

Settore Infrastrutture

/GP

0

CITTÀ DI TORINO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

10 giugno 2008

OGGETTO: PIANO DI FATTIBILITA' DELLA LINEA 2 DI METROPOLITANA DI TORINO. APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA.

Proposta dell'Assessore Sestero.

Lo scenario delle linee di forza del sistema trasportistico torinese vedrà nei prossimi anni il completamento del passante ferroviario da stazione Lingotto (a sud), a stazione Stura (a nord), con l'entrata in esercizio del sistema ferroviario metropolitano costituito da una rete di cinque linee, la realizzazione del nuovo tracciato della linea ferroviaria Torino-Ceres, previsto interrato sotto corso Grosseto con inserimento sul passante ferroviario in corrispondenza della nuova stazione Rebaudengo ed il completamento della linea 1 di metropolitana da Cascine Vica (quadrante ovest) a piazza Bengasi (quadrante sud).

Nello studio "Scenario strategico del trasporto pubblico torinese" la Città, con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e il Gruppo Trasporti Torinese, considerando il sistema trasportistico ormai consolidato ed in via di realizzazione, ha approfondito diversi scenari alternativi per il tracciato della seconda linea di metropolitana in relazione ai carichi urbanistici attuali e futuri, rilevando che le zone dell'area torinese meno servite da linee di forza risultavano essere quelle del quadrante sud-ovest e nord-est.

Con deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 0602769/006), nel prendere atto dello studio, la Città ha ritenuto funzionalmente più opportuno il tracciato urbano che si sviluppa dalla nuova stazione Rebaudengo sul passante ferroviario, importante nodo d'interscambio per le provenienze da nord sia automobilistiche che ferroviarie (quadrante nord-est), all'area di Mirafiori, oggetto di profonda trasformazione urbanistica e di riconversione delle destinazioni d'uso, localizzata sulle direttrici d'ingresso da sud (quadrante sud-ovest cittadino).

Per l'approfondimento dell'ipotesi di prolungamento della linea nel quadrante sud-ovest dell'area metropolitana sulla direttrice di Orbassano, in data 28 marzo 2008 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino, i Comuni di Beinasco, Orbassano e Rivalta di Torino,

che dovrà tra l'altro individuare: eventuali nuove fermate necessarie lungo la linea, i punti di interscambio tra ferrovia, metropolitana e sistema autostradale e tangenziale, la posizione del terminale sud-ovest della nuova linea.

Partendo da questi presupposti, la Città ha sviluppato lo studio di fattibilità del tracciato urbano della linea 2 di metropolitana che si sviluppa dal settore nord/est al settore sud-ovest città per una lunghezza complessiva di circa 14,8 km, attraversando quartieri densamente abitati quali Barriera di Milano, Aurora-Rossini, zona Centro, la Crocetta, Santa Rita, Mirafiori Nord, collegandoli con diversi poli di servizi d'interesse cittadino localizzati lungo il percorso.

La notevole estensione del tracciato e l'entità delle opere evidenzia l'opportunità di realizzare la linea in due lotti funzionali che dalle periferie nord-est e sud-ovest raggiungano il centro città in corrispondenza di corso Vittorio Emanuele dove sarà possibile l'interscambio con la linea 1 della metropolitana.

Il primo lotto funzionale ha inizio dalla nuova stazione Rebaudengo sul Passante Ferroviario, futuro importante nodo d'intercambio, s'inserisce nella trincea ferroviaria dismessa tra le vie Gottardo-Sempione servendo l'ospedale San Giovanni Bosco e il futuro polo universitario e di ricerca previsto nell'Ex Manifattura Tabacchi, fiancheggia il Cimitero Monumentale utilizzando l'ex scalo ferroviario Vanchiglia, percorre corso Regio Parco lambendo il campus universitario dell'Ex Italgas, attraversa la Dora, i Giardini Reali, transita in piazza Castello, cuore del centro storico dove sono concentrati i principali Musei e monumenti cittadini, nonché il Teatro Regio, l'Auditorium e la sede universitaria di Palazzo Nuovo, devia in via Pietro Micca, si immette in piazza Solferino, e percorre in asse corso Re Umberto dove, all'intersezione con corso Vittorio Emanuele II, interscambia con la linea 1 di metropolitana, con la quale si potrà raggiungere, dopo una sola fermata, la stazione di Porta Nuova.

Nel secondo lotto funzionale il tracciato prosegue in corso Re Umberto, devia in corso Stati Uniti e in corso Trieste, svolta in corso Duca degli Abruzzi dove ha sede il Politecnico, lo percorre fino a largo Orbassano, serve la nuova stazione Zappata sul passante ferroviario, s'immette in corso Orbassano lambendo l'area di piazza d'Armi con le diverse strutture sportive, il parco Rignon, il comprensorio della Fiat Mirafiori, la Motorizzazione Civile e prosegue fino al Cimitero Parco in prossimità del confine comunale.

Lo studio di fattibilità si fonda sull'esperienza maturata nella progettazione e realizzazione della linea 1, dimostratasi vincente sia nella scelta delle tecniche realizzative, che hanno quasi sempre permesso in fase di cantierizzazione il mantenimento dell'accessibilità viabile lungo il tracciato causando limitati disagi alla cittadinanza, sia nella scelta del sistema automatico che sta mostrando un alto grado di efficienza d'esercizio e gradevolezza da parte dell'utenza.

L'opportunità di utilizzare nel primo tratto del tracciato, i sedimi ferroviari dismessi dell'ex scalo Vanchiglia, ormai in disuso da parecchi anni, rende la cantierizzazione più agevole e meno impattante sul territorio, oltre a ridurre i costi di costruzione. Inoltre consente di riqualificare e ricucire il tessuto urbano prospiciente la ex trincea ferroviaria e di realizzare infrastrutture interrato da destinare a parcheggio nelle zone dove c'è una forte domanda di sosta.

Altra scelta proposta nel presente studio di fattibilità è quella di realizzare in sopraelevato il tratto più periferico, da piazza Pitagora al confine comunale, in asse al corso Orbassano. Questa scelta è giustificata dal contesto urbano più moderno e rarefatto della zona e dagli ampi spazi stradali, che consentono di avvalersi, in analogia ad altre grandi città europee, di percorsi sopraelevati a minor impatto realizzativo e a minor costi di costruzione.

Lo studio approfondisce in via tecnica le diverse soluzioni possibili del tracciato e definisce la distribuzione delle fermate in relazione al contesto urbano ed al sistema del trasporto pubblico di superficie.

Il costo per la realizzazione dell'opera è stato definito, assumendo i costi parametrici desunti da quelli della linea 1 di metropolitana.

Si ritiene opportuno approvare in linea tecnica il piano di fattibilità della linea 2 di metropolitana. L'approvazione è necessaria per poter sviluppare le successive fasi attuative dell'opera e per poter accedere alle fonti di finanziamento pubblico, quali l'eventuale rifinanziamento della legge 211/1992 o la Legge Obiettivo.

Sono demandati comunque a successivi provvedimenti deliberativi, l'individuazione delle modalità di attuazione del progetto (o attraverso l'appalto d'opera o tramite il project financing) e il reperimento di risorse finanziarie nell'ambito di nuove trasformazioni urbanistiche.

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;

viene dato atto che non è richiesto il parere di regolarità contabile, in quanto il presente atto non comporta effetti diretti o indiretti sul bilancio;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

D E L I B E R A

- 1) di approvare in linea tecnica il piano di fattibilità della linea 2 di metropolitana (All. 1 e 2 – nn.);
- 2) di demandare a successivi provvedimenti deliberativi, l'individuazione delle modalità di attuazione del progetto (o attraverso l'appalto d'opera o tramite il project financing) e il reperimento di risorse finanziarie nell'ambito di nuove trasformazioni urbanistiche;

- 3) di dichiarare, attesa l'urgenza, in conformità del distinto voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del Testo Unico approvato con D.Lgs 18 agosto 2000 n. 267.
-