



Circolo Legambiente Val Pellice

Torre Pellice, 15/02/2022

IX Commissione Trasporti, Poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati

e-mail: com_trasporti@camera.it

OGGETTO: Memoria scritta sull'Atto del Governo 352 – Riattivazione della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice e potenziamento della tratta Torino-Pinerolo

La linea Pinerolo-Torre Pellice venne inaugurata nel 1882, come estensione dell'esistente linea Torino-Pinerolo. Il progetto iniziale rispondeva ad esigenze di trasporto industriale (manifatture tessili, pietra di Luserna) a cui progressivamente si sommò il trasporto persone. La linea nel 1921 fu elettrificata con corrente trifase e dal 1961 è alimentata a corrente continua in analogia alla rete nazionale; inoltre, la sottocentrale elettrica di Bricherasio (posta circa a metà percorso) è necessaria ad alimentare anche la tratta Torino-Pinerolo. Il 15 ottobre 2000 un'alluvione causò il crollo del ponte ferroviario sul torrente Chisone e la linea venne riattivata il 19 dicembre 2005, a seguito dei lavori di ricostruzione dell'infrastruttura. Dal 2006, successivamente ai XX Giochi olimpici invernali, il servizio fu progressivamente ridotto e nel giugno del 2012 la linea, insieme ad altre 12 del Piemonte (tutte però non elettrificate), fu sospesa. La riattivazione non ha ancora avuto seguito, sebbene il ripristino del servizio rientri nel contratto stipulato dalla Regione Piemonte con Trenitalia nel 2020, al termine di una lunga e complessa procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino (SFM). L'offerta presentata da Trenitalia per il SFM torinese, infatti, ha previsto diverse migliorie del servizio che, assieme alle condizioni economiche proposte, le hanno permesso di aggiudicarsi l'appalto per 15 anni. Fra tali migliorie, l'aggiudicatario ha incluso la riattivazione della tratta di 16 km sino a Torre Pellice, quale completamento del servizio SFM2 (tratta Chivasso-Torino-Pinerolo), senza ulteriori costi a carico della Regione.

Anche secondo il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Torino (www.cittametropolitana.torino.it/cms/trasporti-mobilita-sostenibile/pums) è necessario il ripristino della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice, nell'ottica di rendere il trasporto pubblico più puntuale, rapido e fruibile, favorendo l'interscambio ferro-gomma e migliorando l'accessibilità delle aree interne. Inoltre la riapertura della tratta risulta sostenibile anche dal punto di vista economico: uno studio del 2019 di Confservizi e Fondazione Links (a cui solitamente la Regione si affida per le proprie valutazioni) ha



Circolo Legambiente Val Pellice

stimato un rapporto R/C per la linea Pinerolo-Torre Pellice, utilizzando i dati dell'utenza pre-sospensione, del 41% a fronte di un R/C piemontese del 36% nel medesimo periodo.

La motivazione che ci spinge a sostenere con forza la riattivazione della linea ferroviaria elettrificata Pinerolo-Torre Pellice non è legata a scelte ideologiche, ma alla necessità per Comuni, Città Metropolitana e Regione di garantire sistemi di trasporto coerenti con gli obiettivi del pacchetto *Fit for 55* della Commissione Europea. Alla luce degli elevati livelli di inquinamento nel bacino padano e per evitare l'apertura di ulteriori procedure d'infrazione a carico del nostro Paese è indispensabile ridurre drasticamente e rapidamente le emissioni inquinanti: le attuali politiche di limitazione del traffico automobilistico risultano non sufficienti.

La linea Pinerolo-Torre Pellice serve direttamente i quattro principali Comuni della Val Pellice, la più meridionale delle valli della Città Metropolitana di Torino, per un bacino di 23.000 abitanti. Alla linea afferiscono inoltre, tramite brevi collegamenti stradali, sia i cinque restanti Comuni di valle, sia l'area contigua del bargese, in provincia di Cuneo (un tempo collegata da una diramazione della linea, smantellata nel 1984), sia una porzione della pianura pinerolese, per un bacino aggiuntivo non inferiore ai 20.000 abitanti. Tutti questi territori gravitano sulla città di Pinerolo e in seconda battuta su Torino per servizi scolastici (secondarie di secondo grado), universitari e ospedalieri, nonché come centri economici, di impiego e della vita pubblica. Il bacino potenziale è quindi consistente per una tratta tanto breve, tuttavia la suddivisione tra due province non ha sino ad oggi consentito una reale pianificazione unitaria. Con la riduzione del servizio e poi la sospensione della linea ferroviaria e l'avvio del servizio bus sostitutivo, gli utenti/giorno della linea si sono ridotti di quasi l'80% in 20 anni (i dati non comprendono i circa 1.000 studenti/giorno trasportati da bus dedicati, da sempre eserciti in concorrenza al treno). Parallelamente il traffico veicolare feriale per e dalla Val Pellice si è notevolmente incrementato, in chiara antitesi con gli obiettivi energetici e ambientali sopra richiamati.

Si rileva ancora come sia notevole anche la presenza annua di turisti (tra cui molti stranieri) che giungono in Val Pellice per visitare i luoghi storici Valdesi e le sue montagne, nonché per praticare cicloturismo lungo la rete di percorsi predisposti dall'Unione Montana. In questo ambito è forte la richiesta di mezzi di mobilità collettiva che consentano visibilità e acquisto di titoli di viaggio sino a destinazione finale, nonché il trasporto biciclette, entrambe possibilità offerte dal mezzo ferroviario e non dal servizio bus sostitutivo.

Ovviamente si ritiene che il ripristino del servizio sulla tratta, così come esercito prima della sospensione, non possa che essere il primo passo di un'attività di revisione delle modalità di erogazione dello stesso. Il sistema delle stazioni e degli attraversamenti a raso è infatti ancora quello ottocentesco, mentre la mobilità afferente non è mai stata razionalizzata; il servizio deve essere riorganizzato per essere reso più capillare, efficace e competitivo. E' quindi indispensabile, dopo la riattivazione del



Circolo Legambiente Val Pellice

servizio, la predisposizione, da parte di RFI, di uno studio di fattibilità che, in condivisione con gli enti territoriali, verifichi la funzionalità, dal punto di vista dei flussi di mobilità, di stazioni e fermate. Inoltre, potrebbe risultare interessante approfondire lo studio predisposto da RFI nel 2004 (e di cui si allegano le slides) per il prolungamento della tratta sino alla stazione di Pinerolo Olimpica, che si trova in prossimità del centro studi, al fine di agevolare gli studenti del territorio nell'uso del treno con conseguente eliminazione di decine di autobus che giornalmente transitano nel centro di Pinerolo.

Anche la linea Torino-Pinerolo presenta diverse criticità ed è una delle tratte piemontesi con maggiori disservizi, nonostante sia anche tra le più frequentate dai pendolari a livello nazionale. Si tratta di una linea a binario unico di 30 km circa, caratterizzata dalla presenza di ben 28 passaggi a livello. Proprio queste caratteristiche, combinate con un elevato transito di rotabili, sono causa di forti criticità per quanto concerne la regolarità dell'esercizio ferroviario e la sicurezza.

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 6 dicembre 2002 prevedeva un cofinanziamento di RFI per la realizzazione di opere di viabilità alternativa funzionali alla soppressione dei passaggi a livello della tratta Torino-Pinerolo. Il costo complessivo degli interventi, sulla base dello studio realizzato da RFI, ammontava complessivamente a 60 milioni di euro.

Inoltre, il 30 novembre 2007 è stato sottoscritto tra Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Città di Torino, RFI e GTT il primo atto integrativo dell'Accordo di Programma Quadro "Reti Infrastrutturali di Trasporto" che prevedeva, tra l'altro, la progettazione definitiva del raddoppio della linea Torino-Pinerolo, compresi l'interramento nel Comune di Nichelino e le opere funzionali alla soppressione di tutti i passaggi a livello. Questo progetto non disponeva però della necessaria copertura finanziaria (360 milioni di euro). Le Amministrazioni proposero allora di procedere con la richiesta di finanziamenti volti all'attuazione del progetto per lotti funzionali, con la realizzazione delle opere di soppressione dei passaggi a livello con maggiori criticità e il raddoppio selettivo di parti di tracciato.

Da allora, tuttavia, nessun passaggio a livello è stato soppresso, né si è proceduto alla realizzazione di raddoppi selettivi, con gravi conseguenze per la qualità e la sicurezza del servizio erogato.

Sarebbe quindi per lo meno auspicabile prevedere, con interventi meno onerosi rispetto a quanto previsto dal progetto del raddoppio della linea Torino-Pinerolo e con tempi di realizzazione più brevi, l'eliminazione dei soli passaggi a livello con maggiori criticità e il raddoppio selettivo di alcuni chilometri di binario, senza necessariamente interrare la stazione di Nichelino che invece potrebbe essere eventualmente spostata.



Circolo Legambiente Val Pellice

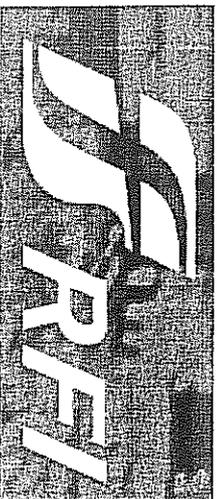
Tali interventi risultano prioritari per lo sviluppo dell'intero territorio Pinerolese e non solo per i Comuni attraversati dalla ferrovia, essendo di interesse per un bacino superiore ai 200.000 abitanti di un'area periferica e di confine, in buona parte montana.

Le memorie e i suggerimenti qui resi dal nostro circolo locale e supportati da Legambiente Piemonte, sono frutto di un continuo lavoro di confronto e condivisione sviluppatosi in questi anni con le associazioni del territorio che si occupano dei temi legati alla mobilità e alla salvaguardia dell'ambiente fra i quali il Comitato pendolari Trenovivo Val Pellice.

Confidando affinché quanto precedentemente espresso venga preso in considerazione, offriamo la nostra collaborazione per eventuali ulteriori approfondimenti inerenti la riattivazione della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice e il potenziamento della tratta Torino-Pinerolo.

Distinti saluti

Il Presidente del Circolo Legambiente Val Pellice
(*Fabrizio Cogno*)



**STUDIO PER IL MIGLIORAMENTO
DELLA STAZIONE DI PINEROLO
E DEL SERVIZIO SU TORRE PELLICE**

23 FEBBRAIO 2005

Stato Attuale

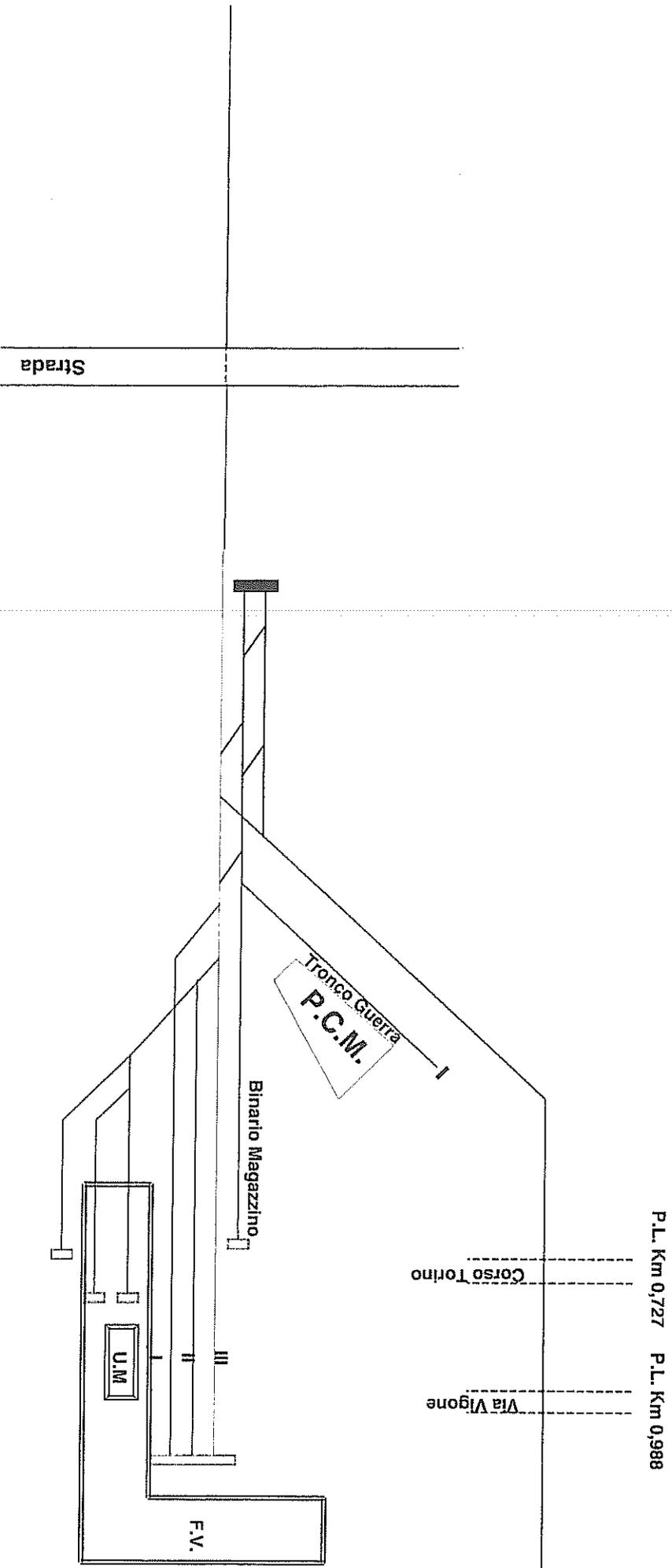
La riapertura al traffico del tratto di linea Pinerolo – T.Pellice ha evidenziato la criticità rappresentata dalla interferenza di ingressi ed uscite dei treni della relazione Pinerolo – Torino con i movimenti di manovra oggi necessari a garantire arrivi e partenze dei treni della relazione Pinerolo – T.Pellice.

Tale situazione ha comportato indispensabili adeguamenti dell'Orario e dei turni di materiali, che non permetteranno di soddisfare del tutto la richiesta commerciale.

Queste problematiche potrebbero essere completamente risolte prevedendo una modifica del PRG della stazione che consenta la realizzazione dell'indipendenza fra loro dei movimenti dei treni delle due relazioni Torino – Pinerolo e Pinerolo – T.Pellice.

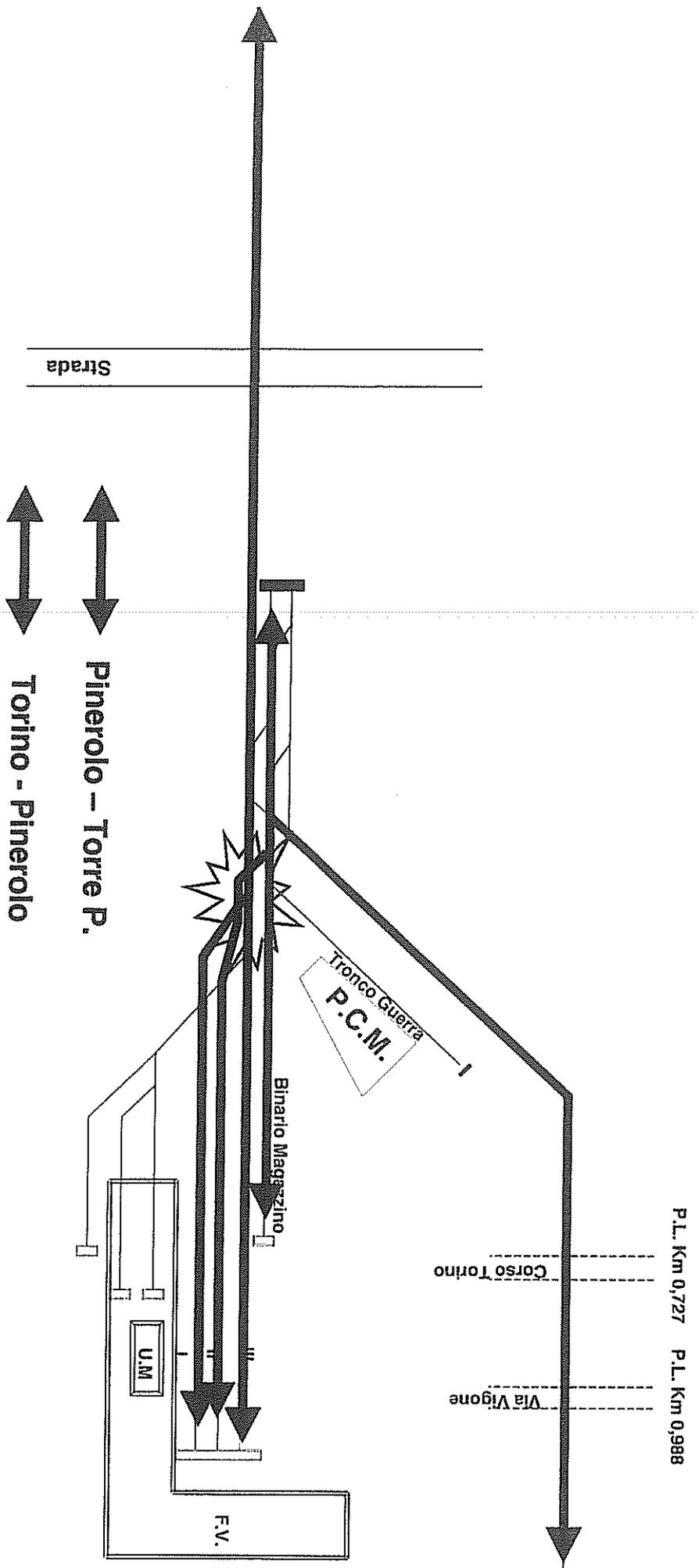
La modifica è compatibile con un successivo potenziamento dell'impianto o raddoppio della linea e potrebbe essere attuata in tempi relativamente brevi.

Schematico di sintesi: Stato Attuale

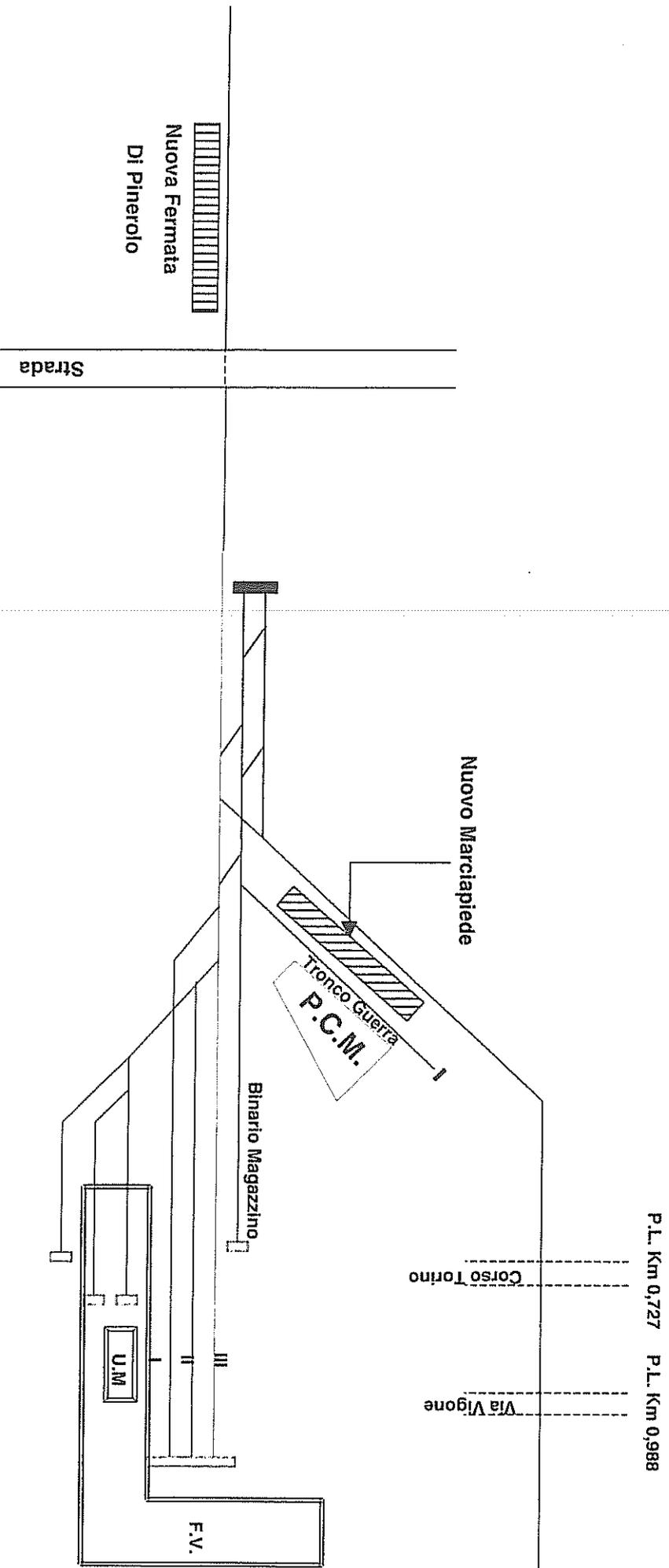


Schematico di sintesi: Stato Attuale

Flussi



Schematico di sintesi: Fase 1



Schematico di sintesi: Fase 1

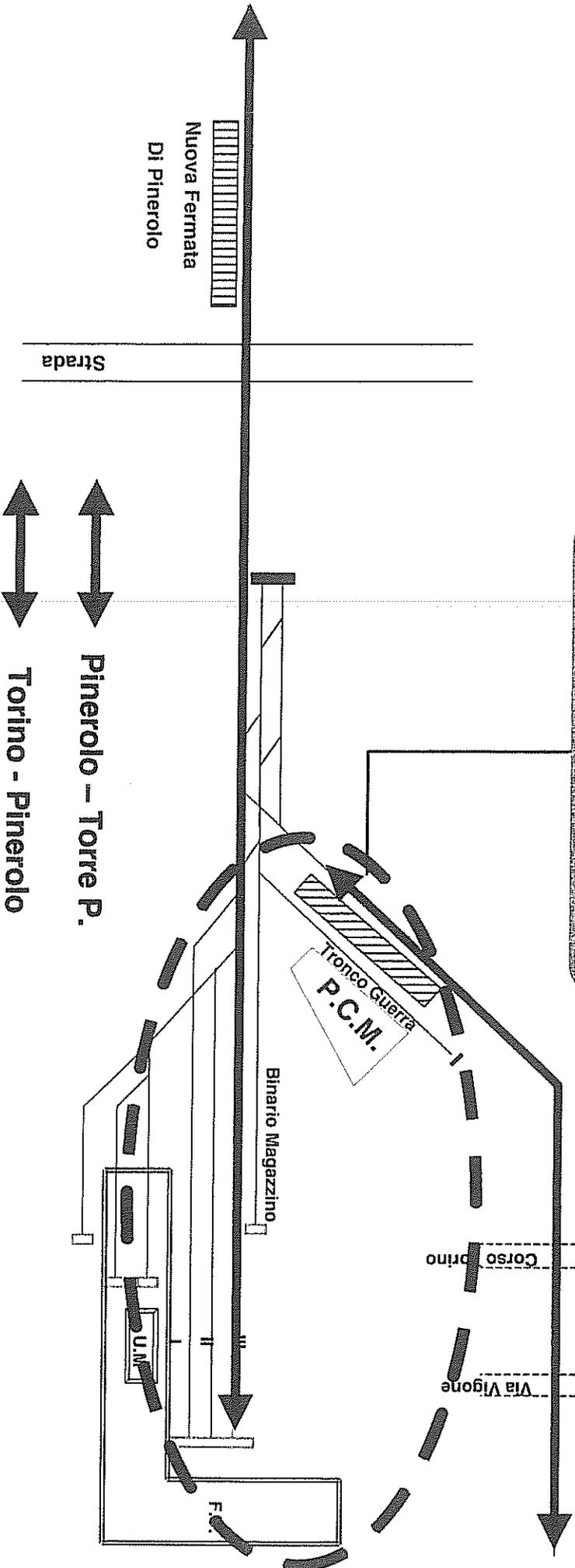
Flussi

> ATTESTAMENTO per treni

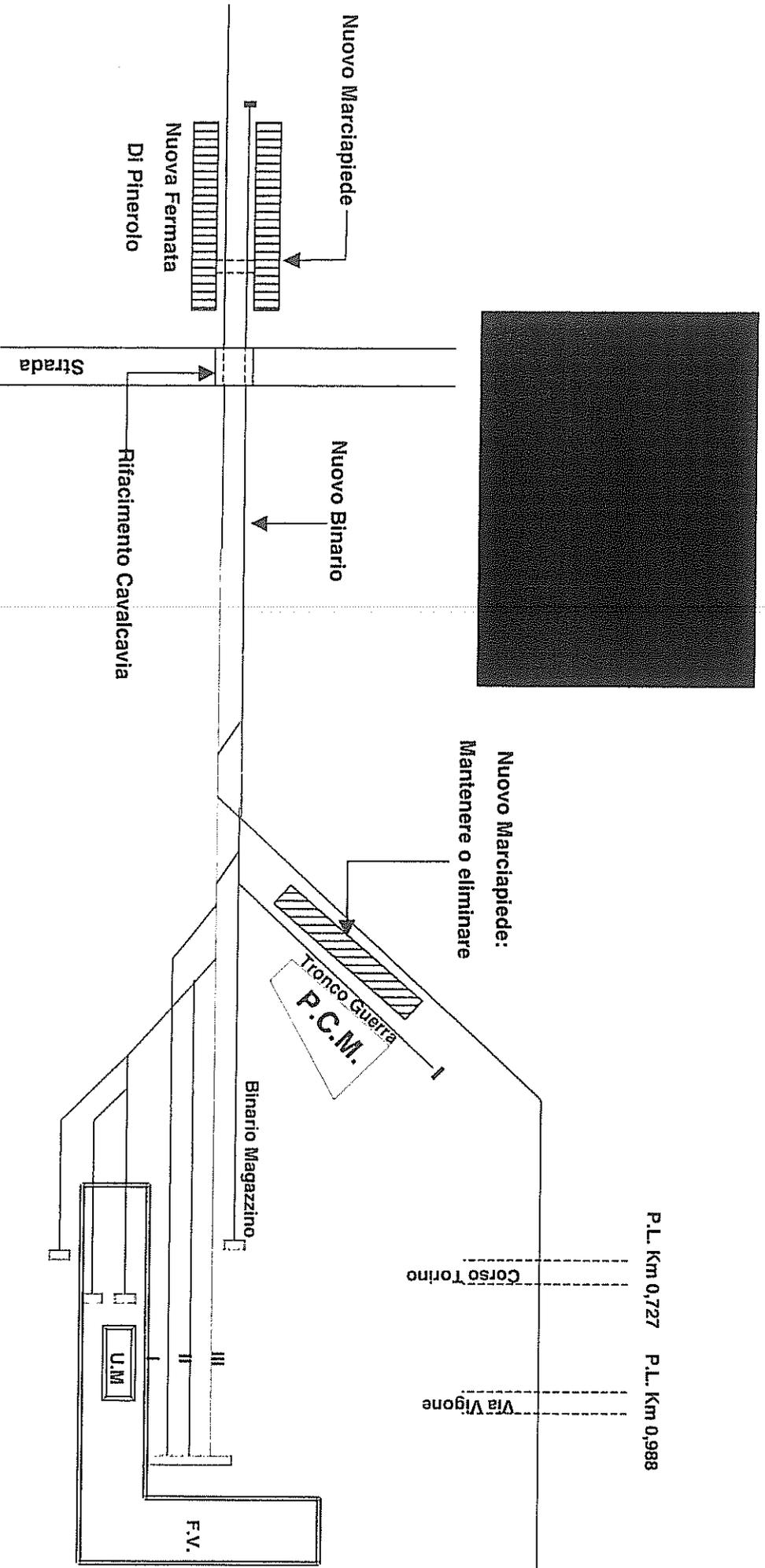
da Torrepellice

> INTERSCAMBIO con treni

da/per Torino

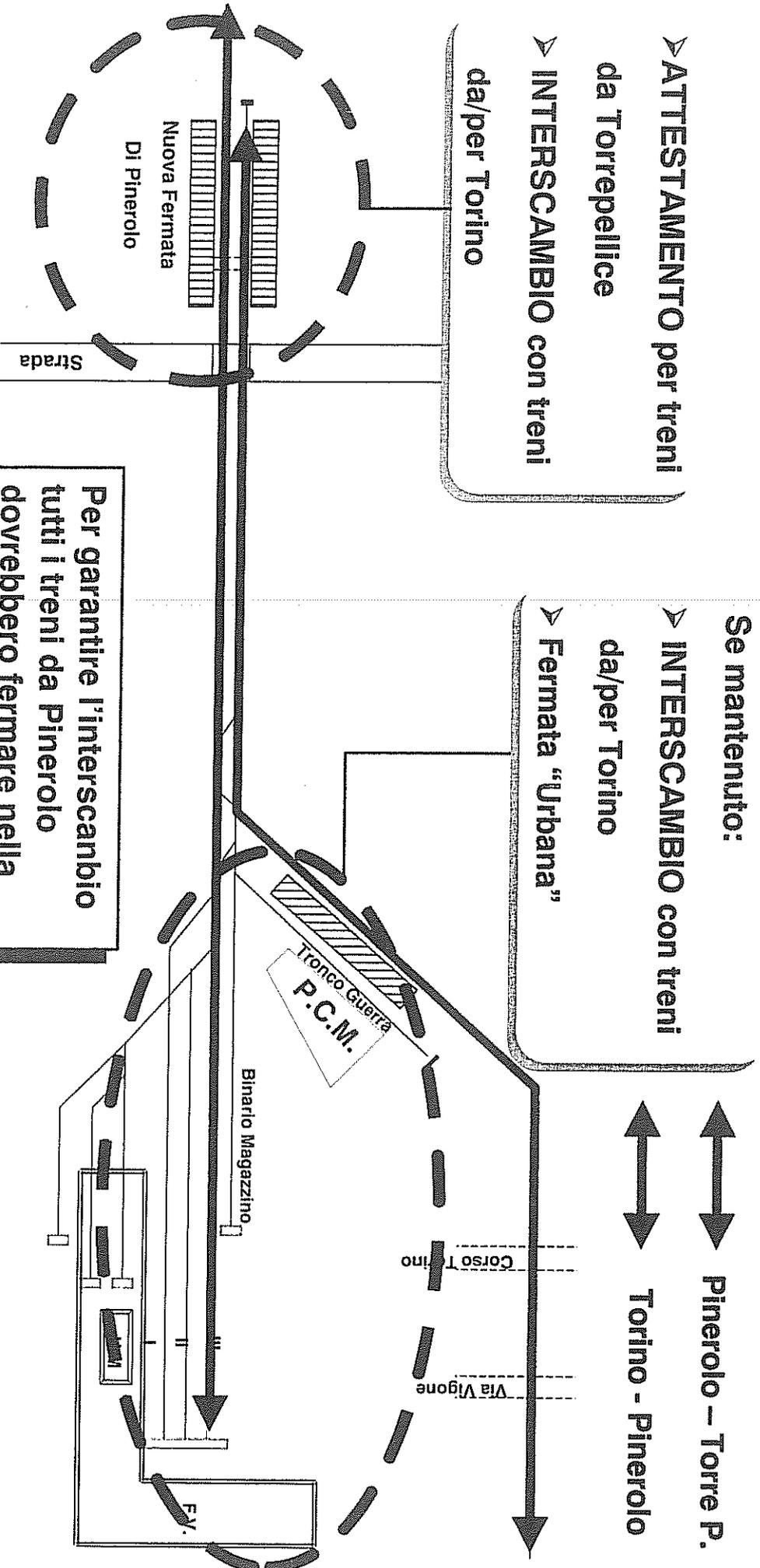


Schematico di sintesi: Fase 2



Schematico di sintesi: Fase 2

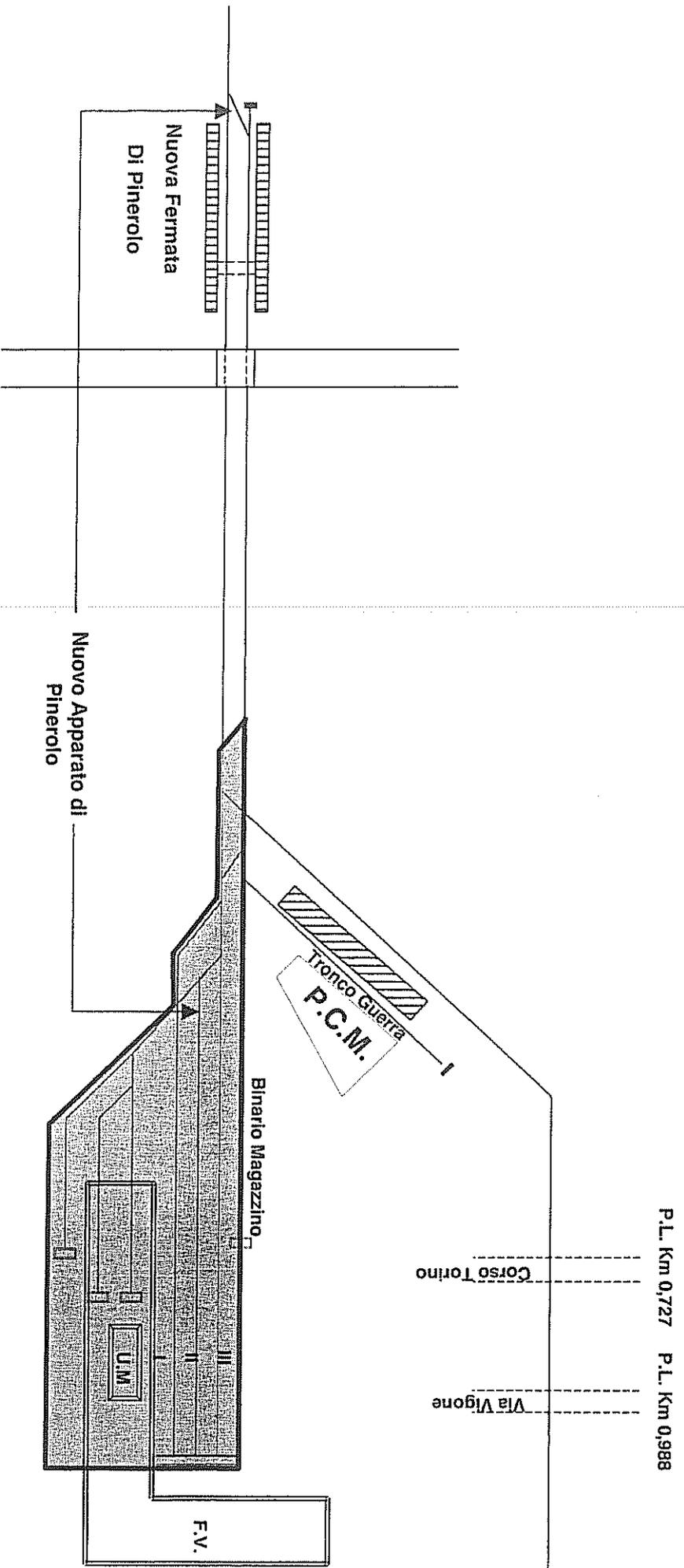
Flussi



Direzione Compartimentale

23 febbraio 2004

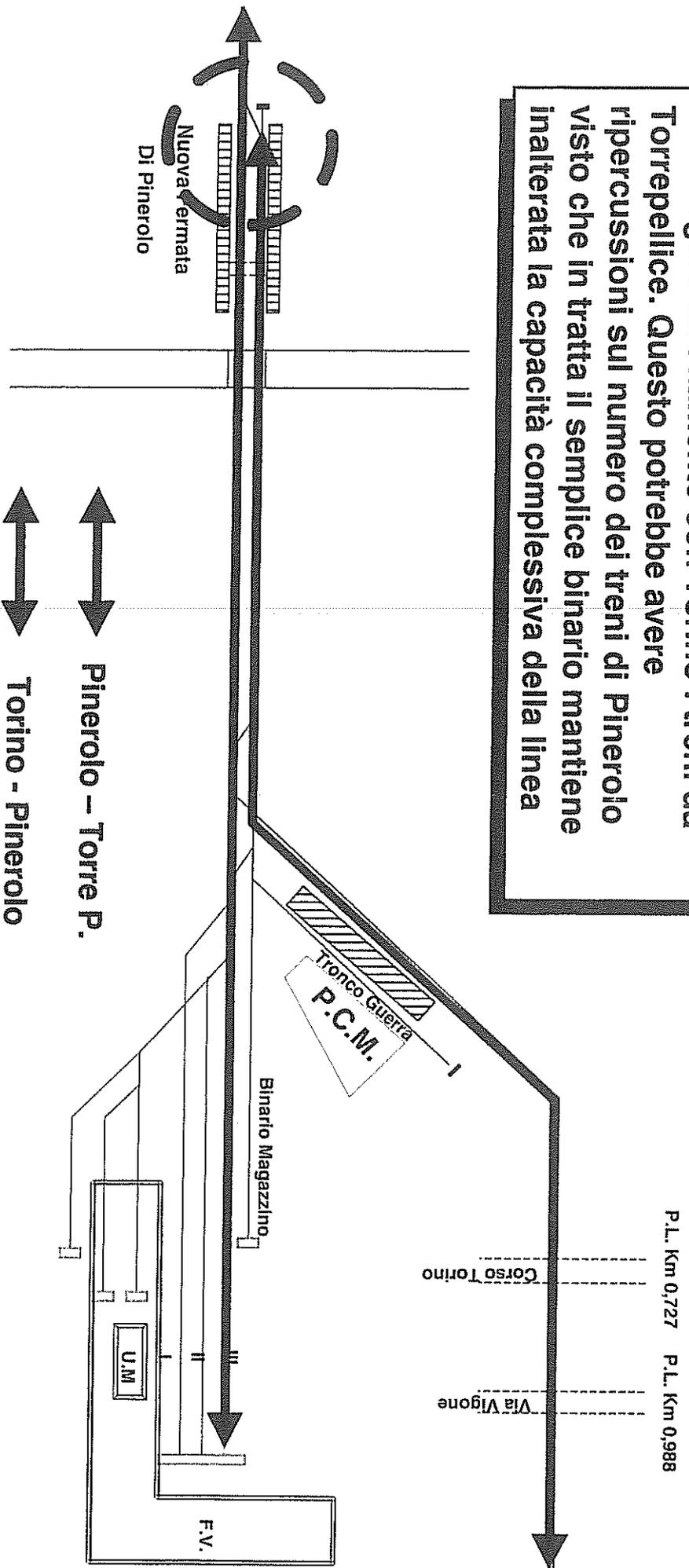
Schematico di sintesi: Fase 3



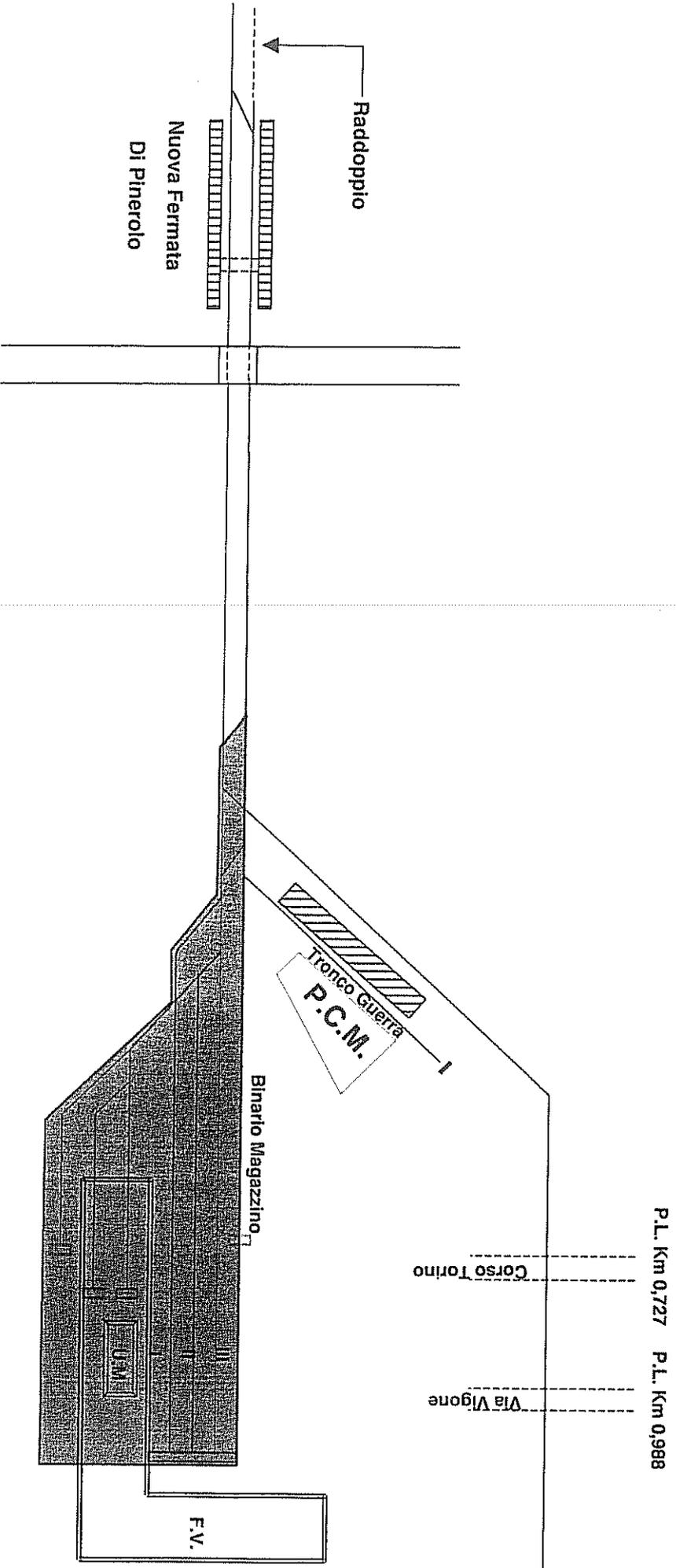
Schematico di sintesi: Fase 3

Flussi

Il Modello rimane invariato, ma c'è la possibilità di collegare direttamente con Torino i treni da Torrepellice. Questo potrebbe avere ripercussioni sul numero dei treni di Pinerolo visto che in tratta il semplice binario mantiene inalterata la capacità complessiva della linea



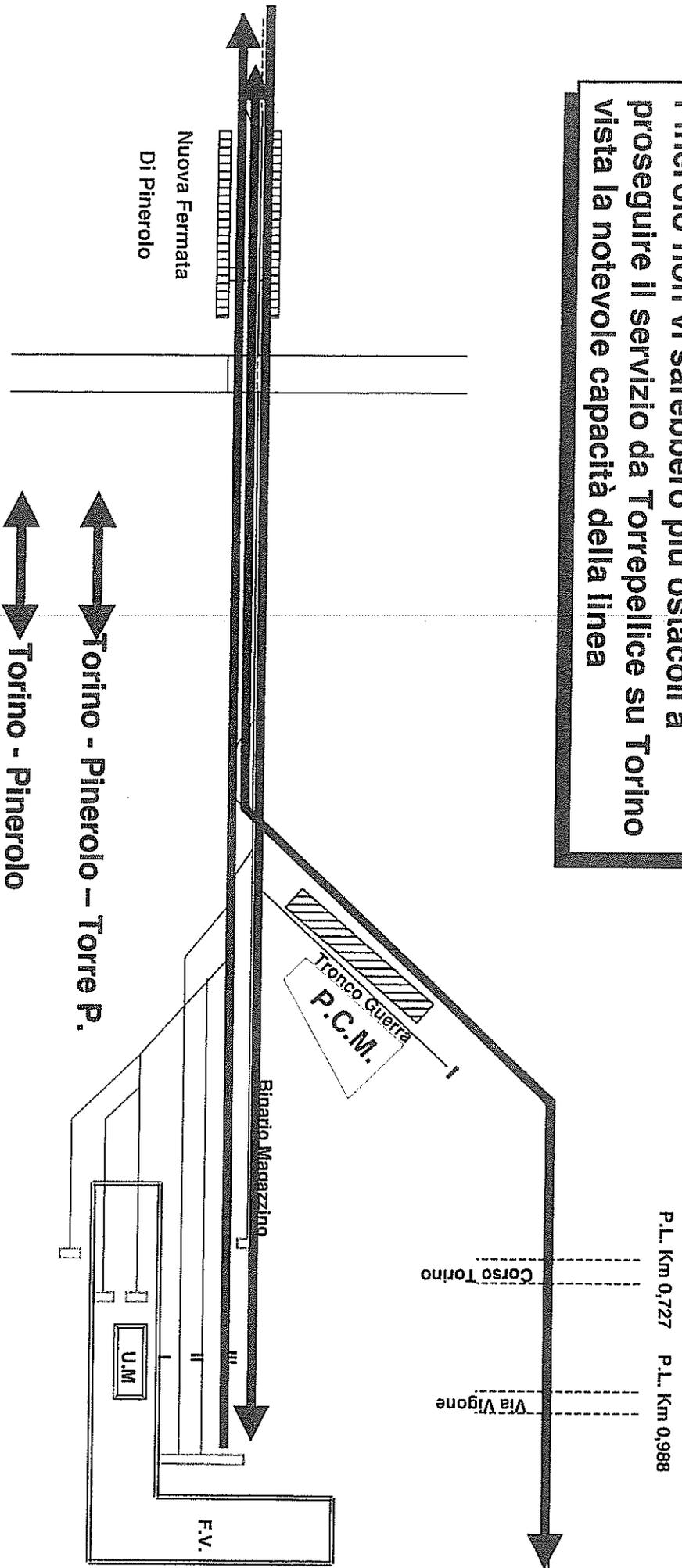
Schematico di sintesi: Fase 4



Schematico di sintesi: Fase 4

Flussi

Con il raddoppio completo della linea di Pinerolo non vi sarebbero più ostacoli a proseguire il servizio da Torrepellice su Torino vista la notevole capacità della linea



Stime: Tempi e Costi

Fase 1		circa 150.000 €	1 anno
Fase 2		circa 3.000.000 €	3 anni
Fase 3		circa 7.000.000 € (*)	5 anni
Fase 4		vedi Progetto raddoppio	vedi Progetto raddoppio

Le stime delle Fasi 1,2 e 3 si basano su un primo studio di fattibilità eseguito dalla Direzione Compartimentale Infrastruttura e andranno consolidate con le necessarie progettazioni

(*) Ove si optasse per la realizzazione della fase 3 senza la 2^a importo sarebbe ovviamente pari a € 10.000.000

