



## CITTÀ DI TORINO

INTERPELLANZA: "ADDIO 13, ADDIO HERMADA: IL DECLINO DELLA RETE TRANVIARIA TORINESE CONTINUA" PRESENTATA DAI CONSIGLIERI BERTOLA ED APPENDINO IN DATA 10 DICEMBRE 2013.

I sottoscritti Consiglieri Comunali,

### CONSIDERATO CHE

- a partire dallo scorso 4 dicembre, GTT ha cessato completamente l'esercizio tranviario della Linea 13, sostituendola con autobus;
- alcune delle motrici tranviarie serie 2800 impiegate sulla Linea 13 sono state dirottate sulla Linea 3, sulla quale sono state eliminate le motrici serie 7000 acquistate circa trent'anni fa specificamente per questa linea;
- a causa della sostituzione di vetture bidirezionali come le serie 7000 con vetture monodirezionali come le serie 2800 ed a causa dell'impossibilità conseguente di effettuare inversione di marcia al capolinea di piazza Hermada, la Linea 3 è stata ridotta in estensione eliminando il transito sul ponte Regina Margherita e su corso Gabetti, con nuovo capolinea sull'anello di corso Tortona;
- a causa di queste disposizioni il servizio tranviario per i quartieri Borgo Po e Madonna del Pilone, nonché quello all'interno dei quartieri San Donato e Parella, è stato completamente eliminato, sostituendolo con autobus di capienza inferiore, inquinanti e scomodi - a maggior ragione vista la difficoltà della Città a mantenere le strade - per i passeggeri e per i guidatori;
- in passato il Consiglio Comunale, con la mozione n. 8/2013 del 21 gennaio 2013, aveva richiesto di distribuire meglio i veicoli tranviari accessibili ai disabili assicurando che ve ne fosse qualcuno su ogni linea, ma non aveva certo chiesto di ridurre significativamente il servizio tranviario a tale scopo, specificando anzi che la Città "intende preservare la gestione tranviaria delle linee di forza del trasporto urbano" e che tale soluzione era da intendersi come provvisoria, in attesa e con l'auspicio di "una rapida sostituzione delle vetture tranviarie di vecchia concezione con nuovi tram accessibili";
- il risultato di rendere accessibile ai disabili la Linea 13, già indicato dall'Amministrazione nelle dichiarazioni pubbliche come motivazione dell'operazione, è in realtà alquanto teorico, in quanto la maggior parte delle fermate della Linea 13 consistono in isole salvagente di ridottissime dimensioni poste al centro della carreggiata, che persino

quando teoricamente accessibili alle carrozzine non lo sono nei fatti per via della pericolosità degli attraversamenti e del sovraffollamento dell'isola stessa;

- ancora una volta viene tagliato uno dei pezzi storici della rete tranviaria torinese, nonostante le dichiarazioni dell'Amministrazione a sostegno della "mobilità sostenibile";

## INTERPELLANO

Il Sindaco e l'Assessore competente per sapere:

- 1) quali siano state le motivazioni per l'operazione di ristrutturazione della rete sopra descritta, ed in particolare se siano pervenute richieste a GTT od all'Amministrazione di eliminare il passaggio del tram 13 nei quartieri San Donato e Parella, in che forma e da chi;
- 2) se l'operazione sia correlata ad un incidente che avrebbe provocato la rottura dell'infrastruttura aerea della Linea tranviaria in via Nicola Fabrizi, ed in tal caso quali siano state le circostanze dell'incidente e le azioni intraprese a seguito di esso;
- 3) quale fosse il numero e la capienza delle vetture tranviarie con cui erano precedentemente esercite le Linee 3 e 13 nelle fasce orarie di punta, e quale sia il numero e la capienza delle vetture tranviarie (per il 3) ed automobilistiche (per il 13) con le quali sono attualmente gestite nelle stesse fasce;
- 4) se sia vero che la Linea 13 sia ora gestita mescolando mezzi automobilistici di due depositi diversi, con conseguenti problemi di impossibilità per gli autisti di scalare da un mezzo all'altro in caso di rottura di un veicolo e altre difficoltà di gestione;
- 5) se la trasformazione della Linea 13 da tranviaria ad automobilistica comporti una variazione sui compensi incassati da GTT per lo svolgimento del servizio a termini di contratto, e quale;
- 6) per quale motivo siano stati effettuati solo pochi anni fa lavori di rifacimento dei binari su via Nicola Fabrizi e quanto siano costati;
- 7) se sia previsto un piano di investimenti per il rifacimento delle fermate della Linea 13 su via Po, via Pietro Micca, via Cernaia e via Cibrario, spostandole a bordo strada per renderle veramente accessibili, e quanto possa costare;
- 8) se sia prevista la realizzazione di un anello di inversione di marcia in piazza Hermada, o se l'abbandono del tratto conclusivo della Linea 3 sia da intendersi definitivo;
- 9) se sia vero che a gennaio entrerà in servizio una Linea tranviaria 13 barrato da piazza Statuto a piazza Gran Madre, ed in tal caso con quali vetture sarà esercita e dove effettuerà i capolinea, considerando che l'anello di piazza Statuto è occupato dal capolinea del 10 e che l'Amministrazione ha annunciato l'eliminazione dell'anello di piazza Gran Madre per consentire la realizzazione di un parcheggio sotterraneo;

- 10) se, con la trasformazione della Linea 13 in gestione automobilistica ed il suo annunciato prolungamento fino alla zona di via Servais, siano previsti o considerati futuri tagli alla Linea 65;
- 11) se siano previsti investimenti in futuro per l'acquisto di nuovi tram e per la sostituzione di quelli esistenti, per il ripristino della gestione tranviaria sulle linee attualmente gestite "provvisoriamente" con autobus (tratto settentrionale del 10 e Linea 18), e per l'estensione della rete stessa, oppure se l'Amministrazione intenda proseguire nel progressivo smantellamento del servizio tranviario torinese.

N.B. La presente interpellanza è da intendersi a risposta orale in aula, fatta salva la disponibilità dei proponenti a trattarla in sede di commissione consiliare purché la seduta si tenga entro la fine del 2013.

F.to: Vittorio Bertola  
Chiara Appendino