



INTERPELLANZA

OGGETTO: FINANZIAMENTO E SOSTENIBILITA' ECONOMICA DEL
POTENZIAMENTO DELLA RETE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
NELLA CITTA' DI TORINO ALLA LUCE DEI TAGLI AL FONDO
NAZIONALE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

PREMESSO CHE

1. Il trasporto pubblico su ferro — tram e metropolitana — rappresenta la modalità più sostenibile, efficiente e capace di ridurre l'impatto ambientale e l'inquinamento urbano rispetto al trasporto su gomma, poiché garantisce minori emissioni, maggiore capacità di carico, regolarità e affidabilità del servizio. Tuttavia, i sistemi su ferro presentano costi di investimento e di esercizio più elevati rispetto al trasporto su gomma, sia per le infrastrutture dedicate (binari, sottoservizi, segnalamento, elettrificazione), sia per la manutenzione e la gestione del materiale rotabile e del personale specializzato.
2. Il Piano del Comune di Torino per il periodo 2023-2027 prevede un massiccio potenziamento della rete di trasporto pubblico su ferro, con l'obiettivo di portare i chilometri di binari tranviari da 70 a 100 entro il 2027 (quindi un incremento di ~30 km, pari a circa + 40 %). In particolare sono programmati nuovi interventi tramviari (linee 10, 12, 15, ripristino linea 3, nuova linea 4), prolungamenti della metropolitana (Linea 1 verso Cascine Vica) e costruzione della linea 2.
3. Il Comune di Torino ha indicato che l'investimento complessivo per nuovi tracciati, nuove tratte e potenziamento sia dell'infrastruttura che della flotta nel quinquennio è stimato in circa 1 miliardo e duecento milioni di euro.
4. Contestualmente, emergono segnali di possibili tagli o riduzioni del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale (TPL), con un impatto stimato per il Piemonte di almeno 23 milioni di euro in meno rispetto all'ultima ripartizione ministeriale.
5. La Regione Piemonte ha segnalato che una riduzione del Fondo potrebbe incidere “fino a quasi il 10 % delle risorse complessive” per il trasporto pubblico regionale, corrispondenti a «50-60 milioni» rispetto ai 503 milioni complessivi previsti in bilancio regionale per i trasporti.
6. Dai recenti articoli disponibile sui vari media, emerge che “via 23 milioni di euro dal trasporto pubblico” potrebbe porre a rischio corse e servizi mentre continua l'espansione infrastrutturale della rete di trasporti torinese.

7. Per garantire la qualità del servizio, l'aumento dei chilometri richiede non solo investimenti in infrastrutture ma un consistente aumento dei costi di esercizio: maggiore personale, manutenzioni, materiali di consumo, energia, veicoli, etc.
8. Negli ultimi anni si è registrato un continuo taglio dei fondi disponibili per il bacino trasportistico metropolitano di Torino (servizi GTT) che è passato da 175.887.767 del 2012 a 154.809.192€ del 2021 a 151.943.395 del 2023.
9. Analogamente su tutto il bacino metropolitano di Torino si è passati dai 221 milioni del 2012 ai 191 milioni del 2023 pari ad un taglio del 13,5% mentre per il bacino Sud (Cuneo, Alba) si è assistito ad un aumento di oltre il 10% con i fondi che sono passati da 22 a 25 milioni.
10. È lecito domandarsi come Agenzia Metropolitana (AMP) e Regione intendano assicurare la sostenibilità economica del servizio pubblico ampliato, e come vogliano prevenire che, in caso di mancata copertura finanziaria, si determinino tagli alle frequenze o peggioramenti del servizio su linee già attive.

CONSIDERATO CHE

- a) L'AMP dovrebbe predisporre stime aggiornate (anno per anno) dei costi aggiuntivi di esercizio legati ai nuovi chilometri di rete, mettendo a confronto scenari con finanziamento pieno e parziale.
- b) È opportuno che il Comune di Torino e la Regione Piemonte si attivino con il Governo per preservare o incrementare l'assegnazione del Fondo nazionale TPL, presentando dati aggiornati, progetti, fabbisogni e modalità di ripartizione che tengano conto delle specificità territoriali (densità, reti in espansione, esigenze metropolitane).
- c) Va valutata la possibilità che Regione cofinanzi integrando direttamente risorse aggiuntive vincolate al TPL per evitare perdita di servizi.
- e) È utile anche un benchmark con altre città del Nord Italia (Milano, Torino, Genova, Brescia, Bologna, Padova) per capire come vengano sostenute le espansioni infrastrutturali nelle reti urbane con modelli simili, e se esistono misure di compensazione finanziaria regionale o nazionale più favorevoli altrove.

Interpella il Sindaco la Giunta per conoscere:

1. Se l'AMP e la Regione Piemonte prevedono di incrementare i fondi dedicati al trasporto pubblico locale (oltre quelli già stanziati) per far fronte all'aumento degli oneri di esercizio derivanti dall'espansione della rete di trasporti locali? In particolare, sono previsti nuovi stanziamenti regionali vincolati o fondi speciali (al netto del Fondo nazionale TPL) destinati esplicitamente alla gestione delle nuove infrastrutture?
2. Se AMP ha predisposto simulazioni dei costi aggiuntivi (personale, manutenzione, ecc ecc) per ciascun anno di entrata in esercizio delle nuove linee/tratte? Se sì, quali sono i valori stimati (per km/anno) e la copertura percentuale prevista?
3. Se sono previsti meccanismi di compensazione (riserva di risorse, fasce di valore aggiunto,

contributi straordinari) in caso di scostamenti tra previsioni e disponibilità effettive?

4. Se In mancanza di finanziamenti complementari, è prevista la riduzione delle frequenze o l'eliminazione di corse su linee già in esercizio per concentrare risorse sulle nuove tratte?
5. Se in sede di concertazione regionale/nazionale, il Comune intende proporre correttivi ai criteri di riparto del Fondo TPL (LAS) che riconoscano il costo aggiuntivo delle reti in espansione in contesti metropolitani?

Torino, 21/11/2025

IL CONSIGLIERE
Firmato digitalmente da Valentino Magazzu'