



Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 - 10128 Torino - Tel. 011.50.96.618

e-mail: torino@pro-natura.it
PEC: pronatura.torino@pec.it

Internet: <http://torino.pro.natura.it>

Orario: lunedì – venerdì 14-19



Organizzazione Regionale
della Federazione
Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica
(Deliberazione Giunta Regionale
del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

Dott.ssa Maria Lapietra
Assessore ai Trasporti del Comune di Torino
Piazza San Giovanni 5
10122 TORINO
segreteria.assessorelapietra@comune.torino.it

Spett. Agenzia della Mobilità Piemontese
Corso Marconi 10
10125 TORINO
mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it

Oggetto: Linea metropolitana 2 della Città di Torino – Delineazione di un tracciato e di una definitiva natura della linea ferroviaria metropolitana *de qua* da linea a mera estensione comunale a linea di conurbazione, in seguito a quanto evidenziato dagli studi progettuali della SYSTRA ITALIA e da questa esposti in pubblici dibattiti – Necessità di inserire la M2 in un dibattito di respiro strategico (da sottoporsi a VAS in quanto rientrante nella categoria piani e programmi) che esamini l'opportunità o meno della permanenza definitiva delle tre linee ferroviarie, aventi bacino di utenza totalmente interno alla Città metropolitana, Settimo T.se – Pont Canavese, Torino - Ceres, Sangone – Torre Pellice, nella rete ferroviaria ordinaria.

In relazione a quanto sta emergendo dagli studi progettuali della SYSTRA ITALIA e a quanto da questa esposto in pubblici dibattiti risulta evidente che non è possibile inquadrare la progettazione della linea 2 delle metropolitane torinesi nella semplice progettazione di una pura e semplice singola linea ma che razionalità tecnica ed economica vuole che essa sia sottoposta a VAS spingendo ad una riconsiderazione dell'intera rete delle potenziali linee di metropolitana dell'area torinese, oggi appena abbozzata, partendo anche da ragionamenti di un riuso più funzionale dell'esistente.

In particolare la scrivente Pro Natura Piemonte è da anni che cerca di attirare l'attenzione degli amministratori e della popolazione sul fatto che tre linee ferroviarie ordinarie afferenti su Torino aventi un bacino limitato alla Città Metropolitana, la Settimo T.se – Pont Canavese, la Torino – Ceres e la Bivio Sangone – Torre Pellice, a nostro modo di vedere non possono essere ben utilizzate, tecnicamente e, di conseguenza, neanche economicamente, se non nella forma della “metropolitana pesante lunga” che darebbe loro una attrattività molto forte nei confronti di chi, pendolari o meno, dovesse recarsi nel Capoluogo che, come sappiamo, giornalmente è sommerso, con grave danno anche di tipo ambientale, da forti correnti di traffico privato provenienti dalla Città Metropolitana o verso essa diretti.

Da tutto quanto detto sopra Pro Natura Piemonte cerca di far presente che l'interesse della Città di Torino, e contemporaneamente della costellazione di comuni che formano con essa

un'unica conurbazione, è quello di attuare un sistema di trasporto su rotaia ben integrato nell'intera Città Metropolitana in cui, pur fruendosi anche di servizi regionali ferroviari ordinari distribuiti nella Conurbazione del Capoluogo dal Passante, non può rinunciare, per massimizzarne l'efficienza e quindi l'attrattività nei confronti della mobilità privata, a far partecipare alla distribuzione come asse portante del sistema su rotaia nel suo complesso una rete a scacchiera di metropolitane che divida il territorio ex provinciale, per lo più gravitante sul Capoluogo, in quadranti che facciano spontaneamente del trasporto pubblico su strada, e dello stesso trasporto privato, un elemento di integrazione per spostamenti di breve percorrenza, tendenzialmente all'interno di ogni quadrante, sia interno alla conurbazione del Capoluogo sia extraurbano.


A nostro avviso non è un caso che durante l'approfondimento progettuale operato dalla SYSTRA ITALIA si è finito per adombrare come capilinea della M2 S. Mauro T.se e Orbassano e col ritenere inadeguato il proseguimento della M2 da Piazzale Croce Rossa verso la Stazione Rebaudengo, facilmente sostituibile da un tram sotterraneo, viste le informazioni avute da fonti qualificate che confermano che gli attuali sottopassi del Trincerone tra C.so Vercelli e Piazzale Croce Rossa sono tutti adatti al transito di due vetture tranviarie mod. 6000 (v. **allegato**). Ora, passare da tale prospettiva ad un prolungamento di circa 3 km da Piazza Mochino di S. Mauro T.se verso Pescarito (SR11/Corso Lombardia, con interscambio autobus extraurbani St. Stura - Gassino) e Settimo T.se (capolinea sotterraneo sotto la stazione FS), dove in un secondo tempo potrebbe aversi l'allaccio con la Canavesana trasformata in ramo extraurbano di una "metropolitana lunga", il passo è breve e l'aumento di carico del ramo nord della M2 dovrebbe essere maggiormente garantito dal flusso del bacino di traffico che dalla Canavesana dovesse essere diretto nell'Oltrepo, nel Quadrante Nord-Est della Città di Torino e, soprattutto, nell'intero centro storico del Capoluogo e al Politecnico.

Ma c'è un altro aspetto, ben più urgente, che richiede da un lato un ripensamento della tratta centrale della M2 proposta da SYSTRA ITALIA, la tratta C.so Novara – Porta Nuova, in relazione ai problemi che tale tratta, nel percorso suggerito da SYSTRA ITALIA, comporterebbe alla possibilità di una divisione sistematica, ai fini di efficienza di cui si è detto, in quadranti equamente equilibrati la Conurbazione torinese, quale traspare da quanto emerge dagli stessi approfondimenti progettuali di SYSTRA ITALIA che ci richiamano l'importanza della M2 quale dorsale intercomunale. Tale equilibrio, a giudizio di PRO NATURA PIEMONTE, potrebbe essere garantito unicamente da un asse centrale nord-sud Porta Palatina – Piazza Castello – Piazza S. Carlo – Porta Nuova (dove con la M1 in soli 3' può essere raggiunta Porta Susa) quale progettato per la ML4 nel 1987, comune alla M2 e ad un'ipotetica M3, incorporante la Torino – Ceres da ripensarsi proprio nei termini suggeriti dagli sviluppi progettuali che la SYSTRA ITALIA stessa ha evidenziato. Tale asse dovrebbe essere pensato come il perno su cui dovrebbe ruotare la diramazione di tutte le metropolitane torinesi verso i vari quartieri cittadini e verso tutti i principali assi di trasporto extraurbani, della Città Metropolitana, regionali, nazionali e internazionali.

E' infatti profonda convinzione di PRO NATURA, corroborata da lunghi e approfonditi studi ormai quindicennali, seguiti anche a suo tempo da singoli autorevoli tecnici della mobilità, quale l'ing. Lucio Scamardella, ex Direttore dei Trasporti Torinesi, e da funzionari di rilievo degli Uffici pubblici di natura tecnica, quale quello qui in indirizzo, che **dalla definitiva impostazione del tracciato della M2, che dovrebbe avere luogo dopo il 31 dicembre p.v., dipenderà il successo o il fallimento dell'efficienza dell'intero sistema delle metropolitane torinesi e, in particolare, l'emarginazione o meno non solo di interi comuni della cintura, soprattutto interni alla conurbazione, nei confronti del**

Centro storico della Città di Torino, ma anche di interi quartieri della stessa Città di Torino. Emarginazione che rischia di inficiare, almeno in parte, in primo luogo la validità dell'investimento in metropolitane della Città di Torino e di non ottenere pienamente lo scopo, ormai diventato primario, di ridurre l'inquinamento, o anche la stessa pura e semplice congestione del traffico urbano, del Capoluogo. Non può esistere una sorta di interesse particolare municipale di effettuare le scelte trasportistiche, ce lo dovrebbe insegnare la costituzione stessa delle Città metropolitane.

Il presidente
(Mario Cavargna)



Il Responsabile Infrastrutture Ferroviarie
(Domenico Accorinti)



Allegato: Linea 8 ed altre modifiche ai trasporti del Quadrante nord-ovest di Torino che secondo Pro Natura sarebbe opportuno effettuare prioritariamente.

PRO NATURA TORINO

PROPOSTA DI UN RINNOVATO COLLEGAMENTO SUBURBANO TORINO – S. MAURO (LINEA AUTOMOBILISTICA 8) E CORRELATE MODIFICHE ALLE LINEE DEL QUADRANTE NORD-EST DEL COMUNE DI TORINO

La gestione di una nuova linea automobilistica interurbana, che chiameremo **linea automobilistica 8**, ottenuta rinnovando l'attuale linea automobilistica 57 e conferendole caratteristiche di fondamentalità, celerità e brevità di percorso che, prodroma della programmata linea M2, unisca il centro di Torino a S. Mauro a nostro modo di vedere dovrebbe comportare una sistematica riorganizzazione dei trasporti del quadrante NE della Città di Torino in questi termini:

1) Facendo transitare direttamente l'**attuale linea automobilistica 57, ridenominata, in quanto trasformata in asse fondamentale, linea 8**, proveniente da **Porta Susa** – Corso XI Febbraio, direttamente per Via Bologna – Piazza Sofia – Via Bologna – Largo della Chiesa - Strada S. Mauro - Piazza Mochino - **Mezzaluna** (ora ha un tracciato da linea di quartiere, quindi non da asse fondamentale, che verrebbe sostanzialmente coperto, nelle parti abbandonate col nuovo percorso dalle modifiche di cui ai numeri successivi);

2) Facendo transitare la **linea 18**, proveniente da **Piazza Caio Mario**, anziché da porta Palazzo, direttamente dal Ponte di Corso Regio Parco - Corso Palermo - Corso Giulio Cesare - Corso Sempione/Corso Gottardo, **Ospedale S. Giovanni Bosco** (capolinea). Un eventuale futuro ripristino del servizio tranviario richiederebbe solo il riattamento, o la nuova posa, dei binari, già utilizzati dalla linea 4 quando aveva il suo capolinea all'Ospedale Giovanni Bosco, per poche centinaia di metri in Corso Gottardo/Corso Sempione;

3) Deviando la **linea automobilistica 2**, altra linea fondamentale, che per questo richiede che "faccia nodo" con il Passante (non dimentichiamo che è una mancata ML), da Corso Gottardo/Sempione in Corso Vercelli - Via Lauro Rossi - **Stazione Fossata** - Via Ala di Stura per poi proseguire, come ora, per Corso Grosseto in modo da far raggiungere in meno di 10 minuti da **Piazzale Croce Rossa** (interscambio con la nuova linea 8, ex linea 57) il **SFM** (una deviazione da Via Reiss Romoli per Via Ala di Stura della linea automobilistica 62, proveniente da Piazza Caio Mario, assicurerebbe, all'angolo di Via Ala di Stura con Corso Grosseto, l'interscambio per il collegamento della tratta dell'asse di Corso Grosseto percorso dalla linea 2 dopo il cambio di percorso, con l'Asse di Piazza Rebaudengo - Piazza Derna - Piazza Sofia. La linea automobilistica 52 verrebbe allungata dall'attuale capolinea di poche decine di metri sino al centro delle PT);

4) In conseguenza di quanto detto nei precedenti tre punti la linea 18 (interscambiante con la nuova linea 8, ex linea 57, in **Largo Brescia**) e la **linea automobilistica 75**, proveniente dalle Vallette, (interscambiante con la nuova linea 8, ex linea 57, in **Via Bologna/Corso Novara** dopo aver cambiato il suo percorso attuale da Piazza Respighi, percorrendo Via Paisiello, Piazza Bottesini, Via Clementi, Via Ternengo, Via Bologna, per poi proseguire per Corso Novara lungo l'attuale percorso) coprirebbero sostanzialmente lo spazio ora tenuto nello scacchiere tra l'Ospedale Giovanni Bosco e Corso Novara dalla linea 57 e dalla linea 27, la quale ultima, proveniente dalla Barca, potrebbe così attestarsi, anziché in via Bertola, all'Ospedale S. Giovanni Bosco (l'interscambio con la nuova linea 8, ex linea 57 modificata, proveniente dal Centro avverrebbe in **Piazza Sofia**), accorciando notevolmente il proprio percorso e consentendo così un incremento di corse sulla nuova linea 8 o l'allungamento della linea 27 sino al Comune di S. Mauro (**Corso Italia, nei pressi del Pescarito**).

SUGGERIMENTI PER ULTERIORI POSSIBILI SVILUPPI NEI TRASPORTI URBANI DEL QUADRANTE NORD-EST IN SEGUITO ALL'UTILIZZAZIONE DEL TRINCERONE DI VIA GOTTARDO/VIA SEMPIONE DA PARTE DELLA LINEA 10, UNA VOLTA SPOSTATA SULLA SPINA.

Una volta avvenuto il programmato spostamento della linea tranviaria 10, proveniente da Piazza Mirafiori, sul Viale della Spina se ne potrebbe ipotizzare, **dal momento che è acclarato che i ponti del "Trincerone" di Via Gottardo/Via Sempione consentono il transito di due vetture tranviarie modello 6000**, attualmente utilizzate sulla linea 10, il suo prolungamento dalla Stazione Rebaudengo Fossata nel suddetto "Trincerone" sino a riportarla a livello stradale in Piazzale Croce Rossa donde proseguirà per Via Bologna sino al capolinea di Largo Bologna, attualmente capolinea della linea automobilistica 2 (Via Ponchielli).

La linea 2, proveniente da Via Corradino, attesterebbe il proprio capolinea settentrionale alla Stazione Rebaudengo Fossata, intercambiando con la linea 10.

Il tracciato dell'attuale linea 10N tra il Rondò della Forca e l'attuale capolinea di Via Massari verrebbe coperto dalla linea automobilistica 52 (Via Livorno sarebbe coperta dal nuovo percorso della linea 10 sul Viale della Spina), eventualmente potrebbe anche ipotizzarsi una linea 10 barrato che prosegue da Piazza Baldissera per il capolinea di Via Massari o, in alternativa mantenere l'attuale linea automobilistica 10 N.

D.A.