

**NUOVA LINEA TORINO-LIONE**  
**PARTE COMUNE ITALO FRANCESE**  
**TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO**  
**PROGETTO PRELIMINARE IN VARIANTE**  
**settembre 2010**

**OSSERVAZIONI**

**1. ESERCIZIO SULLA LINEA STORICA**

**1.1. TIPOLOGIE DI MATERIALE ROTABILE E TRACCE SIMULATE**

Nel documento Caratteristiche dei treni tipo (C2A\_0012\_05-00-00\_10-02) sono analizzati i diversi materiali rotabili che interesseranno la linea nuova e la linea storica e sono riportate le marce tipo (tracce) per ogni materiale.

Per quanto riguarda i servizi di competenza dell’Agenzia, si scrive che per il traffico regionale lato Italia si sono considerate due tipi di treni (cfr p.8 e pp. 16):

- i treni a doppio piano Vivalto in una composizione di locomotore e 9 carrozze
- i treni Minuetto in composizione singola per le linee a minor traffico.

Le marce tipo riportate alle pp. 93-95 prevedono l’utilizzo dei treni Vivalto sulla relazione Bardonecchia-Torino e di entrambi i tipi di treno sulle altre relazioni. Come specificato nel documento Modello linea storica (C2A\_0026\_05-00-00\_10-07) i treni Vivalto sono utilizzati per le relazioni Bardonecchia-Torino e Avigliana-Torino (FM3), i treni Minuetto per le relazioni Susa-Torino (p.16)<sup>1</sup>.

Per quanto riguarda la scelta dei materiali rotabili si fa notare che

- nei documenti del progetto di SFM (Sistema Ferroviario Metropolitano) si è sempre parlato di “treni tipo TAF” volendo indicare un treno ad alta capacità adatto a servizi di tipo metropolitano (cioè a servizi con forte affluenza di viaggiatori e con un numero elevato di fermate a poca distanza tra loro)
- i treni Vivalto non risultano adatti come prestazioni ad un servizi metropolitano. Non a caso sono utilizzati per i servizi ex interregionali tra Torino e Milano. La composizione nel documento è anomala per locomotore (normalmente i treni Vivalto non sono trainati dai locomotori E652, ma dai più moderni E464, già in uso sulla linea Modane) e numero di carrozze (sulla linea Torino-Milano sono utilizzate al massimo 8 carrozze). Inoltre la lunghezza complessiva del treno

---

<sup>1</sup> Nel documento Caratteristiche dei treni tipo (C2A\_0012\_05-00-00\_10-02) l’assegnazione del materiale ai diversi servizi regionale e metropolitano risulta contraddittoria (vedi, ad esempio, p.9). In aggiunta a quanto specificato con maggiore chiarezza nel documento Modello linea storica (C2A\_0026\_05-00-00\_10-07) viene comunque indicato l’uso del Minuetto in composizione singola per la relazione Orbassano-Torino (FM5)

(250 metri) è superiore a quella di molti dei marciapiedi delle stazioni della linea.

- I treni Minuetto in composizione singola non risultano adatti per capacità ad un servizio metropolitano o ad un servizio regionale con penetrazione nel nodo di Torino. Non a caso sono in genere usati per linee a bassa utenza.

Per quanto riguarda la simulazione delle marce tipo si fa notare che:

- I tempi di percorrenza risultano in genere nettamente inferiori rispetto sia ad analoghe simulazioni compiute dall’Agenzia che ai tempi di percorrenza attuali. Ad esempio i treni della linea FM3 nella tratta Avigliana-San Paolo impiegano secondo i progettisti: 20:21 minuti con Vivalto e 17:43 minuti con Minuetto. Secondo le simulazioni dell’Agenzia, rispettivamente 23 minuti con i Vivalto e 19 minuti con i Minuetto.
- I treni regionali Susa-Torino non effettuano né la fermata a S.Ambrogio (che non viene servita da nessun treno) né la fermata alla nuova stazione di Susa sulla linea storica.
- I tempi di percorrenza sono dati con una precisione al secondo. Sarebbe più conforme alle tracce effettivamente fornite dal gestore dell’infrastruttura indicare tempi alle fermate con un arrotondamento al mezzo minuto.

*In base a quanto detto, si chiede ai progettisti:*

- *di riformulare le ipotesi di treni tipo per quanto riguarda i treni regionali e metropolitani, ipotizzando materiale rotabile più adatto ai servizi oggetto di analisi e facendo riferimento a materiale già in esercizio sulla rete nazionale;*
- *di verificare le marce tipo simulate, giustificando la correttezza delle ipotesi di partenza e l’effettiva corrispondenza tra quanto simulato e la situazione reale da orario;*
- *di fornire le motivazioni tecniche che giustifichino differenti prestazioni rispetto a quelle da orario anche in considerazione ed evidenziando i tempi accessori applicati alle imprese ferroviarie.*

## **1.2. MODELLO DI ESERCIZIO**

Nel documento Modello linea storica (C2A\_0026\_05-00-00\_10-07) viene definito il modello di esercizio della linea storica nello scenario temporale 2035 e presentato il grafico di circolazione tra Bardonecchia e Torino San Paolo sulla base delle marce tipo definite per ogni tipologia di treno.

Si fa notare che

- Si ipotizza un tempo di distanziamento minimo tra Avigliana e Torino San Paolo “di 4 minuti per convogli che si susseguono sul binario nella medesima direzione in coerenza con il sistema di segnalamento a sezioni corte”. Attualmente il tempo di distanziamento sulla linea storica è di 6 minuti, per cui nel documento si ipotizza un miglioramento della capacità della linea. Si fa notare che nel corso dei lavori dell’Osservatorio (cfr. sia il Quaderno 03 sia la valutazione della capacità del Nodo di Torino nel Quaderno 06), il distanziamento a 6 minuti nella linea storica è stato preso come base per il calcolo della capacità.

- Gli orari grafici sembrano prevedere la possibilità di un incrocio nella tratta Bussoleno-Susa.
- Il modello di esercizio proposto riguarda la sola tratta della linea storica fino a San Paolo. È evidente che non considerando il nodo di Torino si riduce radicalmente la complessità dell'analisi, riducendo radicalmente sia le interferenze con altri servizi sia i vincoli infrastrutturali (si veda, a questo proposito, l'analisi effettuata dall'Agenzia per conto dell'Osservatorio sulla capacità del Nodo di Torino);
- Si ricorda che le analisi sul collo di bottiglia "bivio Pronda", anche in seno al gruppo esercizio, avevano evidenziato la necessità di completare la realizzazione del passante di Torino con il collegamento diretto Porta Nuova – Porta Susa già parzialmente realizzato; sempre nel gruppo esercizio era stata annunciata una simulazione specifica sul nodo di Torino;

*In base a quanto detto, si chiede ai progettisti:*

- *di rendere maggiormente espliciti gli interventi di miglioramento ipotizzati sulla linea storica, gli investimenti previsti per la loro realizzazione e le relative fonti di copertura, il fasaggio temporale di attivazione.*
- *di considerare nelle ipotesi di esercizio e nelle previste analisi a saturazione della linea gli elementi di complessità che derivano dall'inserimento della linea storica nel nodo di Torino, allegando al progetto gli studi di simulazione necessari a verificare la coerenza delle proposte progettuali.*

## **2. INTERRUZIONE DEL SERVIZIO SULLA TRATTA SUSA-BUSSOLENO**

Nella Relazione Generale di Progetto (C30\_0077\_20-00-00\_10-16, p.141) si legge che "allo stato attuale per realizzare l'intervento si è valutata l'interruzione dell'esercizio della linea ferroviaria tra Susa e Bussoleno per una durata di circa **18-24 mesi**, con servizio sostitutivo su gomma". Tale interruzione ha "il duplice scopo di consentire il sovrappasso della stessa sulla N.L.T.L. alla PK 61+446, e la realizzazione di una fermata che consenta lo scambio passeggeri con la nuova linea in corrispondenza della nuova Stazione Internazionale. Attualmente la linea storica è in ascesa da Bussoleno a Susa con pendenza di circa il 10‰; l'innalzamento per lo scavalco della nuova linea e la realizzazione della banchina di fermata di lunghezza 250m, comportano un intervento di modifica altimetrica per un tratto pari a circa 1300 m tra le PK di linea 47+986 (lato est) e 49+238 (lato ovest). L'innalzamento della linea è variabile, con una punta massima di 7 metri in corrispondenza della fine della banchina della nuova stazione di Susa lato Bussoleno" (C30\_0077\_20-00-00\_10-16, p.141)<sup>2</sup>.

Occorre valutare con attenzione gli effetti che l'interruzione può avere sugli utenti della tratta Susa-Bussoleno.

---

<sup>2</sup> Nel corso della prima riunione del Gruppo di Lavoro Susa del 10 marzo 2010 i progettisti hanno evocato la possibilità di utilizzare la linea storica in una fase successiva dei lavori per esigenze di cantiere, con conseguente limitazione della capacità della linea stessa. Tale ipotesi, che potrebbe costituire una ulteriore criticità per il servizio regionale, non trova esplicitazione nel progetto preliminare.

Il carico attuale in un giorno feriale della tratta Susa-Bussoleno è di **1.442 viaggiatori** (saliti + discesi) su 31 treni<sup>3</sup> e di **347 viaggiatori** su 16 bus<sup>4</sup> (saliti + discesi).

La tratta è quindi interessata da circa **1.800 spostamenti**

Questi devono essere considerati numeri minimi, potenzialmente in crescita nei prossimi anni. Infatti occorre tenere conto dall'auspicato aumento dell'utilizzo della tratta con l'introduzione del nuovo **servizio cadenzato** già proposto in Osservatorio e richiamato nel I Atto aggiuntivo all'intesa generale Quadro Stato-Regione. La realizzazione di treni cadenzati orari diretti e provenienti da Torino senza rottura di carico renderà il sistema più attrattivo di quanto lo sia oggi.

In caso di interruzione del servizio, i 1.800 spostamenti giornalieri dovranno essere garantiti con un **adeguato servizio di bus sostitutivi**.

Come si vede nella tabella seguente, in aggiunta all'esistente servizio bus, dovranno essere programmate almeno altre 59 corse. Particolarmente critici risultano i treni in arrivo a Susa alle 7.58 e in partenza da Susa alle 13.42 (frequentati dagli studenti) che dovranno essere sostituiti da almeno 7-9 bus.

| NUM TRENO    | 10011 | 10015 | 10019 | 10023 | 4003 | 4005  | 10039 | 10093 | 10043 | 10047 | 10051 | 10057 | 10059 | 9821  | 10065 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| SUSA         | 6.18  | 6.53  | 7.37  | 8.17  | 9.44 | 12.32 | 13.42 | 14.38 | 15.43 | 16.43 | 17.38 | 18.43 | 19.43 | 20.43 | 21.43 |
| BUSSOLENO    | 6.27  | 7.02  | 7.46  | 8.26  | 9.53 | 12.41 | 13.51 | 14.46 | 15.52 | 16.52 | 17.47 | 18.52 | 19.52 | 20.52 | 21.52 |
| CARICO MEDIO | 34    | 56    | 71    | 53    | 32   | 45    | 265   | 20    | 32    | 21    | 25    | 17    | 10    | 6     | 6     |
| CARICO MAX   | 73    | 88    | 85    | 104   | 40   | 59    | 321   | 27    | 47    | 35    | 38    | 23    | 12    | 15    | 7     |
| BUS SOST     | 2     | 2     | 2     | 3     | 1    | 2     | 7     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     |

| NUM TRENO    | 9800 | 10064 | 9802 | 10002 | 4000 | 4002  | 10018 | 10072 | 10024 | 10028 | 10008 | 10034 | 10040 | 10046 | 10050 | 10054 |
|--------------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| BUSSOLENO    | 5.55 | 6.29  | 7.10 | 7.49  | 9.11 | 11.54 | 13.10 | 14.20 | 15.19 | 16.16 | 17.11 | 18.16 | 19.07 | 20.06 | 21.11 | 22.26 |
| SUSA         | 6.04 | 6.38  | 7.19 | 7.58  | 9.20 | 12.03 | 13.20 | 14.28 | 15.28 | 16.25 | 17.20 | 18.25 | 19.16 | 20.15 | 21.20 | 22.35 |
| CARICO MEDIO | 7    | 9     | 13   | 253   | 30   | 30    | 52    | 34    | 75    | 48    | 37    | 55    | 51    | 28    | 18    | 10    |
| CARICO MAX   | 10   | 21    | 26   | 404   | 59   | 46    | 78    | 46    | 108   | 99    | 50    | 69    | 85    | 59    | 23    | 14    |
| BUS SOST     | 1    | 1     | 1    | 9     | 2    | 1     | 2     | 1     | 3     | 2     | 1     | 2     | 2     | 2     | 1     | 1     |

*Carichi dell'attuale servizio ferroviario (dati marzo 2009)*

Alcuni elementi critici del servizio sostitutivo possono già oggi essere individuati:

- **Aumento del tempo di percorrenza:** dai 9 minuti del treno ad almeno 10 minuti con il bus sostitutivo a cui devono essere aggiunti 5' di interscambio a Bussoleno. I tempi di percorrenza dei bus potrebbero inoltre essere condizionati dai nuovi cantieri e da eventuali modifiche al sistema viario.
- **Aumento della congestione** sulla viabilità tra Susa e Bussoleno dovuta alla presenza di circa 60 nuove corse bus (a cui devono essere aggiunte le eventuali corse a vuoto).
- **Gestione dei servizi per gli studenti**, esiste l'oggettiva difficoltà a far salire 3-400 persone sui bus rapidamente e in modo omogeneo, evitando che alcuni bus partano sovraccarichi e altri vuoti.
- **Gestione dei picchi di domanda imprevisti** causati, ad esempio, da variazioni dell'orario delle scuole, come uscite anticipate di tutte o alcune delle classi, o all'arrivo di gruppi/comitive

<sup>3</sup> Fonte: Trenitalia marzo 2009

<sup>4</sup> Fonte: Trenitalia marzo 2008 (il dato di marzo 2009 dei bus è incompleto)

- **Gestione delle coincidenze** già particolarmente difficile da gestire con il ferro diventa incontrollabile con un sistema misto di trasporto.
- **Problematica della rottura di carico**, già attualmente i viaggiatori motorizzati preferiscono raggiungere Bussoleno per il proseguimento su Torino per evitare il trasbordo.

Tali criticità sono già emerse quando, a causa dell'alluvione del 2000, la tratta Susa-Bussoleno è rimasta interrotta per 2 mesi (dal 16 ottobre al 16 dicembre).

Un'ulteriore annotazione riguarda l'evoluzione della domanda di trasporto a seguito dell'interruzione per lunghi periodi di una linea ferroviaria. Si è riscontrato che la sostituzione del servizio ferroviario con servizi bus sostitutivi e il conseguente aumento dei tempi di percorrenza portano ad una perdita di utenti del trasporto pubblico (come ad esempio, sulla linea Pinerolo-Torre Pellice tra il 2000 e il 2006<sup>5</sup>). È evidente come una perdita di utenti del trasporto pubblico a Susa proprio nel momento in cui si potenzia il servizio ferroviario nella Valle costituisce una criticità nella progettazione e nella gestione degli interventi.

*In base a quanto detto, si chiede ai progettisti:*

- *di descrivere, e valutare, tutte le possibili opzioni progettuali considerate, che permettano di non interrompere il servizio sulla tratta Susa-Bussoleno, o almeno di limitare in maniera significativa il periodo di interruzione rispetto a quanto finora indicato. Ipotesi non esclusa dai progettisti, secondo cui “attraverso un ulteriore e successivo confronto con gli Enti (RFI, ANAS, SITAF, Comune di SUSa) potrà forse essere valutata una soluzione alternativa che consenta la deviazione temporanea della linea con riduzione della sospensione dell'esercizio” (Relazione Generale C30\_0077\_20-00-00\_10-16, p.141);*
- *di inserire nella progettazione lo studio delle possibili misure per limitare i disagi della eventuale interruzione (quali, ad esempio, lo studio di appositi percorsi per i bus sostitutivi e di interventi presso le stazioni di Susa e Bussoleno per favorire l'accesso ai bus e l'interscambio con il treno);*
- *di considerare negli studi sulla viabilità nella fase di cantiere della Piana di Susa i carichi di traffico dovuti all'interruzione della linea ferroviaria.*

### **3. ESERCIZIO SULLA LINEA STORICA E NUOVA FERMATA SUSa INTERSCAMBIO**

Parte integrante del progetto della nuova linea Torino-Lione è la realizzazione della nuova fermata di Susa Interscambio sulla Linea Storica nel territorio di Susa in corrispondenza della fermata di Susa Internazionale<sup>6</sup>. La nuova fermata si trova a circa 1,8 km di distanza dall'attuale stazione di Susa.

<sup>5</sup> La linea Pinerolo-Torre Pellice è rimasta interrotta per i danni causati dall'alluvione dell'ottobre 2000. Al momento della chiusura era utilizzata da 1.800 viaggiatori (saliti+discesi, anno 1999), nel 2005, prima della riapertura erano diventati 1570 (-13%) per ritornare 1.850 nel 2009..

<sup>6</sup> Si usano le denominazioni “Susa Interscambio” per la fermata sulla linea Storica e “Susa Internazionale” per la stazione sulla linea internazionale in analogia a quanto fatto in sede di Osservatorio dal Gruppo di Lavoro Susa

Per quanto riguarda gli effetti della nuova fermata sulla linea storica, l'analisi effettuata dai progettisti nel documento Stazione Internazionale di Susa ed Area di Manutenzione e Sicurezza (C2A\_0010\_05-00-00\_10-08) (pp. 23-26) indica che "l'attivazione di una fermata in corrispondenza della futura stazione internazionale della Torino-Lione porterebbe gli attuali tempi di percorrenza [comprensivi di andata, operazioni di inversione di marcia e ritorno] a sfiorare i 30' compromettendo qualunque tipo di cadenzamento se non almeno a 40', senza però avere nessun margine di regolarità a disposizione".

Le valutazioni dei progettisti sui tempi di percorrenza Susa-Bussoleno appaiono fin ottimistiche, infatti:

- la nuova fermata porta ad aumento dei tempi di percorrenza di almeno 3 minuti. Il tempo di percorrenza da Susa a Bussoleno passerebbe dagli attuali 9 minuti a 12 minuti (a fronte di un tempo di percorrenza di circa 10 minuti in auto o in bus). Occorre tuttavia notare che in un caso analogo (introduzione della nuova fermata di Grugliasco sulla linea Modane a 1,8 km dalla stazione di Collegno) RFI ha richiesto un aumento dei tempi di percorrenza di 5 minuti.
- Il tempo di inversione di marcia indicato dai progettisti è di 8-12 minuti a seconda del materiale (8 minuti per gli elettrotreni tipo TAF attualmente utilizzati per le relazioni Susa-Torino). Negli attuali orari il tempo richiesto è, in condizioni normali, di almeno 12 minuti.

L'introduzione della nuova fermata porta, quindi, ad una diminuzione della capacità complessiva della linea. Renderebbe, ad esempio, impossibile realizzare un cadenzamento orario con rinforzi alla mezz'ora.

Per questo si è concordi con i progettisti quando affermano che insieme alla realizzazione della nuova fermata, "occorre pensare a provvedimenti di miglioramento della linea Bussoleno-Susa" (p.26). Riguardo agli interventi proposti:

- il "miglioramento del tracciato per consentire aumenti di velocità" è auspicabile ma difficilmente può consentire un miglioramento sensibile dei tempi di percorrenza;
- la "soppressione PL" come sottolineato nel documento "non ha direttamente riflesso sulla velocizzazione della linea, ma ha pesanti ripercussioni sul miglioramento della regolarità di marcia dei treni". Nella tratta Susa-Bussoleno, caratterizzata da un numero elevato di passaggi a livello, già oggetto di incidenti anche gravi, è un intervento assolutamente necessario;
- la "costruzione di un opportuno binario di incrocio in stazione di Susa", costituisce un intervento di non difficile realizzazione che superando l'attuale servizio a spola porta ad un aumento sensibile di capacità della linea e permette la realizzazione di un orario cadenzato a 30 minuti. Pertanto si ritiene sia un intervento che deve necessariamente accompagnare la realizzazione della nuova fermata Susa Interscambio. Occorre verificare, inoltre, i tempi per tale trasformazione, tenendo anche conto dei necessari adeguamenti di regolamento e normativi;

- il “raddoppio della linea” è allo stato attuale, come sottolineato dai progettisti, “un intervento surdimensionato rispetto alle necessità”. Si segnala soltanto che in assenza di un raddoppio o di un punto di incrocio non è possibile effettuare servizi a cadenzamento inferiore ai 30 minuti.

In base a quanto detto, si chiede ai progettisti:

- Di inserire nel progetto la realizzazione, e relativa copertura finanziaria, di un opportuno binario di incrocio nella stazione di Susa, per evitare di compromettere l’attuale capacità della linea.
- Di inserire nel progetto la realizzazione, e relativa copertura finanziaria, degli altri interventi di miglioramento sulla tratta storica Susa-Bussoleno, che garantiscono aumento della regolarità e della sicurezza (soppressione passaggi a livello).

#### **4. NUOVA FERMATA SUSÀ INTERSCAMBIO**

Nella relazione tecnico-illustrativa della Stazione di Susa (C3A\_0547\_50-25-01\_10-01) a proposito della nuova stazione Susa Internazionale – Susa Interscambio si legge: “l’edificio deve quindi comprendere due sistemi di stazione integrati, una a livello locale a servizio della Linea Storica, e una a livello internazionale a servizio della Nuova Linea Torino Lione, con la possibilità di scambio di flussi di passeggeri”(p.3).

Dal punto di vista dell’esercizio, si nota che i due sistemi di servizio ferroviario presenti nella stazione (treni internazionali e treni locali) sono difficilmente integrabili, infatti:

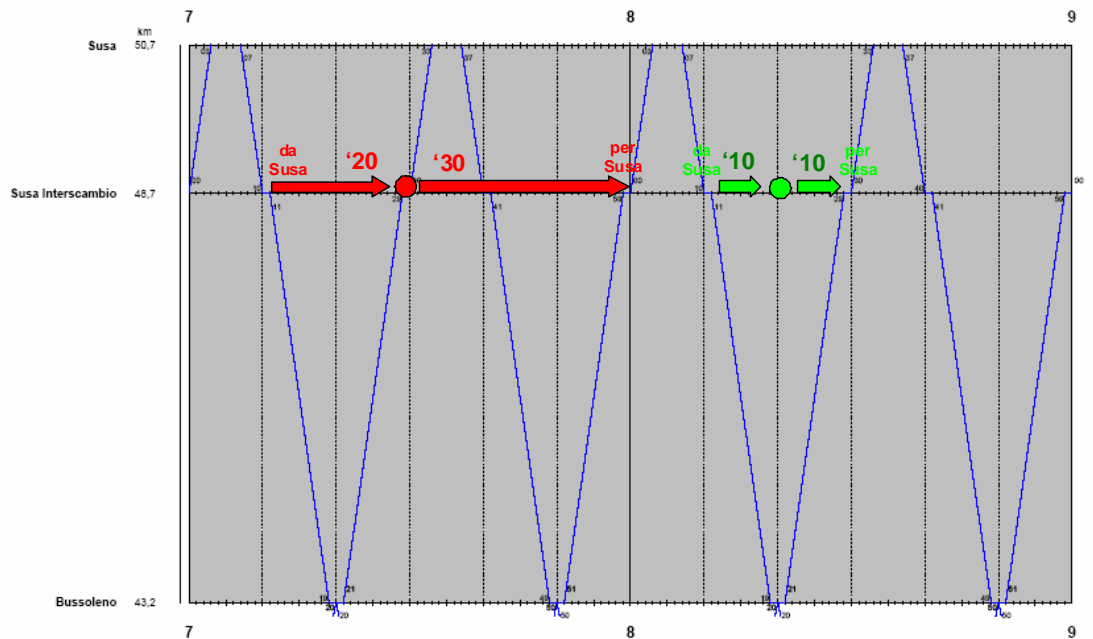
- anche con la attivazione di un secondo binario alla stazione storica di Susa, non è possibile - in assenza di un punto di incrocio o di un raddoppio - inserire nella tratta Susa-Bussoleno treni aggiuntivi in corrispondenza dei treni internazionali;
- solo i treni del servizio regionale (o FM3) potrebbero essere utilizzati per l’interscambio da/per Susa con i treni internazionali. Occorre tuttavia sottolineare che dal momento che i treni regionali dovranno essere programmati in funzione dell’esercizio del nodo di Torino e i treni internazionali in funzione del servizio sulla rete AV/AC, non è detto che le coincidenze tra i due sistemi a Susa Internazionale/Susa Interscambio siano fattibili in tempi ragionevoli. In altre parole, non potrà essere la coincidenza a Susa a dettare gli orari dei due sistemi.

Come evidenziato dalla figura seguente, con un cadenzamento a ’30 minuti dei treni Susa-Torino si potrebbero avere, in una situazione favorevole, coincidenze da/per Susa a 10 minuti, in una situazione sfavorevole coincidenze a 20-30 minuti;

Per prendere da/per Susa centro un treno a Susa Internazionale (ad esempio per andare da Susa a Milano) risulta quindi più conveniente utilizzare l’auto fino ai parcheggi di interscambio della nuova stazione<sup>7</sup>;

---

<sup>7</sup> Il tempo di percorrenza in auto tra il centro di Susa e la zona della nuova fermata è di circa 4-5 minuti.



*Esempio di coincidenze con cadenzamento a 30 minuti  
(in verde la coincidenza più favorevole, in rosso quella più sfavorevole,  
il pallino rappresenta l'arrivo/partenza del treno internazionale)*

Da quanto detto, da un punto di vista delle possibilità di esercizio, la nuova fermata sulla linea storica non sembra essere utilizzabile per l'interscambio tra treni regionali e internazionali, ma, piuttosto per raggiungere dalla città di Susa e da altre località della valle le attività che si prevede di insediare nelle aree circostanti la nuova fermata.

La stazione di Susa Interscambio può risultare utile solo in funzione dello sviluppo di attività attrattive nelle aree circostanti. Per questo la realizzazione della stazione deve inserirsi in un più ampio progetto di sviluppo urbanistico. Questo progetto dovrà tenere conto non solo dei collegamenti stradali e ciclabili alla nuova stazione, ma anche dell'accessibilità pedonale tra la nuova stazione e le nuove aree insediative, aspetto, questo, ancora non ben sviluppato nelle proposte progettuali.

Dal punto di vista del progetto architettonico, dai disegni si ricava che il marciapiede della stazione Susa Interscambio è lungo 250 metri (Pianta Livello P1 C3A\_0496\_50-25-01\_30-02). Si nota che praticamente tutte le stazioni e fermate sulla linea Susa-Torino hanno marciapiedi di lunghezza inferiore. Un marciapiede di 250 metri sembra oltretutto sproporzionato rispetto alle dimensioni dei treni adatti ad un servizio metropolitano (un TAF in composizione da 4 pezzi è lungo circa 100 metri, un TSR in composizione da 6 pezzi, con 680 posti a sedere, è lungo circa 160 metri). Sembra quindi possibile ridurre la lunghezza del marciapiede in progetto, con minori costi e minore occupazione di suolo, senza intaccare le possibilità di servizio nella nuova stazione.

*In base a quanto detto, si chiede ai progettisti:*

- *di inserire la stazione di Susa Interscambio in un più ampio progetto di sviluppo urbanistico delle aree circostanti. Tale progetto dovrà individuare in modo chiaro e*



*realistico i nuovi poli attrattivi e i flussi di traffico previsti che possono dare senso alla realizzazione della nuova stazione.*

- *Di ridefinire la lunghezza del marciapiede della stazione di Susa Interscambio in funzione dell'esercizio previsto e di individuare percorsi di accesso pedonali alla nuova fermata dalle aree di espansione/trasformazione circostanti.*