

## **CONSIGLIO COMUNALE DEL 15.05.2020**

### **Interventi dei Sigg. consiglieri**

#### **Mozione su tempistiche e priorità del tracciato della Linea Metropolitana M2**

Presidente

Continuiamo con l'ultimo punto all'ordine del giorno n. 8: Mozione su tempistiche e priorità del tracciato della Linea Metropolitana M2.

Do la parola all'assessore Fiora.

Assessore Fiora

Grazie Presidente. Giusto per delineare un po' l'argomento: la Linea Metropolitana sono dieci anni ormai che se ne sta parlando, in questi ultimi tempi per fortuna ha subito una accelerazione, nel senso che si è tenuta come scritto anche all'interno della mozione una prima conferenza dei servizi il 7 maggio ultimo scorso, conferenza dei servizi alla quale hanno partecipato tutti gli Enti coinvolti nel processo, quindi tutti gli Enti territoriali, ovviamente oltre la società che lo ha progettato. Da questo sono nate poi delle riunioni settoriali, se ne è tenuta una il 12 maggio, quindi praticamente martedì scorso, che è stata solamente una riunione di carattere tecnico con la città di Torino, la Regione Piemonte, i quattro Comuni che adesso andremo poi ad elencare, interessati dalla linea, nel corso della quale si è definito il percorso tecnico per arrivare all'approvazione del tracciato che dovrebbe essere un accordo di programma analogo a quello che abbiamo discusso per la S.F.M.5 con contestuali varianti semplificate ai sensi dell'art. 17 bis della Legge Regionale 56/1977, quindi praticamente ciascun Comune dovrà fare la propria variante per recepire il tracciato e le stazioni, in modo da arrivare poi tutti quanti insieme con le medesime tempistiche all'approvazione dell'accordo di programma. Questa in grandi linee è la procedura che è stata delineata.

Adesso vado a leggere la prima parte della mozione. Questo tracciato denominato M2 è stato negli anni oggetto di numerose valutazioni. Il primo strumento di pianificazione sovraordinato è stato il secondo Piano Territoriale

di Coordinamento della Provincia di Torino denominato PTC2 in vigore dall'11 agosto 2011 e che viene ancora oggi utilizzato dalla Città Metropolitana. Sulla tavola del Piano Territoriale, la tavola 4.1 la linea all'epoca era stata individuata come tracciato in corso di valutazione. Ricordo che gli anni di formazione del Piano Territoriale al quale ovviamente avevo partecipato anch'io, sono stati il 2008/2009 ed era stato adottato dal Consiglio Provinciale nel 2010 e approvato in via definitiva dalla Regione nel 2011, quindi sono circa dieci anni che si sta parlando di questo tracciato. Un primo tracciato proposto fu presentato in città Metropolitana nel 2018 nel mese di giugno e prevedeva un percorso solo all'interno della cinta daziaria della città con una sola ipotesi di prolungamento sino alla zona Pescarito-San Mauro. Successivamente è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnica-economica della Linea 2 della Metropolitana, sulla base di tutta una serie di incontri e confronti con i territori interessati dal tracciato, ovviamente compreso il Comune di Orbassano. Il progetto è stato oggetto quindi, come ho detto prima di una prima valutazione con la conferenza dei servizi ufficiale ai sensi dell'art. 14 della Legge 241/90 a cui hanno partecipato tutti gli Enti interessati dal progetto. Appunto la riunione era stata convocata in modalità sincrona, cioè trovarsi tutti insieme e poi chiaramente essendo ancora in periodo di lockdown l'abbiamo fatta in modalità telematica come il consiglio di stasera. Il progetto propone, visti i potenziali flussi di passeggeri, di estendere la linea verso sud sino al centro di Orbassano, e qui c'è una parte scritta in corsivo che è nient'altro di un copia/incolla di quello che sta scritto nel progetto che la conferenza dei servizi a cui ho fatto riferimento prima andrà ad approvare e che quindi l'incarico di progettazione preliminare si articola in tre fasi successive: la prima fase A) di attività preliminare riguardante l'aggiornamento della documentazione della linea all'esame dei punti critici e la messa in opera delle indagini sul campo che si è conclusa il 21 maggio 2018, quindi un paio di anni fa; la seconda fase, la fase B) è stata quella di condivisione e approvazione del progetto che vista la sua diffusione, se pure in una fase ancora intermedia nell'ambito della città di Torino, con incontri e predisposizione di un sito web dedicato e raccolta dei commenti della cittadinanza e delle associazioni dei municipi che si è conclusa il 31 luglio 2018, e la terza fase progettuale, fase C) che ha riguardato la

redazione del progetto preliminare vero e proprio consegnato il 14.12.2018 con lo sviluppo di dettaglio nelle varie discipline, il recepimento ove possibile dei commenti ricevuti nella fase B) e la condivisione delle linee guida progettuali con gli Enti coinvolti a vario titolo. Quindi qui il tracciato interessa il territorio di Orbassano sia all'interno dell'abitato, sapete bene che il capolinea è vicino alla piazza del mercato, vicino al parco dei pianeti, poi la frazione Pasta di Rivalta e la borgata Mellano di Beinasco con due stazioni in Orbassano quindi Orbassano centro e Orbassano Centro Ricerche e la prima stazione sarà il capolinea della Linea 2. Nella seconda stazione come si diceva il parcheggio di scambio sud è in fregio alla SP6 proprio al confine con il territorio di Beinasco, e qui lo vediamo è anche rappresentato sull'immagine che c'è nella mozione; nel frattempo però sono stati redatti e consegnati studi di fattibilità relativi a tre possibili prolungamenti della tratta centrale, cioè la società che stava progettando la linea ha iniziato a fare due conti e ha visto che ci sarebbe stato una maggiore redditività e quindi un maggiore incasso perché ci sarebbe stato un maggiore utilizzo da parte di utenti, andando a verificare un prolungamento a nord est verso San Mauro che già all'inizio si ipotizzava, uno sud est verso piazza Bengasi e il prolungamento a sud ovest verso Orbassano. Sempre il documento a cui ho fatto riferimento allegato al progetto che è questo progetto di fattibilità tecnica, elaborati generali e relazione illustrativa generale, prende in esame queste tre direttrici che ho citato prima, e quindi analizzando le tre direttrici di accesso e uscita dalla città di Torino disposti lungo l'asse del tracciato della Linea 2 è possibile individuare tre direttrici assi primari di accesso-ingresso della città di Torino: asse nord est da e per San Mauro lungo la giacitura della diramazione nord est; asse sud ovest da e per Orbassano lungo la giacitura del prolungamento sud ovest, e un asse nord ovest da e per Venaria Reale, relegando l'attuale linea 1 di Metropolitana la relazionalità con il quadrante sud est, grazie al prossimo prolungamento da Lingotto a Bengasi. Analizzando la domanda di mobilità e qui è interessante che gravita lungo questi tre assi e che è destinata e originata da e verso la fascia di sensibilità della Linea 2, è possibile stimare la domanda di mobilità potenziale nella punta del mattino che a livello teorico potrebbe relazionarsi con la Linea 2 stessa. Quindi nella zona di cintura nord est, in buona sostanza verso san Mauro,

circa 5.500 spostamenti ora; nella zona di cintura sud ovest quindi verso Orbassano 12.500 spostamenti ora, quindi più del doppio, e nella zona di cintura nord ovest, quindi verso Venaria, 1.500 spostamenti ora e ampliando il perimetro di riferimento di ciascuna anche a tutte le polarità poste a monte delle stesse, la domanda potenziale di mobilità diventa nella zona nord est estesa, quindi oltre il capolinea 6.500 spostamenti ora, nella zona sud ovest quindi verso Orbassano estesa, quindi che prende anche gli altri Comuni che sono oltre Orbassano, 15.000 spostamenti ora, e nella zona nord ovest estesa circa 2.000 spostamenti ora. Nella linea sono stati anche previsti due depositi, il primo a sud verso Orbassano che si trova fra il Termovalorizzatore e il cimitero; c'è ancora un'area libera che sta fra le due infrastrutture che ho nominato e in quell'area c'è una possibilità di inserire il deposito. Il secondo a nord del tratto terminale del prolungamento della linea in un'area occupata da capannoni industriali privati. Ne abbiamo avuto la conferma anche nella conferenza tecnica che si è tenuta martedì 12, dove il tecnico del Comune di San Mauro ha detto che sono due capannoni locati a delle persone che quindi dovranno probabilmente cercare nel tempo un altro posto per la locazione. Quindi il primo deposito da quanto abbiamo capito sta su un'area pubblica o comunque un'area libera da costruzioni, il secondo invece a Pescarito sta dove ci sono dei capannoni industriali irrealizzati; nel territorio di Orbassano è anche previsto il parcheggio di interscambio presso il Centro Ricerche della FIAT, era stato oggetto di numerosi incontri che sono stati fatti negli anni scorsi anche con la Società Si.Stra; faccio presente che per realizzare questo progetto preliminare sostanzialmente sono stati fatti anche dei sondaggi per capire cosa c'è nel sottosuolo, e questo dovrebbe essere il principale parcheggio di attestamento sud perché ci sono circa 1.000 posti auto, ovviamente la fermata della Metropolitana e gli stalli per i bus, quindi sarebbe un interscambio sia con il mezzo privato sia con il mezzo pubblico su gomma, quindi un classico interscambio gomma-ferro.

Cosa è successo? Che su questo parcheggio di interscambio noi qualche ragionamento lo stiamo facendo perché ci pare che sia stato predisposto utilizzando semplicemente il terreno a raso con una grande occupazione di suolo, quindi ci sono 1.000 posti auto messi così tipo i parcheggi dei

supermercati di 10/15 anni fa; diciamo che su questo forse si può anche poi studiare qualcosa di meglio, come dicevo qualche ragionamento abbiamo iniziato a farlo. Io adesso ho parlato del progetto quindi ho dato tutta una serie di dati tecnici, il resto non è emerso nella conferenza dei servizi perché nella prima conferenza abbiamo detto si è soltanto così iniziato a parlare di quella che doveva essere la procedura approvativa e nella seconda conferenza, quell'incontro tecnico di martedì, si è andato ad esaminare in dettaglio di come si poteva attuare. Però sembra che questa linea venga realizzata solo con finanziamenti pubblici e quindi non con il finanziamento privato e sembra che ci sia, sempre da notizie giornalistiche, la scelta della città di Torino di partire da nord anziché da sud, e come avete potuto vedere da indagini fatte da un organismo terzo, cioè questa società Si.stra che non è nemmeno una società italiana e che quindi ha preso in esame tutti i dati possibili immaginabili, è venuto fuori che la domanda di trasporto da sud è sicuramente più forte rispetto di quella che è da nord. Il che vuol dire che se io parto da sud in soldoni mi ripago prima la linea rispetto alla partenza da nord, poi per carità è una scelta politica della città che però sicuramente creerebbe qualche problema al finanziamento stesso della linea, perché la linea la finanzia anche pagandola prima. Quindi questi sono gli aspetti principali di carattere tecnico che ho voluto sottolineare, fra l'altro io la stavo leggendo sul mio Acrobat invece ho visto che adesso è anche disponibile per tutti. Poi si fanno così una serie di ragionamenti che non so se li vuole illustrare Guglielmi ...

Consigliere Guglielmi

Sì, Fiora se il Presidente mi dà la parola io proseguirei con le nostre conclusioni della mozione.

Presidente

Sì ok. Prego Guglielmi.

Consigliere Guglielmi

Posso andare, Presidente? Dopo tutte queste importantissime premesse che sono la struttura di questa mozione, si impegna il Sindaco e i delegati tecnici e

politici a perseguire in ogni sede tecnica e politica le indicazioni di seguito elencate. Questo sintetico approfondimento di analisi pone in evidenza il ruolo strategico delle diramazioni oltre il perimetro della città, sia il prolungamento nord est verso San Mauro Pescarito che ancora di più, come sottolineato dall'assessore Fiora che riportando i dati della Si.stra, il prolungamento sud ovest verso Orbassano centro, al fine di captare quote di domande significative deviandole verso la Linea 2 Metropolitana, contribuendo così a ridurre il carico veicolare privato lungo gli assi viabilistici interessati. Appare altresì come meno interessante un'eventuale estensione in direzione Venaria, abbiamo visto che le quote dei flussi orari sono decisamente più scarsi in quanto i valori di mobilità sono nettamente inferiori. Non si comprende quindi la scelta che traspare attraverso i mezzi di stampa di iniziare la costruzione della linea da nord, scelta che potrebbe essere interpretata come la volontà politica di avvantaggiare dei territori politicamente vicini, tralasciando completamente le indicazioni statistiche rilevate dalla società Si.stra durante il suo incarico. Una scelta politica non può essere arbitraria ma supportata da dati e concetti inoppugnabili. Non si rivela la differenza di impostazione tecnica della scelta dell'individuazione dei depositi impostata con criteri non omogenei che potrebbe indurre a supportare delle future motivazioni di completamento della linea in forma privilegiata della parte nord est perché già approvato il progetto del deposito. La concezione progettuale della fermata di interscambio al Movicentro di Orbassano C.R.F. così come presentata propone un elevato consumo di suolo libero che si potrebbe ridurre o mitigare prevedendo dei parcheggi interrati o in strutture; sarà cura dell'amministrazione inviare una nostra proposta, una proposta progettuale come abbiamo anticipato nella conferenza dei servizi dello scorso 5 maggio che da un lato limita al massimo il consumo del suolo con soluzione interrata, sistemazione logistica degli spostamenti all'interno del Movicentro e infrastrutture necessarie. Inoltre dare all'infrastruttura nel suo complesso un'immagine architettonica innovativa e gradevole. Si rileva altresì la mancanza dello studio della viabilità legata alla fruizione del Movicentro per i mezzi pubblici e privati che devono andare e venire dai Comuni vicini per servire la fermata, dove è imprescindibile la necessità di una rotonda per effettuare le operazioni di inversione di direzione.

Abbiamo visto come appunto il flusso, l'andamento del flusso orario se si va a considerare anche i dintorni di Orbassano aumenti e di conseguenza anche questo delta, questa maggiorazione di utenti che utilizzeranno la linea M2 deve essere progettato, deve essere tenuto conto in fase di progettazione.

Quarto punto: la scelta realizzativa dell'opera nelle sue fasi prioritarie non può prescindere, sia che si tratti di finanziamento pubblico o privato, da una scelta politica arbitraria, che non tiene conto del piano finanziario dell'intervento se non con motivate e concrete argomentazioni.

Questa è la mozione che come maggioranza portiamo sui banchi non reali ma banchi virtuali di questo Consiglio Comunale, sicuramente sottolineerei ancora una volta che se verranno confermate le ipotesi giornalistiche, ma sappiamo bene che sovente le ipotesi che leggiamo sulla carta stampata poi hanno un riflesso poi reale sulle decisioni intraprese dai politici e dagli amministratori. Sicuramente quando si va a lasciare un segno indelebile come quello che sarà la linea M2, considerare meramente un'affinità cromatica che può essere quella dell'amministrazione di una determinata zona della cintura di Torino piuttosto che un'altra, in barba a tutte le previsioni di chi fa questo lavoro, SI.Stra fa questo lavoro e ha previsto circa 8.500 spostamenti all'ora in più tra un asse rispetto a un altro asse, che ha, come è stato, già detto dei risvolti sia economici – non sicuramente ma è molto probabile che dei privati interverranno nella sua realizzazione, ovviamente il privato troverà meno appetibile se l'opera dovesse iniziare da una parte meno redditizia, l'opera si autofinanzia con i suoi incassi anche. E oltre a questo aspetto economico sottolineiamo anche che questi 8.500 spostamenti ora in più hanno anche un certo impatti ambientale perché consideriamo circa 8.500 macchine che si sposterebbero in meno sulle nostre strade, sulle strade di Torino e zone limitrofe. Quindi questa decisione se appunto verrà confermata ci lascia molto perplessi e speriamo che questa indicazione basata su dei numeri su degli studi e non su delle simpatie o antipatie politiche possano prevalere e possano così avere luogo nei nostri territori . Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Guglielmi. Interventi? Consigliere Suriani, prego.

Consigliere Suriani

Grazie Presidente. Spero di rimanere nei tempi perché questa è una mozione sicuramente che tratta un tema molto importante ma le cose secondo me devono essere anche spiegate un attimino per quelle che sono. Cioè la mozione è una mozione prettamente politica perché si accusa l'amministrazione a questo punto di Torino di scelte arbitrarie, eccetera, eccetera, Partiamo dalle vostre quattro indicazioni. Con la vostra mozione intendete impegnare il Sindaco i delegati tecnici e politici a perseguire quattro indicazioni, indicazioni che però non sono, almeno dal mio punto di vista, elencate in modo preciso ma lasciano un po' di libertà di interpretazione. Primo punto, non comprendete per quale motivo si sia scelto di iniziare la costruzione della linea da nord. Come motivazione dell'inizio della costruzione da nord fate riferimento, come dicevo prima, a una scelta politica arbitraria. Provo però ad argomentare quali invece siano i dati e i concetti inoppugnabili per iniziare da nord. Partiamo da un presupposto, non si sa ancora quanti soldi verranno stanziati alla fine dallo Stato per il completamento totale dell'opera – non dico parziale, ma totale dell'opera. Sappiamo però per certo che il tratto più economico che prevede l'interscambio della linea 1 a Porta Nuova è proprio la tratta che andrà da Porta Nuova verso Rebaudengo, ma non è solo questo che comporta la scelta di realizzare per primo un tratto che parte da nord. Un altro motivo, e voi sicuramente dovrete saperlo bene visto che come maggioranza avete partecipato ai vari tavoli di lavoro, è che c'è la necessità anche di costruire un deposito temporaneo; l'area è stata già individuata ed è nella zona del trincerone di via Gottardo. Spiego per chi non lo sapesse perché sarà necessario un deposito temporaneo. Il deposito definitivo, quello che accennava appunto l'assessore Fiora all'inizio della spiegazione della mozione, richiede una superficie molto ampia, parliamo di oltre 150.000/200.000 metri quadri di territorio. Immagino che se venisse finanziata per intero l'opera non ci sarebbero problemi di partire da nord e da sud contemporaneamente, magari fosse così; il problema è che se si deve partire con un lotto, questo deve essere necessariamente un lotto funzionale, quindi completo e quindi non soltanto con il deposito temporaneo come ho spiegato prima ma anche con il centro di

controllo, l'officina, eccetera, eccetera. Lo spazio del trincerone che è stato individuato consente praticamente di avere tutto questo all'interno del lotto funzionale, e quindi è giocoforza investire i primi soldi sulla disposizione per un lotto oltre che più funzionale anche più economico in assoluto. Dal deposito temporaneo sarà poi necessario chiaramente prevedere la realizzazione del deposito definitivo in tempi brevi, e questo perché? E anche questo sicuramente è qualche cosa su cui siete a conoscenza, sicuramente lo sapete perché è stato già spiegato questo aspetto, io ho anche partecipato personalmente a un incontro che era stato organizzato a Torino perché comunque c'è stata una notevole divulgazione del materiale relativo alla realizzazione della linea 2. Entro cinque anni dalla messa in funzione della linea i treni dovranno subire un collaudo per poter continuare ad avere l'abilitazione a circolare. Il primo collaudo deve essere fatto quindi in un deposito provvisto di una pista di prova e quindi deve essere necessariamente un deposito definitivo. Tutto questo che cosa significa? Significa che dal momento in cui parte il primo treno sul primo lotto funzionale si avranno cinque anni di tempo per passare a un lotto successivo che comprenda almeno un deposito definitivo. Per quanto ho fin qui esposto la scelta quindi non è politica, arbitraria, come l'avete definita, ma è logica. Tra l'altro tutte le motivazioni che ho citato sono già state comunque spiegate in più occasioni e più volte condivise tra le parti coinvolte nel progetto preliminare. Altro aspetto che non sottovaluto e che ritengo importante è da considerare anche la richiesta dei cittadini di poter usufruire della nuova linea. Ci sono stati dei comitati dei cittadini che da anni chiedono di partire da nord: sono state raccolte migliaia di firme a proposito, non penso che sia però quest'ultimo aspetto che vi possa far pensare a una scelta politica arbitraria, sarebbe sicuramente riduttivo dopo tutto quello che ho detto e spiegato relativamente al tronco funzionale che dovrà essere realizzato.

Passo al secondo punto della mozione che riguarda il deposito. Il Sindaco di Orbassano aveva dato la disponibilità di un'area per il deposito, ho raccolto delle informazioni in merito e dagli atti si evince che l'area individuata dal Comune di Orbassano a nord della tangenziale era interessata da un PECLI e pertanto l'amministrazione ha fatto marcia indietro in quanto il terreno non era

nella disponibilità del Comune stesso. A questo punto, non essendoci più la disponibilità del terreno ad Orbassano, e visto che anche altri Comuni si sono poi tirati indietro perché se non ricordo male anche Beinasco aveva fatto marcia indietro sul discorso di dare un'area a disposizione per il deposito, allora cosa è successo? È successo che praticamente si è data la priorità all'area a fianco del Cimitero Parco, zona Gerbido, citata dall'assessore Fiora e un'area a nord della zona Pescarito San Mauro.

Arrivo al punto 3 che è l'interscambio, e questo sinceramente è il punto che mi lascia sicuramente più perplesso, e cioè: da quanto leggo nella mozione dopo circa due anni dalla presentazione del progetto preliminare vi accorgete che vi è un elevato consumo di suolo, due anni, forse era il caso di svegliarsi prima di arrivare alla conferenza dei servizi del 5 maggio 2020. Sapete benissimo che dalla progettazione preliminare alla progettazione definitiva non saranno molte le cose che potranno essere cambiate, ho come la sensazione che avete perso un po' voi il treno, cioè come amministrazione, in quanto potevate mandare una proposta non appena vi siete insediati o comunque prepararla prima di arrivare alla conferenza dei servizi. Il progetto preliminare è stato presentato a dicembre 2018. Come mai vi siete mossi solo oggi? Come mai non vi siete accorti prima del consumo di suolo? Eppure lo scrivete anche voi nella mozione quali siano state le fasi per giungere sino alla conferenza dei servizi. A pagina 2 della mozione si legge che la seconda fase che è detta fase B è stata quella di condivisione e approvazione che ha visto la sua diffusione con incontri, predisposizione del sito web dedicato e raccolta di commenti della cittadinanza e delle associazioni e dei municipi conclusasi il 31 luglio 2018. Poi c'è stata la terza fase, invece, che ha riguardato la redazione del progetto preliminare vero e proprio consegnato il 14 dicembre 2018 con il recepimento dei commenti ricevuti nella fase B e la condivisione delle linee guida progettuali con gli Enti coinvolti a vario titolo. Tra l'altro in questa fase sono state comunque apportate delle modifiche; se non ricordo male c'è stata anche una modifica al posizionamento di una stazione rispetto all'ipotesi preliminare, proprio perché sono avvenute delle interlocuzioni con i soggetti interessati che probabilmente loro sì, si sono mossi prima e non hanno aspettato chiaramente la conferenza dei servizi per far sorgere dei dubbi. Tra l'altro vi contraddite con la stessa

mozione perché nella mozione è scritto, e lo cito: il parcheggio di interscambio individuato presso il C.R.F. e proposto dalla nostra amministrazione nei vari incontri, è costituito da uno spazio per gli autobus, il parcheggio a raso con circa 1.000 posti e la fermata. Quindi ora vi accorgete che c'è il consumo di suolo e quindi la domanda sorge spontanea: ma non potevate dirlo prima? Se scrivete nella mozione che l'intercambio è stato proposto dalla vostra amministrazione nei vari incontri e ora ne richiedete la modifica sostanziale direi che cadete in contraddizione.

Quarto ed ultimo punto, poi ho finito, il finanziamento: anche qui fate riferimento a delle scelte politiche arbitrarie. Si può facilmente ricostruire la vicenda della linea 2 grazie alla mole di documentazione messa a disposizione, come dicevo prima, nel sito del Comune di Torino e poi anche dalle varie notizie pubblicate sui giornali in questi anni ma anche recentemente, parlo di pochi giorni fa, di non tantissimi giorni fa. Nel momento in cui si è capito che il Ministero non riusciva a finanziare completamente l'opera, il Comune di Torino si è attivato per verificare la fattibilità di una partnership tra pubblico e privato; non bisogna essere dei grandi economisti che per poter fare un piano preciso finanziario da proporre ai privati è necessario comunque conoscere i costi reali, ma ciò non è possibile chiaramente nella fase di progettazione preliminare. Il Comune di Torino ha inoltre fatto delle considerazioni sulla rata di ristoro del capitale investito da privati, si è capito chiaramente che non sarebbe stata sicuramente sostenibile dal bilancio del Comune stesso. Pertanto è stata abbandonata l'ipotesi di partnership tra pubblico e privato, il cosiddetto project financing. L'opera sarà molto probabilmente inserita tra le opere strategiche sui trasporti nazionali, sarà pertanto avviato un criterio di finanziamento; il primo lotto da quanto si è detto avrà un costo indicativo di quasi un miliardo e mezzo, lo Stato ne metterà a disposizione 828.000.000, quindi non si potrà andare da nord a sud come preventivato, e i restanti 600 milioni invece arriveranno dalla città di Torino, Quel miliardo e mezzo sarà quindi utilizzato per la realizzazione del primo lotto più funzionale e più economico che ho citato all'inizio del mio intervento.

I 600.000.000 saranno messi a disposizione della Cassa Depositi e Prestiti a tassi agevolati e con un periodo di preammortamento molto lungo: la prima

rata del mutuo sarà pagata quando la linea 2 sarà già in servizio. Sicuramente la parte della città di Torino sarà fatta un'analisi di sostenibilità delle rate che graveranno sulle casse del Comune, non penso e non credo che sia chiaramente intenzione dell'amministrazione di Torino fare un debito che non sia sostenibile.

Detto tutto questo per tutte le motivazioni sopra illustrate il nostro voto chiaramente non potrà che essere contrario a una mozione che purtroppo di tecnico ha poco ma soprattutto è la mozione puramente politica. Impossibile quindi votare a favore di una mozione che vuol far credere che quanto si andrà a realizzare e a investire della linea 2 sia solo frutto di scelte politiche arbitrarie, sarebbe alquanto riduttivo. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Suriani. Interventi? Consigliere Di Salvo prego.

Consigliere Di Salvo

Grazie Presidente. Ho mandato adesso in chat un emendamento che proponiamo come Partito Democratico insieme al Gruppo Uniti per Giovanni Falsone, però chiedo al gruppo Uniti per Giovanni Falsone di confermare quanto dico perché non essendo in consiglio comunale e non potendo avere riscontro immediato chiedo che lo diano loro. Grazie.

Consigliere Falsone.

Confermiamo.

Presidente

La leggi tu Di Salvo?

Assessore Fiora

Posso solo fare una precisazione sui tempi?

Presidente

Prego, Fiora.

Assessore Fiora

Dalla conferenza del 5 maggio, partono 90 giorni per la presentazione di osservazioni come una qualsiasi variante urbanistica, quindi vuol dire che il tracciato quello è, ma tutte le altre cose che sono di contorno al tracciato si possono andare a rivedere e riverificare in fase di progetto definitivo e poi esecutivo, tant'è che è anche partita la fase di specificazione per la valutazione di impatto ambientale. Ora voi mi insegnate che dalla valutazione di impatto ambientale possono anche venire fuori delle richieste di modifiche al progetto medesimo. Faccio un esempio banale di quanto è venuto fuori nella conferenza del 5 di maggio, che non sono andato a riferirla tutta, ovviamente, perché è durata tre ore. Comunque i colleghi della Regione hanno espresso qualche dubbio nel tratto verso San Mauro perché va a intersecare una zona ad alto rischio idrogeologico che è la confluenza della Stura dentro il Po, e la linea non dovrebbe passare lì sotto, per carità, ma da quelle parti, e quindi qualche riserva l'hanno già formulata. Quindi non è che la linea quella è; per carità nella sua concezione rimarrà quella, ma tutte le opere di contorno dalla valutazione di impatto ambientale possono essere tranquillamente riviste, come pure anche i depositi, perché sappiamo bene che la valutazione di impatto ambientale è fatta proprio per valutare quale impatto sull'ambiente ha la linea stessa. Quindi la Linea sotto terra impatta fino a un certo punto, tutte le opere invece realizzate in superficie, quindi l'uscita delle stazioni, i depositi, i parcheggi e quant'altro possono essere oggetto di ulteriori valutazioni in linea ambientale. Quindi anche su questo è iniziata la fase di specificazione che viaggia parallelamente al progetto che andrà in conferenza dei servizi e sul quale chiunque può presentare delle osservazioni e delle proposte.

Presidente

Grazie assessore Fiora. Chi chiede di intervenire? Consigliere Di Salvo, prego.

Consigliere Di Salvo

Leggo l'emendamento che avete letto in chat. Quindi chiediamo di aggiungere agli impegni il punto 5 e il punto 6. Il punto 5: promuovere un tavolo di lavoro

con i Sindaci dell'area sud ovest di Torino per progettare le risorse urbanistiche e finanziarie da impiegare per consolidare la realizzazione dell'opera.

Il punto 6: a relazionare lo stato avanzamento lavori nella commissione territorio con periodicità semestrale.

Siamo ben contenti che arriverà la Metropolitana ad Orbassano, speriamo che possa arrivare il prima possibile e speriamo che i lavori possano partire da sud anziché da nord; allo stesso tempo visto che prima o poi sia che parta da nord sia che parta da sud andrà a rivoluzionare la nostra zona, crediamo sia importante prevedere l'impatto che avrà sul nostro territorio e su tutti i territori che si appoggeranno ad Orbassano per fruirne. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Di Salvo. Vorrei ricordare che nella fase della presentazione del progetto preliminare c'era anche una certa fretta di presentarlo perché per poter partecipare a un bando, se ben ricordo un bando statale, quindi dovevano presentarlo rapidamente entro la fine del 2018 se ben ricordo, per poter rimanere nei termini del bando. Ma indipendentemente da questo come ha detto l'assessore Fiora mi pare che ci siano tranquillamente tutti i tempi come sono previsti dalla normativa per fare le corrette osservazioni che non stravolgono il posizionamento delle stazioni o delle fermate che siano, ma sono contributi e migliorativi, tant'è che anche grazie all'assessore Fiora saremo in grado di fornire una sorta di bozza di progetto migliorativo sotto tutti gli aspetti: ambientale, logistico; e poi ci aspettiamo, questa è la parte importante, uno studio della viabilità perché come dicevamo nella mozione la rotonda per poter tornare indietro è fondamentale perché se no i pullman come fanno a tornare indietro? Non si può fare certo un'entrata e un'uscita laterale. Questo sarà da capire un attimo, so che ci saranno delle riunioni a breve, nell'ultima conferenza che abbiamo fatto due o tre giorni fa solo sulla tematica burocratica di come affrontare con le varianti i vari Comuni, gli eventuali anche espropri che ci sono da fare in qualche posto, si è messo in programma anche di fare delle riunioni tematiche sui vari aspetti tipo quello della viabilità, si è concordato o farlo a zone o farlo anche tutti insieme soprattutto per andare a sviscerare gli aspetti della viabilità.

Interventi? Consigliere Guglielmi, prego.

Consigliere Guglielmi

Grazie Presidente. Ho letto mentre Luca la leggeva ho letto anche nella chat la sua proposta di integrazione col punto 5 e il punto 6, punti che ci trovano favorevoli, li possiamo tranquillamente aggiungere alla nostra mozione con solo una piccola modifica. Cioè al punto 6: “a relazionare lo stato avanzamento lavori nelle commissioni territorio con periodicità semestrale” io non vincolerei la commissione a riunirci ogni sei mesi perché magari possono emergere delle novità anche in un tempo con una cadenza più ristretta e sarebbe forse un po’ riduttivo vederci ogni sei mesi. Quindi farei una modifica solo al punto 6: “a relazionare lo stato avanzamento lavori nella commissione territorio in base alle novità emerse”. Poi lo riformuliamo magari con altri termini, ma il concetto è questo, cioè non vincolarci a una cadenza semestrale ma in base a ciò che accade, in base agli eventi, in sostanza.

Presidente

Grazie consigliere Guglielmi. Prego Di Salvo.

Consigliere Di Salvo

La cadenza non vuole essere un aspettiamo ma vuol essere “almeno” semestrale quindi dire che la proposta potrebbe essere o “almeno semestrale” o “almeno una tempistica di questo tipo”, se può essere accolto.

Consigliere Guglielmi

Sì, “almeno semestrale” vuol dire che non ci pone il limite di sei mesi quindi io credo si possa emendare col testo integrato da Luca, va bene.

Presidente

Prego signor Sindaco.

Sindaco

Io volevo proprio soltanto fare una considerazione. Intanto i dati qui parlano in

modo molto chiaro: 15.000 spostamenti, è un'opera importante, è un'opera che abbiamo uno studio di una ditta privata che ci dice chiaramente che economicamente è conveniente farla partire da dove c'è un maggiore afflusso, e un'opera economica deve auto sostenersi e noi mi è parso di capire che “abbiamo sentito un comitato di cittadini che si è messo ad urlare” mentre noi siamo stati zitti e tranquilli per cui dobbiamo stare in silenzio, e ci siamo accorti in ritardo dell'elevato consumo di suolo. No. Correttamente abbiamo fatto delle valutazioni, abbiamo valutato che un'opera economicamente si deve auto sostenere, che è importante che venga fatta su un territorio che è già disponibile e che credo valga la pena di pensare di avere dei finanziamenti anche privati da dove serve o comunque val la pena di ragionare per andare a cercare dei finanziamenti. Ma un'opera così importante credo che al di là del primo lotto credo che vada pensata interamente quest'opera. Grazie.

Presidente

Grazie signor Sindaco. Sentirei un attimo il Segretario, Gigi, per inserire l'emendamento io farei uno screenshot dell'emendamento, così non devi riscriverlo. Noi dobbiamo inserire semplicemente un punto 5 e un punto 6 dopo il punto 4.

Segretario

A verbale io lo scrivo. Dopo il punto 4 vengono inseriti il 5 e il 6.

Presidente

Io faccio uno screenshot e lo metto come fotografia. Ok, lo faccio.

Luca, hai già modificato? Ok.

Segretario

Eugenio, secondo te si può stampare? riesco a stamparlo poi questo che inserisci adesso così poi ce l'ho come cartaceo?

Presidente

Sì, certo perché te lo mando come immagine.

Se non ci sono altri interventi io metterei prima in votazione l'emendamento ...

Segretario

A questo punto è condiviso l'emendamento?

Presidente

È condiviso non tutti, non penso ... Suriani ad esempio ...

Mettiamo in votazione l'emendamento proposto dal consigliere Di Salvo e rivisto insieme ai presentatori della mozione. Portiamo in votazione l'emendamento.

Partiamo con i contrari ... nessuno

Astenuti ... 1, Suriani

Favorevoli ... tutti gli altri.

Segretario

15 favorevoli.

Presidente

Adesso mettiamo in votazione la mozione che era il punto 8. Mozione su tempistiche e priorità del tracciato della Linea Metropolitana 2 come modificata a seguito dell'approvazione dell'emendamento.

Contrari ... 1, Suriani

Astenuti ... nessuno

Favorevoli ... tutti gli altri.

Abbiamo finito il consiglio, io vi ringrazio e mi scuso se questa sera c'è qualche problema tecnico ma qui avevamo la linea veramente ... adesso sta andando liscia, ma verso le nove le dieci era veramente un disastro. Cliccavi sul microfono e te lo dava 10 secondi dopo.

Suriani prego vuoi dire qualcosa?. Prego.

Consigliere Suriani

Solo una cosa. Volevo soltanto sapere le tempistiche per poi avere la verbalizzazione di questo consiglio.

Presidente

Sì penso che lunedì saranno disponibili sul sito.

Consigliere Suriani

Immagino il video, non la trascrizione chiaramente.

Presidente

No, non la trascrizione, l'audio come l'altra volta e poi la trascrizione viene trascritta come tutti i consigli comunali quando fanno la bobina e poi la signora che viene fa la sbobinatura e lo trascrive e vi trovate poi il cartaceo, il fail oppure il cartaceo se ricevete la stampa.

Consigliere Suriani

Ok, d'accordo, grazie.

Presidente

Dicevo, scusate se c'è qualche inconveniente tecnico però tutto sommato direi che il sistema sta funzionando abbastanza bene, a parte qualche intoppo ogni tanto, qui ci sono delle cadute di linea che ci creano dei problemi. Non è facile fare il disk jockey in queste situazioni, abbiate pazienza se tante volte ci sono degli attimi un po' di incertezza che si vengono a creare.

La parola al Sindaco per la chiusura.

Sindaco

Sono l'una e trentasette, direi che abbiamo dibattuto a sufficienza, che ne dite? Grazie per il lavoro, grazie per la serata, al prossimo appuntamento che sarà dopo il rendiconto che ci vedremo con i componenti della commissione bilancio ci vedremo lunedì sera, vi auguro un buon fine settimana e buon riposo. Grazie a tutti.

Presidente

Buonasera a tutti, si chiude il Consiglio all'1,38. Segretario si chiude, buonanotte a tutti.