

CONSIGLIO COMUNALE DEL 15.05.2020

Interventi dei Sigg. consiglieri

Accordo di Programma ex Art. 34 del D.Lgs n. 267/2000 e s.m.i. tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Grugliasco, Comune di Orbassano, Agenzia per la Mobilità Metropolitana Regionale con la sottoscrizione per adesione di R.F.I. S.p.A. e T.R.M. S.p.A. per l'attuazione di opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura linea del Sistema Ferroviario Meropolitano denominata S.F.M. 5 (Orbassano – Torino Stura / Chivasso) – Atto integrativo – Approvazione

Presidente

Punto n. 5 che è: Accordo di Programma ex art.34 del D.Lgs. n.267/2000 e s.m.i., tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Grugliasco, Comune di Orbassano, Agenzia per la Mobilità Metropolitana Regionale con la sottoscrizione per adesione di R.F.I. S.p.A. e T.R.M. S.p.A. per l'attuazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura linea di sistema ferroviario metropolitano denominato S.F.M. 5 (Orbassano–Torino Stura/Chivasso) –Atto integrativo – Approvazione.

Qui mi ricorderà Gianfranco, l'assessore Fiora, che forse mancava il Comune di Torino.

Assessore Fiora

Sì, confermo, nel dispositivo è richiamata solo la Città Metropolitana di Torino che è firmataria ovviamente dell'accordo ma anche la città di Torino. Approfitto anche per dire che l'Agenzia Metropolitana Regionale ha già deliberato, tant'è che oggi, o ieri, ho ricevuto la deliberazione.

Presidente

Quindi mettiamo a verbale che manca nella scritta dell'intestazione della delibera manca la scritta "Città di Torino" è un refuso probabilmente; anche nel dispositivo manca perché ha copiato direttamente il dispositivo, quindi si metta a verbale che poi si aggiungerà nel dispositivo la scritta "Città di Torino" che

sicuramente hanno aggiunto anche gli altri. Quindi è un refuso mancante. Gianfranco Fiora prego, parti tu?

Assessore Fiora

Intanto buonasera a tutti. Questo è un accordo di programma che sicuramente il Presidente Gambetta conosce molto bene perché l'ha seguito passo-passo. È un accordo di programma come già è stato anche illustrato nel corso della commissione che sostanzialmente era scaduto perché scadeva alla fine del 2019 e quindi proprio il penultimo giorno dell'anno era stata convocata dalla Regione, presenti tutti gli Enti firmatari dell'accordo, una conferenza di servizi proprio per andare a ratificare nuovamente questo accordo.

Adesso io non entro in merito sugli aspetti economici che sono contenuti al proprio interno, comunque questo è un atto integrativo con il quale si vanno praticamente a mettere dei finanziamenti su due altre stazioni che non erano previste nell'accordo precedente. La prima è quella di Grugliasco Quaglia-Le Gru, quindi praticamente la città di Grugliasco approverà una deliberazione del tutto analoga alla nostra, e la seconda quella di Torino San Paolo che è un nodo molto importante per il trasporto pubblico all'interno della città di Torino. Quindi praticamente la città di Orbassano non è più direttamente interessata da questa cosa perché la S.F.M.5 va avanti, la stazione San Luigi va avanti, ovviamente si trattava soltanto di andare a ratificare questo tipo di accordo prevedendo queste nuove risorse. Nella deliberazione vedete anche uno schema che è quello disegnato in rosso, che fa vedere qual è il tracciato di questa nuova linea con l'arrivo in Torino alla città San Paolo e poi su questo ovviamente si va a innestare sul passante ferroviario della città. È una linea sicuramente molto, molto importante; ne abbiamo già parlato più volte anche nella commissione visto che c'è un problema di carico sulle attuali strade provinciali, c'è già un carico di traffico adesso piuttosto significativo, ricordo che R.F.I. ha l'impegno di fare gli studi sul traffico anche per capire se i posti auto che sono stati previsti per la stazione del San Luigi che quindi è una stazione capolinea, possono essere sufficienti oppure no. Non so dirvi perché la Città Metropolitana è quella che ovviamente ha le informazioni più puntali per quanto riguarda gli studi del traffico perché ogni qualvolta si tratta di mettere dei punti di

rilevamento sulle strade provinciali occorre l'autorizzazione della città Metropolitana, spero che questi studi li abbiano fatti nei momenti in cui il traffico c'era e non negli scorsi due mesi, perché altrimenti sarebbero tutti alterati come dire dal poco traffico che c'era all'interno dei nostri territori. Chiaramente c'era stato chiesto di approvare piuttosto in fretta entro il mese di maggio questo atto integrativo, proprio per velocizzare un pochino tutte le procedure e consentire al Sindaco di andarlo a sottoscrivere.

Mi fermerei qui per questo primo giro.

Presidente

Grazie assessore Fiora. Sostanzialmente viene rinnovato un accordo di programma che è scaduto il 31/12/2019, quindi c'è assolutamente la necessità di farlo perché è un'opera tuttora in corso che avrà ancora del tempo davanti, quindi l'accordo di programma deve stare in piedi. Questo accordo di programma oltretutto va a prendere atto di tutta una serie di passaggi che sono avvenuti dal 2014 quando si è firmato il primo ad oggi nel senso che c'è stato poi nel 2016 una modifica, un'integrazione dell'accordo di programma nel 2014, non è stato rifatto ma integrato; adesso viene rifatto perché scaduto. Questa integrazione prendeva atto di un ulteriore finanziamento che arrivava dallo stato a R.F.I. dove R.F.I. poi si occupava di fare direttamente con questo ulteriore finanziamento di 40.000.000 tutto il ferro e la stazione di Orbassano e i 18.500.000 che erano stati stanziati nell'accordo di programma del 2014, venivano spostati sulla progettazione e la realizzazione di Quaglia alle Gru e San Paolo a Torino, che nel primo accordo di programma erano semplicemente degli studi di fattibilità dove si prevedeva l'esistenza di altre fermate. Chiaramente la FM5 non doveva partire da Torino e arrivare solo a Orbassano, però i soldi che avevamo trovato e messo a disposizione per farla partire il più in fretta possibile erano solo quelli. Poi nell'accordo di programma c'era anche scritto che R.F.I. doveva fare una sorta di progetto preliminare, quindi quantificare quello che era il costo, la R.F.I. lo fece e venne fuori che il costo era decisamente superiore di quello che avevamo in disponibilità. Poi grazie a un appoggio del governo, attraverso il MIT si è finanziato direttamente R.F.I. con questo stanziamento di 40.000.000 che facesse la parte del ferro e la

stazione di Orbassano. Questo ci ha permesso poi con la modifica dell'accordo di programma del 2016 di prendere i 18.500.000 e dirottarli sulla progettazione completa e la realizzazione di Quaglia e San Paolo. A fine anno 2019 R.F.I. ha presentato poi il progetto ormai definitivo con delle leggere – leggere neanche tanto perché quando si parla di milioni di euro non sono leggere – ma con delle differenze di costi superiori rispetto alla disponibilità, ma R.F.I. lo ha detto sia in quell'occasione, che poi lo ha anche scritto nell'accordo di programma si è data disponibile a integrare con risorse di R.F.I. che probabilmente saranno ribassi d'asta o cose di questo genere, con ulteriori risorse queste mancanze. È stato allegato anche il nuovo cronoprogramma che tiene conto di alcuni slittamenti che sono dovuti a – torniamo un attimo indietro che volevo finire un discorso. I maggiori costi sono soprattutto su San Paolo perché San Paolo a Torino è un nodo abbastanza importante dove si andrà a intersecare con la M3 quella che arriva giù da Buttiglieria e quindi c'è un ulteriore intervento tecnico di predisposizione anche per potersi poi interfacciare con la M3. Qualcosa in più c'è anche su Quaglia-Le Gru perché viene se non sbaglio leggermente spostata rispetto alla sua allocazione iniziale, ma non parliamo di grandi spazi, poca roba, però questo chiaramente comporta – ma probabilmente c'erano dei sottoservizi o qualcos'altro, questo non lo so, però c'era una necessità. Quindi R.F.I. si è impegnata a coprire lei le spese, poi come dicevo se hanno allegato anche nell'ultima relazione che era stata fatta e presentata a fine dicembre su cui poi ha risposto anche l'assessore Gabusi in un'interrogazione in Regione, sempre quella è, dove a fronte della stazione di Orbassano la cui gara è già stata fatta e la ditta è in corso di valutazione del progetto esecutivo mentre invece Quaglia-Le Gru sono un po' più indietro perché sono state date in un secondo momento con la variazione che era stata fatta nel 2016.

In ogni caso è stato tutto reinserito; a proposito c'era stata da parte del consigliere Suriani in commissione territorio una richiesta che sul momento non avevamo rappresentato. La metto un attimo sullo schermo, penso che sia questa a cui ti riferivi, Andrea, che era il comma 4 dell'art. 6, dico bene?

Consigliere Suriani

Sì, giusto, Presidente.

Presidente

Allora il comma 4 dell'art. 6 è una dicitura, lo leggiamo insieme: R.F.I. S.p.A. quale soggetto attuatore degli interventi dovrà produrre specifica relazione circa la compatibilità degli interventi in oggetto con la disciplina in materia di aiuti di Stato. Non era molto semplice da interpretare e da capire, probabilmente questo discorso è un po' tipo Alitalia, questi discorsi qua, dove ci sono delle limitazioni europee a quelli che sono gli aiuti di Stato a determinate società che hanno un certo tipo di valenza, tipo Alitalia, tipo potrebbe essere R.F.I.; poi questa roba è stata tolta perché secondo me, essendo già una norma di legge non serve riportarla in un accordo di programma, probabilmente è stata messa inizialmente, rivedendo l'accordo di programma qualcuno avrà detto: questo non c'entra; è come quando vai a fare un contratto, quelle che sono le specifiche di legge, se no uno dovrebbe scrivere un libro ogni volta che fa un contratto, si fanno dei riferimenti, le norme di legge sono norme nazionali, anzi queste sono norme europee probabilmente, e quindi non ha nessuna valenza su quello che è il nostro progetto ma è una prescrizione assolutamente di legge. Penso tu sia d'accordo Suriani su questo?

Consigliere Suriani

Sì, sì, grazie, Presidente.

Presidente

Ci siamo scervellati un po' per capire, poi alla fine la cosa era abbastanza non dico banale, ma probabilmente il riferimento era proprio solo a quello, al discorso degli aiuti di Stato che queste norme di concorrenza non possono essere fatte.

Prego assessore Fiora.

Assessore Fiora

Posso condividere il mio schermo, in qualche modo? Perché l'Agenzia Metropolitana dei Trasporti nella sua e-mail ha anche allegato una presentazione che spiega più o meno in forma grafica tutto quello di cui stiamo discutendo, quindi non so se il mio schermo ...

Presidente

No, non puoi dividerlo, lo posso dividere solo io purtroppo. Intendi tutto quello che aveva mandato, le slides fatte da R.F.I., intendi quello?

Aspetta che forse le abbiamo.

Assessore Fiora

Sono nella PEC che ha mandato ieri e si chiamano allegato 1.

Presidente

Queste?

Assessore Fiora

Sì, perfetto.

Presidente

Questa è la rappresentazione che R.F.I. aveva fatto a fine 2019 rifacendo un attimo il punto della situazione dove appunto parlava di nuove fermate ferroviarie F.M.5 San Luigi, San Paolo, borgata Quaglia alle Gru. Questi erano gli importi gli accordi Enti locali, gli accordi di programma per l'attuazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura linea sistema ferroviario metropolitano eccetera, eccetera, accordo di programma 2014, modifica accordo di programma 2017. Quaglia gli interventi, Quaglia Le Gru, questi erano i finanziamenti che erano 18.500.000 che vengono poi suddivisi sui due interventi e questo 11.500.000 è l'importo totale e questo 7.000.000 l'altro importo totale che poi vediamo nella slide dopo, qui c'è solo la linea San Luigi Borgata Quaglia San Paolo e poi va a Porta Susa, per adesso a Porta Nuova poi un domani deve andare a Porta Susa dove poi si interfaccia con tutte le altre linee. Qui è l'inquadramento su corso Siracusa e via Tirreno, qui è dove va a incrociare un'altra linea, questa fa sempre vedere San Paolo, anche questa era San Paolo, qui vediamo come viene realizzata San Paolo la parte sotterranea qui è tutta sotterranea questa parte anche se normalmente le ferrovie metropolitane viaggiano sopra, però quando entrano nella città si

interrano. Qui è sempre San Paolo, vediamo che è una stazione abbastanza complessa e quindi il costo stimato sale a 18.000.000 avevamo visto prima che era di meno, adesso poi in una slide seguente c'è poi ... questa invece è quella di Quaglia qui c'è il complesso delle Gru, qui il grande viale quando si arriva alle Gru ci sono tutti i parcheggi, qui c'è la rotonda al fondo in questa parte qui viene la stazione di Quaglia che fa servizio all'abitato ma fa anche servizio chiaramente alle Gru che è un polo importante di movimentazione di persone. Qui vediamo come viene realizzata, la ferrovia gira tutta intorno qui sotterranea e qui viene fatta la fermata. Qui vediamo la parte esterna, qui è parzialmente interrata viene fuori, qui vediamo la stazione del San Luigi dove viene realizzata, questa la conosciamo ormai bene tutti, qui vediamo bene il Movicentro, questo è il confine con l'Ospedale San Luigi quindi vedete che più vicino di così era impossibile andare; qui è una veduta della stazione ipogea del San Luigi qui la vedete completamente interrata in quel sopraelevato dove ci sono i binari sopra, sotto c'è la stazione e la stazione passa con un tunnel che vediamo qui a sinistra, passa con un tunnel sotto i binari ed esce dall'altra parte, perché la fermata vera e propria sarà sul binario lato Beinasco perché i binari della F.M.5 corrono dall'altra parte perché da questa parte qua verso il San Luigi c'è il sistema di interscambio dei binari commerciali e quindi tutta la parte commerciale e di qua verso il sito, naturalmente; la parte invece dei binari che verranno dedicati alla F.M.5 è dall'altra parte, verso Beinasco per intenderci. Poi qui nella stazione è previsto anche come nelle altre stazioni, è previsto che ci sia anche un bar, uno stoccaggio di biciclette, un noleggio biciclette. Il perché del bar? Perché devi dare la possibilità che queste stazioni siano presidiate, una stazione dove non c'è niente, dove la gente entra ed esce, la devi poi presidiare con le Forze dell'Ordine, invece una stazione che ha all'interno un servizio – un bar, una cartoleria, un tabaccaio che sia, adesso non so cosa sarà, ma dei servizi di questo genere, ha invece un presidio continuo da parte degli operatori. A parte che poi tenete conto che ormai non c'è neanche più il presidio dei dipendenti di R.F.I. perché normalmente la maggior parte dei biglietti vengono fatti con le macchinette automatiche, quindi sarebbero stazioni non presidiate. La necessità di inserire all'interno qualche piccolo articolo di genere commerciale è proprio per dargli vita e presidio.

Qui c'è il completamento della progettazione definitiva delle fermate San Luigi, San Paolo eccetera, non stiamo a leggerle. Qui vedete invece ritorniamo al quadro economico completo rispetto a quello che era lo stanziamento. La previsione l'accordo di programma 7.000.000 per San Paolo, finanziato 7.000.00, la progettazione definitiva ne richiede 12.500.000, mancano 5.500.000. Borgata Quaglia Le Gru, la previsione era 11.500.000 finanziata 11.500.000 ne richiede 12.700.000 mancano 1.200.000, totale mancano 6.700.000. Come dico R.F.I. si è impegnata, è anche scritto nell'accordo di programma, di mettere lei questi soldi.

0,7 ma questo non è confutato nel collegamento Borgata Quaglia-Le Gru con Torino Lesna dove parliamo del collegamento con la F.M.3, ma questo è un'altra cosa.

Fattori incidenti sulla variazione dei costi. Al momento della richiesta di finanziamento i costi previsti derivano da una stima parametrica del progetto non supportata da una progettazione preliminare definitiva, pertanto presentavano un significativo margine di incertezza. Questo quando è stata fatta la stima nel 2017 chiaramente non c'era un progetto definitivo quindi non si potevano avere i conti esatti. Per il progetto della fermata di San Paolo sono infatti in progettazione definitiva, è stato possibile esaminare nel dettaglio gli aspetti connessi all'impiantistica ferroviaria che hanno fatto emergere modifiche rilevanti agli impianti esistenti. Sono state poi introdotte già nel progetto S.F.M.5 opere propedeutiche alla fase di abilitazione del progetto S.F.M.3, ... Buttigliera come dicevo. Adeguamenti dei tariffari R.F.I. intervenuti dal 2014 al 2019. Poi qui abbiamo i due crono programmi, chiaramente come dicevo San Paolo e Le Gru hanno un completamento che arriva intorno al 2024, il San Luigi come completamento finisce prima, rimane poi solo la progettazione esecutiva dei lavori dell'impiantistica del nuovo apparato A.C.C. e la verifica e le certificazioni dell'attivazione.

Fattori incidenti sulla riprogrammazione. Abbiamo visto i fattori incidenti sull'aumento dei costi e i fattori incidenti sulla riprogrammazione di carattere generale. Introduzione parere C.S.L.L.P. Provveditorato Opere Pubbliche con l'art. 215 del D.Lgs. 50/2016 che ha inserito l'introduzione di nuovi pareri da allegare al progetto, questi comportano ogni parere in più comporta mesi e

mesi, introduzione con correttivo appalti del D.Lgs. 56 del 2017, della sequenzialità del parere art. 215 del D.Lgs. 50 del 2016 e successive integrazioni rispetto alle procedure ambientali e delocalizzazione urbanistica. Indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si fa l'obbligo di sequenzialità tra le procedure ambientali e la via di quelle di localizzazione urbanistica C.D.S., obbligo di ricorso a gare con criterio di aggiudicazione sulla base dell'offerta economica più vantaggiosa, attività di esame da parte della commissione tecnica valutativa, perché per valutare l'offerta economica più vantaggiosa richiede la commissione di esame più sedute, anche perché le offerte non sono i 200.000 euro per realizzare un piccolo intervento ma qui parliamo di milioni di euro. Sottoposizione del progetto esecutivo redatto dall'appaltatore ad organo terzo accreditato, in analogia alla verifica preventiva prevista per il progetto dopo la base di gara D.Lgs. 56/2017, un ulteriore passaggio richiesto.

C'è da dire che negli ultimi due/tre anni, anche quattro, si sono dati molto da fare ad aggiungere norme sulle opere pubbliche che chiaramente hanno allungato moltissimo i tempi, ce ne accorgiamo anche noi nei nostri passaggi. Estensione da 30 a 150 giorni della durata delle procedure di parte di ANSFISA per la messa in servizio dei nuovi impianti D.Lgs. 57 del 2019, questo fresco fresco, allungato da 30 a 150 giorni quindi immaginate solo su un decreto così sono quattro mesi che ballano. Fattori incidenti sulla riprogrammazione ulteriori di carattere progettuale, fermata borgata Quaglia Le Gru, rifacimento del progetto a seguito di nuova localizzazione compatibile con il nuovo piano trasformazione urbanistica. Quello che vi anticipavo prima c'è stato uno spostamento perché hanno fatto un piano di trasformazione urbanistica. Fermata al San Luigi ottemperanza a disposizione ANSF inerente i movimenti di treni all'interno di scali ferroviari con necessità di realizzazione di rivedere il Piano Regolatore Generale dello scalo di Orbassano con realizzazione di un nuovo apparato di gestione della circolazione, apparato centrale computerizzato; tant'è che in quella riunione del 2018 del MIT dove veniva portato il contratto da fare con Ferrovie c'era anche se non sbaglio un finanziamento di alcuni milioni per mettere a posto lo scalo merci di Orbassano al suo interno e quindi adeguarlo come apparato centrale computerizzato.

Fermata San Paolo: approfondimenti sulla fasizzazione degli interventi alla nuova fermata volti a minimizzare l'impatto sull'esercizio ferroviario. Dicevo questo è un nodo abbastanza complesso. Qui vediamo i fattori incidenti sulla programmazione, interventi sullo scalo di Orbassano come vedete tutti quelli colorati sono degli interventi che devono essere apportati sullo scalo di Orbassano. Come vedete ci sono degli interventi, intanto qui c'è il San Luigi in alto a sinistra, qui vedete il Movicentro con la fermata della F.M.5, vedete che il percorso della F.M.5 passa tutto sotto questo grande spazio che è lo scalo merci, i binari passano sotto perché tutto dall'altra parte, verso la parte alta dello schermo, siamo vicini, siamo a contatto con il Sito dove ci sono i terminali dove i vagoni ferroviari arrivano per il carico e scarico e in più vedete dove ci sono i punti verdi è tutto il sistema Modalor dei TIR che salgono sui carri e poi scendono dai carri, quindi è impossibile utilizzare quella zona di là perché evidentemente è occupata da tutta la parte merci, tant'è che se torniamo un attimo a ragionare sulla fermata del San Luigi, quella che vedete sulla sinistra – vediamo se riesco a ingrandire ancora – vedete che la parte rossa sotto è il binario, binari ce ne sono quattro almeno perché ci sono anche i binari della futura Torino-Lione vedete che in basso dove c'è il quadratone che è la Cascina Gonzole, lì c'è il raddoppio della sottovia, proprio per contenere gli ulteriori binari e vedete appunto che il binario è tutto da questa parte tant'è che la discesa dal treno, si scende dal treno, si scende sotto fino al bordo del rialzo poi si attraversa tutto sotto i binari e si va a finire dall'altra parte dove c'è la parte effettiva della stazione. Spero di essere riuscito ad essere un po' esaustivo per darvi qualche informazione in più su questo tipo di intervento che è un intervento chiaramente molto complesso anche perché non è una semplice ferrovia che nasce, con tutti i problemi di andare ad attraversare dei terreni, qui almeno non ci sono problemi di andare ad attraversare terreni ma c'è la complessità di inserirsi all'interno di un nodo ferroviario che arriva da Torino San Paolo, eccetera, e arriva in uno scalo merci che ha già una sua strutturazione che bisogna andare a rivedere per adeguarla. Tenete conto che la ristrutturazione dello scalo merci è anche complesso dal fatto che questo era uno scalo merci di attestazione, quindi i treni arrivavano dalla vostra destra guardando lo schermo, arrivavano da Torino – non ricordo come si chiama la

zona – arrivavano fin dentro lo scalo merci e poi ritornavano indietro, quindi una strutturazione fatta in un certo modo. Futuramente lo scalo merci invece è passante perché i treni arrivano da sinistra, passano chiaramente vicino alla S.F.M.5, attraversano tutto lo scalo merci e continuano passando a nord di Torino oppure entrando dentro Torino quelli che vanno a Porta Susa o Porta Nuova. Quindi oltre che un adeguamento in termini di nuove normative c'è anche tutta una ristrutturazione logistica dello scalo merci che lo vede diventare passante da attestazione che è una differenza sostanziale sul suo funzionamento.

Ritorniamo a noi, spero di non avervi tediato e di avervi dato qualche informazione in più su questa opera importante che purtroppo come tutte le grandi opere pubbliche subisce anche dei ritardi, come abbiamo visto ci sono almeno tre/quattro normative importanti che si sono inserite nel frattempo e chiaramente l'importante è portarla a casa e portarla a casa nel modo migliore. Qualcuno dirà: ma come mai la grande differenza dai primi 18.500.000 a un ulteriore stanziamento di 40.000.000? Considerate che il progetto R.F.I. è anche stato fatto validare quindi non è una richiesta buttata lì ma primo stanziamento 18.500.000 era uno stanziamento che non teneva conto del progetto, teneva conto di un'indicazione si dava mandato a R.F.I. di fare il progetto e in più c'era un'indicazione molto ferma all'interno del l'accordo di programma che se andate a leggere la trovate, di evitare le opere inutili, cioè le spese inutili; inutili nel senso che dato che in quel tratto passa poi la Torino_Lione non opere da poi dover demolire per rifare per far passare la Torino-Lione, tant'è che la sottovia che viene poi raddoppiata in prossimità della cascina Gonzole avremmo potuto tranquillamente far arrivare la F.M.5 così passando su quei due binari morti che ci sono, ma poi avrebbero dovuto buttare all'aria tutto per fare la sottovia, quindi bloccare per magari un anno o due un servizio in piedi, quindi andare a bloccare un servizio in piedi è una cosa drammatica togliere un servizio, perché un conto è non averlo e ritardare ad averlo, ma bloccarlo è una cosa drammatica. Quindi si è data raccomandazione alle ferrovie R.F.I. che non avesse poi opere inutili o opere da demolire o opere da rifare. Questo chiaramente ha portato a tutto un altro tipo di progettazione chiaramente più funzionale all'opera.

Mi fermo. Assessore Fiora volevi integrare ancora? Sì.

Assessore Fiora

Intanto una cosa velocissima, che chiaramente in qualsiasi progetto di opera pubblica c'è una parte del costo che si chiamano costi di sicurezza e che non sono soggetti a ribasso. Sicuramente il Covid che impone una maggiore attenzione adesso nei quartieri, forse se inizieranno ancora ad epidemia in atto ci sarà un incremento sicuramente dei costi della sicurezza che dovranno essere rivisti, ovviamente sulla base delle nuove disposizioni che verranno fuori. Il secondo commento è che se vogliamo fare ripartire l'Italia occorre andare a incidere velocemente sui tempi di approvazione perché quando il tempo di approvazione supera il tempo di esecuzione dell'opera c'è qualcosa che non funziona. Quindi se vogliamo sveltire un po' tutto, abbiamo visto l'esempio di Genova del ponte Morandi ci ha insegnato che anche in Italia riusciamo a fare le cose nei tempi programmati, occorre soltanto sicuramente andare a sveltire un pochino le procedure. Grazie.

Presidente

Grazie assessore Fiora. Interventi? Prego consigliere Suriani.

Consigliere Suriani

Grazie. La ricostruzione che ha fatto il Presidente, l'illustrazione di quello che è successo su questa lunga storia della S.F.M. 5 ormai è da tantissimi anni che andiamo avanti, ogni anno ci viene data una data di realizzazione che poi viene purtroppo posticipata, eccetera, eccetera. D'altronde è la delibera stessa che chiaramente non è altro che un copia/incolla di vari atti che dal mio punto di vista altro non fanno che dimostrare come la linea della S.F.M.5 abbia passato le definirei "le pene dell'inferno" per raggiungere un concreto finanziamento. È interessante quanto riportato a pag. 7 dove si parla della stazione del San Luigi; abbiamo più volte espresso i dubbi sulla localizzazione della stazione, ricordiamoci che la stazione sorgerà a una distanza di più di 500 metri dall'ospedale ad oggi non si è ancora capito chi gestirà e chi si accollerà i costi del servizio di navetta che metterà in collegamento la stazione con l'Ospedale.

Gli spazi per localizzare la stazione in un posto più favorevole c'erano e si sarebbero probabilmente ridotti anche i costi e accelerato l'iter di realizzazione. Si è invece deciso di sfruttare una posizione sicuramente più sfavorevole sia come distanza sia dal punto di vista della sicurezza idrogeologica per garantire un altro progetto, per garantire un altro progetto, il TAV, e non subire delle modifiche. Questo è praticamente dal nostro punto di vista, dal mio punto di vista, per quale motivo si è deciso di localizzare la stazione a 500 metri di distanza per non far subire delle modifiche a un progetto vecchio ormai di anni del TAV. Tutto questo chiaramente a discapito dei cittadini che attendono ormai da anni la realizzazione dell'opera. Più volte le parti politiche hanno illuso i cittadini sulle tempistiche di realizzazione. Mi ricordo che i lavori dovevano già essere ultimati tra il 2017 e il 2018, poi ci sono stati altri ritardi e altri rinvii. I cittadini di Orbassano e non solo continuano intanto ad aspettare. La realizzazione della S.F.M.5 rientra tra gli interventi di investimento sulla rete ferroviaria; questi tipi di intervento sono oggetto del cosiddetto contratto di programma concordato tra governo e R.F.I.. Con il contratto di programma si è finanziato, ormai lo sappiamo tutti, chiaramente, la realizzazione del San Luigi, mentre con i 18.500.000 euro relativi all'accordo oggetto di discussione questa sera, si provvederà a realizzare non le nuove stazioni perché le nuove stazioni in realtà sono sempre state citate anche negli accordi precedenti, cioè mi riferisco alla realizzazione delle stazioni delle Gru e di San Paolo.

Qual è stato l'errore di tutta questa storia, uno degli errori principali? È stato quello di un legame inappropriato che l'Osservatorio, insieme alle forze politiche che l'hanno negli anni sostenuto, compresa chiaramente l'attuale e la precedente maggioranza di Orbassano, non hanno fatto altro che ritardare la realizzazione dell'opera. Non siamo solo noi a pensarla così, ma riporto qua alla memoria quanto ha definito un giudice alla fine del 2017, aveva fatto archiviare una querela per diffamazione dell'allora commissario di governo Foietta nei confronti di due consiglieri regionali del Movimento 5 Stelle. Secondo Il giudice lo slittamento in avanti nel tempo della linea F.M.5 e della Stazione San Luigi, l'allora associazione del progetto di realizzazione del TAV e la conseguente lievitazione dei costi corrispondono a verità. Quindi non è stata un'idea di due consiglieri regionali piemontesi del Movimento 5 Stelle, bensì il giudice stesso

ha detto: sì, è vero, il fatto di accorpare la realizzazione dell'S.F.M.5 al TAV ha avuto come conseguenza quella di far lievitare i costi e far comunque anche lievitare le tempistiche di realizzazione. Ora è vero, ci sono delle nuove norme che comportano anche un'ulteriore ritardo della realizzazione che non sono norme che sono nate 6/7/8 anni fa, sono norme recenti. Comunque ad oggi come data inizio circolazione del treno come indicato dal Presidente è indicata la data del 2024, quindi altri quattro anni di attesa. Bisognerà poi vedere se sarà effettivamente così, ci auguriamo chiaramente che sarà così.

Concludo l'intervento con la dichiarazione di voto. Come tutti i cittadini di Orbassano siamo consapevoli che un collegamento diretto con Torino in alternativa all'auto privata o ai bus sia fondamentale, questo l'abbiamo sempre detto in tutte le sedi e abbiamo sempre appoggiato la realizzazione della S.F.M.5, pertanto il nostro voto sarà chiaramente favorevole. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Suriani. Se non ci sono altri interventi ...

Taglietta? Prego.

Consigliere Taglietta

Grazie Presidente. Innanzi tutto mi scuso per questa sera ma abbiamo avuto un'emergenza perché c'è stato un positivo in una ditta e abbiamo dovuto bloccare e sanificare tutta la ditta per evitare lo spandimento dell'epidemia, quindi mi scuso per questo ritardo e soprattutto sono stato bloccato in mezzo alla strada, quindi sono per strada. Noi come Partito Democratico siamo assolutamente favorevoli al punto 5 perché secondo noi tutta questa attesa ne vale la pena per la nostra cittadinanza, per tutta la Regione. Diciamo che è un'opera monumentale, è un'opera storica non solo per la città di Orbassano ma per tutta la Regione e, secondo me, anche per tutta l'Italia.

Grazie Presidente.

Presidente

Grazie consigliere Taglietta. Se non ci sono altri interventi magari faccio qualche chiarimento io. Per chi ascolta, perché poi chi ascolta non sa e non

conosce, la distanza di 500 metri non è in linea d'aria, ma la distanza è di meno ed è il percorso che si fa scendendo dal treno e andando fin dentro al San Luigi, che chiaramente come ho fatto vedere prima nella slide precedente il San Luigi è sul confine praticamente della fermata della S.F.M.5 Non stiamo a parlando di ferrovia metropolitana che viaggia sotto, che avremmo portato direttamente sotto al Pronto Soccorso del San Luigi, ma si tratta di ferrovie metropolitane che viaggiano in superficie. Ora come avete visto non è mai stato detto da nessuno qual era il progetto alternativo per portarla più vicino. Tenete conto che da quel lato lì, ve l'ho fatto vedere, c'è tutta la parte commerciale dello scalo merci commerciale, c'è la Guardia di Finanza e tutto il resto. Quindi demolire lo scalo merci la Guardia di Finanza per spostare di 30 metri e avvicinare non so di quanto ma di pochissimo la fermata della F.M.5 al San Luigi, era una questione tecnicamente un po' pretestuosa.

Il fatto, e qui mi dispiace, avrei voluto non entrare in questo discorso, ma mi tocca farlo sul piano tecnico, non lo faccio in termini politici. Il fatto che il consigliere Suriani dice che c'è sempre stato appoggio sulla F.M.5 permettetemi di essere leggermente in dubbio, ma ve lo posso anche dimostrare. Ripeto, parliamo in termini tecnici, non in termini politici perché non è il mio ruolo, ma avendone la delega, l'incarico, tecnicamente ve lo devo dire. Andiamo un attimo al 2018. Nel 2018 il 25/10/2018 al MIT viene sottoposto il contratto il programma del 2017/2021, cioè il contratto che il MIT fa con R.F.I. per assegnargli i lavori. I soldi sono già stati stanziati precedentemente, avevamo fatto la modifica dell'accordo di programma in base allo stanziamento dei soldi, e quella è la fase del contratto. Il che viene portato in commissione con i deputati o senatori, in ogni modo viene portato in commissione alla Camera o al Senato. Ecco qui c'è una nota amara che purtroppo va citata perché ci fu un tentativo un po' maldestro, permettetemi di dirlo, di bloccare di nuovo la F.M.5, e nello specifico facendo un'osservazione alla voce di finanziamento delle opere. Visto che siamo in argomento ve lo posso anche riportare. Questo è lo schema di contratto di programma 2017/2021 parte investimenti tra MIT e Rete Ferrovie Italiane S.p.A.. A questo contratto che viene portato in commissione vengono fatte delle osservazioni dai gruppi politici o dai singoli. Una di queste osservazioni, la n. 12, dice: per l'intervento P/216 che viene catalogato così,

completamente fermate S.F.M.5 Torino si valuti la possibilità di dare massima priorità al finanziamento degli interventi Dora e Zapata, di revisionare il progetto San Luigi, subordinando questo agli interventi San Paolo e Grugliasco. Quindi di revisionare il progetto San Luigi vuole dire bloccarlo, riportarlo in progettazione, revisionare vuol dire perdere il finanziamento, rimandarlo a un altro finanziamento; se questo è facilitare il San Luigi, ragazzi miei, io mi sono sbagliato e in 35 anni di politica non ho capito niente. Questo secondo me si chiama bloccare, se permettete, perché nel momento in cui c'è l'affidamento se in quel momento vengono stanziati i soldi, c'è il contratto definitivo per partire con l'opera e qualcuno, è un gruppo politico di cui non faccio il nome ma che è facilmente individuabile, fa questa osservazione che tende chiaramente a bloccare l'opera. Quindi permettetemi di non dico smentire perché a me non piace smentire nessuno, ma osservare che non è proprio quello che è stato dichiarato dal consigliere Suriani in questo momento. La questione del farlo più vicino, la questione di bloccare per rivedere il progetto, sono tutte cose che cercavano di bloccare la S.F.M.5, e non voglio entrare in polemica per il motivo che se no entrerei in politica. Ma io mi sono limitato a riportare i dati ufficiali di quello che è successo in quella commissione. C'è poi stata anche una dichiarazione stampa, trasporti Rosso e Bosso Forza Italia, perché il Sindaco Bosso come è stato avvisato di questa cosa insieme all'Onorevole Rosso e l'Onorevole Gariglio, si sono subito attivati tutti quanti per far cancellare questa osservazione, qui ci fu una dichiarazione stampa congiunta dall'Onorevole Rosso e dal Sindaco Bosso che vi leggo: Con un blitz il Movimento 5 Stelle nello schema di contratto di programma 2017/2021 nella parte investimenti tra MIT e Rete Ferroviaria italiana S.p.a. voleva revisionare l'utilità del progetto di fermata San Luigi di Orbassano. Abbiamo immediatamente chiesto lo stralcio evitando l'ennesimo schiaffo a Torino e al suo hinterland. Ad annunciarlo il deputato di Forza Italia Roberto Rosso componente della commissione trasporti a Montecitorio. Altra dichiarazione: Grazie al prezioso lavoro del gruppo di Forza Italia in commissione aggiunge il Sindaco di Orbassano Cinzia Bosso, abbiamo evitato di essere scippati della fermata della linea S.F.M. ad Orbassano. Si tratta di

una notizia importante sia dal punto di vista del trasporto pubblico locale, sia per la crescita e lo sviluppo della nostra città e del nostro territorio.

Scusatemi se occupo il ruolo del Presidente del Consiglio e mi limito a delle dichiarazioni tecniche, altrimenti avessi fatto il capogruppo mi avreste sentito in modo decisamente diverso. Prego consigliere Di Salvo.

Consigliere Di Salvo

Io intervengo in qualità di vicepresidente del Consiglio perché credo che questa sera il ruolo del Presidente abbia un po' travalicato nel senso che ho qui sottomano il regolamento del Consiglio Comunale di Orbassano che dice all'art.7, compiti e poteri del Presidente. Il Presidente rappresenta l'intero Consiglio Comunale, ne tutela la dignità del ruolo e ne assicura l'esercizio delle funzioni allo stesso attribuite. Punto 2) I rapporti di natura politica-amministrativa fra gli organi esecutivi e il Presidente dell'assemblea sono tenuti dal Sindaco o dall'assessore preposto.

Potrei andare avanti in molti punti, non credo che il ruolo del Presidente possa fare tutte le parti in commedia, è stato fatto il ruolo del tecnico ma come sapevo, ed è stato detto adesso, il Presidente è anche il referente per il Servizio Ferroviario Metropolitano 5, però non si può fare il tecnico facendo da complementarietà all'assessore.

Consigliere Suriani

Condivido, Di Salvo, veramente.

Presidente

La parola la do io, Suriani, per favore. Finisci, Luca Di Salvo.

Consigliere Di Salvo

Quindi non si può fare tutte le parti in commedia, sia il garante, sia il tecnico per quanto la capacità tecnica le è riconosciuta in particolare su questo progetto, e il politico, come diceva lei, Presidente, lei sa benissimo che questo intervento casomai spettava al capogruppo. Quindi per quanto io conosca il tema e Gariglio che è stato citato, il deputato, e ricordo benissimo l'episodio,

per quanto le posizioni da consigliere possono essere vicine perché anche i partiti citati sono esattamente Partito Democratico e Forza Italia, non credo sia giusto travalicare il ruolo. Appunto, sulla parte tecnica ho ovviato perché comunque il Presidente è delegato nel Comune di Orbassano per la S.F.M.5, però secondo me bisogna rispettare i regolamenti, per quanto lo stesso intervento possa essere fatto da dei capigruppo della maggioranza.

E poi a integrazione ... la chiudo qui. Grazie.

Presidente

Grazie, consigliere Di Salvo. Il mio come ho detto prima è un intervento tecnico legato esclusivamente al mio incarico, quindi me lo poteva dire anche un altro ma ho preferito dirvelo io perché non c'è niente da nascondere, non faccio commenti politici ma ho semplicemente ribattuto tecnicamente su quelli che sono i dati e ve li ho presentati a video. Grazie.

Prego consigliere Suriani.

Consigliere Suriani

Poco da dire, Presidente del Consiglio, direi che comunque quanto ha citato Di Salvo nel suo intervento credo che necessiti un po' per tutti di riflessione, perché se è lei che vuole tenere banco qua nel consiglio comunale ben venga, però certe risposte me le sarei dovute aspettare o da un capogruppo o dal Sindaco ma non da lei che comunque ricopre un certo ruolo istituzionale che conosce benissimo e conosciamo tutti il regolamento. Quindi o cambiamo il regolamento del Consiglio Comune di Orbassano a questo punto così lei potrà avere voce in capitolo su tutto quello che decide, visto che tanti altri consiglieri non intervengono mai durante il consiglio, lo tiene lei direttamente e così almeno possiamo anche andare a fare una variazione direttamente al regolamento.

Poi per quanto riguarda questo ultimo appunto che lei ha fatto effettivamente era successo questo episodio che poi è stato immediatamente ritirato in commissione, per cui andare a puntualizzare un aspetto su un qualche cosa che è molto più ampio che va avanti da anni su un punto messo in un documento che poi è stato ritirato, lo trovo alquanto riduttivo, però

cortesemente se si possono evitare questi interventi da parte sua, visto il ruolo che ricopre, ne saremmo sicuramente tutti più contenti. Grazie.

Presidente

Cercheremo di limitarli, però non è il caso di fare affermazioni che poi vengono smentite in questo modo, perché era chiaro ed evidente che questo passaggio in commissione era un passaggio che pregiudicava enormemente la realizzazione dell'opera, su questo ne converrà anche con me. Prendiamola come un errore che è stato fatto, la presentazione di un'osservazione che poi è stata ritirata. Peccato che poi è stata ritirata a seguito chiaramente delle rimostranze. Prego signor Sindaco.

Sindaco

Se posso intervenire è stato ritirato perché è stato fatto presente, perché se no sarebbe andato avanti, grazie ai consiglieri e grazie ai rappresentanti delle diverse parti politiche, giustamente come si diceva credo una parte Lega, credo una parte PD e la gran parte Forza Italia, perché quel giorno è arrivata a me quella richiesta dicendomi: ma interessa a voi? Certo che interessa a noi. Quindi questo è stato un atto di una scorrettezza inaudita politicamente scorretto al di là di tutto, quindi adesso non facciamo i "sofistici" perché il Presidente del Consiglio ha detto solo quello che è stato detto sui giornali, perché non ho voluto dirlo io, ma visto che me lo chiedete ve lo dico, la richiesta è arrivata a me e sono stata io quella che ha detto: questo è un atto che scipperebbe, esattamente quello che poi io ho affermato in conferenza, questo è un atto che avrebbe scippato il nostro territorio di una possibilità. Per un principio, perché ci portiamo a casa quelle che invece sono le fermate che ci interessano a scapito naturalmente di un altro Comune per una questione di principio perché stiamo ragionando con dei pregiudizi, cioè il pregiudizio sul TAV. L'abbiamo capito tutti, lo comprendiamo tutti, e allora questo non è corretto. Non possiamo addossare la colpa ad una parte politica, una parte politica che sta lavorando su un'opera gigantesca e sulla bontà di quest'opera sapete esattamente come la penso da sempre, perché laddove c'è innovazione, laddove c'è possibilità di crescita del nostro territorio noi ci siamo in tutte le

sue manifestazioni. Torno a dire che sono posti di lavoro e una visione completamente diversa, una visione completamente differente di quello che è il nostro territorio, tra l'altro un territorio, in una zona già interessata quindi non in una zona totalmente verde, ma in una zona che così com'è non rivista da opere tecnologiche non può diventare null'altro che una zona depressa quale quella che sta diventando, o che non è mai partita, mettiamola così. Un sito quindi un'opera ormai, come dice giustamente sempre il nostro assessore, zone antropizzate che vengono recuperate grazie al lavoro della politica, grazie al lavoro dei tecnici e della politica che mette insieme tutte le necessità e tutti gli interessi, non solo del nostro territorio, ma dello sviluppo di quello che sarà il nostro territorio. E qui abbiamo anche la capacità di definire, di leggere il futuro nelle opere. Assolutamente no, questa non è una politica che mi piace, non è una politica con la quale concordo, preferisco decisamente la politica delle innovazioni e la politica del ragionamento, e certamente non di quella che invece fa il singolo dettaglio. Grazie.

Presidente

Grazie signor Sindaco. Consigliere Di Salvo prego.

Consigliere Di Salvo

Naturalmente niente da replicare al Sindaco che ha espresso un pensiero politico come dicevo legittimo e avrebbe potuto farlo prima. Presidente lei ha detto: "sono intervenuto perché aveva detto una cosa inesatta" ma lei sa meglio di me, perché i regolamenti li conosce a menadito, quindi i consiglieri comunali non sono tenuti a dire la verità. I consiglieri comunali rispondono di ciò che dicono quindi lei in passato ha ripreso i consiglieri quando stavano dicendo cose di cui potevano risponderne penalmente, quindi nel loro interesse, però visto che lei conosce i regolamenti meglio di me non diciamo che i consiglieri devono dire la verità, nel senso che devono dire quello che dicono e ne rispondono e lei lo sa benissimo. Quindi cerchiamo di tornare sui binari che hanno sempre contraddistinto la presidenza.

Grazie.

Presidente

Adesso le do la parola, un attimo. Consigliere Di Salvo, mi scusi, ma io penso che un consigliere proprio per il suo mandato politico e per l'incarico che ha avuto debba dire sempre la verità. Io se permette me ne sono fatto carico in 35 anni di politica e tanta altra gente l'ha fatto insieme a me. Un conto è esaltare di più una cosa o un'altra, ma questo ci sta perché è una delle tendenze politiche, ma la verità è la verità, non può essere falsata o detta in altro modo. Quindi uno non può dire ho l'immunità da consigliere per dire delle cose non vere. No, questo non ci sta, abbia pazienza, ma siamo su due scuole di pensiero diverse. Prego, consigliere Suriani.

Consigliere Suriani

Terminerò questo intervento perché già si prende una strada che non mi piace. Comunque intanto non mi sembra di aver raccontato delle frottole perché comunque tutto quello che ho citato nel mio intervento è documentabile tranquillamente, per cui non ho raccontato nessuna storia. L'unica cosa che e poi concludo e che vorrei dire e che quanto si riferisce il Presidente, cioè su quel benedetto punto, era stato inserito all'interno di quel documento per andare a rivedere la stazione San Luigi, cioè per andare a riposizionarla in una posizione diversa da quella attuale per poterla riavvicinare all'ospedale San Luigi per evitare appunto a chi arriva alla stazione di percorrere a piedi 500 metri o per creare tutto un insieme di navetta, che come ho detto nel mio intervento, e anche questo è documentabile, porterà dei costi e non si è ancora capito chi andrà a sostenerli. Quindi quel punto era stato inserito proprio per dire: andiamo a rivedere la progettazione del San Luigi; dopodiché è stato comunque prontamente ritirato in quanto avrebbe comportato sicuramente un allungamento del brodo, che l'allungamento del brodo non è dovuto a quel singolo benedetto punto che il Presidente del Consiglio ha citato con tanta enfasi andando quasi contro al regolamento del Consiglio Comunale, bensì i ritardi per la realizzazione della S.F.M.5 sono dovuti a tante altre motivazioni che ho cercato di sintetizzare e di concretizzare all'interno del mio intervento, che non è stato né un intervento dove ci sono state delle palle che ho raccontato ma è stato un intervento che si basa su documentazione e che fino

a prova contraria potrei andare a documentare per ogni singolo punto e per ogni singola virgola. Grazie.

Presidente

Ne prendiamo atto. Altri interventi? Prego, consigliere Raso.

Consigliere Raso

Io vado nello specifico sul punto . Come gruppo di Uniti per Giovanni Falsone vogliamo esprimere il nostro voto favorevole su questo punto in quanto tutto ciò che rende più agevole raggiungere luoghi con mezzi pubblici riducendo quindi tempi di percorrenza, sia per le grandi città, centri grandi come Torino e una grande struttura sanitaria come il San Luigi di Orbassano rendendo servizi essenziali come quello assistenziale, non può che far sì che il nostro voto sia favorevole su tutto quello che sono agevolazioni per i cittadini. Per noi il nostro voto come gruppo politico è positivo. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Raso. Prego, consigliere Guglielmi.

Consigliere Guglielmi

Grazie, Presidente. Intanto ringrazio sia Fiora che il Presidente del Consiglio per la trattazione dell'argomento a partire già dalla commissione territorio.

Io credo che il taglio che è stato dato a questo intervento sia stato un taglio tecnico sostanzialmente, faccio riferimento all'intervento di Gambetta. Si è limitato a raccontare i fatti, l'emendamento che è stato presentato salvo poi essere ritirato. Mi è sembrato che non abbia espresso opinioni politiche, quindi si è limitato a un intervento tecnico. Resta il fatto che comunque la frase che Suriani afferma che il Movimento 5 Stelle è sempre stato a favore della F.M.5 fa un po' sorridere perché il fatto che sia collegato sicuramente alla Torino-Lione non andava tanto giù al Movimento 5 Stelle. In ogni caso il voto della maggioranza sarà favorevole.

Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Guglielmi. Altri interventi? Se non ci sono altri interventi... prego consigliere Suriani.

Consigliere Suriani

Non replico nemmeno il consigliere Guglielmi per quanto ha detto. Comunque ribadisco il nostro voto che sarà chiaramente favorevole a questa delibera come avevo già detto nel mio intervento prima che succedesse tutto questo macello che è successo. Quindi ribadisco il concetto: come gruppo Movimento 5 Stelle di Orbassano siamo anche noi chiaramente favorevoli alla realizzazione della S.F.M.5, perché probabilmente sareste anche in grado di mettere in discussione il fatto che noi non siamo favorevoli alla realizzazione di quest'opera. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Suriani. Rimarchiamo il fatto che deve essere inserito in delibera che mancava il fatto che anche il Consiglio Comunale di Torino è portato a votare questo documento perché inserito nell'accordo di programma che per una svista manca probabilmente come abbiamo detto nella scritta. Prego il Segretario di prendere nota della mancanza del nome della città di Torino nell'accordo. Altri interventi?

Procediamo, mettiamo in votazione.

Punto 5: Accordo di programma ex art. 34 D.Lgs. 267/2000 e successive modifiche e integrazioni tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Grugliasco, Comune di Orbassano, Agenzia per la Mobilità Metropolitana Regionale con la sottoscrizione per adesione di R.F.I. S.p.A. e T.R.M. S.p.A. – e qui aggiungiamo “Comune di Torino”, come abbiamo detto – per l'attuazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura Linea del Sistema Ferroviario Metropolitano denominata S.F.M.5 (Orbassano-Torino/Stura/Chivasso – Atto integrativo – Approvazione.

Partiamo dai contrari ... nessuno

Astenuti ... nessuno

Favorevoli ... tutti quanti.

Tutti favorevoli, unanimità.

Votiamo per l'immediata eseguibilità del punto 5.

Contrari ... nessuno

Astenuti ... nessuno

Favorevoli ... tutti gli altri, quindi unanimità.

Ringrazio tutti quanti per il senso di responsabilità di questa votazione che è sicuramente un atto importante per il nostro territorio.