

CIRCOSCRIZIONE AMMINISTRATIVA 8
San Salvario – Cavoretto – Borgo Po
Nizza Millefonti – Lingotto - Filadelfia

Doc. n. 68/2018

CITTA' DI TORINO
PROVVEDIMENTO DEL CONSIGLIO DELLA CIRCOSCRIZIONE 8
20 LUGLIO 2018

Il Consiglio di Circoscrizione 8 convocato nelle prescritte forme, in 1 convocazione per la seduta del **20 LUGLIO 2018** alle ore **17,00** presenti nell'aula consiliare del Centro Civico, in Torino, Corso Corsica n. 55, oltre il Presidente Davide RICCA, i Consiglieri:

AIME Luca – BERNO Fulvio - BORELLO Rosario – DEMASI Andrea – FRANCONI Vittorio – GERMANO Lucia – GIARETTO Massimo – LOI CARTA Alberto – MARRAS Oliviero - MIANO Massimiliano – MONTARULI Augusto – PAGLIERO Giovanni - PARMENTOLA Paola – PASQUALI Raffaella – PERA Dario - PETRACIN Noemi.

In totale con il Presidente n° 17 Consiglieri.

Risultano assenti i Consiglieri: D'Agostino, D'Alessio, Delpero, Fichera, Guggino, Lupi, Omar Sheikh Esahaq, Palumbo.

Con l'assistenza della Dirigente di Area con funzioni di Segretario Dr.ssa Piera Rapizzi

ha adottato in

SEDUTA PUBBLICA

Il presente provvedimento così indicato all'ordine del giorno:

C.8 – Progetto preliminare Linea 2 di Metropolitana. Osservazioni.

CITTÀ DI TORINO

C.8-S.SALVARIO-CAVORETTO-B.GO PO-NIZZA MILLEFONTI-LINGOTTO-
FILADELFIA

DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

OGGETTO: C.8 - PROGETTO PRELIMINARE LINEA 2 DI METROPOLITANA.
OSSERVAZIONI

Il Presidente Davide RICCA di concerto con il Vice Presidente, Coordinatore della IV Commissione Consiliare Permanente, Massimiliano MIANO riferisce:

E' pervenuta in data 02/07/2018 (ns. prot. n.. 8330) da parte della Direzione Divisione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino, la richiesta a voler esprimere considerazioni in merito alla stesura del progetto preliminare della linea 2 della Metropolitana.

Il lavoro fin qui svolto è stato presentato dal gruppo di progettazione preliminare della Linea 2, presso l'Auditorium della Città Metropolitana, nelle date del 27 e 28 giugno 2018.

Il riassetto territoriale post-olimpico e le previste trasformazioni urbanistiche nel medio e lungo periodo in vari ambiti della città, hanno reso necessario delineare un nuovo scenario della mobilità puntando al trasporto collettivo su ferro (ferrovie locali, metropolitana, linee tranviarie) ed in particolare al tracciato di una seconda linea di metropolitana.

Per meglio comprendere il lavoro fin qui svolto e le iniziative intraprese negli anni, ci siamo avvalsi di un redatto a cura di mobilita.org, che ripercorre scrupolosamente le fasi più salienti.

Nel 2005 si costituì un gruppo di lavoro composto dalle Divisioni "Infrastrutture e Trasporti" e "Urbanistica ed Edilizia", dal Gruppo Torinese dei Trasporti (GTT) e dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ora Agenzia della Mobilità Piemontese, per la definizione di un "Piano dei Trasporti – scenario strategico per l'area Torinese" con orizzonte temporale ventennale.

L'elaborato ha individuato le aree debolmente servite dalle infrastrutture esistenti e previste del sistema di forza dei trasporti, nell'ambito della rimodulazione della domanda di mobilità nell'orizzonte temporale dello studio, e, conseguentemente, ha delineato i possibili tracciati della linea 2 di metropolitana.

Un gruppo di lavoro costituito da Città di Torino, Agenzia per la Mobilità Metropolitana e GTT, approfondì nel 2006 quattro ipotesi di tracciato, ciascuna in coerenza con una delle possibili diverse ipotesi di tracciato di collegamento della linea Torino-Ceres con il passante ferroviario:

A) Orbassano-San Mauro con percorso: c.so Orbassano – Zappata – c.so Turati – via Sacchi – Porta Nuova – via Roma – p.zza Castello – c.so XI Febbraio – via Bologna – strada San Mauro;

B) Orbassano-Torino Madonna di Campagna con percorso: c.so Orbassano – Zappata – c.so Turati – via Sacchi – Porta Nuova – via Roma – p.zza Castello – c.so XI Febbraio – c.so Emilia – tracciato della ferrovia Torino-Ceres, con possibili prolungamenti prima a Stampalia e poi a

Venaria Reale;

C) Orbassano-Venaria Reale con percorso: c.so Orbassano – Zappata – c.so Turati – via Sacchi – Porta Nuova – via Roma – p.zza Castello – c.so Regio Parco – via Sempione (trincerone ferroviario) – corso Grosseto – Madonna di Campagna – tracciato della ferrovia Torino-Ceres;

D) Orbassano-Torino Falchera con percorso : c.so Orbassano – c.so Settembrini – c.so Unione Sovietica – c.so Turati – via Sacchi – Porta Nuova – via Roma – p.zza Castello – c.so Giulio Cesare.

Su questa base la Città di Torino sviluppò il “Piano di fattibilità della linea 2 di metropolitana di Torino”, approvato in linea tecnica dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 03426/022 del 10/06/2008, individuando i capilinea nel Comune di Orbassano a Sud e nella Stazione Rebaudengo di Torino a Nord, con un percorso lungo 14,8 km, da realizzarsi in due lotti funzionali.

· Il primo lotto ha inizio dalla nuova stazione Rebaudengo sul Passante Ferroviario, s’inserisce nella trincea ferroviaria dismessa tra le vie Gottardo-Sempione e nell’ex scalo ferroviario Vanchiglia, percorre corso Regio Parco, attraversa la Dora, transita in piazza Castello, devia in via Pietro Micca, si immette in piazza Solferino e percorre in asse corso Re Umberto, dove interscambia con la linea 1.

· Nel secondo lotto il tracciato prosegue in corso Re Umberto, devia in corso Stati Uniti, svolta in corso Duca degli Abruzzi, lo percorre fino a largo Orbassano, serve la nuova stazione Zappata sul Passante ferroviario, s’immette in corso Orbassano e prosegue fino al Cimitero Parco in prossimità del confine comunale.

Nel giugno 2008 la Città ha avviato una richiesta di manifestazioni di interesse per sondare ipotesi di futuri investimenti immobiliari lungo il percorso della linea 2 nell’area Vanchiglia, in vista di una variante urbanistica finalizzata a ridefinire disegno e funzioni sulle aree interessate dagli effetti di valorizzazione indotti dalla nuova infrastruttura.

Il 2 settembre 2009 è arrivata da parte della Regione Piemonte l’approvazione definitiva alla realizzazione della linea 2 della metropolitana.

Il 24 settembre 2011, dopo un incontro tra il sindaco Piero Fassino e gli assessori interessati, il percorso centrale è stato nuovamente modificato. Il tracciato sarebbe passato, come originariamente previsto, sotto la centralissima via Roma, piazza San Carlo e piazza Castello, realizzando una delle stazioni in corrispondenza con piazza C.L.N.

Nella seduta del Consiglio comunale del 19 marzo 2012 è stato ribadito che la linea 2 doveva essere fatta e che, probabilmente, il finanziamento del CIPE sarebbe arrivato nel 2013, essendo stato il primo progetto escluso nel 2012 nella graduatoria per le opere strategiche.

L’8 settembre 2013 è stata annunciata la disponibilità dei finanziamenti per realizzare tre stazioni (Rebaudengo, Vercelli e Giulio Cesare) per collegare la Stazione Rebaudengo SFM (Passante ferroviario e Servizio ferroviario metropolitano) con il polo ospedaliero del San Giovanni Bosco, attraverso la zona della Barriera di Milano. Il bando statale metteva a disposizione 100 milioni di euro.

Il 30 Dicembre 2014 la Giunta Comunale ha deliberato (in sintesi):

1. le modifiche al tracciato della Linea 2 di metropolitana rispetto allo studio di fattibilità già approvato con deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 2008 03426/022) in data 10 giugno 2008, con collocazione del capolinea sud in piazza Caio Mario;
2. la suddivisione del tracciato in lotti funzionali di intervento;
3. di affidare alla società Infra.To l’incarico di effettuare gli studi e gli approfondimenti occorrenti alla verifica sulla fattibilità tecnica della soluzione ipotizzata;

4. di demandare a successivi provvedimenti deliberativi, l'individuazione delle modalità di attuazione del progetto per lotti funzionali.

Il 20 ottobre 2015, in vista dell'elaborazione di un bando a novembre 2015, si decidono le linee guida della futura metropolitana, con carrozze ad alta tecnologia, 27 fermate su 14 chilometri, un tracciato che non prevederebbe più l'uso del passante ferroviario ma un itinerario completamente in sede propria, due capilinea a Rebaudengo in zona nord e Cimitero Parco a Sud e due diramazioni in estensione, verso Pescarito a Nord e verso Piazzale Caio Mario a Sud.

Il 9 marzo 2016 è stata pubblicata la gara internazionale per la progettazione preliminare della seconda linea.

Il 3 luglio 2017 sono state aperte le buste delle offerte relative al bando e delle dodici offerte pervenute, sono state selezionate quelle con i quattro punteggi più alti, ovvero "Systra", "Sener", "Geodata" e "Lombardi". Dopo l'esame della documentazione è stata convocata una nuova seduta pubblica della commissione, per l'aggiudicazione della gara.

Il 30 agosto 2017 viene affidato l'incarico per la progettazione preliminare alla società di progettazione delle ferrovie francesi Systra che già nella prima selezione del 3 luglio era risultata la prima con il punteggio di 60,893. L'impresa vincitrice si è impegnata a ridurre i tempi per la progettazione in tre mesi invece che 12 per rispettare la scadenza del 31 dicembre 2017 e non perdere i finanziamenti, offrendo altresì un ribasso del 50% rispetto alla base d'asta di 6,7 milioni.

Ora, dalla bozza di progetto preliminare della Linea 2, si evince la conferma di utilizzo del metodo VAL (automatico e senza conducente) come già positivamente testato sulla linea 1.

Il nuovo progetto redatto dal gruppo di lavoro, prevede uno sviluppo su circa 15 km di tracciato e collegherà l'ambito Nord della città, a partire dall'interconnessione con la stazione ferroviaria Rebaudengo, con l'ambito a Sud di Torino (Mirafiori) in direzione del comune di Orbassano.

Percorrerà la zona centrale della Città andando a lambire piazza Castello e via Roma, attraversando i due principali poli universitari della città: la Facoltà di Lettere con il nuovo Campus Universitario e il Politecnico.

Nella prima tratta sono previste 23 stazioni articolate secondo diverse tipologie, in base alla profondità (da 1 fino a 4 livelli interrati).

Le stazioni presenteranno un'identità architettonica che le accomuna e che consentirà di adattare alle diverse situazioni in relazione ai vincoli tecnici e ambientali riscontrati. Tali stazioni consentiranno ai cittadini un migliore servizio del trasporto pubblico locale, grazie a una interconnessione con la linea 1, al collegamento con gli assi infrastrutturali principali, come il Passante Ferroviario (Rebaudengo, Porta Nuova, Zappata) con i mezzi di trasporto locale di superficie (linee tramviarie e bus) nonché con la rete delle piste ciclabili esistenti e/o in fase di realizzazione.

La bozza di Progetto Preliminare - è stata illustrata e discussa nel corso della IV Commissione di Lavoro Permanente del 16 luglio 2018.

Tutto ciò premesso,

LA GIUNTA CIRCOSCRIZIONALE

- Visto il Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs

- del 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.;
- Visto lo Statuto della Città, approvato con deliberazione del C.C. (n. mecc. 2010 08431/002) del 7 febbraio 2011 esecutiva dal 6 aprile 2011 e s.m.i.;
 - Visto il Regolamento del Decentramento n. 374 approvato con deliberazione del C.C. (n. mecc. 2015 02280/94) del 17/12/2015 esecutiva dal 01/01/2016;
 - Dato atto che il parere di cui all'art. 49 del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. n. 267 del 18 Agosto 2000 e s.m.i. è: favorevole sulla regolarità tecnica;
 - Dato atto che non è richiesto il parere di regolarità contabile in quanto il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

Viste le disposizioni legislative sopra richiamate,

PROPONE AL CONSIGLIO CIRCOSCRIZIONALE

Di esprimere in merito alla bozza di Progetto Preliminare linea 2 di Metropolitana, le seguenti osservazioni:

La linea 2 di Metropolitana, così come già avviene con la linea 1, dovrà innestarsi in un sistema di trasporto pubblico vasto e variegato, sia su ferro che su gomma, a cui ogni singolo cittadino possa agevolmente accedervi.

Si esprimono forti perplessità sul tratto di tracciato che coinvolge il centro storico della città e quindi sull'opportunità di realizzarvi le due fermate previste di Carlo Alberto e Giardini Reali. Si suggerisce di verificare altri possibili tracciati, tali da lambire il centro storico senza rischiare di compromettere il fragile equilibrio architettonico di esso.

E' auspicabile l'avvio dei cantieri dalla periferia Sud della Città (Cimitero Parco), prevedendo sin da subito il collegamento anche attraverso l'utilizzo delle infrastrutture già presenti (Fiat Auto), verso corso Settembrini, Via Onorato Vigliani, fino all'interscambio con la linea 1 di piazza Bengasi.

Nella fase di pregettazione preliminare, occorrerà comunque prevedere la realizzazione di due depositi, individuando successivamente quello principale, rendendo così effettiva l'agibilità degli eventuali due lotti funzionali (Sud e nord).

Il Consiglio della Circoscrizione 8 con votazione palese per alzata di mano che ha dato il seguente esito:

Presenti	17
Votanti	13
Astenuti	4 Aime, Francone, Marras, Pasquali
Voti favorevoli	12
Voti contrari	1

DELIBERA

Di esprimere in merito alla bozza di Progetto Preliminare linea 2 di Metropolitana, le seguenti osservazioni:

La linea 2 di Metropolitana, così come già avviene con la linea 1, dovrà innestarsi in un sistema di trasporto pubblico vasto e variegato, sia su ferro che su gomma, a cui ogni singolo cittadino possa agevolmente accedervi.

Si esprimono forti perplessità sul tratto di tracciato che coinvolge il centro storico della città e quindi sull'opportunità di realizzarvi le due fermate previste di Carlo Alberto e Giardini Reali. Si suggerisce di verificare altri possibili tracciati, tali da lambire il centro storico senza rischiare di compromettere il fragile equilibrio architettonico di esso.

E' auspicabile l'avvio dei cantieri dalla periferia Sud della Città (Cimitero Parco), prevedendo sin da subito il collegamento anche attraverso l'utilizzo delle infrastrutture già presenti (Fiat Auto), verso corso Settembrini, Via Onorato Vigliani, fino all'interscambio con la linea 1 di piazza Bengasi.

Nella fase di progettazione preliminare, occorrerà comunque prevedere la realizzazione di due depositi, individuando successivamente quello principale, rendendo così effettiva l'agibilità degli eventuali due lotti funzionali (Sud e nord).