

## CONSIGLIO COMUNALE DEL 16.12.2013

### Interventi dei Sigg.ri 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. Spa. e T.R.M. Spa per l'attuazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura linea del sistema ferroviario metropolitano denominata SFM 5 (Orbassano-Torino Stura/Chivasso)**

Presidente

Passiamo al quinto punto dell'ordine del giorno: Accordo di programma ex art. 34 del D.lgs. N. 267/2000 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. Spa e T.R.M. Spa per l'attuazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura linea del sistema ferroviario metropolitano, denominata SFM.5 Orbassano-Torino Stura/Chivasso. Ha chiesto la parola il Sindaco, ne ha facoltà.

Sindaco

Grazie Presidente. Questo è un atto importante, ne abbiamo discusso in commissione dove abbiamo cercato di approfondire l'argomento. La delibera è abbastanza semplice, è un accordo di programma che deriva da un protocollo d'intesa fra diversi soggetti. L'accordo di programma è quell'atto disciplinato dall'art. 34 del D.Lgs. 267 del 2000 che va a definire chi fa le cose, come le fa e chi mette i soldi. Questo è un accordo come diceva prima il Presidente del Consiglio fra più soggetti: la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Grugliasco, il Comune di Orbassano, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e la R.F.I. - le ferrovie. Questo accordo di programma dove si dice appunto chi, cosa fa e come lo fa, e quanti soldi ci mette è per la realizzazione della ferrovia metropolitana S.F.M.5. Come voi tutti sapete, ne abbiamo parlato anche le volte scorse, la trasformazione, il riassetto di tutto il traffico che corre su binari che non arriva non solo dal concetto della Torino-

Lione per l'alta velocità con i collegamenti nazionali, ma che scende proprio nel concetto della risistemazione del traffico su binari anche nell'area metropolitana e fuori dall'area metropolitana e all'interno della città. All'interno della città è già stata fatta la linea 1, ci sarà in prospettiva futura la linea 2 più tutte le linee ferroviarie esistenti che sono quattro più quella che porta a Caselle che arrivando dalla provincia si inseriscono all'interno della città. Queste linee vengono trasformate e diventano ferrovie metropolitane, il concetto della ... alla francese, dove quando incrociano la metropolitana ci sono delle stazioni di interscambio ma tutte quante vanno a passare dal passante di Porta Susa. Queste quattro linee già esistenti passano nel passante di Porta Susa tutte e si può passare da una linea all'altra e quindi andare da Carmagnola fino a Caselle e così via; mancava una linea che negli anni abbiamo cercato di inserire e abbiamo promosso; ora è stata inserita, è la quinta linea, su una linea che non esisteva perché fino al Sito ci sono i binari della ferrovia dello scalo merci ma non c'era chiaramente nessun binario di trasporto civile. Allora nasce in parallelo al ferro dello scalo merci nasce questa linea che è chiamata S.F.M.5 e che si attesta sulla strada vino al San Luigi dove c'è la rotonda nuova. Questa doveva essere un'opera inizialmente legata alle opere di compensazione della Torino-Lione ma è chiaro che la Torino-Lione ha dei tempi molto più lunghi rispetto alle aspettative e alle necessità del territorio, dato il continuo aumento del traffico da e per Torino, che attraversa Beinasco, la circonvallazione esterna, eccetera, e quindi diventava impellente riuscire a mettere in piedi questa linea ferroviaria. Si è approfittato del possibile utilizzo di alcuni soldi derivanti dalle opere di compensazione dell'inceneritore di TRM, e si è stanziata una cifra prendendola da queste opere di compensazione per finanziare la realizzazione di questa linea ferroviaria. Il contributo è stato chiaramente di più soggetti, la Regione Piemonte doveva mettere 5.000.000 e oltre, è arrivata a investire 9.300.000 quindi ha aumentato il suo contributo che era sulla quota delle opere di compensazione, ha aggiunto 5.500.000 e siamo arrivati a 9.300.000 della Regione. Di TRM si sono prelevati 3.700.000 e le ferrovie investono 5.500.000 per un totale di 18.500.000 euro; con questa cifra si va a realizzare tutto il ferro sulla linea, si realizza la stazione, la fermata, oggi stazione finisce lì in questo momento ma la

prospettiva come nel nostro piano regolatore abbiamo già messo la possibilità di allungarlo già urbanisticamente poi si vedrà con la questione della disponibilità economica in futuro ma l'importante è che cominci ad arrivare, si realizzerà la fermata stazione, si realizzerà un parcheggio, si realizzerà un AB, dove tutti gli autobus si fermano con banchina, caricano e scaricano, quindi più postazioni di banchina, si deve poi realizzare in accordo con l'agenzia metropolitana una filiera di autobus che dai Comuni vicini arrivano con dei tempi molto calcolati - perché dicevamo anche in commissione i trasporti pubblici, ferrovia, autobus, metropolitane stesse funzionano se hanno delle coincidenze molto rapide, se uno deve aspettare 2-3-4 minuti al massimo, ma se si deve aspettare 10 o 15 minuti allora si prende la macchina e si torna indietro nel tempo, invece se chiunque sia andato nelle grandi città si è reso conto che il segreto dei trasporti è proprio la rapidità delle coincidenze che permette di spostarsi da una parte all'altra con grande velocità mentre se invece si prendesse la macchina oltre ai costi si impiegherebbe molto più tempo. C'è tutto un problema di sistemazione idrogeologica che è compresa in questo importo, qualcuno si ricorderà che tutte le volte che ci sono delle forti piogge va a rischio allagamento il parcheggio basso del San Luigi e quindi conseguentemente andrebbe anche a rischio allagamento la stazione che viene realizzata più a valle anche se il terreno viene alzato. Quindi viene realizzata tutta una serie di tubazioni di raccolta di queste acque che possono arrivare in eccesso e convogliate verso il Sangone. C'è anche la predisposizione per il Comune di Grugliasco perché entra a pieno titolo in questo accordo perché c'è anche la predisposizione di una fermata in località le Gru dato che la linea passerebbe lì vicino e chiaramente quello è un punto molto sensibile dove ci sono moltissime persone che vanno e vengono con le macchine e quindi avere la possibilità di avere una fermata di ferrovia metropolitana alle Gru chiaramente è un grosso vantaggio con forte riduzione del traffico. L'abbiamo anche citato in commissione, oltre alla parte tecnica di questo accordo di programma che prevede anche dei tempi, quindi tutto il 2014 sarà dedicato alla progettazione definitiva e poi nel 2015 inizieranno le gare di appalto con i lavori, quindi le tempistiche sono già definite. È evidente che occorreranno due o tre anni per vedere dei risultati perché sono opere di una certa consistenza e

questo lo si capisce anche dai costi. Cosa importante è che questa stazione, questa fermata al San Luigi non ha semplicemente una valenza di ferrovia metropolitana come dicevamo prima, ma rappresenta un punto estremamente importante per l'accesso da Torino all'Ospedale San Luigi, quindi non solo per i Comuni della zona attraverso questa filiera come dicevamo prima di autobus che rende agevole il mezzo pubblico, ma c'è un sito estremamente sensibile oltre a quello delle Gru c'è anche quello del San Luigi. Con l'Agenzia Metropolitana, le varie amministrazioni che si sono succedute in questi tempi e con il San Luigi, l'idea è quella di avere una navetta che faccia un giro continuo anche all'interno del San Luigi, dato che il San Luigi è molto grande e all'interno poi raggiunga la fermata e giri continuamente. Questo agevolerebbe in modo non indifferente l'utilizzo del mezzo pubblico, ma questa fermata ha anche una valenza ambientale. Una serie di opere di compensazione che sono finanziate dall'inceneritore di TRM vedono la realizzazione di una rete di piste ciclabili che passano e vanno a convergere su quella strada dove sorgerà la stazione. Quindi quello diventa anche un punto nodale per poterci agganciare con tutte le piste ciclabili, arrivare da Torino e potere scaricare la bicicletta dal treno o affittare una bicicletta e lì percorrere le piste ciclabili, considerando che siamo anche a ridosso del parco del Sangone e questo permette una vera e propria porta ferroviaria di accesso al parco. Vorrei ricordare ancora l'impegno del Comune di Orbassano nel 2009 in accordo con tutti i Comuni si è fatto partire questo progetto realizzando noi la progettazione; in accordo chiaramente con l'Agenzia Metropolitana e la Provincia, realizzammo la progettazione proprio per fare in modo che questa progettazione diventasse parte integrante del progetto che stava prendendo forma della Torino-Lione. Infatti nella Torino-Lione è riportata la stazione di Orbassano. Questo vuol dire che noi la finanziamo adesso con altre risorse, la rendiamo operativa, ma per ultimarla serviranno poi le risorse della Torino-Lione, cioè per rendere la stazione completa e aggiungere ancora altri parcheggi se sarà il caso, serviranno poi anche le risorse della Torino-Lione che la riconosce nel suo progetto come una stazione proprio all'interno del progetto del percorso. Mi fermerei qui. Grazie.

Presidente

Ringrazio il Sindaco. Direi che possiamo iniziare con gli interventi e dichiarazioni di voto. Ha chiesto la parola il consigliere Russo, ne ha facoltà.

Consigliere Russo

Io ho espresso in commissione qualche giorno fa un parere favorevole su questa opera importante della Orbassano-Torino Stura-Chivasso. Avevo anche detto, ma il Sindaco mi ha anticipato pochi minuti fa, al di là della navetta che avevo chiesto al di là di tutta una serie di ragionamenti che devono essere in qualche maniera correlati all'opera, al di là dei soldi che arriveranno poi della Torino-Lione, sarebbe stato anche utile nel ragionamento, visto che documenti ne abbiamo tanti, la lettura ovviamente è stata soddisfacente, capire e non c'è stato ancora detto quindi la domanda la faccio questa sera, quando cominceranno i lavori, al di là del biennio 2014/2015 per capire poi gli avanzamenti della Torino-Lione. Questa è una domanda che è utile poi per il prosieguo della discussione. Al di là di questo, per quanto riguarda il Gruppo dei Moderati il voto non può che essere favorevole su questa opera. Grazie.

Presidente

Ringrazio il consigliere Russo. Qualcuno deve fare interventi o dichiarazioni di voto? Ha chiesto la parola la consigliera Pirro, ne ha facoltà.

Consigliera Pirro

In merito a quest'opera noi abbiamo riflettuto molto. Intanto ovviamente ci sono sgradite le opere di compensazione di TRM in generale, perché siamo sempre della stessa opinione sulle compensazioni se bisogna compensare e perché si crea un disagio, in presunto danno, comunque ci sono delle cose che si compensano economicamente ma che sono danni di un'altra natura. Vogliamo ricordare che l'inceneritore sta avvelenando l'aria che respiriamo tutti, per cui ci dà dei soldi per compensare il fatto che ci toglier la salute e questo non ci stancheremo mai di ricordarlo a tutti. Il Sindaco ha anche parlato delle piste ciclabili; naturalmente non possiamo che essere a favore dell'aumento delle piste ciclabili dell'attività fisica della riduzione dell'uso delle

automobili, delle ferrovie metropolitane in generale, dell'uso dei mezzi pubblici perché checché ne dica il Sindaco noi il nostro programma lo conosciamo molto bene, lui prima ne ha fatto una lettura parziale e potremmo dire quasi puerile, ma spiegheremo meglio dopo il perché di queste affermazioni in un momento più opportuno. Comunque le piste ciclabili vanno bene, aiutano a migliorare le prestazioni fisiche ci aprono i polmoni come si usa dire volgarmente, ci fanno respirare meglio i veleni dell'inceneritore. Al di là di tutto questo troviamo poco funzionale la localizzazione della stazione: sarebbe stato molto più sensato farla ben più vicina al parcheggio dell'Ospedale San Luigi e quindi nella zona che purtroppo non può essere utilizzata perché si pensa che in futuro sarà oggetto di interventi per la Torino-Lione – opera che secondo noi non vedrà mai la luce, quindi si potevano usare tranquillamente quei binari. Al di là di questo ovviamente non si useranno le compensazioni della Torino-Lione che non sarà costruita, e usiamo quelle dell'inceneritore. La localizzazione è scomoda e per certi versi assurda perché si incentiva il trasporto su ferro che è più ecosostenibile e poi si pone la stazione lontana dall'ospedale e poi si fa una navetta, con un mezzo che probabilmente userà combustibili fossili di derivazione del petrolio, per portare la gente dalla stazione all'ospedale ... li potremmo fare elettrici speriamo almeno quello, così riduciamo almeno un po' di emissioni. Comunque nonostante tutte queste contrarietà il fatto che secondo noi sarebbe stato meglio portare la linea al di là del Sangone nel più breve tempo possibile, per le varie considerazioni fatte fino ad ora, appunto noi non dimentichiamo che la mobilità sostenibile è una delle stelle del nostro programma, per cui nonostante le limitazioni e i difetti di questo progetto che ho evidenziato, voteremo comunque a favore per la cittadinanza orbassanese. Grazie.

Presidente

Ringrazio la consigliera Pirro. Chiedo chi di voi vuole fare ancora degli interventi? Ha chiesto la parola il consigliere Beretta, ne ha facoltà.

Consigliere Beretta

Grazie Presidente. Con questa deliberazione questo Consiglio non approva un

progetto, quindi non c'è nulla di definito, approviamo solo uno schema di accordo di schema di programma che sarà sottoscritto successivamente da quelli che sono gli enti principali attuatori dell'intervento e che finalmente potrà dare avvio alla realizzazione di una delle più importanti opere per il nostro territorio nei prossimi anni, che è appunto quella del collegamento tra il nostro territorio e il servizio delle ferrovie metropolitane. Prendiamo atto che finalmente è arrivata la cosa più importante per la messa in opera della SFM 5, la cosa più importante è la copertura finanziaria. Secondo il cronoprogramma - e questo per rispondere all'amico dei Moderati - con il cronoprogramma delineato dall'accordo i lavori prenderanno già avvio nel 2015 e si prevede che tra il 2017 e il 2018 potremmo come cittadini di Orbassano utilizzare il sistema ferroviario metropolitano per raggiungere dalla zona del San Luigi Torino centro e di qui diramarci nelle varie località della cintura di Torino o fermarci in Torino stesso per utilizzare gli altri mezzi pubblici per raggiungere le varie zone del centro di Torino. Di per sé sui contenuti e sul merito della delibera c'è poco da discutere, il progetto in linea generale, che ripeto non è un progetto ma è solo un accordo di programma, comunque l'idea progettuale in termini molto generici è già stata ampiamente illustrata dal Sindaco per cui non ritengo di dovermi soffermare ulteriormente su questo punto. È invece importante sottolineare l'enorme valenza di questo intervento che qualificherà il nostro territorio dotandolo comunque, lo ha ammesso perfino il gruppo del Movimento 5 Stelle e quindi è tutto detto rispetto alla bontà di questo intervento che riuscirà a rendere possibile la dotazione per il nostro territorio di una infrastruttura finalizzata a un sistema di mobilità sempre più efficiente e sostenibile.

Come Comune abbiamo già compiuto degli atti amministrativi utili ad anticipare le procedure amministrative necessarie al compimento dell'opera. Ricordo che nel 2012 il passato Consiglio ha approvato la variante strutturale n. 19 con la quale è stata modificata la destinazione urbanistica che andrà a recepire la nuova stazione. Siamo poi stati noi come Comune a realizzare gli studi idrogeologici per la messa in sicurezza dell'area in cui sorgerà la stazione, che come è noto è situata in una zona a rischio idraulico, rischio di esondazione. L'accordo che sarà siglato a seguito del mandato che daremo al

Sindaco prevede infatti l'adozione degli interventi previsti dalle norme attuative del nostro piano regolatore per mettere in sicurezza l'area. Ad Orbassano avremo quindi il centro di scambio modale il cosiddetto Movicentro situato proprio a ridosso dell'area dell'Ospedale San Luigi. Per la realizzazione di questo intervento non abbiamo vincoli di spesa, ma ci impegniamo unicamente, questo è l'oggetto della delibera, a collaborare per la realizzazione dell'intervento con gli enti pubblici preposti all'esecuzione di questo progetto. Considerata la fondamentale importanza di questo tipo di intervento, considerata l'assenza finanziaria a carico del nostro Comune, considerato il fatto che l'attività di collaborazione richiesta dall'accordo al nostro Comune è stata già in parte espletata, come maggioranza non possiamo che esprimere un voto favorevole a questa deliberazione dando ampio mandato al Sindaco di stipulare con gli altri enti il protocollo di intesa. Grazie.

Presidente

Ringrazio il consigliere Beretta. Chiedo chi vuole ancora fare interventi o dichiarazioni di voto... Se non ci sono più interventi cedo la parola al Sindaco.

Sindaco

Grazie Presidente. Alcuni chiarimenti. Diamo sempre questa errata interpretazione del concetto di compensazione, questa è una pregiudiziale mentale ma non è così, compensazione non vuol dire danno, compensazione vuol dire soldi per inserire l'intervento nel contesto. I soldi di compensazione della Torino-Lione non sono per compensare danni, perché danni non ce n'è, è tutto sotto terra e quindi non c'è nessun danno. Tutto quello che viene modificato viene rimesso a posto, i progetti se ve li andate a vedere sono semplicissimi; l'autostrada quella sì, quando è stata realizzata l'autostrada quella se vogliamo possiamo anche concordare sul fatto che ha creato un danno perché è un'opera di impatto ambientale non indifferente. Ma la Torino-Lione è stata vista e rivista in modo estremamente meticoloso e non c'è nessun danno, addirittura gli scavi che stanno facendo adesso è per la galleria geognostica e il terreno viene lasciato lì e non viene neanche portato da altre parti. Ma soprattutto nel caso della Torino-Lione le compensazioni non sono

per pagare il danno, non c'è danno, continuo a ripeterlo, le compensazioni sono per amalgamare l'intervento con il tessuto urbano ed extraurbano del territorio. Nelle compensazioni così chiamate, perché sono chiamate così perché sono soldi che derivano da un intervento previsto per legge, non da un danno ma derivano da un intervento previsto per legge, una percentuale. E le ferrovie metropolitane che sono la parte che dicevamo prima, sono le compensazioni della Torino-Lione, una delle compensazioni della Torino-Lione, che non sono per recuperare un danno perché nessuno va a danneggiare le ferrovie metropolitane, le ferrovie esistenti, ma sono per trasformarle e farle diventare una componente integrante di un passaggio a un concetto di trasporto decisamente più veloce, lo dicevamo l'altra volta. Oggi chi se lo sognava di andare a Roma in quattro ore? è diventato un viaggio tranquillissimo; sono andato a fare un weekend a Roma e in quattro ore e dieci ero da Porta Susa a Roma Tiburtina: impensabile. E ci sono ancora dei tratti che non vengono fatti ad alta velocità, stiamo già scendendo sotto le quattro ore, sarebbe stato impensabile in altri tempi una cosa di questo genere: due ore e mezza a Firenze, tre quarti d'ora a Milano. Questo vuol dire allargare riducendo i costi e i consumi perché qui se uno dovesse andare a Roma con la macchina inquina tantissimo, se uno dovesse andare a Firenze o a Milano inquina, mentre vai con il treno e l'inquinamento è decisamente molto, molto ridotto; niente traffico, problemi, te ne stai seduto tranquillo, fai il tuo percorso, puoi lavorare, e riesci ad allargare per chi ha dei problemi di lavoro, per chi ha delle necessità di allargare i propri orizzonti commerciali e di lavoro si allargano le possibilità come distanze per poter operare, perché se prima avevi un'autonomia di partire la mattina e tornare alla sera per visitare un cliente, faccio un esempio della giornata, ma non potevi andare a Roma e tornare alla sera perché diventava impossibile, o prendevi l'aereo e ti costava tantissimo o non potevi farlo. Oggi ti puoi allargare anche sotto l'aspetto economico e questo favorisce chiaramente scambi commerciali e avanzamento del commercio.

La localizzazione: la localizzazione non poteva essere diversa, non è che ce la siamo studiati noi in una sera di mezza estate, la localizzazione concordata con i Comuni vicini con la Provincia e l'Agenzia Metropolitana, su quella che era la location ideale e più vicina anche all'Ospedale San Luigi visto che veniva in

quella zona, e non poteva essere fatta dove ci sono i parcheggi del San Luigi perché se uno andasse a vedere e ascoltasse ogni tanto quando si dicono le cose, da quella parte lì c'è il Movicentro. Lo scalo merci è fatto in questo modo, così, da una parte è tutto il Movicentro, da una parte c'è tutto il sistema di carico e scarico dei Tir, dei mezzi che arrivano dall'autostrada ferroviaria, dall'altra parte c'era la possibilità di far passare una ferrovia in più che servisse, quindi è dall'altra parte per cui non poteva essere da questa parte del parcheggio del San Luigi, e poi non potevamo certo andare a occupare il parcheggio dell'Ospedale, perché sarebbe naturale un altro problema per fare il parcheggio da un'altra parte. Ci sono 400 metri di distanza dalla nuova fermata della stazione al San Luigi e dato che non potevamo farlo davanti all'entrata evidentemente mi pare che sia il posto più vicino.

Se Grillo scrive i propri programmi in modo puerile io li leggo e non è certo colpa mia, io ho solo letto e quindi le rigiro tranquillamente il problema. Grazie.

Presidente

Ringrazio il Sindaco. Direi che possiamo passare alla votazione della delibera.

Favorevoli ...

Contrari ... nessuno

Astenuti ... nessuno.

All'unanimità.

Votiamo l'immediata eseguibilità.

Favorevoli ...

Contrari ... nessuno

Astenuti ... nessuno.

La delibera è stata approvata.