Elezioni Amministrative Regionali 2014

PROPOSTA PER UN POTENZIAMENTO OTTIMALE DELLA FERROVIA TORINO – VENARIA – AEROPORTO – CERES IN RELAZIONE AL FINANZIAMENTO DI 180 MILIONI DI EURO RECENTEMENTE STANZIATO DA STATO E REGIONE PIEMONTE

OSSERVAZIONI COMPARATIVE SUI BENEFICI TRA DUE IPOTESI DI UTILIZZO ECONOMICAMENTE EQUIVALENTI

A cura di Pro Natura Piemonte e di Pro Natura Torino

Aprile 2014

Indice

INTRODUZIONE.....1
PREMESSA.....1
LA PROPOSTA DELLE NOSTRE ASSOCIAZIONI.....2
COMPARAZIONE TRA IL QUADRO ECONOMICO DELLE OPERE PREVISTE DAL PROGETTO APPROVATO DAL CIPE E QUELLO RISULTANTE DAL PROGETTO ALTERNATIVO PROPOSTO DALLE NOSTRE ASSOCIAZIONI.....3
VANTAGGI COMPARATIVI DELL'OPERA PROPOSTA E CONCLUSIONI.....6

Allegati

Tracciato sotterraneo Baldissera Dora FS – Porta Palatina Duomo (lunghezza 1,950 km + 150 m).....9
Quadro economico delle opere previste dal progetto approvato dal CIPE (lunghezza 2,700 km).....10

Pro Natura Piemonte e Pro Natura Torino, che non sono subalterne o collaterali alle forze politiche, nella distinzione dei diversi ruoli, hanno interloquito democraticamente in questi anni in varie forme con l'Amministrazione, sostenendo petizioni e proposte di deliberazione di iniziativa popolare, in modo propositivo, accompagnando la critica alla proposta di soluzioni alternative o migliorative in merito a diversi problemi.

Questo ruolo di stimolo, di critica e di proposta, rivolto agli organi elettivi e alle forze sociali nel campo delle politiche ambientali è stato a nostro parere utile in un difficile momento di transizione per la città.

Vogliamo pertanto continuare ad esercitarlo.

INTRODUZIONE

Pro Natura Piemonte e Pro Natura Torino, all'aprirsi della campagna elettorale per il rinnovo dell'Amministrazione Regionale, come già in altre occasioni analoghe, sottopongono alle forze politiche e ai candidati tutti questo documento. Esso vuole focalizzare l'attenzione sul problema della validità delle scelte sin qui operate per la riqualificazione della Ferrovia Torino – Ceres che alle nostre Associazioni appaiono assolutamente prive di un adeguato rapporto tra costo e benefici.

Su questo tema propongono un confronto aperto a tutti i candidati.

PREMESSA

È stato recentemente approvato dal CIPE, e finanziato con 180 mln di euro da Stato e Regione, un progetto definitivo, messo a gara ma tuttora privo ancora di assegnazione dell'appalto, per l'allacciamento della Ferrovia Torino – Ceres (FTC) alla stazione Rebaudengo Fossata del Passante ferroviario di Torino. Secondo tale progetto si tratta di costruire 2700 metri in galleria artificiale sotto il Corso Grosseto che portano, a causa delle molteplici opere collegate con l'opera principale, il progetto definitivo ad un costo dell'opera, per unità di lunghezza, a valori molto elevati rispetto alla norma, a fronte dei molto ridotti, per non dire nulli, benefici da essa apportati, sia con riferimento ai servizi resi dall'opera in sé e per sé considerata sia con riferimento alla carente efficienza sistematica dell'opera nel quadro della mobilità interna alla conurbazione torinese, che nella fattispecie coinvolge i comuni di Torino e Venaria, caratterizzata dall'esigenza, avvalorata dalle statistiche, di favorire forti correnti di afflusso e deflusso di passeggeri mediante trasporto pubblico, avente tra l'altro anche il primario obiettivo di ridurre al massimo l'afflusso nel traffico urbano di una marea quotidiana di 350.000 autovetture private provenienti dalla prima e dalla seconda cintura, da e per il centro storico del Capoluogo, così come individuato dagli assi di Corso Vittorio Emanuele, della Spina Centrale e di Corso Regina Margherita e dal corso del Fiume Po. In particolare risultano fondamentali, all'interno del centro storico, i due assi che vanno, il primo, da Porta Palazzo a Porta Nuova e, il secondo, da Piazza Vittorio Veneto a Piazza XVIII Dicembre.

Osservando l'attuale struttura del trasporto urbano torinese possiamo vedere che le due "linee forti" (per velocità e capacità di trasporto) del sistema, il Passante e la M1, lambiscono appena l'area del centro storico senza penetrarvi, il Passante servendolo con la sola Stazione di Porta Susa, sita sulla Spina, e la M1 servendolo con cinque fermate perimetrali, site due sulla Spina e tre sull'asse di Corso Vittorio Emanuele. La mobilità all'interno dei due assi fondamentali del centro storico sopra citati resta nell'insieme poco agevole per cui la loro accessibilità alla rete "forte" dei trasporti urbani resta alquanto carente per le basse velocità commerciali tenute dai mezzi pubblici, col risultato che, se vi è da attraversare il centro storico, si riducono alquanto i vantaggi nel collegamento centro – periferia (ad es. l'attraversamento con mezzi di superficie dell'asse Porta Palazzo – Porta Nuova, che con mezzi di superficie comporta normalmente, a seconda delle ore, dai 10 ai 12 minuti, con un mezzo sotterraneo comporterebbe costantemente non più di 4 minuti, cioè dalle due e mezzo alle tre volte di meno. Se si pensa che con la M1 in 6 minuti si raggiunge da Porta Nuova il Lingotto, un percorso lungo 3,9 km contro un percorso lungo 1,6 km qual è quello dell'asse P. Palazzo – P. Nuova, è detto tutto ….) con grave pregiudizio del sistema del trasporto pubblico nel suo insieme e la difficoltà a convincere i cittadini a rinunciare all'uso dell'autovettura.

Un'ultima considerazione generale: la conurbazione torinese, ben più estesa dei confini amministrativi comunali del Capoluogo (irrilevanti ai fini trasportistici, anche se dobbiamo purtroppo rilevare che non sempre i Pubblici Amministratori se ne rendono conto), è caratterizzata, in direzione nordovest – sudest ed in direzione nordest – sudovest, da due lunghi assi idealmente intersecantesi nell'asse di Via Roma, il primo dei quali, lungo 22 km, unente Venaria a Moncalieri, Nichelino e Vinovo, ed il secondo, lungo quasi 30 km, unente Piossasco ed Orbassano a S. Mauro, il Pescarito e Settimo. Entrambi questi assi intersecano il Passante, il primo alla fermata Dora ed alla stazione di Lingotto e il secondo alla fermata Zappata, segnando il collegamento, o verso nord o verso sud, tra il "cuore" del centro storico (Piazza Castello) ed il Passante, sul quale convergono i treni del SFM provenienti da un raggio di 60 – 70 km dal Capoluogo ed alla stazione di Settimo. Va rilevato che, nel caso delle altre metropoli europee (in particolare monaco di Baviera), i passanti attraversano, secondo una migliore logica trasportistica, il centro storico, anziché solo lambirlo, e questo ci suggerisce che il Passante torinese richiede, onde aumentarne l'operatività, che gli sviluppi del sistema del trasporto urbano prevedano un collegamento "forte" (una metropolitana) che lo congiunga, da sud e da nord, direttamente con la Piazza Castello mettendo questa "in parallelo", si direbbe in elettrotecnica, col Passante, accrescendo le potenzialità di questo anche come strumento di trasporto urbano.

LA PROPOSTA DELLE NOSTRE ASSOCIAZIONI

Per quanto detto nella premessa Pro Natura Piemonte e Pro Natura Torino sono fermamente convinte che <u>il miglior utilizzo della FTC</u>, che già allo stato presente per 6 km attraversa un'area totalmente urbanizzata convergente sul centro storico del Capoluogo (Porta Palazzo) sia dato dalla sua trasformazione in metropolitana pesante consentendole, per la maggior capillarità di fermate (peraltro non provocanti un abbassamento della velocità commerciale rispetto all'attuale servizio, viste le caratteristiche di treni metropolitani), che attuerebbe un servizio urbano a tutti gli effetti, di mettere in evidenza come sia opportuno, <u>a fronte della disponibilità di 180 mln di euro, già a disposizione per la costruzione del raccordo di Corso Grosseto, di impegnare tale somma, per l'esecuzione, ad equivalenza di spesa, sia dell'adattamento degli impianti della intera FTC a metropolitana pesante sia del suo contemporaneo prolungamento sotterraneo, di soli 2100 metri, asta di retrocessione di 150 metri compresa, da Piazza Baldissera sino ad attestarne il provvisorio capolinea alla stazione "Porta Palatina Duomo", sita in Corso XI Febbraio angolo Corso Regina Margherita</u>, dando attuazione parziale al progetto del 1987, studiato per la linea tranviaria 4 sotterranea (metropolitana leggera). In seguito l'opera troverebbe un suo completamento funzionale, ovviamente suscettibile di sviluppi ulteriori secondo le linee programmatiche sopra esposte, mediante l'attraversamento del centro storico sino a Porta Nuova, sempre sulla scorta del Progetto del 1987 relativo alla linea 4 sotterranea, con un prolungamento di soli 1.600 metri e la costruzione di altre tre stazioni (Castello, S. Carlo e Porta Nuova).

I costi delle due opere comparate ci sembrano analoghi in relazione a quanto osserveremo nel prossimo capitolo.

COMPARAZIONE TRA IL QUADRO ECONOMICO DELLE OPERE PREVISTE DAL PROGETTO APPROVATO DAL CIPE E QUELLO RISULTANTE DAL PROGETTO ALTERNATIVO PROPOSTO DALLE NOSTRE ASSOCIAZIONI

Se procediamo a comparare voce per voce il quadro economico delle opere previste dal progetto approvato dal CIPE (v. all. 2), limitandoci alla parte "A) Somme a base appalto" (le altre parti non dovrebbero subire modifiche sostanziali) possiamo rilevare che, stanti da un lato le caratteristiche dell'opera che le nostre Associazioni propongono, e stanti dall'altro le caratteristiche del territorio con cui tali opere vanno ad impattare, i costi medi per unità di lunghezza dell'opera di cui al progetto approvato dal CIPE risulteranno enormemente superiori a quelli del progetto da noi proposto col risultato che, a costi totali equivalenti, l'opera che ne risulterà, la trasformazione in metropolitana con capolinea a Porta Palatina, sarà suscettibile, con un prolungamento di soli 1600 metri, di raggiungere Porta Nuova attraversando il cuore del centro storico torinese e consentendo la creazione di un fondamentale nodo di interscambio con quella che è, e sarà sempre anche in futuro, indipendentemente dal numero di treni che vi farà capo, la stazione centrale del nodo ferroviario del Capoluogo regionale, e con la M1. Ciò consentirebbe un collegamento urbano (quale strutturalmente non è, se non sussidiariamente per via della scarsa capillarità dei punti di fermata, il Passante che risponde a criteri sistematici di portata tendenzialmente extraurbana di connessione con i trasporti urbani veri e propri) sull'intero asse conurbato Venaria – Centro storico di Torino – Moncalieri – Vinovo citato in Premessa.

Ma ora esaminiamo alcune delle caratteristiche dell'impatto del progetto alternativo che andiamo proponendo con l'ausilio della figura di cui all'allegato 1, derivata da una modifica ad una tavola della "Sintesi Progettazioni di Sistema e di Massima delle Tratte Funzionali Centrali delle Linee 1 e 4 della Rete Metropolitana Leggera" redatta dalla Città di Torino/ Assessorato ai Trasporti e Viabilità/ Azienda Tranvie Municipali con la collaborazione, per la progettazione di massima, della Società Metropolitana Milanese – Sotecni nel giugno 1987.

1) La stazione sotterranea "Baldissera Dora FS", lunga 110 m, sul modulo della linea B della Metropolitana di Roma, come tutte le stazioni della proposta metropolitana Torino – Venaria – Aeroporto – Ceres, sarebbe in gran parte collocata, a livello dell'attuale raccordo troncato con la via Saint Bon, già Fermata Dora, sul sito del parcheggio dell'attuale Stazione Dora GTT e solo in parte estremamente ridotta (al fine di accorciare il corridoio di collegamento con la fermata sotterranea Dora FS) sotto la parte ad ovest del tracciato del Passante della Piazza Baldissera, occupando come livello la traccia dell'attuale galleria interrotta (lunghezza totale della galleria circa 150 m);

2) Il riattamento ed allargamento, secondo gli standard del diametro di 8,70 m della succitata linea B di Roma, della galleria sotto la Piazza Baldissera, sbucante in Via Saint Bon (dove potrebbero comodamente, e senza rilevanti intralci alla vita cittadina, aver luogo le attività di cantiere), potrebbe avvenire mediante scavo a foro ceco senza intralciare il traffico della sovrastante piazza;

3) Lungo i primi 500 metri della Via Saint Bon, tra Piazza Baldissera e Largo Cigna, al margine sud del quale ultimo verrebbe collocata la stazione "Cigna", si procederebbe ad uno scavo a cielo aperto onde abbassare gradualmente l'attuale piano del ferro in modo da mantenere (tale è già allo sbocco della galleria di Piazza Baldissera) ad un adeguato livello sotterraneo (galleria artificiale) la nuova sede ferroviaria che dovrà risultare compatibile con le quote richieste dai vicoli altimetrici e dall'innesto nel percorso previsto dal succitato Progetto del 1987 (ricordiamo che una metropolitana pesate, vedasi il caso della li-

nea 1 di Napoli, può raggiungere, cosa non consentita alle ferrovie ordinarie, anche una pendenza del 50 per mille);

4) Dalla Stazione "Cigna" alla Stazione "Porta Palatina Duomo" (denominata "Regina Margherita" nel Progetto del 1987) si procederebbe in scavo profondo mediante TBM (la c.d. talpa). Tale sistema è decisamente più economico e poco impegnativo per la viabilità superficiale, soprattutto nel caso di specie (v. *infra* chiarimenti al successivo punto 5), soprattutto se paragonato a quello a cielo aperto ed interessante un'arteria di grande scorrimento, di cui è previsto l'utilizzo per il raccordo di Corso Grosseto;

5) Un ultimo importante aspetto vantaggioso va posto in evidenza circa il progetto proposto. Si tratta del fatto che le attività di scavo della stazione "Giulio Cesare", intermedia tra la stazione "Cigna" e la stazione "Porta Palatina Duomo", che verrebbe realizzata sotto il corso omonimo, con un'angolazione di 45° rispetto a quest'ultimo, all'altezza della fermata Emilia della linea 4 fruirebbero della favorevolissima circostanza di poter essere effettuate senza toccare in alcun modo la struttura del sovrastante Corso, della sua alberatura e dei sottoservizi connessi con l'arteria in questione. Infatti esse potrebbero agevolmente aver luogo mediante la creazione di un cantiere laterale al Corso Giulio Cesare nell'amplissimo spazio vuoto, ed attualmente inutilizzato, sito all'angolo tra il Corso Giulio Cesare, il Lungodora Firenze e la Via Aosta, un tempo occupato da uno stabilimento della Venchi Unica e dal Liceo Leonardo da Vinci. Tale spazio è posto notevolmente al di sotto del piano stradale del Corso Giulio Cesare (è accessibile dalla Via Aosta) e consentirebbe di effettuare lo scavo per la realizzazione della stazione "Giulio Cesare" lateralmente e verosimilmente senza interferenze con nessuna delle infrastrutture cittadine (si vedano in proposito gli elaborati del citato progetto del 1987), anche tenendo conto che l'accesso alla stazione sotterranea dal piano del Corso Giulio Cesare potrebbe essere costruito a lato del corso stesso occupando una (minima) parte dell'ampio spiazzo in questione.

In base a quanto sopra rilevato circa l'ambito in cui dovrebbero aver luogo i lavori di prolungamento della metropolitana proposta riteniamo che, nell'effettuare l'esame comparativo tra i due progetti di cui si parla, possano essere totalmente eliminate, in quanto riferentesi a lavori non compresi nel progetto proposto dalle nostre Associazioni, dalle **Somme a base appalto** dell'opera proposta dalle nostre Associazioni le seguenti nove voci:

A1 BONIFICA BELLICA

A3 DEVIAZIONE TRANVIARIA PROVVISORIA

A4 DEVIAZIONE TRANVIARIA DEFINITIVA E SISTEMAZIONE SUPERFICIALE LARGO GROSSETO

A5 FERMATA GROSSETO

A16 SOTTOPASSO VEICOLARE

A17 STAZIONE REBAUDENGO

A18 AREA MERCATALE

A19 ADEGUAMENTO GALLERIA ESISTENTE

A20 FERMATA CASELLE AEROPORTO – MODIFICA ALTIMETRICA P.F.

Il progetto proposto da Pro Natura, pur se in forma proporzionalmente ridotta, a nostro avviso potrebbe richiedere il parziale impiego delle somme (tra parentesi indichiamo la percentuale di spesa rispetto a quanto previsto dal quadro economico del progetto approvato dal CIPE) di cui alle seguenti quattro voci:

A2 DEMOLIZIONI:	375.773 (10%)
A7 INTERFERENZE SOTTOSERVIZI	2.085.074 (20%)
A14 PATRIMONIO VERDE ALBERATE	3.834 (1%)
A15 SISTEMAZIONE SUPERFICIALE	425.269 (10%)
A) TOTALE SOMME PARZIALMENTE RECEPITE	**2.889.950**

Nelle **somme a base appalto** del quadro economico del progetto alternativo che si propone in via prudenziale riteniamo di dover recepire totalmente, pur essendo consci che esse nel progetto relativo al raccordo di Corso Grosseto si riferiscono ad entità certamente più costose delle omonime voci del progetto di metropolitana in esame, anche solo tenendo presente quanto detto sopra circa le modalità di scavo applicate e l'ambito stesso in cui lo scavo viene operato e, inoltre, la lunghezza stessa dei tracciati scavati (2700 m nel raccordo di Corso Grosseto e soli 2100 m nel prolungamento della FTC in forma di metropolitana sino alla Stazione Porta Palatina Duomo, successiva asta di retrocessione di 150 m compresa). Le sette voci sono le seguenti:

A6 GALLERIA ARTIFICIALE	45.701.323
A8 OPERE DI CANTIERE	540.061
A9 OPERE FERROVIARIE ARMAMENTO	4.487.163
A10 OPERE FERROVIARIE COMUNICAZIONI	2.695.953
A11 OPERE FERROVIARIE IMPIANTI SPECIALI	442.152
A12 OPERE FERROVIARIE SEGNALAMENTO	3.816.523
A13 OPERE FERROVIARIE T.E.	1.236.748
B) TOTALE SOMME TOTALMENTE RECEPITE	**58.919.929**
TOTALE A+B	**61.809.879**

Tenendo conto che il **totale generale delle somme a base appalto** del Quadro Economico relativo all'appalto per i lavori del raccordo di Corso Grosseto ammonta a **128.967.632** di euro vuol dire che secondo le nostre ipotesi resterebbero, per la costruzione delle 7 nuove stazioni a modulo 110 m ("Porta Palatina Duomo", "Giulio Cesare", "Cigna", "Baldissera Dora FS", "Giachino", "Sansovino", "Altessano") e per tutti gli interventi di adeguamento al sistema metropolitano della tratta esistente dell'attuale ferrovia Torino Dora – Ceres, **67.157.753** di euro per raggiungere la parità di spesa con il progetto approvato dal CIPE che riteniamo essere sufficienti, o comunque da superarsi in percentuali non eccessivamente rilevanti, anche in relazione al fatto che le due nuove stazioni sotterranee ("Giachino" e "Sansovino"), e la stessa stazione superficiale di "Altessano" fruiscono anch'esse di condizioni ambientali piuttosto favorevoli alla loro costruzione con costi contenuti.

Quanto poi agli adeguamenti dell'esistente richiesti dalla linea attuale questi si ridurrebbero a ben poca cosa: modifica dei trasformatori per la corrente di alimentazione portata a 1500 V (come nella linea 1 della metropolitana di Napoli), ingressi controllati con tornelli in tutte le stazioni telecontrollate, adeguamenti dell'altezza dei marciapiedi a 1m dal P.F. (per le stazioni Aeroporto e Ceres sarebbe probabilmente preferibile in termini tecnico-economici un abbassamento del piano del ferro) e sottopassi, dove sono richiesti dalle caratteristiche delle stazioni.

I valori estranei alla somma base appalto, e cioè quello di cui al quadro B) "Somme a disposizione" e quello dell'IVA, che portano il totale generale del progetto approvato dal CIPE a <u>179.937.303 euro</u>, riteniamo che siano da considerarsi sostanzialmente invariati nel progetto che proponiamo.

VANTAGGI COMPARATIVI DELL'OPERA PROPOSTA E CONCLUSIONI

Una volta esaminato il fattore costo dell'opera proposta, anche se in modo empirico ma, a nostro avviso, ragionevole nelle conclusioni quanto basta per prendere in considerazione un approfondimento della questione da parte delle autorità preposte, riteniamo opportuno ora esaminare quello che riteniamo essere l'aspetto fondamentale della proposta stessa: i benefici che essa comporterebbe comparandoli con quelli offerti dalla connessione della FTC con il Passante.

Prima di procedere all'esame dei benefici è però necessario soffermarsi sulle caratteristiche della FTC onde poter accertare il tipo di servizio che essa è in grado di dare in modo ottimale in base alle sue caratteristiche. Ci sembra chiaro che queste rispondono a quelle di una ferrovia vicinale, al servizio di un certo settore della cintura torinese, il cui traffico, come ben sappiamo, mira fondamentalmente a collegare, come succede anche all'interno di un ambito prettamente urbano, le stazioni servite principalmente con il Centro Storico del Capoluogo, svolgendo quindi un servizio centripeto o centrifugo affine a quello svolto all'interno dell'area urbana, che nella specie inizia a Venaria, cioè ben 6 km prima della stazione Dora GTT, attuale capolinea.

Un'ottimizzazione di tale servizio urbano, che vorrebbe anche dire, oltre che una comodità massima per l'utenza, anche un utilizzo economicamente più vantaggioso per i carichi che sarebbe in grado di attirare sottraendoli al traffico privato, la si otterrebbe solo se si riuscisse a raggiungere una frequenza di corse (una ogni 5 – 7,5 minuti nel cuore della giornata) ed una capillarità di fermate (una ogni 500 – 1000 metri, più vicine in aree più centrali e più lontane in aree meno centrali) proprie di una metropolitana.

Invece i Servizi Ferroviari Metropolitani (SFM), che utilizzano il Passante, non hanno la finalità di rispondere a queste esigenze, bensì, operando su di un territorio ben più vasto di quello su cui opera la FTC, e soprattutto, contrariamente a questo, ben inserito nel contesto della rete ferroviaria regionale e nazionale con la quale ha un intenso interscambio. Insomma il SFM opera in una scala

notevolmente diversa in cui la dimensione del trasporto urbano si connette in modo meno pregnante.

Infatti di regola i treni del SFM raggiungono, e stiamo parlando in concreto della situazione torinese, località poste anche a 65 – 70 km dal Capoluogo, provvedendo attraverso le sue sei tra stazioni e fermate urbane previste (la cui distanza media, nel caso specifico di Torino, sarà, una volta attivate le stazioni di Dora e Zappata, di ben 2.400 m) ad una prima distribuzione su di un asse urbano (che oltretutto, contrariamente a quel che succede di norma in Europa, il caso del Passante di Monaco è tipico, nel caso di Torino non attraversa il centro storico ma solo lo lambisce con la sola Stazione di Porta Susa) che solo complementarmente ad un sistema di vere e proprie metropolitane, a cominciare da quelle attraversanti il centro storico (i luoghi in cui il traffico di superficie è più congestionato, anche in regime di limitazione del traffico privato, per via della struttura viaria) può offrire un certo servizio meramente urbano, malgrado che possa arrivare a raggiungere una frequenza di corse simile a quella propria delle metropolitane. L'inevitabile differenza fra i due tipi di servizi la fa la capillarità dei punti di fermata. E' chiaro che, con questi presupposti, una linea come la FTC, anche in presenza dell'aeroporto (non paragoniamo il modesto aeroporto di Torino con strutture intercontinentali quali Fiumicino e Malpensa!), risulta, se adibita su scala non semplicemente di cintura, fuori scala in quanto il grosso del suo traffico sarà smistato nel Capoluogo con la conseguenza che per il traffico a livello di SFM risulta molto più adeguato un semplice nodo di interscambio con la stazione Dora FS.

E' chiaro che se la quantità maggiore del potenziale traffico di una rinnovata FTC immessa nel Passante è destinata a fruire dei (decisamente lenti) mezzi pubblici di superficie capillarmente diffusi sul territorio urbano per distribuirsi su di esso, in particolare nel centro storico, lo scopo di frenare in misura adeguata l'entrata giornaliera in città dei mezzi privati provenienti dall'asse Torino - Ceres anche in futuro continuerebbe a venire in gran parte frustrata. Un punto di interscambio tra la FTC ed il Passante in Piazza Baldissera ed il successivo punto di interscambio, in Piazza Carlo Felice, con la Stazione di Porta Nuova e la M1, unito ai ben 14 punti di fermata urbani tra Venaria e Porta Nuova, non farebbero di certo rimpiangere l'immissione diretta nel Passante. Oltretutto, dato l'allungamento di percorso di circa 2 km che il raccordo di Corso Grosseto impone per consentire l'innesto in parola presso la stazione Rebaudengo Fossata, annullerebbe il vantaggio temporale derivante dall'assenza della necessità di operare un interscambio tra la stazione della metropolitana e la Fermata Dora FS in Piazza Baldissera.

Non adibire la FTC, che ha tutte le caratteristiche per operare come l'estensione extraurbana di un servizio urbano interscambiante con altre metropolitane e con lo stesso Passante e che, con la sua diretta penetrazione nel centro storico, convoglierebbe un tipo di utenza altrimenti spinta all'uso del mezzo privato (è quello che di regola, come osservò il sindaco di Venaria a suo tempo, accade attualmente nei flussi di traffico tra Venaria e Torino e viceversa), è già di per sé, oltre che la mancata soluzione di un problema ambientale non da poco, viste le condizioni in cui versa lo stato dell'aria nella conurbazione torinese, uno spreco immane di risorse.

Ma quanto sopra non è ancora nulla rispetto alla gravità del fatto di aver deciso di fare ulteriori massicci investimenti in area urbana dell'ordine di quello previsto, oltretutto con gravi traumi per il tessuto urbano, per la costruzione del raccordo di Corso Grosseto, i cui esiti sono poi quelli di continuare a non consentire alla Città di disporre, se non in forma assai limitata per l'assenza di capillarità e di penetrazione nel centro storico, di un servizio urbano veloce ed efficiente.

Tutto ciò ci fa ritenere che l'investimento sul raccordo di Corso Grosseto, anziché portare dei benefici, moltiplichi lo spreco già in atto con le inadeguate strutture attuali, in quanto non vi sarebbero ritorni adeguati ai capitali profusi. E la cosa, specialmente in tempi di carenza di risorse e di revisione della spesa, ci appare alquanto da evitare.

Va oltretutto rilevato che la presenza di un nodo di interscambio con il Passante in Piazza Baldissera, previsto dal progetto di metropolitana che auspichiamo, valorizzerebbe la comodità urbana del Passante stesso (che abbiamo visto di per sé non essere eccelsa) in quanto consentirebbe un col-

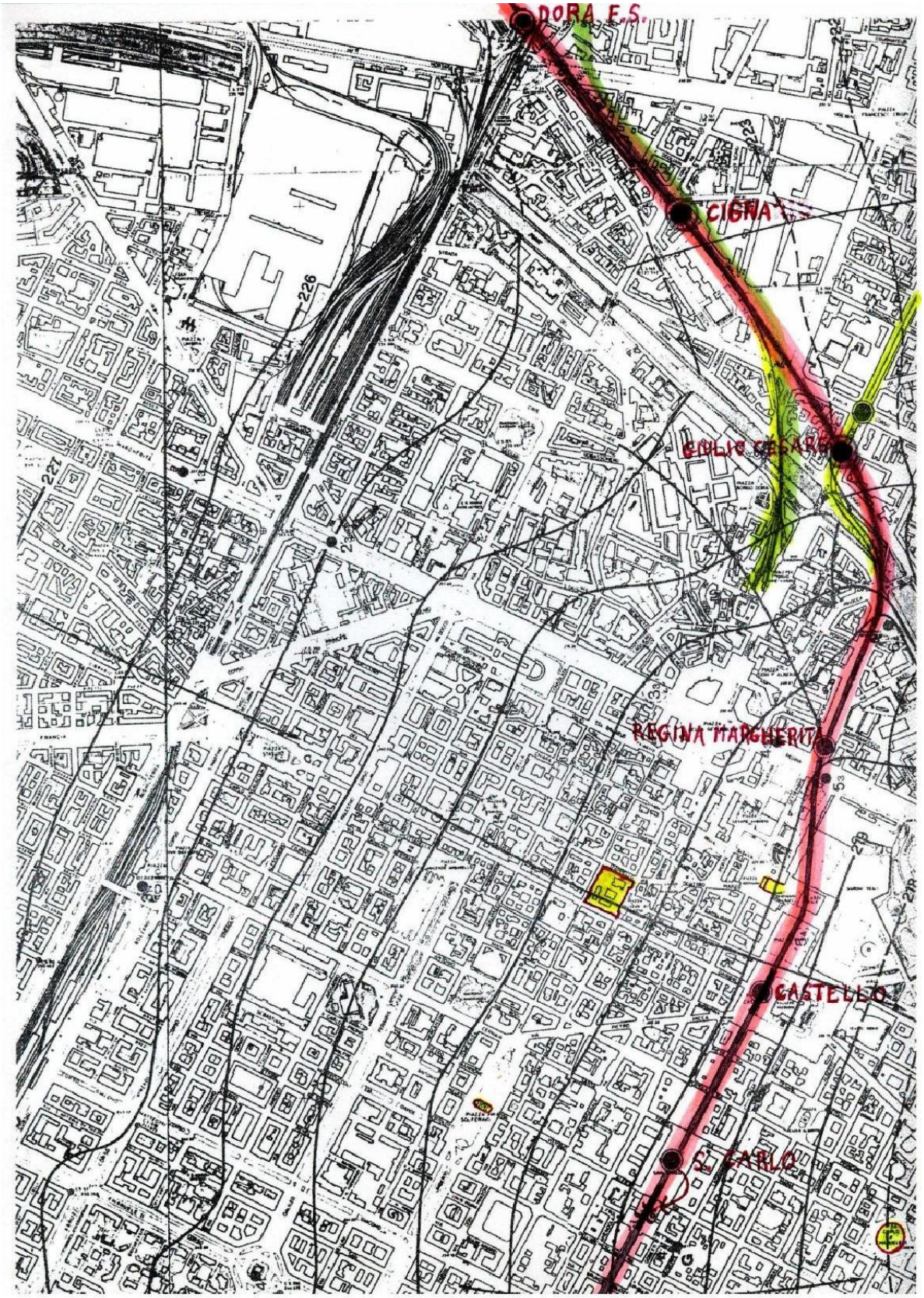
legamento veloce con il centro storico (3 minuti per Porta Palatina e, nella logica di un completamento della linea sino a Porta Nuova, 4 minuti per Piazza Castello, 5 minuti per Piazza S. Carlo, 6 minuti per Porta Nuova) soprattutto a chi provenisse mediante il SFM da Rebaudengo Fossata, da Stura e, più in generale, dal Nord del Piemonte. Né va infine sottaciuta, in termini urbanistici e sociali, la funzione di riqualificazione che potrebbe derivarne per il degradato Quartiere Aurora che oltretutto, con le nuove urbanizzazioni effettuate sulla Spina Tre nei dintorni di Piazza Baldissera e Largo Giachino, si trova a dover offrire un'opportunità di un efficiente trasporto di massa convergente sul centro storico a circa 12.000 nuovi abitanti.

Infine ci sia concesso di notare come la valorizzazione turistica dell'area torinese beneficerebbe notevolmente per la presenza di un servizio rapido (12 minuti da Porta Palatina a Venaria) ed a frequenza urbana (un treno ogni 5-7,5 minuti e, al limite, uno ogni 2,5 minuti contro uno ogni quarto d'ora correntemente dichiarato), quale quello della metropolitana proposta, tra il Polo Museale Reale, sito proprio nei pressi della stazione Porta Palatina Duomo, e tutti i molti e cospicui monumenti e musei sparsi in un breve raggio da esso per il centro storico e la Reggia di Venaria. Oggi luogo di disagevole accesso col mezzo pubblico.

In conclusione riteniamo che, data da un lato la scarsa utilità in termini di efficienza della soluzione che prevede di riqualificare la FTC mediante un suo inserimento nel SFM e, di converso, dei plurimi e consistenti benefici, soprattutto in termini di trasporto urbano, suburbano e aeroportuale, anche con forti valenze per il turismo torinese, derivanti da una sua riqualificazione mediante trasformazione in metropolitana pesante, e constatato d'altro lato il *fumus* di equivalenza di spesa con l'esecuzione del raccordo di Corso Grosseto, sia opportuno invitare le forze politiche impegnate in campagna elettorale, ad esaminare, approfondendola, l'ipotesi di un alternativo impiego dei 180 milioni già stanziati per il raccordo in parola che consenta la trasformazione della FTC in una metropolitana pesante tra la stazione di "Porta Palatina Duomo" (identificata dal progetto del 1987 per la linea 4 di metropolitana leggera sotterranea) e Ceres.

Allegato 1

Tracciato sotterraneo Baldissera Dora FS – Porta Palatina Duomo, *alias* R. Margherita (lunghezza 1,950 km + 150 m)



Allegato 2

Quadro economico delle opere previste dal proggetto approvato dal CIPE

QUADRO ECONOMICO OPERE IN PROGETTO

A) SOMME A BASE APPALTO			Importi
A1	BB	BONIFICA BELLICA	225'124
A2	DC	DEMOLIZIONI	3'757'726
A3	DP	DEVIAZIONE TRANVIARIA PROVVISORIA	2'015'741
A4	DD	DEVIAZIONE TRANVIARIA DEFINITIVA E SISTEMAZIONE SUPERFICIALE LARGO GROSSETO	3'899'367
A5	FG	FERMATA GROSSETO	10'740'160
A6	GA	GALLERIA ARTIFICIALE	45'701'323
A7	SO	INTERFERENZE SOTTOSERVIZI	10'425'366
A8	OC	OPERE DI CANTIERE	540'061
A9	AR	OPERE FERROVIARIE ARMAMENTO	4'487'163
A10	CO	OPERE FERROVIARIE COMUNICAZIONI	2'695'953
A11	SP	OPERE FERROVIARIE IMPIANTI SPECIALI	442'152
A12	IS	OPERE FERROVIARIE SEGNALAMENTO	3'816'523
A13	TE	OPERE FERROVIARIE T.E.	1'236'748
A14	PV	PATRIMONIO VERDE - ALBERATE	383'359
A15	OS	SISTEMAZIONE SUPERFICIALE	4'252'687
A16	SPV	SOTTOPASSO VEICOLARE	10'158'088
A17	SR	STAZIONE REBAUDENGO	16'803'270
A18	AM	AREA MERCATALE	450'264
A19	AE	ADEGUAMENTO GALLERIA ESISTENTE	615'963
A20	AC	FERMATA CASELLE AEROPORTO - MODIFICA ALTIMETRICA PIANO FERRO	93'467
IMPORTO LAVORI			**122'740'505**
[di cui oneri ordinari per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta]			4'778'254
ONERI AGGIUNTIVI PER LA SICUREZZA (non soggetti a ribasso d'asta)			6'227'128
IMPORTO A BASE APPALTO		tot. A)	**128'967'632**

B) SOMME A DISPOSIZIONE				
B1	Imprevisti (7% di A)			9'027'734
B2	Acquisizione aree o immobili ed occupazioni temporanee			1'721'223
B3	Rilievi, accertamenti e indagini su terreni, fabbricato esistenti ecc.			200'000
B4	Attività a rimborso Enti gestori ed allacciamenti ai pubblici servizi			5'969'826
	B.4.1	AEMD - Linee elettriche	405'319	
	B.4.2	AEMD - Illuminazione pubblica	546'504	
	B.4.3	AES - Rete gas	987'000	
	B.4.4	SMAT - Rete acquedotto	1'538'280	
	B.4.5	SMAT - Allacciamenti acquedotto	10'000	
	B.4.6	Telecom Italia	770'746	
	B.4.7	Colt Telecom spa	12'774	
	B.4.8	Wind Infostrada	84'000	
	B.4.9	Albacom	89'677	
	B.4.10	Fastweb spa	165'000	
	B.4.11	Retelit spa	45'000	
	B.4.12	Università degli studi - Centro Rete	25'000	
	B.4.13	TELEDIFE - Ministero della Difesa	25'000	
	B.4.14	IRIDE - Impianti semaforici	1'100'000	
	B.4.15	IRIDE - Impianto ST	105'764	
	B.4.16	Telecom Italia fibra ottica	59'762	
B5	Monitoraggi ante operam e post operam			134'832
B6	Forniture GTT			1'500'000
B7	Spese tecniche per progettazione, D.L., Coordinamento D.Lgs. 81/08			12'062'755
B8	Spese per commissioni giudicatrici e collaudi			1'289'676
B9	Spese per pubblicità e comunicazione dell'intervento			1'031'741
B10	Importo da corrispondere alla Città per compensazione patrimonio verde			94'580
IMPORTO SOMME A DISPOSIZIONE			tot. B)	**33'032'368**
TOTALE GENERALE			tot. A+B)	**162'000'000**
B11	**IVA**			
	B.11.1	10% su importo base appalto (A) + imprevisti (B1)		13'799'537
	B.11.2	20% su importi da (B3) a (B9)		4'137'766
	TOTALE IVA		tot. C)	**17'937'303**
TOTALE GENERALE (IVA compresa)			tot. A+B+C)	**179'937'303**