino

Premesso che:

- Rete Ferroviaria Italiana (di seguito RFI), per espressa disposizione legislativa, è intenta a predisporre ed eseguire un Piano di soppressione dei passaggi a livello mediante la realizzazione di manufatti sostitutivi o deviazioni stradali (art. 12, comma 1, L. n. 17/1981, art. 1 L. 189/1983 e art. 1 L. n. 354/1998), la cui localizzazione è disposta d'intesa con le Regioni interessate e gli enti locali, nel cui territorio ricadono le opere stesse (art. 2 della Legge 354/1998) il cui progetto risulta finanziato con l'utilizzo dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC);

- nel corso del 2022, Rete Ferroviaria Italiana ha eliminato 83 passaggi a livello, di cui 37 di competenza privata, investendo oltre 54 milioni di euro, con un investimento medio di circa **650.000 € a passaggio a livello;**

- sul territorio del Comune di Vinovo, il piano prevede la soppressione del passaggio a livello ubicato in corrispondenza della SP 143 (via Stupinigi) e da Delibera n° 35 del Consiglio Comunale di Vinovo del 28 settembre 2022 si prende atto che:

- i. il progetto definitivo delle opere di soppressione del PL nel Comune di Vinovo (TO), mediante la realizzazione di un **sottopasso di soli 3,20m è di 18,7 milioni di euro;**
- ii. in data 25/02/2022 (prot. n 3230) è pervenuta una nota da parte di RFI che ha trasmesso la fattibilità delle soluzioni tecnico- progettuali, anche con l'ipotesi di realizzazione di un sottopasso con altezza minima 3,60 m., ma chiedendo al comune di Vinovo di farsi carico dei maggiori costi di realizzazione rispetto alla soluzione già progettata di soli 3,20 m. Il Comune di Vinovo ha deliberato confermando la soluzione a 3,20 m;
- iii. a causa dell'altezza ridotta del sottopasso di soli 3,20 m, a 900 metri di distanza, in un'area attualmente destinata a suolo agricolo, è prevista la realizzazione di un'altra imponente opera, ovvero un cavalcavia ferroviario e le connessioni alla viabilità tra SP23 e SP140 su aree agricole. Inoltre, è prevista anche la realizzazione di un'ulteriore viabilità di scorrimento tra la SP 140 e SP 143, su aree attualmente coltivate percorse dall'antico tratturo di "Rottalunga", residuo della rete viaria storica dell'adiacente Parco Naturale di Stupinigi, riconosciuto come Zona Speciale di Conservazione (ZSC), e sulla cui superficie graverà l'ulteriore rotonda di svincolo dalla SP23R al progettato sovrappasso verso la SP 140;

- non risulta al momento disponibile il quadro economico dell'intervento che, essendo un'opera più imponente rispetto ad un sottopasso, si stima almeno a 20 M€;
- non sono attualmente disponibili i dettagli sulla distribuzione delle quote economiche per la realizzazione degli attuali progetti previsti tra i soggetti coinvolti;
- il DECRETO del 17 gennaio 2018. Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni», capitolo 5 par. 5.1.2.2 ALTEZZA LIBERA, prevede che “Nel caso di un ponte che scavalchi una strada ordinaria, **l'altezza libera al di sotto del ponte non deve essere in alcun punto minore di 5 m**, tenendo conto anche delle pendenze della strada sottostante. (...) Eccezionalmente, **ove l'esistenza di vincoli non eliminabili imponesse di scendere al di sotto di tale valore, si può adottare un'altezza minima, in ogni caso non inferiore a 3,20 m**. Tale deroga è vincolata al parere favorevole dei Comandi Militare e dei Vigili del Fuoco competenti per territorio.”

Premesso altresì che:

- in data 4 luglio 2023 presso gli uffici della Regione Piemonte, alla presenza dell'Assessore Marco Gabusi e dell'Arch. Marina Veneziano (Tecnico esperto Accordi di Programma Quadro e Protocolli d Intesa relativi a infrastrutture ferroviarie regionali) e per il Comune di Vinovo, al Sindaco Gianfranco Guerrini e l'Assessore Fernando Vignali, si è tenuto un incontro con un gruppo di cittadini per la presentazione di un progetto Mobilità Sostenibile e Integrata da valutare anche in alternativa alla costruzione delle opere previste e fin qui descritte;
- il Progetto alternativo proposto prevede la creazione di una stazione ferroviaria a Vinovo (loc. Garino, a 300 m dall'attuale PL) in modo da minimizzare il rischio al PL in considerazione della ridotta velocità che il treno deve avere in prossimità di una stazione. L'introduzione di questa nuova stazione, oltre a mettere in sicurezza il PL di Vinovo permetterebbe di migliorare tutta la tratta ferroviaria grazie all'attivazione di una cadenza semi-oraria, ovvero un treno ogni 30 minuti da Pinerolo a Torino e viceversa (maggiori dettagli nel documento di Progetto);
- si evidenzia che il progetto di introduzione di una fermata stazione a Vinovo è presente nel censimento dei progetti “NEXT GENERATION PIEMONTE ” fino al “Dossier al 5 maggio 2021”, **con un costo stimato di 6,5 M€**;
- Si evidenzia inoltre la stima di attualizzazione dei costi di realizzazione di una stazione ferroviaria è stata realizzata riportando il valore di aggiudicazione della gara 2023 per la progettazione e realizzazione della fermata ferroviaria Torino San Paolo (linea San Paolo-Orbassano), di **8 M€**.

Considerato che:

- dalla valutazione degli impatti **economici**, gli attuali progetti, a fronte di un esborso economico complessivo di **circa 38 M€** (18,7 M€ progetto definitivo sottopasso + stima 20 M€ progetto sovrappasso e viabilità) non portano maggiori benefici al territorio, anzi, a fronte del superamento del rischio del PL vengono introdotti nuovi rischi come l'allagamento del sottopasso o la caduta di mezzi dal sovrappasso;
- la realizzazione della fermata ferroviaria in sostituzione degli attuali progetti (**circa 8 M€**) permetterebbe di efficientare le risorse economiche previste, che potrebbero essere investite in altri progetti per il territorio; anche i budget in capo a RFI potrebbero essere direttamente veicolati verso un altro PL dove non è fattibile la messa in sicurezza attraverso la realizzazione di una fermata ferroviaria;
- la comparazione degli aspetti **ambientali** dei due progetti vede uno sbilanciamento di effetti positivi con l'introduzione della fermata ferroviaria attraverso una riduzione dell'inquinamento atmosferico in tutti i Comuni della tratta (soprattutto Torino);
- l'attuale progetto di costruzione di un sottopasso e di un sovrappasso prevede un eccessivo consumo di suolo in un territorio che, come dettagliato nel progetto allegato, tra i Comuni che registravano la più alta percentuale di consumo di suolo nella CMTO nel 2006, **il Comune di Vinovo è stato quello a registrare il maggior aumento all'ultima rilevazione ISPRA disponibile (anno 2021, +11%)**.

Il Consiglio regionale impegna la Giunta regionale a:

- verificare i **vincoli non eliminabili che hanno imposto di derogare all'altezza minima di 5m stabilita per legge**;
- valutare l'introduzione della fermata ferroviaria nel Comune di Vinovo (loc. Garino) anche in sostituzione agli attuali progetti previsti, al fine di ottimizzare le risorse economiche e ridurre gli impatti sul consumo di suolo;
- in ogni caso, qualora l'analisi della valutazione del rischio da parte di RFI non dovesse confermare una minimizzazione dello stesso attraverso l'introduzione di una stazione ferroviaria, si chiede di valutare la riduzione degli impatti degli attuali progetti prendendo in considerazione:
 - a) l'eliminazione del progetto di costruzione del sovrappasso e il dirottamento dei fondi precedentemente previsti nella realizzazione di un sottopasso di altezza adeguata al passaggio dei principali mezzi di trasporto e di soccorso ovvero, come già valutato da RFI, di altezza minima di 3,60 m;
 - b) nell'estrema ipotesi di mantenimento degli attuali progetti, si richiede la revisione del progetto di viabilità annessa al sovrappasso e l'eliminazione della tratta di connessione tra SP 140 – SP 143 che rimane estranea agli obiettivi dell'opera in questione, lasciando pertanto solo temere che possa essere d'impulso per una nuova, ulteriore, urbanizzazione dell'area agricola adiacente.