CITTA' DI TORINO

PROP 33763 / 2023

PROPOSTA DI MOZIONE

OGGETTO: PRONTO, C'E' (CAPO)LINEA ?
SI', MA NON SUL 18 !

Il Consiglio Comunale di Torino;

PREMESSO CHE

- da ricerche presso archivi digitali e documentali lo scrivente ha ottenuto i dati che di seguito si espongono;
- la rete tranviaria della città di Torino è la più antica d'Italia (la prima linea venne inaugurata nel 1871) ed è anche la più vasta (poiché si estende per 220 km di binari): ciò fa del parco tranviario torinese uno tra i più ampi a livello internazionale e comprende anche motrici storiche di grandissimo pregio, come la 116 del 1911;
- quanto sinteticamente riportato costituisce un vanto per la nostra città e dimostra la saggezza degli amministratori che hanno saputo valorizzare e conservare una rete tranviaria in grado di offrire alla cittadinanza un servizio di trasporto ecologico, veloce, efficiente e funzionale;

PRECISATO CHE

- nel presente atto si vuole portare all'attenzione dell'Amministrazione la situazione della linea tranviaria 18;
- allo stato attuale non risulta traccia di essa nel sito istituzionale di GTT;

RICORDATO CHE

- la moderna linea 18 nacque il 2 maggio 1982 dall'unione dei percorsi delle linee 1 (a sud da corso Settembrini a corso Regina Margherita) e 8 (a nord da corso Regina Margherita a via Paroletti): la promozione delle nuova linea venne affidata ad un'equazione poco matematica ma molto d'effetto: 1+8 = 18;
- fu una delle linee più importanti della rete poiché collegava gli stabilimenti della Fiat di Mirafiori con i popolosi quartieri di Regio Parco;
- intorno al 1992 venne realizzato un prolungamento di circa 500 metri in direzione nord e venne spostato il capolinea da via Paroletti a piazza Sofia;
- in occasione di alcuni cantieri la linea venne temporaneamente limitata in via Millefonti (Lingotto); in altre occasioni venne deviata da via Madama Cristina a via Nizza;
- tra il 1994 e il 1995 il percorso, nella tratta centrale, abbandonò via Accademia Albertina in

favore di via Lagrange e via Carlo Alberto;

- nel 2004 fu riaperta via Accademia Albertina e nel 2006 via Rossini, venendo esse riservate ai mezzi pubblici: qui tornò a transitare il tram 18, migliorando la velocità commerciale;
- in progresso di tempo i lavori di prolungamento della linea 1 della Metropolitana in via Nizza interferirono con il percorso tranviario: pertanto iniziò una gestione limitata a piazza Carducci e con un bus navetta da piazza Carducci a corso Settembrini;
- dal 10 settembre 2007 l'anello del capolinea in piazza Carducci non fu più disponibile e si decise la gestione del 18 con autobus;
- una volta concluso il cantiere della Metropolitana l'anello del capolinea di piazza Carducci non fu ripristinato;
- la linea 18 aveva un percorso di circa 15 km, collegando piazza Sofia a corso Settembrini, transitando per via Bologna, corso XI Febbraio, corso Regina Margherita, via Rossini, via Accademia Albertina, via Madama Cristina, piazza Carducci, via Nizza, via Genova, via Passo Buole, corso Unione Sovietica, piazza Caio Mario e corso Settembrini;
- vista l'importanza della linea, da tempo si erano ipotizzati due prolungamenti: uno più semplice, verso sud per servire il Cimitero Parco, dal costo modesto e dalla grande utilità, e uno più lungo verso Settimo/San Mauro, in direzione nord;

CONSIDERATO CHE

- malgrado via Nizza sia già percorsa dalla metropolitana, la linea 18 non può essere considerata una linea parallela poichè ci sarebbe solo una breve sovrapposizione di 2.170 metri, pari a quattro fermate considerando la metropolitana già prolungata a piazza Bengasi, ed inoltre si dovrebbe tenere conto del fatto che essa proseguirebbe ben oltre il tratto servito dalla metropolitana;
- la linea 18 sarebbe anche la più diretta per raggiungere la Stazione ferroviaria del Lingotto (non servita dalla metropolitana), provenendo da piazza Carducci, e il grattacielo della Regione Piemonte, provenendo da piazza Caio Mario;
- gli impianti fissi sono ancora quasi tutti presenti, mantenere i binari lungo tutto il percorso della linea 18 (ripristinando un brevissimo tratto in via Nizza che era stato occupato dal cantiere della metropolitana) consentirebbe non solo la ripresa della linea stessa ma garantirebbe anche la possibilità di utilizzare i tram storici costantemente utilizzati per giri turistici o servizi speciali, a fini turistici e in occasione degli eventi culturali, sportivi, comemerciali organizzati nella nostra città;
- secondo quanto di conoscenza dello scrivente, il costo complessivo del ripristino del piccolo tratto di binari mancanti in via Nizza sarebbe inferiore a quanto si spenderebbe per rimuoverli; ciò senza tenere nel giusto conto che i binari di via Nizza, via Genova, via Passo Buole e corso Settembrini sono stati rinnovati nel 2006;
- si individuerebbero evidenti sprechi e oneri a carico della collettività nel caso si decidesse di eseguire gli interventi necessari alla rimozione dell'intera linea di binari (ex linea 18): pare, a giudizio dello scrivente e intercettando le richieste reiterate dei cittadini, che sarebbe certamente utile ed economico riavviare la linea 18 utilizzando i binari già presenti (semplicemente andando a ripristinare quel breve tratto mancante in via Nizza);

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta comunale a svolgere ogni opportuna interlocuzione con la società controllata GTT per affrontare e approfondire il tema del ripristino completo della linea tranviaria 18 (da piazza Sofia a corso Settembrini), volendo in tal modo soddisfare e rispondere positivamente alle forti e

sempre più crescenti richieste di una vasta porzione di cittadini che ne auspicano un immediato ripristino nel suo interno percorso (di circa 15 km).

Torino, 10/11/2023

IL CONSIGLIERE
Firmato digitalmente da Enzo Liardo