

**MOZIONE
N. 102**

**PERCORSO E CARATTERISTICHE
DELLA LINEA 2 DELLA
METROPOLITANA TORINESE.**

Presentata dai Consiglieri regionali:

*VALETTI FEDERICO (primo firmatario), ANDRISSI GIANPAOLO,
BATZELLA STEFANIA, BERTOLA GIORGIO, BONO DAVIDE, CAMPO
MAURO WILLEM, FREDIANI FRANCESCA*

Protocollo CR n. 37369

Presentato in data 17/11/2014



15:10 17 NOV 2014 A01000 002637

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

u. 2.18.2/105/2014/x

MOZIONE N° 102

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 102 del Regolamento interno*

trattazione in Aula
trattazione in Commissione



OGGETTO: *Percorso e caratteristiche della linea 2 della metropolitana torinese*

Premesso che:

- Attualmente la città di Torino dispone di una linea di metropolitana che collega Fermi, nel Comune di Collegno, con l'area espositiva di Lingotto Fiere, sull'asse Corso Francia, Corso Bolzano, Corso Vittorio Emanuele II, Via Nizza;
- Sono previste per suddetta linea due estensioni, una a Ovest che dovrebbe raggiungere il territorio comunale di Rivoli e l'altra, a Sud, che estenderebbe il servizio fino a Piazza Bengasi al confine tra Torino e Moncalieri attualmente in fase di cantierizzazione;
- Dal percorso della metropolitana rimangono esclusi il centro storico, lambito solo perimetralmente nel tratto tra le stazioni ferroviarie di Porta Susa e Porta Nuova, e le aree Nord e Nord-est della conurbazione;
- A partire dal 2012 è presente nella città di Torino anche il Servizio Ferroviario Metropolitano che costituisce un mezzo di trasporto rapido e frequente fra la parte nord e sud della città sfruttando il passante ferroviario, lungo il quale saranno presenti fermate equidistribuite sul suo asse una volta completate le stazioni di Dora e Zappata, attualmente in attesa di finanziamento;

- Come già espresso per la linea 1 della metropolitana, anche nel caso del SFM, le fermate costituiscono un mezzo efficiente per spostarsi nell'area cittadina, ma anche in questo caso il centro storico è escluso dal percorso, che è collegato con i sistemi metropolitani solo tramite la rete di superficie;

Considerato che:

- La presenza di servizi di trasporto pubblico efficienti e veloci contribuisce sensibilmente a decongestionare il traffico cittadino e nel caso specifico, l'area Nord-est di Torino e i relativi Comuni di cintura hanno attualmente un servizio limitato a poche linee di bus, poco frequenti e il cui tempo di percorrenza è poco competitivo, causando la congestione del traffico privato lungo le principali vie d'accesso all'area metropolitana;
- I tempi di attraversamento del centro storico di Torino, nonostante le misure prese in passato dal Municipio, risultano decisamente alti rispetto ai dati riscontrabili su altre aree; analogamente si verifica nell'area nord e in particolare nord-est della città che risulta sprovvista di qualunque tipo di collegamento veloce;
- Per gli obiettivi di riduzione del traffico in area urbana è fondamentale la creazione di un mezzo di trasporto veloce quale può essere una linea di metropolitana.

Valutato che:

- Negli anni precedenti al 2003 uno studio di AMM ha formulato 4 ipotesi di percorso della metropolitana 2 di Torino, in combinazione con l'innesto della linea Torino-Ceres nel passante ferroviario; la soluzione più accreditata e sostenuta da previsioni di traffico prevede un prolungamento verso Nord-Est verso il Comune di San Mauro Torinese. Successivamente il Comune di Torino ha scelto l'opzione di tracciato con termine presso la stazione di Torino Rebaudengo-Fossata all'interno della Variante 200 del Comune di Torino, finalizzato alla riqualificazione dell'area su cui era prevista una nuova urbanizzazione e quindi sfruttando lo spazio abbandonato del trincerone ferroviario che collegava la linea ferroviaria Torino-Milano con lo scalo merci di Vanchiglia;
- Le ipotesi di applicazione della Variante 200 si basano su un progetto di urbanizzazione dell'area Vanchiglia che è in controtendenza rispetto alla tendenza demografica in area metropolitana e pone ulteriori problemi urbanistici e trasportistici. Un eventuale tracciato di metropolitana in tale area fungerebbe prevalentemente da spola tra i due punti terminali del trincerone e come collegamento della stessa con il centro di Torino senza risolvere i problemi di affluenza di traffico dalla cintura;

- L'area che gravita intorno a via Bologna-Strada Settimo e Strada San Mauro è altamente urbanizzata e priva di un collegamento rapido con la città, causa di un frequente stato di congestione stradale nelle ore di maggior traffico;
- Collegare l'area di Fossata-Rebaudengo con il centro di Torino, implica un percorso notevolmente lungo e al servizio di un'area limitata della conurbazione;
- È già possibile con una variazione al percorso della linea 2 o 75 automobilistica far congiungere velocemente l'area dello scalo Vanchiglia e l'asse di via Bologna con la stazione Fossata-Rebaudengo e quindi con la rete ferroviaria metropolitana, mentre la riqualificazione ambientale del trincerone potrebbe essere effettuata come intervento a se stante.

Il Consiglio regionale impegna la giunta affinché

- Esamini dal punto di vista tecnico-scientifico i benefici delle diverse ipotesi di percorso per la linea 2 sul complesso della conurbazione nord di Torino dal punto di vista di tempi di percorrenza e maggiore popolazione beneficiaria, in particolare sulle ipotesi di destinazione San Mauro – piazza Mochino e Rebaudengo via Gottardo;
- Suddivida il progetto in lotti dando la priorità al tratto centrale (Porta Nuova – Scalo Vanchiglia);
- Consideri l'utilizzo di una linea metro tradizionale con convogli di maggiore capienza e più adatti a coprire lunghe tratte;
- Valuti in seconda istanza la possibilità di estendere la linea 2 fino ai margini dell'area urbana di Settimo Torinese, considerando l'opzione di collegamento di superficie all'esterno della conurbazione di San Mauro;
- Valuti il percorso verso Orbassano e l'interscambio presso la stazione Zappata del passante ferroviario.