

CITTÀ DI TORINO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

4 febbraio 2020

Convocata la Giunta, presieduta dalla Vicesindaca Sonia SCHELLINO, sono presenti gli Assessori:

Antonietta DI MARTINO
Roberto FINARDI
Marco GIUSTA
Antonino IARIA
Maria LAPIETRA

Francesca Paola LEON
Marco PIRONTI
Sergio ROLANDO
Alberto UNIA

Assente, per giustificati motivi, oltre la Sindaca Chiara APPENDINO, l'Assessore Alberto SACCO.

Con l'assistenza del Segretario Generale Mario SPOTO.

OGGETTO: LINEA 2 DELLA METROPOLITANA DI TORINO. PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA. APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA. IMPORTO COMPLESSIVO EURO 4.926.274.272,00 (I.V.A. ED EVENTUALI CONTRIBUTI COMPRESI).

Proposta dell'Assessora Lapietra.

Gli uffici tecnici della Città, in collaborazione con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e la società Infratrasporti.TO, hanno redatto, nel corso del 2015, il Documento Preliminare alla Progettazione relativo alla seconda linea di metropolitana.

Tale documento è stato approvato con determinazione dirigenziale n. cron. 132 del 2 marzo 2016 (mecc. 2016 40840/034).

Sulla base del suddetto documento, con determinazione dirigenziale n. cron. 133 del 2 marzo 2016, (mecc. 2016 40911/034), è stata approvata l'indizione della gara per l'affidamento dell'incarico professionale per la redazione del progetto preliminare (ora progetto di fattibilità tecnico economica) della Linea 2 della Metropolitana di Torino e per la redazione degli studi di fattibilità dei suoi eventuali prolungamenti nord-est e sud-est.

Con deliberazione della Giunta Comunale del 31 maggio 2016, (mecc. 2016 02582/034), esecutiva dal 17 giugno 2016, è stata approvata la Convenzione tra la Città e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti regolante le tempistiche e modalità di erogazione del finanziamento assegnato per l'espletamento del suddetto incarico.

La spesa è stata finanziata con il contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previsto nell'ambito delle risorse assegnate alla Città di Torino, ai sensi del combinato disposto di cui alle Leggi n. 164/2014 e n. 208/2015, per un importo complessivo di 10 milioni di Euro, le cui tempistiche e modalità di erogazione sono state regolate dall'apposita Convenzione stipulata tra la Città e il citato Ministero e sottoscritta digitalmente in data 22 luglio 2016.

Nella seduta pubblica del 30 agosto 2017, la commissione di gara ha disposto l'aggiudicazione del servizio di progettazione a favore del raggruppamento SYSTRA S.A. (capogruppo)/NEOSIA S.p.A./ITALFERR S.p.A./SYSTRA-SOTECNI S.p.A./AI STUDIO – ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE/S.a.s. Ar.Thème Associés /STUDIUM S.a.s. DI FRIDA OCCELLI (mandanti), che ha ottenuto il migliore punteggio.

In data 4 settembre 2017 con determinazione (mecc. 2017 43571/034) è stata approvata la proposta di aggiudicazione e l'esito della gara in oggetto a favore del suddetto raggruppamento e, successivamente, con determinazione dirigenziale del 6 dicembre 2017 (mecc. 2017 06204/034), è stata approvata la presa d'atto di intervenuta efficacia dell'aggiudicazione, e in data 20 dicembre 2017, a seguito dell'esito positivo delle verifiche di legge, è stato stipulato il Contratto Rep. n. 2217.

Il raggruppamento aggiudicatario ha svolto, nella prima fase dell'incarico, le attività preliminari alla progettazione, previste dal Capitolato Prestazionale, che includevano anche un'analisi ed un aggiornamento dei dati forniti dall'Amministrazione con la documentazione allegata al bando di gara per l'affidamento della progettazione della Linea 2.

Sulla base della documentazione fornita con il bando, i progettisti hanno analizzato in maniera critica i dati disponibili, provvedendo ad acquisire i nuovi dati di input finalizzati alla

stima della domanda potenziale che sarà interessata, negli anni a venire, a fruire della nuova linea 2 della Metropolitana della Città di Torino.

Per costruire il modello di domanda è stato necessario acquisire una cospicua base dati, a valenza socio-economica e demografica, rispetto alle variabili ritenute di interesse ai fini della potenziale interrelazione con la generazione, l'attrazione, la distribuzione della domanda e le scelte modali sottese.

Tra gli elementi innovativi della banca dati raccolta, grazie alla recente convenzione stipulata dalla Città con le società TIM e Olivetti, l'analisi della domanda di mobilità, relativa all'anno base 2018, si è avvalsa anche della disponibilità dei dati anonimizzati di telefonia mobile, estratti dalla piattaforma CityForecast di TIM/Olivetti, relativamente ad un giorno tipo feriale in periodo invernale lavorativo-scolastico.

Detta base dati ha consentito di evitare il ricorso ad indagini campionarie sulla mobilità di tipo tradizionale, superando al contempo il loro "limite", in quanto riferite ai soli residenti e ha fornito un dato di mobilità attuale, consistente e affidabile, riferito alla totalità della popolazione presente nel territorio di analisi.

La fase successiva alla collazione, analisi e sistemazione della base dati è stata quella di estrapolare i trend di crescita di ciascuna variabile di interesse, mediante la costruzione di modelli regressivi, al fine di stimare il relativo valore all'anno base 2018. I valori delle variabili, così stimate all'anno base 2018, sono confluiti nel modello di domanda supportando le successive analisi previsionali della domanda di mobilità ai diversi orizzonti temporali di analisi.

Il tracciato della seconda linea di metropolitana della Città di Torino nasce dalla volontà di definire, a seguito del riassetto territoriale post-olimpico e delle previste trasformazioni urbanistiche di medio e lungo periodo, lo scenario strategico di forza connesso con lo sviluppo del sistema dei trasporti della Città e della sua area metropolitana, con riferimento sia al trasporto pubblico su ferro in tutte le sue componenti, sia, in particolare, ad una seconda linea di metropolitana.

Ciò premesso, al fine di supportare l'iter di progettazione e di redazione degli studi di fattibilità della Linea 2, si è resa necessaria l'analisi della domanda potenziale che sarà interessata a fruirne in un orizzonte temporale di lungo periodo. La domanda potenziale è stata stimata e quantificata a partire dallo sviluppo di un modello matematico di simulazione strategica.

L'obiettivo di questa fase del lavoro è stato, pertanto, quello di stimare la suddetta domanda con un adeguato livello di dettaglio, in un orizzonte temporale di lungo e "lunghissimo" periodo (2028, 2038 e 2058) sotto le diverse condizioni di scenario. La stima ha consentito, inoltre, di supportare altre fasi del lavoro, tra loro consecutive e/o sequenziali, quali:

- l'Analisi Costi/Benefici (ACB);
- le analisi economico-finanziarie confluite nel piano economico finanziario (PEF);
- le analisi di sostenibilità ambientale;

- il dimensionamento delle stazioni di linea in funzione delle frequentazioni attese e stimate ai diversi orizzonti temporali e per le diverse ipotesi di scenario;
- il dimensionamento dell'esercizio della nuova Linea 2 in funzione del traffico viaggiatori atteso e previsto ai diversi orizzonti temporali e per le diverse ipotesi di scenario.

La finalità della costruzione del modello di domanda è stata, conseguentemente, quella di stimare, in termini quantitativi, la domanda di mobilità che insiste sul territorio comunale e sovra-comunale, al fine di poter analizzare, in simbiosi con il modello di offerta, l'interazione esistente tra domanda ed offerta e stimare l'intensità d'uso delle diverse infrastrutture di trasporto, in termini di riparto modale, sia relativamente allo scenario base 2018, sia relativamente ai diversi scenari di progetto ed orizzonti temporali successivi.

I diversi scenari di progetto che sono confluiti negli scenari trasportistici non sono da intendersi come scenari di progetto tra loro alternativi, bensì come scenari di progetto tra loro complementari, in un'ottica di sviluppo progressivo della linea nel corso degli anni in un orizzonte temporale di lungo periodo.

Le risultanze delle attività preliminari alla progettazione, che si sono concluse nel maggio 2018, sono state presentate alla cittadinanza in due incontri pubblici tenutisi nel successivo mese di giugno, ispirandosi all'esperienza francese del Débat Public, al fine di promuovere la più ampia partecipazione degli interessati e favorire il confronto costruttivo con le Comunità coinvolte nel progetto della nuova infrastruttura, che hanno visto la partecipazione di diverse realtà cittadine, associazioni e altre forme di espressione del territorio.

Il materiale illustrativo prodotto a supporto delle attività di condivisione pubblica del progetto è stato anche distribuito e pubblicato sul canale "Decidi Torino", il portale con il quale la Città promuove la partecipazione al dibattito sui progetti di maggiore interesse per la cittadinanza.

Le proposte e le osservazioni pervenute tramite il portale sono state valutate e, ove possibile, recepite dai progettisti nella stesura del progetto.

Nel corso delle attività dei progettisti e coerentemente con i contenuti degli studi preliminari alla progettazione, in cui si è analizzata la problematica della domanda di traffico potenziale della Linea 2 nella configurazione di lungo termine, è emersa la necessità di redigere anche lo studio di fattibilità relativo al prolungamento sud-ovest del tracciato della linea, nei territori dei Comuni di Orbassano e Beinasco, non incluso, come detto, nell'incarico posto a base di gara.

La suddetta analisi, infatti, sviluppata nell'ambito del contratto principale secondo il Capitolato Tecnico Prestazionale, ha evidenziato la coerenza dell'ipotesi di prolungamento sud-ovest con il quadro pianificatorio generale dell'Agenzia per la Mobilità per lo sviluppo della rete del TPL e ha risposto all'esigenza di identificare, per la Linea 2, il corretto valore dimensionante del pphpd (numero di persone/ora per senso di marcia), definire il conseguente modello di esercizio, effettuare un corretto dimensionamento funzionale-geometrico e prestazionale-trasportistico della linea, nonché valutare la sostenibilità finanziaria complessiva

dell'intervento.

Pertanto, con determinazione dirigenziale del 26 luglio 2018 (mecc. 2018 03300/034), è stato affidato, al Raggruppamento sopra indicato, l'incarico per la redazione dello studio di fattibilità del prolungamento sud-ovest della Linea 2, nei territori dei Comuni di Orbassano e Beinasco.

Dal punto di vista dell'offerta sono state costruite, nell'ambito degli studi, diverse ipotesi di scenario, sia di sviluppo del tracciato della Linea 2, sia di localizzazione di alcune stazioni di linea, con riferimento sia alla tratta cosiddetta centrale, interna al territorio comunale, sia agli studi di fattibilità delle diramazioni (nord/est verso San Mauro Torinese/Pescarito e sud/est verso Piazza Bengasi), sia con riferimento al prolungamento sud/ovest verso Orbassano.

Le analisi operate, sia a livello modellistico, sia a livello di accessibilità spaziale, sia a livello di popolazione raggiungibile e di conseguente domanda potenziale, tenute in conto anche e soprattutto le complicità tecnico-costruttive e tecnico-realizzative, hanno portato a definire il tracciato di riferimento sia per la tratta centrale interna alla Città di Torino (da Mirafiori a Sud-Ovest a Rebaudengo a Nord), sia per le eventuali diramazioni e per l'eventuale prolungamento.

Il tracciato così individuato è confluito in scenari trasportistici che hanno consentito di stimare la domanda potenzialmente interessata a fruire della Linea 2 di Metropolitana, nei diversi orizzonti temporali futuri, a 40 anni dall'anno base 2018.

Questo, sia considerando la sola tratta centrale interna al territorio comunale, sia considerando le eventuali diramazioni e/o prolungamenti analizzati, sia singolarmente in unione con la tratta centrale, sia contestualmente tra loro.

L'analisi delle direttrici di ingresso/uscita alla Città di Torino, disposte lungo l'asse del tracciato della Linea 2, ha consentito di individuarne tre principali:

- asse nord-est da/per San Mauro (lungo la giacitura della diramazione nord-est);
- asse sud-ovest da/per Orbassano (lungo la giacitura del prolungamento sud-ovest);
- asse nord-ovest, da/per Venaria Reale;

affidando all'attuale Linea 1 di Metropolitana la relazionalità con il quadrante sud-est, grazie al prossimo prolungamento da Lingotto a Piazza Bengasi.

Analizzata la domanda di mobilità che gravita lungo questi 3 assi e che è destinata e originata verso la fascia di accessibilità della Linea 2, è stato possibile stimare la domanda di mobilità potenziale nella punta del mattino che, a livello teorico, potrebbe relazionarsi con la Linea 2 stessa:

- zona cintura nord-est: circa 5,5 mila spostamenti/h;
- zona cintura sud-ovest: circa 12,5 mila spostamenti/h;
- zona cintura nord-ovest: circa 1,5 mila spostamenti/h;

ed ampliando il perimetro di riferimento di ciascuna alle polarità poste al contorno delle stesse, la domanda di mobilità potenziale diventa:

- zona cintura nord-est estese: circa 6,5 mila spostamenti/h;

- zona cintura sud-ovest estese: circa 15,0 mila spostamenti/h;
- zona cintura nord/ovest estese: circa 2,0 mila spostamenti/h.

Questo sintetico approfondimento di analisi pone in evidenza il ruolo strategico sia della diramazione nord-est verso San Mauro-Pescarito, sia del prolungamento sud-ovest verso Orbassano centro, al fine di captare quote di domanda significative deviandole verso la Linea 2 di Metropolitana, contribuendo così a ridurre il carico veicolare privato lungo gli assi viabilistici interessati.

Alla luce di tali risultanze la Giunta Comunale, con deliberazione in data 27 novembre 2018 (mecc. 2018 05789/034), ha approvato il tracciato definitivo della Linea 2, comprensivo dei prolungamenti nord-est, nel territorio del Comune di San Mauro e sud-ovest, nei territori dei Comuni di Beinasco, Orbassano e Rivalta ed è stato dato mandato agli uffici di predisporre gli atti necessari all'affidamento, al medesimo Raggruppamento, del progetto di fattibilità tecnico economica dei prolungamenti nord-est e sud-ovest, nonché degli impianti ferroviari, non inclusi nell'incarico principale, con l'obiettivo di rendere organica la progettazione dell'intera opera.

In data 14 dicembre 2018 il raggruppamento aggiudicatario del servizio di progettazione ha consegnato gli elaborati progettuali previsti dal contratto principale.

Con determinazione dirigenziale del 25 febbraio 2019 (mecc. 2019 00702/034), è stata approvata la presa d'atto di intervenuta efficacia dell'aggiudicazione della procedura aperta 21/2018, per l'affidamento del servizio di verifica preventiva, ai sensi dell'art. 26 del D. Lgs. 50/2016, del progetto di fattibilità tecnico economica della Linea 2 al R.T.I. CONTECO CHECK S.r.l., mandataria / RINA CHECK S.r.l., mandante e in data 8 aprile 2019 è stato stipulato il Contratto Rep. n. 2546.

Con successivi provvedimenti dirigenziali, coerentemente con gli indirizzi della succitata deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 2018 05789/034), sono stati affidati al raggruppamento aggiudicatario della progettazione principale, i servizi aggiuntivi relativi alla progettazione dei prolungamenti nord-est e sud-ovest, alla progettazione del sistema ferroviario, all'aggiornamento degli elaborati progettuali ai disposti del D.Lgs. 50/2016, nonché all'utilizzo ai fini geotermici delle opere strutturali (conci geotermici ENERTUN) e alla introduzione dei criteri ambientali minimi (CAM) in alcune parti dell'opera in progetto.

Inoltre, nel corso delle attività progettuali, l'Amministrazione ha effettuato una consultazione preliminare di mercato riguardante la parte "sistema e materiale rotabile", stante l'elevato contenuto tecnologico dello stesso, regolata dal D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50 – Sez. I – Art. 66.

La documentazione acquisita è stata utilizzata per calibrare opportunamente gli obiettivi di carattere progettuale, ma anche per indirizzare con maggiore completezza conoscitiva la pianificazione e la predisposizione degli elaborati progettuali.

Il raggruppamento aggiudicatario della progettazione ha provveduto ad espletare le attività di condivisione degli elaborati con gli uffici tecnici della Città e con i soggetti incaricati

del servizio di verifica della progettazione, allo scopo di completare le attività progettuali previste dal contratto.

La consegna degli elaborati è avvenuta in forma digitale, tramite piattaforma web, in data 31 ottobre 2019 ed in forma cartacea, presso gli uffici del Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, in data 20 dicembre 2019.

I soggetti incaricati della verifica hanno provveduto ad emettere il Rapporto Conclusivo in data 24 dicembre 2019 ed il RUP ha validato il progetto ai sensi dell'art. 26, comma 8 del D.Lgs. 50/2016 in data 8 gennaio 2020.

La Linea 2 avrà uno sviluppo totale di circa 28 km e comprenderà 32 stazioni. La sua progettazione è stata sviluppata a partire da quanto riportato nel DPP - Documento Preliminare alla Progettazione - posto a base dell'incarico di progettazione affidato al raggruppamento Systra – Systra-Sotecni – Neosia – Italferr – Arthème – AI Studio e Studium.

Nel tracciato sono previsti raggi di curvatura non inferiori a 250 m per diverse motivazioni:

- possibilità di utilizzare senza inconvenienti macchine TBM per la realizzazione delle gallerie di linea a foro cieco;
- opportunità di limitare al massimo, in caso di adozione di un sistema su ferro, il consumo delle rotaie ed in particolare la loro usura;
- opportunità di mantenere anche in curva la massima velocità del rotabile, assunta pari ad 80 km/h.

Per quanto riguarda le pendenze altimetriche si è ritenuto, finché non sarà stata definita la scelta di sistema e del tipo di materiale rotabile su ferro o su gomma, di adottare cautelativamente la pendenza massima prevista per il sistema su ferro pari al 4%.

Coerentemente quindi con gli indirizzi dei provvedimenti deliberativi dell'Amministrazione Comunale, antecedenti alla procedura di affidamento della progettazione, e con i conseguenti disposti del Capitolato Prestazionale posto a base di gara, nel suo complesso il tracciato è stato progettato in modo tale da essere compatibile con le varie tipologie di rotabili attualmente in commercio, sia su gomma che su ferro, senza preclusione di alcun operatore del mercato internazionale.

La linea sarà, comunque, di tipo “automatico leggero” senza conducente, di caratteristiche simili a quelle della linea 1, ma si differenzierà necessariamente da essa in termini di “sistema ferroviario” e di dimensioni dei rotabili, anche per tener conto dello sviluppo tecnologico intervenuto. Il tracciato complessivo è stato suddiviso in tre tratte:

Tratta centrale: estensione circa 15.700 m con 23 stazioni.

Il percorso della Linea 2 nella tratta centrale, rispetto alle previsioni del DPP, pur rimanendo nell'ambito del medesimo “corridoio infrastrutturale” è stato modificato come illustrato nel seguito:

Tratta Rebaudengo – Verona

La prima tratta si sviluppa, come previsto a base di gara, a partire da una stazione della

Metropolitana di corrispondenza con la stazione ferroviaria Rebaudengo, proseguendo poi lungo la ex trincea ferroviaria posta tra via Gottardo e via Sempione.

Il tracciato, a partire dalla fermata Corelli, è stato poi traslato verso nord rispetto a quello a base di gara, passando attualmente lungo via Bologna, al fine di servire meglio gli insediamenti dell'area interessata esistenti e futuri con le fermate intermedie Cimarosa-Tabacchi, Bologna e Novara. Dopo la fermata Novara la linea attraversa ortogonalmente i tracciati a base di gara, fino alla fermata Verona, disposta anch'essa ortogonalmente rispetto alla posizione originale.

Tratta Verona - Porta Nuova

Dopo la fermata Verona, sotto attraversato il fiume Dora, la linea entra nella così detta tratta centrale con le fermate Mole/Giardini Reali e Carlo Alberto, portandosi poi in corrispondenza di via Lagrange. L'allineamento su via Roma è stato abbandonato sia per superare le difficoltà costruttive delle fermate Vittorio Emanuele e San Carlo, sostituite da Carlo Alberto e Porta Nuova, sia per servire nel modo migliore possibile il quartiere Vanchiglia.

La tratta termina con la fermata Porta Nuova, posta lungo via Nizza, al fine di migliorare la corrispondenza con la stazione ferroviaria e la Linea 1, anche in considerazione delle difficoltà legate alla presenza di alberi di eccezionale pregio nel giardino Sambuy ed alle accertate preesistenze archeologiche.

Tratta Porta Nuova – Santa Rita

La tratta Porta Nuova-Santa Rita, in cui la Linea 2 attraversa e serve un'area centrale molto attrattiva della Città, è stata progettata con i seguenti obiettivi principali:

- individuare le stazioni in modo che le loro aree d'influenza fossero in grado di servire nel miglior modo possibile i principali attrattori della zona (Politecnico, zona Crocetta, Stadio Olimpico, stazioni ferroviarie);
- realizzare una corrispondenza funzionalmente adeguata con le stazioni F.S. di Porta Nuova e Zappata, nonché con la Linea 1 a Porta Nuova;
- assicurare un alto livello funzionale sia al tracciato che alle stazioni per garantire un ottimo livello del servizio metropolitano.

In questa tratta sono state, pertanto, studiate diverse ipotesi alternative di tracciato, individuando, per vari motivi, la seguente soluzione finale. Dalla fermata Porta Nuova il tracciato prosegue lungo l'allineamento di via Pastrengo, per poi portarsi su corso Duca degli Abruzzi e, dopo le fermate Politecnico e Caboto, raggiungere con un flesso la fermata di corrispondenza con la stazione F.S. Zappata. Poi il tracciato curva di nuovo per riportarsi sull'asse principale di Corso Orbassano, passando per la fermata Stadio Olimpico/Piazza D'Armi.

Tratta Santa Rita – Anselmetti

In questa tratta la linea ha subito le modifiche minori rispetto al tracciato a base di gara, essendo rimasta lungo Corso Orbassano. La stazione Mirafiori, a servizio della nota zona

industriale, è stata progettata tenendo conto sia della situazione insediativa e viaria attuale, sia dei vincoli e dei programmi esistenti.

L'unica modifica sostanziale si è avuta per la stazione Anselmetti, che ora è posta, anziché adiacente al Cimitero Parco come previsto inizialmente, nell'area all'interno dello svincolo di ingresso/uscita alla tangenziale sud. Questo al fine di facilitare il prolungamento della linea verso sud e per l'esigenza di prevedere un manufatto di importanti dimensioni dove poter inserire sia il bivio verso il deposito che il capolinea intermedio.

In adiacenza alla stazione Anselmetti è stato anche previsto il parcheggio di scambio da circa 1000 posti, per favorire l'uso della metropolitana per coloro che arrivano dai comuni a sud-ovest di Torino, nonché dalla tangenziale sud, senza che essi debbano entrare con i mezzi privati all'interno della zona urbana.

Prolungamento nord-est: estensione circa 6.500 m con 4 stazioni.

Il prolungamento nord-est si stacca da quella centrale praticamente in corrispondenza della stazione Cimarosa/Tabacchi, proseguendo il suo corso lungo via Bologna, anziché ripiegare lungo l'ex trincea ferroviaria.

La linea prosegue nel manufatto in galleria artificiale fino a che le due vie non sono di nuovo al giusto interasse, per poi proseguire in scavo a foro cieco. La linea presenta due stazioni nel territorio comunale di Torino e due in quello di San Mauro Torinese.

La prima provenendo da sud è la stazione Sofia, ubicata nell'omonima piazza in adiacenza al parcheggio di scambio GTT. La linea, dopo avere sottopassato il fiume Stura di Lanzo, si porta sull'asse Strada San Mauro, su cui è posizionata la stazione Barca/Bertolla, a servizio degli omonimi quartieri periferici di Torino.

La linea, in corrispondenza della strada Comunale Bertolla, effettua poi un'ampia curva per portarsi lungo via Aosta, dove è prevista la stazione San Mauro Pra Granda, che raccoglie l'utenza del comune di San Mauro.

Infine, proseguendo lungo via Domodossola e corso Piemonte, la linea termina con la stazione Pescarito. In corrispondenza di quest'ultima, è previsto il posizionamento del parcheggio di scambio per l'utenza proveniente dai comuni limitrofi a nord di Torino.

Prolungamento sud-ovest: estensione circa 5.700 m con 5 stazioni.

Il tracciato del prolungamento verso sud della tratta centrale nasce all'interno del manufatto Anselmetti, per proseguire lungo Strada Torino, prolungamento di Corso Orbassano nel territorio del Comune di Beinasco.

Lungo l'asse di Strada Torino sono ubicate le stazioni Beinasco Fornaci e Beinasco Centro.

La linea, dopo aver sottopassato il fiume Sangone, attraversa il territorio comunale di Orbassano, dove si trova la stazione Orbassano Centro Ricerche, poi il territorio di Rivalta di Torino, dove è posizionata la stazione Pasta di Rivalta, e infine nuovamente il territorio di Orbassano con la stazione capolinea di Orbassano Centro, ubicata nell'area adiacente alla Piazza della Pace.

In corrispondenza della stazione Orbassano Centro Ricerche è ipotizzato il nodo di scambio con mezzi pubblici e privati, collegati ad esso tramite la SP6 e l'esistente svincolo della A55 Torino-Pinerolo.

Per quanto riguarda il deposito della Linea 2 della Metropolitana di Torino sono state fatte due ipotesi di posizionamento, una a nord ed una a sud. L'area individuata a nord è posta nei pressi del capolinea Pescarito, nell'esistente zona industriale, mentre l'area individuata a sud si trova nell'area verde compresa tra il deposito GTT e il Cimitero Parco, ad ovest della stazione Anselmetti e prevede l'occupazione di una parte dell'area cimiteriale.

L'area del deposito a nord è regolare, all'incirca quadrata, di dimensioni 350 m x 380 m, con un'estensione laterale. Il collegamento alla linea avviene con galleria artificiale lungo via Pescarito e successivamente, già all'interno dell'area individuata, con una rampa a cielo aperto che riporta i binari a quota di piano campagna.

L'area del deposito a sud ha una forma allungata approssimativamente di 750 m x 190 m, con un collegamento alla linea che corre parallelamente al lato longitudinale del Cimitero Parco. Questo collegamento avviene in galleria artificiale interrata, fino alla trincea a cielo aperto posta nella parte finale, che riporta la linea a piano campagna.

Il progetto di fattibilità tecnico economica della Linea 2 si compone di n. 1590 elaborati oltre che dal verbale di validazione.

Dalla stima sommaria sono stati desunti i costi complessivi dell'opera, che ammontano ad Euro 4.926.274.272,00 (I.V.A. ed eventuali contributi compresi), come dettagliatamente specificato nell'elaborato "QUADRO ECONOMICO - STIME DEI LAVORI", allegato al presente atto deliberativo.

Poiché gli interventi in progetto insistono anche su aree di proprietà privata, si renderà necessario avviare la procedura espropriativa ai sensi del D.P.R. n. 327/2001 e s.m.i..

La Città valuterà, al momento dell'approvazione del progetto definitivo, se l'eventuale urgenza nella realizzazione delle opere previste comporti l'applicazione della procedura di occupazione d'urgenza di cui all'art. 22 bis del citato Testo Unico Espropri.

Considerata l'entità e l'estensione territoriale dell'opera, è necessario approvare in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnico-economica, e, contestualmente, dare mandato agli uffici della Città di avviare l'iter previsto dall'art. 27 del D.Lgs. 50/2016, tramite l'indizione della specifica Conferenza dei Servizi ai sensi della Legge 241/1990, nonché la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006.

Con successivi provvedimenti si prenderà atto dell'esito della conferenza dei servizi convocata ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 50/2016, verranno definite le modalità realizzative dell'opera e dei successivi livelli di progettazione, e si provvederà all'accertamento della copertura finanziaria secondo i principi contabili del D.Lgs. 118/2011 (integrato con il D.Lgs. 126/2014).

Tutto ciò premesso,

LA GIUNTA COMUNALE

Visto che ai sensi dell'art. 48 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, la Giunta compie tutti gli atti rientranti, ai sensi dell'art. 107, commi 1 e 2 del medesimo Testo Unico, nelle funzioni degli organi di governo che non siano riservati dalla Legge al Consiglio Comunale e che non ricadano nelle competenze, previste dalle leggi o dallo Statuto, del Sindaco o degli organi di decentramento;

Dato atto che i pareri di cui all'art. 49 del suddetto Testo Unico sono:

favorevole sulla regolarità tecnica;

favorevole sulla regolarità contabile;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

D E L I B E R A

- 1) di approvare in linea tecnica, per i motivi esposti in narrativa e che qui integralmente si richiamano, ai sensi dell'articolo 23, comma 5 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., il progetto di fattibilità tecnico economica della Linea 2 della Metropolitana di Torino (**all. dall'1 al 1591**), redatto dal Raggruppamento affidatario del servizio della progettazione, per un importo complessivo di Euro 4.926.274.272,00 (I.V.A. ed eventuali contributi compresi), come dettagliatamente specificato nell'elaborato "QUADRO ECONOMICO - STIME DEI LAVORI", allegato al presente atto deliberativo;
- 2) di dare mandato agli uffici della Città per l'avvio dell'iter previsto dall'art. 27 del D.Lgs. 50/2016, con la Convocazione della Conferenza dei Servizi ai sensi della Legge 241/1990, nonché della procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006, con contestuale pubblicazione degli elaborati sul sito web istituzionale;
- 3) di dare atto che con successivi provvedimenti si prenderà atto dell'esito della conferenza dei servizi convocata ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 50/2016, verranno definite le modalità realizzative dell'opera e dei successivi livelli di progettazione, e si provvederà all'accertamento della copertura finanziaria secondo i principi contabili del D.Lgs. 118/2011 (integrato con il D.Lgs. 126/2014);
- 4) di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa e non è pertinente alle disposizioni in materia di valutazione dell'impatto economico.

L'Assessora alla Viabilità,
Trasporti, Infrastrutture,

Mobilità Sostenibile e Politiche
per l' Area Metropolitana
Maria Lapietra

Il Direttore
Roberto Bertasio

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

Il Dirigente del Servizio
Giorgio Marengo

Si esprime parere favorevole sulla regolarità contabile.

p. Il Direttore Finanziario
La Dirigente Delegata
Alessandra Gaidano

Verbale n. 4 firmato in originale:

LA VICESINDACA
Sonia Schellino

IL SEGRETARIO GENERALE
Mario Spoto

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE E DI ESECUTIVITÀ

La presente deliberazione:

- 1° ai sensi dell'art. 124, 1° comma, del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL. (Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267) è pubblicata all'Albo Pretorio del

Comune per 15 giorni consecutivi dal 10 febbraio 2020 al 24 febbraio 2020;

- 2° ai sensi dell'art. 134, 3° comma, del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL. (Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267) è esecutiva dal 20 febbraio 2020.