

**ORDINE DEL GIORNO
N. 104**

**RIFINANZIAMENTO LINEA 1 DELLA
METROPOLITANA TORINESE E
DEFINIZIONE PERCORSO E
CARATTERISTICHE DELLA LINEA 2.**

Presentato dai Consiglieri regionali:

*VALETTI FEDERICO (primo firmatario), ANDRISSI GIANPAOLO,
BATZELLA STEFANIA, BERTOLA GIORGIO, FREDIANI FRANCESCA,
MIGHETTI PAOLO DOMENICO*

*Protocollo CR n. 37836
Presentato in data 18/11/2014*

VOTATO
APPROVATO



18,53
~~18/11/2014~~ 18/11/2014

Att. T.S. li
AC

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

19:02 18 NOV 2014 A01000 002654



CL02-18 02/107/2014X

ORDINE DEL GIORNO N. 104
ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno

trattazione in Aula
trattazione in Commissione



OGGETTO: Rifinanziamento linea 1 della metropolitana torinese e definizione percorso e caratteristiche della linea 2

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:

- I lavori relativi al prolungamento verso piazza Bengasi sono stati avviati nel giugno 2012 ma poi interrotti nell'agosto 2013 a causa della rescissione del contratto con l'ATI "Seli-Coopsette" per la manifesta impossibilità di rispettare le tempistiche contrattuali e la delicata situazione finanziaria delle imprese coinvolte;
- In seguito alla recessione del primo assegnatario è stata avviata la trattativa poi fallita con l'azienda Ghella di Roma, seconda classificata, e successivamente con la Edilmaco composta da Mattioda, Cogefa e CCC, riprendendo i lavori nel marzo 2014.
- Attualmente i lavori sono interrotti per difficoltà nel reperimento delle risorse, complice la recente bocciatura dell'emendamento del decreto "Sblocca Italia" che destinava 28 milioni di € per la tratta Lingotto-Bengasi;
- Un emendamento al decreto "Sblocca Italia" prevede un finanziamento per le linee metro di Torino un ammontare complessivo di 304 milioni di cui 100 già disponibili e il resto in tre tranches, di 100 milioni nel 2015, 50 milioni nel 2016 e 54 milioni nel 2017 per il prolungamento da Fermi a Cascine Vica, vincolato alla cantierabilità degli interventi entro il 31 agosto 2015;
- Nella prima bozza del disegno di legge di stabilità 2015 era previsto all'art. 17, comma 3 l'autorizzazione alla spesa annua di 120 milioni di euro dal 2016 al 2024 (per un totale di 1 miliardo e 80 milioni) al fine di consentire "la realizzazione e il completamento di interventi sui sistemi metropolitani", tra cui anche quella di Torino per un totale di 154 milioni di €; tale comma è stato stralciato nella bozza definitiva del disegno di legge licenziato dal Consiglio dei Ministri;
- 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 della parte nord e in parte del centro storico di Torino, nonostante le misure prese in passato dal Municipio, risultano decisamente alti rispetto

ai dati riscontrabili su altre aree, in particolare l'area nord-est è 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:

- Il completamento della linea 1 è fondamentale per il miglioramento della mobilità nelle aree sud e ovest di Torino e in zona Lingotto si rende necessario terminare i lavori a causa dei lunghi disagi sofferti dalla cittadinanza a causa dei cantieri;
- 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

- Ad attivarsi con estrema urgenza presso il Governo nazionale affinché nel Disegno di legge di Stabilità 2015 siano garantite le risorse necessarie per assicurare il completamento del tratto Lingotto-Bengasi della linea 1 della metropolitana e l'avvio dei lavori del lotto Fermi-Cascine Vica *l'avvio di studi di fattibilità che esaminino*
- ~~Esami~~ 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.~~