

LA VARIANTE 200 AL PIANO REGOLATORE: C'ENTRA POCO LA MOBILITA' DELLE PERSONE, CONTANO MOLTO GLI IMMOBILI DA COSTRUIRCI SUL PERCORSO

Siamo dunque arrivati alla 200esima variante al Piano Regolatore della Città. Approvata dalla Giunta Comunale il 30 dicembre 2008, deve ancora passare in Consiglio Comunale.

Potrebbe servire a dare il via ad una serie di anticipazioni che porterebbero nuovi **danni ambientali e sprechi di risorse pubbliche, al puro scopo di stimolare gli "appetiti" immobiliari.**

E questo senza che si sappia chi abbia realmente preso le decisioni.

La variante 200, che prende spunto dal documento "indirizzi di politica urbanistica" elaborato nel marzo 2008 dall'Assessorato all'Urbanistica e mai passato alla discussione in Consiglio Comunale, riguarda la trasformazione dello Scalo Vanchiglia e la costruzione della linea 2 della Metropolitana con un primo lotto dei lavori fino alla Stazione Rebaudengo/Fossata.

Stazione dentro il Parco Sempione, dov'è attualmente sistemato il cantiere del Passante ferroviario, e dove si connetterebbero il Passante stesso e la Torino-Ceres, quest'ultima con nuovo tracciato interrato sotto corso Grosseto.

Lo Scalo Vanchiglia avrebbe potuto costituire un'occasione per una progettazione di qualità, così come il complesso della Manifattura Tabacchi e il vecchio tracciato ferroviario Gottardo-Sempione. Proprio per questo la precedente variante 38 definiva chiaramente capacità edificatorie e tipi di intervento, auspicando il mantenimento in loco di attività produttive e artigianali, altrimenti destinate a fuoriuscire dalla Città.

Nel marzo del 2007 Ferrovie Real Estate vende alla Società Regio Parco srl di Alba tutti i 182.000 mq. dell'area dello Scalo Vanchiglia per un importo di 13 milioni 666.000 Euro.

A un prezzo come questo, la Città stessa (che ha speso poco meno per lo spettacolo di Ronconi nel corso delle Olimpiadi Invernali del 2006) avrebbe potuto comprare l'area. ed avviare un Piano di Insediamenti Produttivi e per l'Edilizia Economica e Popolare e attuare il Piano Regolatore, sganciando il tutto da scelte trasportistiche foriere di disastri.

Ma già nel documento dell'Assessorato all'Urbanistica si accenna al ruolo dello Scalo Vanchiglia e della Linea 2 e alle "grandi opportunità" che offre tutta la zona Nord anche in termini di valorizzazione immobiliare, e si aggancia il tutto all'ipotesi di un ingresso in città del traffico proveniente dalla SS 11 e dalla 590 con attestamento allo Scalo Vanchiglia realizzandovi un parcheggio di interscambio, dopo aver sottoattraversato due volte il Po.

Fino al marzo del 2006 sembravano aperte per ambedue le infrastrutture (Metro 2 e connessione del Passante con la Ferrovia Torino-Ceres) diverse ipotesi, nessuna delle quali prevedeva comunque la combinazione: interrimento della FTC/Linea 2 nel Trincerone.

Ma già nel 11 maggio 2005, con un atto passato quasi inavvertito, la Giunta Comunale aveva già deliberato la connessione della FTC alla Stazione Rebaudengo lungo il tracciato di corso Grosseto, atto evidentemente legato ai diritti edificatori di RFI lungo il Passante.

Non a caso il 26 aprile 2006 viene stipulato un Protocollo d'Intesa propedeutico alla costituzione di una **Società di Sviluppo Immobiliare** tra la Città di Torino e RFI SpA, di cui non si hanno notizie successive e pochi giorni prima, il 18 aprile 2006, parte la procedura della Conferenza di Servizi "decisoria", indetta dal Ministero delle Infrastrutture, che, malgrado le minuziose osservazioni delle Associazioni Ambientaliste e del Comitato per la Difesa del Parco Sempione, decide il 28 luglio 2006 la realizzazione della **Stazione**

Rebaudengo come stazione di superficie (e non più fermata sotterranea), inserisce in essa il collegamento con la FTC (altri 3 binari da aggiungere al quadruplicamento del Passante!) e trasforma **le aree del Parco Sempione in una Zona Urbana di Trasformazione** “sui generis”, onde consentire la realizzazione della nuova stazione di superficie e dei servizi ad essa collegati (non menzionati, ma si tratta ovviamente di parcheggi e attività commerciali).

Il tutto privo di compatibilità urbanistica e prendendo per base una delibera della Giunta Regionale in cui si dichiara falsamente che il Consiglio Comunale di Torino avrebbe approvato modificato la destinazione d'uso del Parco da verde pubblico a Zona Urbana di Trasformazione”.

Peccato però che tale atto non sia mai stato deliberato dal Consiglio Comunale, mentre questo ha soltanto approvato una generica dichiarazione di “assenso” alla realizzazione della nuova Stazione, senza approvare alcuna Variante.

Anche in questo caso le osservazioni e gli esposti presentati da Associazioni e Comitati vengono bellamente ignorati da tutti i soggetti a cui vengono indirizzati, a partire dal Ministero delle Infrastrutture (allora retto da Di Pietro).

E' chiara quindi che la Variante 200, che assume al suo interno la Z.U.T. relativa al Parco Sempione, come se fosse un atto già compiuto, è una variante in “**sanatoria**” per tappare il buco di questa vicenda assai dubbia e irregolare.

E così, mentre la Variante 35 per la Spina Centrale del 2001 consolidava il ruolo del Parco Sempione come parco urbano di grande importanza all'interno di Spina 4., ora questo è retrocesso a Z.U.T. e dopo il 2012 (se va bene), a conclusione dei lavori, e a dispetto delle promesse di riqualificazione post-cantiere, è probabile resti un po' di verde su soletta con sotto un vasto parcheggio interrato di presunto “interscambio”.

La successiva Terza Appendice alla Convenzione per la realizzazione del Passante Ferroviario, siglata da RFI, GTT ed Enti locali il 10 ottobre 2006, inserisce la nuova Stazione Rebaudengo. i cui costi sono a carico della Città.

L'Accordo di Programma Quadro “reti infrastrutturali di trasporto” del 31 ottobre 2006 prevede l'interconnessione della FTC col Passante RFI a Rebaudengo tramite l'interramento sotto corso Grosseto, con finanziamento a carico della Regione Piemonte delle spese di progettazione, mentre le risorse per la realizzazione dell'opera vera e propria dovranno essere individuate successivamente. Accordo ratificato dalla Giunta Comunale in data 13 febbraio 2007.

Il progetto preliminare costa 167 milioni di Euro e a nulla valgono, nella primavera del 2008, le richieste, da parte delle Associazioni Ambientaliste, di sottoporre l'opera a Valutazione d'Impatto Ambientale.

L'accelerata improvvisa senza un vero studio delle esigenze di mobilità e un approfondimento delle alternative sta forse nell'auspicio di inserire il tutto in una linea di finanziamento privilegiata per il Nodo Ferroviario di Torino da **agganciare al TAV**.

Contemporaneamente, e senza convalide da parte dal Consiglio Comunale, si sceglie anche il **tracciato della Linea 2** della Metro, dopo aver preparato adeguatamente il terreno con un bel “battage” giornalistico che pubblicizza un percorso che compie il grande arco dalla Stazione Rebaudengo verso lo Scalo Vanchiglia, per poi proseguire verso piazza Castello, via Pietro Micca, corso Re Umberto, corso Orbassano, FIAT Mirafiori etc. (senza che vi sia peraltro una seria ipotesi di finanziamento e di tempi di realizzazione: qualcuno è in grado di immaginare quanti anni di cantiere ci vorrebbero per sottopassare i Giardini e il “Polo Reale”, piazza Castello, via Pietro Micca, piazza Solferino e proseguire poi sull'asse di corso Re Umberto?)

Il progetto è diviso in 2 lotti, il primo dei quali, Rebaudengo-Vanchiglia, prioritario, perchè consente “di riqualificare e ricucire il tessuto urbano prospiciente l'ex-trincea ferroviaria e di realizzare infrastrutture interrato da destinare a parcheggio”.

Una delle alternative più logiche che vede il capolinea della M2 nell'area di San Mauro, fermando all'esterno della città il traffico proveniente da Nord-Est, è scartata a priori.

Sempre nell'estate del 2008 viene approvato dalla maggioranza del Consiglio Comunale il documento di indirizzo per la costruzione del P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, bel nome accattivante) che assume il citato progetto della Linea 2 e la connessione con la FTC a Rebaudengo, senza che ciò sia minimamente oggetto di discussione. Sempre all'inizio del 2008 GTT affida un corposo incarico per la realizzazione del progetto preliminare dell'interramento della FTC sotto corso Grosseto ad uno studio professionale.

Anche in questo passaggio il Consiglio Comunale di Torino è chiamato ad una “presa d'atto” del fatto compiuto, senza che si comprenda quali sono i soggetti decisori.

Pochi giorni dopo la delibera di Giunta in merito al tracciato sopradescritto e alla sua suddivisione in “lotti funzionali”, in data 15 giugno 2008, la Divisione Urbanistica già emana un “Avviso Pubblico”, che invita a presentare “richieste (con scadenza il 15 luglio 2008) di manifestazione d'interesse per ipotesi di investimento e/o insediamento in area Vanchiglia. che saranno poi oggetto di una variante urbanistica sulle aree “interessate dagli effetti di valorizzazione indotti dalla nuova infrastruttura”.

Procedura quanto meno insolita: **si dichiara l'intenzione di realizzare una linea di trasporto pubblico e si invita a sfruttare le occasioni di valorizzazione immobiliare.**

Viene il dubbio che in realtà gli operatori immobiliari siano già pronti a operare nell'area, e si crei per essi l'allettamento di una futura variante urbanistica che incrementi il valore delle aree.

Ma a distanza di un anno dal manifestarsi sulle pagine dei giornali, che fine ha fatto la cordata Intesa-Sanpaolo, Maire Technimont e Siemens? quella pronta a costruire la Linea 2 della Metro in “project financing”, e pure a prolungare la SS 11 da Chivasso a Torino interrandola sotto il Po e facendola pervenire allo Scalo Vanchiglia (chiedendo in cambio di “poter usufruire della valorizzazione delle aree”). Visto che si ricorre nuovamente ad un avviso pubblico per individuare altri interessati.

Dunque la futura variante 200, ancora in gestazione, serve concretamente a:

- favorire le **operazioni immobiliari sullo Scalo Vanchiglia** con l'allettamento di una linea di Metropolitana
- **convogliare il traffico da Nord-Est** in questo ambito della città
- **valorizzare i diritti edificatori del “Trincerone”** ben al di là di quanto previsto dalle norme urbanistiche vigenti
- **favorire la realizzazione dei diritti edificatori di RFI** e alcuni grandi operatori in Spina 4 presentandola come la grande “porta Nord” della città
- tentare di inserire l'interramento della Torino-Ceres, ed il suo raccordo col Passante e la Linea 2 a Rebaudengo, nel quadro degli interventi sul Nodo Ferroviario di Torino collegati col **TAV** e il progetto F.A.R.E., per chiederne il finanziamento al Governo

Ciò che trova poi il suo coronamento dell'Accordo di Programma Quadro per la realizzazione delle grandi infrastrutture, siglato da Regione Piemonte e Governo Berlusconi il 23 gennaio 2009, che rimanda a una successiva delibera CIPE mai assunta, con **risorse ancora tutte da individuare**, e senza che si sia neppure discusso un ipotetico tracciato per la Gronda Nord (senza la quale anche il TAV rivelerebbe di essere

un “re nudo”, finalizzato alla mera progettazione-costruzione del tunnel di base transfrontaliero, immettendo ossigeno in LTF e CMC). Se è vero che i tecnici che hanno lavorato al progetto F.A.R.E. e l'Osservatorio di Virano hanno detto che la priorità stava nell'investire sul nodo ferroviario di Torino e sul Servizio Ferroviario Metropolitano, non si capisce perché mai il nodo suddetto debba avere al suo centro, come intervento più oneroso e consumatore di risorse pubbliche, proprio l'interramento della FTC sotto corso Grosseto.

L'urgenza è di creare capacità edificatorie da immettere nel mercato per sostenere la realizzazione almeno del primo lotto della linea M2 (da stazione Rebaudengo a Corso Vittorio), stimato in 600 Milioni di euro.

In concreto l'unico tratto immediatamente fattibile della Linea 2 è quello del “Trincerone”, da Rebaudengo a Vanchiglia, con un motivazione trasportistica risibile anche nel futuro, se non che intorno a questo tracciato fittizio si colloca il **“mercato delle occasioni”**:

- da un lato i misteriosi acquirenti del Trincerone sono disponibili a rivenderlo alla Città, per realizzarvi la futura Linea 2, ma chiedono adeguate compensazioni in termini di diritti edificatori che vadano ben al di là di quanto indicato dal PRG., e la variante 200 triplica i precedenti diritti edificatori.

- dall'altro per le aree dello Scalo Vanchiglia e delle varie ZUT ad esso prossime si chiede d'incrementare le quote di residenze e la possibilità di inserirvi centri commerciali e infatti se ne prevede la realizzazione di uno di 12.000 mq a Sud, verso corso Novara, e di un centro terziario-direzionale a Nord (non sarà poi un altro centro commerciale?), oltre che di un “parcheggio d'interscambio pubblico-privato” che dovrebbe raccogliere i flussi di traffico provenienti dalla SS 11 che dovrebbe sottopassare il Po tra Meisino e Colletta per sfociare sulla via Regaldi.

Scenario da tragedia, che porta un'arteria di penetrazione quasi nel centro urbano raccogliendo tutto il traffico automobilistico proveniente da nord-est.

Infine la creazione della ZUT Parco Sempione prevede una capacità edificatoria da realizzarsi altrove o nella ZUT stessa, cioè che potrebbe rappresentare **la cancellazione del parco o di una parte di esso**. A questo s'aggiunge la proposta di realizzare un parcheggio di interscambio (sotterraneo, si presume) nelle aree del Parco, che dovrebbe raccogliere il traffico proveniente da Nord, in particolare da Strada dell'Aeroporto, collegandolo col Passante e la Linea 2.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali dell'intera trasformazione, si cita espressamente la necessità della Valutazione d'Impatto Ambientale, ma già se ne anticipano le conclusioni: l'esito sarà sicuramente positivo, in quanto “il principale elemento di valore ambientale a fondamento della presente variante è costituito dall'infrastrutturazione del territorio considerato”, di per sé ritenuto valore positivo.

Per quanto riguarda i **finanziamenti**, è infine arrivato il “grande annuncio” della firma di un Protocollo d'Intesa tra Regione Piemonte e Comune di Torino, per aggiudicare una quota consistente di fondi europei FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale) per il periodo 2007-13, in cofinanziamento, per 55 milioni di Euro (su un totale di 100), per “interventi strategici” del Comune di Torino. Di questi 100 milioni, si dice, 25 dovrebbero essere destinati alla Barriera di Milano, nell'ambito di un (ignoto) programma URBAN 3, con interventi sparsi in un vasto perimetro che va dallo Scalo Vanchiglia a corso Venezia, e sembrano includere anche interventi per la “riqualificazione del parco Sempione” e “progetti di trasformazioni urbane legati alla Linea 2 della Metropolitana”. Di più non è dato sapere, salvo che in questa politica degli annunci pochi sono i dati certi. Ciò che spicca

sicuramente è che, nel riparto di questi 100 milioni di Euro (ma sono poi soldi veri?), 25 dovrebbero essere destinati a tutti gli interventi su Torino Nord, ma ben 23 alla ristrutturazione del Museo dell'Automobile. La notizia, se vera, si commenta da sé.

Qualche dubbio sull'interramento della FTC sotto corso Grosseto comincia per fortuna a sorgere anche nella Regione Piemonte e nella Giunta Comunale di Torino, giacché nell'incontro recente con gli amministratori comunali della zona Nord (20 marzo 2009) è emerso che un eventuale avvio dei lavori non partirebbe prima di 5 anni (**2014!**), e che non è concepibile privare i cittadini di un servizio così importante per Venaria e Caselle per tanti anni. Per cui il mantenimento del tracciato "storico" della FTC sull'asse di Via Stradella ed il suo prolungamento sui binari esistenti fino alla vecchia stazione di Porta Palazzo sta cominciando a proporsi come soluzione concreta e a minor costo.