

ORDINE DEL GIORNO n. 104

Il Consiglio regionale

premessi 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 euro 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 C. 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 i 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

impegna la Giunta regionale

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 e l'avvio di studi di fattibilità che esaminino, dal punto di vista tecnico-scientifico, i benefici delle diverse ipotesi di percorso per la linea 2.

-----oOo-----

Testo del documento votato con modifiche e approvato a maggioranza nell'adunanza consiliare del 18 novembre 2014