



CITTÀ DI TORINO

INTERPELLANZA: (GENERALE) "PROGETTAZIONE METRO LINEA 2 E LINEA 3"
PRESENTATA IN DATA 13 MARZO 2017 - PRIMO FIRMATARIO TRESSO.

I sottoscritti Consiglieri Comunali,

PREMESSO CHE

- il tracciato da cui origina la Linea 2 ha un orientamento "storico", che deriva dalla volontà di integrare la Linea 1 con un'altra linea di tracciato tendenzialmente N-S, suffragata da analisi dell'offerta e della domanda nel contesto della mobilità cittadina;
- un ruolo cruciale nella definizione della nuova Linea 2 è rappresentato dall'approvazione nel 2010 della Variante 200 al Piano Regolatore Generale, con la quale oltre un milione di metri quadrati di aree industriali dismesse lasceranno il posto a nuovi edifici, permettendo anche di reperire parte delle risorse per la realizzazione della metropolitana. Si tratta delle aree poste agli estremi di un parco lineare di oltre 2 chilometri, concepito come un collegamento tra il parco Sempione ai parchi fluviali, che permetterebbe di ricucire due parti di città finora separate dalla ferrovia;
- allora si ipotizzò quindi un tracciato che, compreso tra i quartieri di Barriera di Milano e Regio Parco, si snoda lungo il vecchio "trincerone" ferroviario tra via Gottardo e via Sempione, fino alle aree industriali in via di dismissione ai due estremi della tratta, Spina 4 e Scalo Vanchiglia;
- la nuova Linea 2 venne concepita in connessione con l'intero sistema di trasporto urbano, dalla Linea 1 alla Linea tramviaria 4, dal Passante ferroviario al collegamento verso l'aeroporto, per giungere in futuro fino a Mirafiori e Pescarito dove si prevedeva un parcheggio di interscambio;
- tali linee progettuali, distinte per i tre ambiti d'intervento (Scalo Vanchiglia, trincerone, Spina 4), sono state definite ricorrendo a un concorso di idee indetto dalla Città nel gennaio 2010. L'operazione ha visto il coinvolgimento degli abitanti delle zone interessate dalla variante tramite una specifica azione di comunicazione promossa da Urban Center Metropolitano denominata "Metamorfosi", orientata ad una profonda riqualificazione dell'area nord di Torino;
- successivamente venne redatto il progetto della Variante di corso Grosseto, poi affidato nel 2014 tramite bando ad appalto-integrato su un progetto definito a valle della decisione di modificare quello iniziale, di inserimento della Torino-aeroporto-Ceres nel nodo ferroviario di Torino a stazione Dora;

- a seguito della volontà paventata dall'Amministrazione Comunale lo scorso autunno di rinunciare al progetto della variante così come era stato formulato, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ribadito la necessità di procedere con il progetto approvato dal CIPE, pena la perdita del finanziamento statale.

CONSIDERATO CHE

- il giorno 6 marzo 2017 l'arch. Giovanni Currado, recentemente nominato Amministratore Delegato di Infra.To. da parte della presente Amministrazione, ha illustrato nel corso del Turin Islamic Economic Forum una mappa sui futuri tracciati delle Linee 2 e 3 della Metropolitana, sostanzialmente diversi da quanto previsto dalla soluzione progettuale al momento oggetto di un bando di gara in corso di esecuzione per l'assegnazione dell'incarico relativo alla progettazione preliminare;
- tale mappa infatti non prevede l'utilizzo del cosiddetto "trincerone", che costituisce un sedime convenientemente utilizzabile per il passaggio della linea metropolitana, rinunciando a collegare la stazione Rebaudengo - punto di interscambio con il Servizio Ferroviario Metropolitano - con l'ex scalo Vanchiglia ed il centro città, attraversando il settore nord del quartiere Barriera di Milano, caratterizzato da un'elevata densità abitativa e dalla presenza dell'ospedale San Giovanni Bosco, riferimento sanitario per tutto il quadrante settentrionale della città. Il tracciato illustrato prevede invece un ramo che si dirige verso San Mauro Torinese, ossia verso una zona a relativamente bassa densità insediativa e quindi da non ritenersi prioritaria;
- la stessa mappa ripropone correttamente la questione della valorizzazione del tracciato della linea ferroviaria Torino-Ceres, ma la "suggerzione" della Linea 3 per il collegamento con l'aeroporto di Caselle non chiarisce come questa nuova ipotesi possa coesistere, sotto il profilo tecnico ed amministrativo, con la variante di corso Grosseto, oggetto di un appalto integrato in corso di esecuzione, che prevede il collegamento con la stazione di Porta Susa;
- il giorno successivo (7 marzo 2017) l'Assessora Maria Lapietra ha smentito a mezzo stampa tale scenario, ribadendo invece la necessità di comprendere l'esistente trincerone nel tracciato della Linea 2;
- nel corso delle stesse dichiarazioni, l'Assessora Lapietra ha inoltre aggiunto che "la progettazione dell'opera sarà sviluppata coinvolgendo la cittadinanza ed il quartiere e richiederà molto tempo";

INTERPELLANO

La Sindaca e l'Assessore competente per sapere:

- 1) quali siano le reali intenzioni dell'Amministrazione in merito allo studio delle linee progettuali del percorso;
- 2) quali siano le modalità di coinvolgimento della cittadinanza che si intendono adottare nella definizione di scelte che devono prioritariamente generare da motivazioni di ordine tecnico;
- 3) quali tempistiche siano previste per formulare un Master Plan complessivo delle linee metropolitane torinesi, che tenga conto dell'ipotizzata Linea 3.

F.to: Francesco Tresso
Silvio Magliano
Monica Canalis
Stefano Lo Russo
Eleonora Artesio
Chiara Foglietta