



Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 - 10128 Torino - Tel. 011.50.96.618

e-mail: torino@pro-natura.it

Internet: <http://torino.pro.natura.it>

Orario: lunedì – venerdì 14-19

PEC: pronatura.torino@pec.it



Organizzazione Regionale
della Federazione
Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica
(Deliberazione Giunta Regionale
del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Giuseppe Caraci 36
00157 ROMA

e p.c. via P.E.C.

Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte
Corso Stati Uniti 21
10128 TORINO
trasportioopp@cert.regione.piemonte.it

Assessorato ai Trasporti della Città Metropolitana di Torino
Corso Inghilterra 7
10138 TORINO
protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it

Assessorato ai Trasporti del Comune di Torino
Piazza San Giovanni 5
10122 TORINO
ProtocolloGenerale@cert.comune.torino.it

Sindaci dei Comuni di:

Balangero, Borgaro, Caselle Torinese, Ceres, Ciriè,
Germagnano, Grosso, Lanzo, Mathi, Mezenile, Nole,
Pessinetto, San Maurizio Canavese, Traves, Venaria Reale,
Villanova Canavese;

Presidenti delle Circoscrizioni I, V, VI, VII
del Comune di Torino

Oggetto: Segnalazione della mancata verifica preventiva pubblica di assoggettabilità alla VAS e di apertura di Conferenza dei Servizi (convocata, ma carente nell'oggetto trattato) delle scelte comparative tra le diverse possibilità di integrazione strategica della linea ferroviaria Torino–Ceres, al presente priva di collegamenti con la rete ferroviaria ordinaria, nel sistema di trasporto della Città Metropolitana di Torino e della Conurbazione del Capoluogo – Conseguente impossibilità di definire, in termini sistematici, la migliore modalità di perseguimento degli interessi pubblici in ambito trasportistico e ambientale previste dal Codice dell'Ambiente (D.L. 152/2006) – Conseguente violazione da parte della Regione Piemonte di norme procedurali

comportanti nullità dei provvedimenti di approvazione adottati e, più in generale, dei principi di buona amministrazione imposti dalla vigente normativa europea, nazionale e regionale col rischio di danni irrimediabili ad una ottimale funzionalità tecnico-economica e alla sostenibilità ambientale dell'intero sistema dei trasporti della Città Metropolitana di Torino – Richiesta di sospensione dei lavori iniziandi o iniziati per evitare ulteriori possibili danni erariali.

La scrivente Associazione con la presente lettera intende segnalare al Ministero per le Infrastrutture e al Ministero per l'Ambiente le gravi irregolarità, a nostro avviso palesemente comportanti, ai sensi dell'art. 4, comma 3 del D.L. 152/2006, una mancata applicazione di legge da parte della Regione Piemonte che rende nulli tutti i provvedimenti di approvazione adottati nel corso della procedura in base alla quale si è giunti all'approvazione del progetto definitivo del raccordo ferroviario sotterraneo da costruirsi nel Comune di Torino sotto il Corso Grosseto per consentire l'integrazione della linea Torino – Ceres (che d'ora in avanti chiameremo FTC), gestita dal GTT, Gruppo Torinese Trasporti, al presente ancora priva di collegamento con la rete ferroviaria ordinaria gestita da RFI (Passante ferroviario di Torino).

Tali illegittimità nascono dal fatto che la Regione Piemonte e il Comune di Torino (a entrambi i quali tale piano è ben noto da parecchi anni, oltre che per contatti diretti nel corso degli anni in diverse occasioni con l'Assessorato ai Trasporti sia della Regione Piemonte, sia della ex Provincia di Torino sia del Comune di Torino, tenuti con associazioni civiche e singoli cittadini, tra l'altro per via di un'audizione dell'Avv. Domenico Accorinti, in veste di Privato cittadino, tenuta il 28 febbraio 2008 presso la Commissione Trasporti del Consiglio dell'allora Provincia di Torino (**all. 1**), alla quale seguì, in data 22 luglio 2008, una Interpellanza in Consiglio Provinciale (**all. 2**), e di una ancor precedente audizione, in veste di privato cittadino, sempre dell'Avv. Domenico Accorinti, addirittura del 12 giugno 2003, presso la I Circoscrizione del Comune di Torino alla quale seguì una lettera al Sindaco di Torino del 14 novembre 2003, che ebbe formale risposta dall'Assessore ai Trasporti Maria Grazia Sestero (**all. 3**), ma che rimase priva di qualsiasi seguito pratico) non hanno mai consentito di portare in alcuna sede istituzionale, e quindi né in sede di VAS né nella sede della Conferenza dei Servizi convocata il 26 giugno 2012, l'argomento della comparazione tra i benefici derivanti dal riallaccio della FTC alla rete RFI e la trasformazione di essa nella suddetta "metropolitana pesante lunga", allo scopo di inserirla nel sistema delle metropolitane torinesi. Questo comportamento di voluto rifiuto di ogni comparazione da parte della Regione Piemonte rileviamo che ha avuto luogo benché l'audizione dall'Avv. Domenico Accorinti del 28 febbraio 2008 fosse stata anche citata nel documento, regolarmente depositato presso l'Ufficio Deposito Progetti della Regione Piemonte in data 26 luglio 2008, "Nodo ferroviario di Torino. Collegamento della linea Torino - Ceres con la rete RFI (Passante ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto - Fase di verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10, comma 2 della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 – Osservazioni" (**all. 4**), redatto dal "Coordinamento dei Comitati di Quartiere Domenico Sereno Regis" (che d'ora in avanti chiameremo semplicemente Coordinamento) in cui vanamente veniva richiesta alla precedente Regione Piemonte la VIA per l'opera *de qua*. Parimenti la Regione Piemonte rigettava le Osservazioni presentate da PRO NATURA con le quali veniva richiesta la VIA (**all. 5**).

E' interessante notare come la Determinazione n. 330 del 28 luglio 2008 (**all. 6**) della Direzione Trasporti, logistica, mobilità e Infrastrutture – Settore Viabilità e Impianti fissi della Regione Piemonte in risposta alle Osservazioni del Coordinamento introduca, dopo

aver respinto la Via, anche una giustificazione relativa al mancato esame della VAS (a cui *motu proprio* la proponente deve sottoporre il progetto avente una portata programmatica):

“Non si ritengono accoglibili, pertanto, le osservazioni sul quadro programmatico, in quanto nell’istruttoria della fase di verifica tale quadro è assunto come consolidato e presupposto;

l’insieme degli Interventi programmatici del nodo di Torino non è stato sottoposto a valutazione strategica, in quanto lo stesso avvio dei lavori è precedente all’entrata in vigore della normativa specifica;”

Ma a quali lavori e a quale piano strategico fa riferimento la Regione Piemonte? Non certo al piano strategico suggerito dal Coordinamento. Questo infatti è un diverso piano programmatico che nulla ha a che vedere con quello relativo al nodo ferroviario (ordinario) di Torino di cui parla la Determinazione 330/2008 e che, pur interferendo in qualche modo con quest’ultimo, per la parte che con esso interferisce non fa affatto riferimento ad un’opera già iniziata (il raccordo ferroviario di Corso Grosseto), ma ad un’opera i cui lavori non sono iniziati neppure a tutt’oggi. Pertanto in questo caso non aver sottoposto all’esame della VAS, procedura che, e insistiamo su questo punto, va aperta d’ufficio dal proponente l’opera, per il quale è, quando la legge la prescrive, un obbligo assoluto, ha significato rifiutare la comparazione voluta dalla legge tra due scelte programmatiche diverse inserite in un più vasto quadro, mai in precedenza preso in considerazione, del generale sistema di trasporto su rotaia della Conurbazione torinese e dell’intera Città Metropolitana di Torino, comprendente ferrovie ordinarie e ferrovie metropolitane, di cui il nodo ferroviario (ordinario) di Torino, lo ribadiamo, è solo una parte. E ciò malgrado che, contrariamente a quanto afferma la Determinazione 330/2008, la sua attuazione non tocchi quanto già realizzato o ancora in corso d’opera, nell’ambito del nodo ferroviario (ordinario) di Torino, prima che entrasse in vigore il nuovo Codice dell’Ambiente.

E’ quindi chiaro che la mancata sottoposizione alla VAS da parte della Regione Piemonte, stante l’ininfluenza del nuovo progetto strategico sul resto della struttura del nodo ferroviario (ordinario) di Torino, alla quale era stata messa mano a suo tempo, comporta che questa ha agito in modo inequivocabilmente illegittimo e che, conseguentemente, ogni provvedimento di approvazione da lei adottato riguardante l’*iter* del progetto di Corso Grosseto è nullo ai sensi dell’art.4, comma 3 del D.L. 152/2006.

Tale violazione della Regione Piemonte è particolarmente grave se si tiene conto della *ratio* a cui si ispira l’intero Codice dell’ambiente, che è quella di evitare che le scelte infrastrutturali della P.A., come abbiamo accennato, non solo non aggravino i problemi ambientali ma vi portino anche ristoro nel modo più opportuno. Siamo quindi in presenza di norme che mirano a garantire interessi primari della collettività dei cittadini nel suo insieme per cui tutto l’orientamento delle sue disposizioni (lo si evince chiaramente dalle finalità indicate dall’art. 2 del D.L. 152/2006) è nel senso di imporre alla P.A. di agire nella programmazione dei propri interventi infrastrutturali aventi effetti sull’ambiente operando nel modo più consono a tali interessi. Si tratta quindi di una finalità ben diversa da quella con cui un singolo cittadino ricorre per difendere un proprio interesse privato nei confronti della P.A. E la sanzione della nullità dei provvedimenti di approvazione in caso di mancato esame d’ufficio della VAS obbligatoria (art.4, comma 3, D.L. 152/2006), a garanzia della maggior protezione della collettività dei cittadini, lo evidenzia in modo inequivocabile!

La soluzione alternativa proposta dal Coordinamento, che, lo ribadiamo, è cosa ben diversa

dal “quadro assunto come consolidato e presupposto” del nodo ferroviario (ordinario) di Torino, progetta di espungere due linee senza modificare nulla della restante struttura di quest’ultimo in corso di risistemazione, determinando nell’intera Città Metropolitana un assetto migliore, in termini sia trasportistici che ambientali, di quello esistente in conformità alla *ratio* del D.L. 152/2006 che mira a tutelare la collettività dei cittadini sia in termini di benefici ottenuti dalla nuova scelta programmatica infrastrutturale sia in termini di miglior impiego del danaro pubblico, già riscontrabili dall’opera alternativa specifica, dettagliatamente descritta nella “Proposta per un potenziamento ottimale della ferrovia Torino – Venaria – Aeroporto – Ceres in relazione ...” (**all. 7**), da costruirsi con i finanziamenti stanziati per il raccordo di Corso Grosseto.

Qui vorremmo solo precisare, per meglio chiarire la portata strategica del progetto proposto dal Coordinamento, che la inascoltata soluzione alternativa potrebbe comportare, come sviluppo successivo dell’opera alternativa a quella di Corso Grosseto, la grande opportunità di poter realizzare una “metropolitana pesante lunga” che, attraversando per 22 km, su cui troviamo ben 33 stazioni, la Conurbazione torinese, da Venaria a Vinovo. Questa percorrerebbe da nord a sud nella sua mediana l’intero Centro storico torinese, ove, per una tratta di 1,6 km, si potrebbe sovrapporre, dimezzando i costi di costruzione, alla programmata linea M2, lievemente modificata nel percorso attualmente previsto, per coprire l’intero asse conurbato NE – SO S. Mauro – Beinasco – Piossasco, in modo da formare una sorta di X con le due trasformande ferrovie in questione che, con il Passante, dividerebbe in un razionale scacchiere l’intera Città di Torino dove ogni punto potrebbe essere raggiunto con non lunghi percorsi mediante i mezzi di superficie, il che presenterebbe un vantaggio non da poco per l’intera Città metropolitana.

Infatti, secondo la suddetta ipotesi di studio, l’asse conurbato Venaria – Vinovo, proseguendo in area extraurbana, ingloberebbe oltre alla FTC l’intera ferrovia Bivio Sangone – Pinerolo – Torre Pellice, formando un ampio semicerchio NO-SO lungo 100 km avente come capilinea Ceres e Torre Pellice. L’intera Città Metropolitana di Torino verrebbe così divisa in due parti, consentendo così un razionale attestamento “a pettine” lungo tale asse di buona parte dei servizi pubblici di linea extraurbani su gomma in essa circolanti ed evitando così, come oggi accade, il loro attestamento nel centro del Capoluogo con i disagi ambientali e di inefficienza trasportistica che è facile comprendere. A tale asse farebbero da sponda, con un’efficienza sinergica che con la rete di oggi non è neppure immaginabile, il Passante con gli SFM transitanti su di esso e la M2 (si veda in proposito quanto è esposto nei **vari allegati**).

Da parte della Regione Piemonte e del Comune di Torino, Amministrazioni direttamente interessate al progetto costruttivo del raccordo sotterraneo di C.so Grosseto, nella sede della Conferenza dei Servizi succitata è mancata qualsiasi proposta di confrontarsi preliminarmente, come esplicitamente richiedeva il D.L. n. 152 del 3 aprile 2006, Codice dell’Ambiente, pienamente entrato in vigore il 12 agosto 2006, su quale potesse essere, dal punto di vista sistematico dell’intera rete su rotaia della Città Metropolitana, comprendente l’insieme delle ferrovie ordinarie e ferrovie metropolitane, la soluzione che, nella nuova situazione venutasi a creare con la mutazione di progetto del livello di quota del Passante, avrebbe perseguito nel migliore dei modi l’interesse pubblico, sia in termini trasportistici sia in termini ambientali (dilemma tra ferrovia ordinaria raccordata col Passante o ferrovia metropolitana pesante lunga facente linea a sé).

In conclusione la Regione Piemonte e il Comune di Torino, lasciando monca dell’esame dell’aspetto sistematico la succitata Conferenza dei Servizi, hanno pregiudicato non poco le

possibilità di perseguimento ottimale degli interessi pubblici, sia in termini trasportistici (consistenti in una maggiore attrattività per l'utenza ed efficienza economico-trasportistica della "metropolitana pesante lunga" rispetto al mantenimento della FTC come ferrovia ordinaria, con conseguente maggior soddisfazione dei bisogni dei cittadini, da un lato, e maggiore efficienza economica della gestione, per via dei più alti introiti di esercizio, dall'altro) sia in termini ambientali (consistenti in un presumibile maggior spontaneo abbandono totale o parziale del mezzo di trasporto privato da parte dei cittadini, pendolari o meno, di un bacino ampio come l'intera Città Metropolitana, specialmente, come accade per lo più, se diretti nella Conurbazione del Capoluogo, che è la zona ambientalisticamente più sensibile dell'intero sistema). Obiettivo quest'ultimo particolarmente importante per il Torinese, visto che ci troviamo in presenza di una delle aree più inquinate dell'intera Europa al punto che, a quel che ci risulta, è già stata oggetto di sanzioni pecuniarie da parte della UE (e pare che per il futuro altre ne siano state minacciate dall'Organismo europeo). Riteniamo inoltre opportuno ribadire la maggior efficienza, sopra accennata, che la suesposta impostazione indurrebbe a vantaggio del servizio espletato dal Passante, con un ulteriore effetto moltiplicatore anche in termini di benefici ambientali (in proposito si veda in modo più approfondito quanto detto nella allegata "Proposta per il Piano Strategico 2016 per la Città Metropolitana di Torino" (v. all. 8).

La scrivente Associazione se da un lato, come detto sopra, lamenta la grave violazione di fondamentali norme procedurali poste a tutela di valori fondamentali per il benessere dei cittadini come la salute e la mobilità, fonte di invalidità (nullità dei provvedimenti adottati senza la previa VAS) della procedura che ha portato all'elaborazione del progetto qui contestato, dall'altro ritiene che sia soprattutto da evidenziare come, guardando più concretamente al merito, il *modus procedendi* della Regione Piemonte nell'*iter* amministrativo che ha portato alla redazione del progetto definitivo (da considerarsi illegittimo, a quanto pare, anche per altri specifici motivi collegati a singoli atti emanati), sia da censurarsi ancor più severamente, stanti le summentovate potenziali alternative di sistema, non solo per l'inefficienza tecnico-economica e di presidio ambientale dell'opera *de qua* in sé e per sé ma anche per i maggiori costi economici di costruzione e di esercizio che essa indurrà in futuro.

Errori sistematici iniziali infatti inducono a catena sprechi, per costi di costruzione e/o di esercizio, nelle conseguenti opere inutili o antieconomiche successivamente costruite (si affaccia già un caso del genere nella progettata linea ferroviaria SFM5 del Nodo di Torino) sottraendo a catena capitali ad altre opere che potrebbero dare ben altri benefici alla collettività, rilevabili solo se vengono pensate in un ben impostato quadro sistematico che le contiene e le armonizza.

E' quindi anche e soprattutto un grave motivo di natura sostanziale quello che spinge Pro Natura a presentare questa doglianza. Infatti, in linea generale, procedere rispettando la necessità di una trasparenza sistemica potrebbe rivelarsi, oltre che un taglio agli sprechi, anche un disincentivo a far compiere alla P.A. scelte dettate da finalità deviate rispetto al pubblico interesse. La trasparenza indotta dalla collocazione della singola opera in un quadro organico infatti rende evidente, senza ombra alcuna di dubbio, la capacità della singola opera di concorrere armonicamente con le altre al raggiungimento di quei fini che un certo indirizzo, in precedenza fissato dall'ordinamento giuridico, ha stabilito essere valido per il bene della collettività. E ciò lo reclama in generale la correttezza amministrativa ma per il nostro Paese lo reclama anche in modo particolare la sua non certo brillante situazione finanziaria, che è caratterizzata da un debito pubblico tra i più alti del mondo per cui, a nostro modo di vedere, una reale revisione della spesa dovrebbe

generalizzare la prassi di finanziare un'opera pubblica solo se ne è ben evidenziata, in coerenza con il sistema in cui si colloca, l'utilità.

Stando così le cose ci sembra che in una sana pianificazione dovrebbe essere ben chiaro come un piano generale dei trasporti, centrale o locale che sia, dovrebbe preliminarmente dire in modo esplicito come intende ottimizzare in una certa area gli spazi da distribuire tra i vari mezzi di trasporto, dalle ferrovie ordinarie a quelle metropolitane, ai mezzi su strada, pubblici e privati, dai TIR alle autovetture e alle biciclette, e poi condizionare, alle scelte così fatte, il finanziamento dei progetti delle singole opere. Questo implicitamente impongono le norme programmatiche del nostro ordinamento giuridico e questo è doveroso che comunemente sia il *modus procedendi* della P.A. evitando opache scappatoie.

In un convegno tenutosi, ci sembra di ricordare, nel 2007, a cura della allora Agenzia per la Mobilità Metropolitana Torinese fu invitato, per tenere una relazione sul Passante ferroviario di Zurigo, il Prof. Huessler, che ne era stato il progettista. Quel Passante era stato aperto da due anni e, con fierezza, il Prof. Huessler riferiva che, nel giro di quei due anni, il traffico del TP nella rete urbana di Zurigo si era decuplicato, facendo diminuire in modo notevole il traffico privato circolante nella Città elvetica. Ma in quell'occasione il prof. Huessler precisò anche che se il sistema facente perno sul Passante non fosse stato ben impostato nel suo insieme sin da principio il fallimento dell'operazione di sviluppo del TP in Città e nell'area metropolitana zurighese sarebbe stato certo, per cui, ovviamente, avrebbe finito col trasformare l'investimento effettuato anche in un grande fallimento economico.

Concludendo la scrivente Associazione deve purtroppo lamentare che le due Amministrazioni più direttamente interessate, la Regione Piemonte ed il Comune di Torino, comportandosi in modo opposto al *modus operandi* richiesto dalla lettera e dallo spirito delle leggi vigenti in materia, in quasi quindici anni di sollecitazioni, coprendosi l'una con l'altro, non sono mai venuti incontro alla cittadinanza per rendere comparabile il progetto di allacciamento della FTC deciso con scarsa, per non dire nulla, trasparenza tra Regione, Comune di Torino ed RFI, con altre soluzioni progettuali, sul genere di quella qui sopra illustrata, per cui

CHIEDE

al Ministero per le Infrastrutture, preso atto della nullità della procedura sin qui operata, di sottoporre a VAS il progetto e al Ministero per l'Ambiente, per la propria competenza, di voler prendere atto della nullità di tutti i provvedimenti di approvazione compiuti nel corso dell'intera procedura che ha portato la Regione Piemonte ad approvare il progetto definitivo del raccordo ferroviario per l'allacciamento della FTC al Passante ferroviario di Torino e a prendere altresì in considerazione, una volta effettuata la VAS, di riaprire la Conferenza dei Servizi del 26 giugno 2012 onde valutare l'opportunità di realizzare l'opera alternativa qui proposta (trasformazione della FTC in "metropolitana pesante lunga" con asse totalmente conurbato, in seguito estensibile sino a 22 km), utilizzando la somma stanziata per il raccordo sotterraneo di Corso Grosseto, della lunghezza di 2.700 m, per adattare la linea esistente e prolungarla in sotterranea per 2.450 m (asta di retrocessione compresa) sino alla fermata "Regina Margherita", *alias* "Porta Palatina Duomo", secondo un itinerario già studiato approfonditamente sul terreno e tradotto sin dal 1987 da ATM Torino, con la

consulenza dalla Società di progettazione della Metropolitana Milanese, in un progetto preliminare (di cui Pro Natura possiede copia integrale, l'unica ancora esistente, a quanto pare), facilmente adattabile alla linea di metropolitana in questione, che prevede l'attraversamento del Centro storico di Torino da Porta Palatina a Porta Nuova. Più specificatamente la scrivente Associazione chiede al Ministero per l'Ambiente di adempiere all'obbligo di esaminare in modo approfondito, **ai sensi dell'art. 22, comma 3, lettera d) del DLGS 152/2006 – Codice Ambiente**, l'alternativa sistematica proposta (metropolitana pesante lunga Ceres – Torre Pellice) che giustifica il cambio di progetto relativo al raccordo sotterraneo di Corso Grosseto nei termini sopra descritti.

A corollario della richiesta principale ora esposta la scrivente Associazione chiede inoltre ai suddetti Ministeri, ciascuno per la sua competenza, visti i dubbi di nullità da noi esposti di tutti i provvedimenti di approvazione compiuti nel corso dell'intera procedura da cui è scaturito il progetto definitivo *de quo*, onde evitare ulteriori possibili danni erariali, di non consentire l'inizio dei lavori per la costruzione del raccordo ferroviario di Corso Grosseto o, se eventualmente questi fossero già iniziati, di farne sospendere l'esecuzione.

NOTA - I particolari comparativi tecnici ed economici tra i due progetti, quello del raccordo sotterraneo di Corso Grosseto e il prolungamento sotterraneo dell'attuale FTC (già in sotterranea dai confini col Comune di Venaria) sino alla confluenza con una modificata M2 proposto in una visione sistematica da Pro Natura, sono ampiamente illustrati nei documenti allegati alla presente lettera, peraltro riteniamo opportuno, a fini di orientamento nello studio degli approfondimenti di cui agli allegati, qui riassuntivamente osservare:

1) che il poter fruire all'interno della Conurbazione torinese (asse Venaria – Torino Centro storico e potenziali prolungamenti) di una ferrovia metropolitana, anziché di un raccordo ferroviario con il passante:

- a) con capillarità di stazioni distanziate mediamente tra loro **750 metri** (tre nuove stazioni tra Venaria e Dora: Altessano, Sansovino, Giachino), da un lato interscambiante con il Passante a Dora FS e dall'altro raggiungente il bordo (St. Porta Palatina Duomo), ed in prospettiva attraversante in comune con la M2, il Centro storico sino alla stazione di Porta Nuova;
- b) con frequenze di un treno, della lunghezza di 110 m, sino a ogni **150 secondi**;

CONTRO:

- a) l'innesto a 6 km dall'inizio della Conurbazione di una ferrovia ordinaria inadatta al servizio urbano per parametri di capillarità di stazioni, sia nella tratta conurbata propria tra Venaria e Torino (in media una stazione ogni 2.000 m) sia nella tratta conurbata del Passante (in media una stazione ogni 2.400 m);
- b) una frequenza di treni immessi dalla FTC nel passante, ufficialmente già dichiarata da RFI, sicuramente non superiore ad un convoglio ogni **15 minuti** distribuite in conclusione direttamente i suoi passeggeri in non più di **6 stazioni** sull'intero territorio comunale torinese, nell'arco di oltre una dozzina di chilometri, di cui una sola (Porta Susa) lambente il centro storico solo ad un suo margine estremo;
- c) l'impossibilità, in presenza di una ferrovia ordinaria al posto di una ferrovia metropolitana tra l'Aeroporto, Venaria e Torino, di operare una semplificazione delle linee di TP urbano e suburbano di superficie nei comuni di Torino, Venaria, Borgaro e Caselle, comportante evidenti vantaggi funzionali, economici ed

ambientali, per inadeguatezza di capillarità di stazioni e frequenza di convogli, come chiarito al punto b);

- d) la necessità, durante i lavori di costruzione del raccordo ferroviario di Corso Grosseto, di interrompere il servizio della FTC tra Venaria e Torino Dora per un anno intero (così da cronoprogramma) e sovvertire il traffico cittadino e suburbano, mentre nessuna interruzione è necessaria per i lavori di trasformazione e prolungamento sotto forma di metropolitana dell'attuale FTC che sarebbero effettuati o su parte del sedime dell'attuale tratta abbandonata della FTC tra Piazza Baldissera e la stazione storica di Porta Milano o in scavo profondo con condizioni particolarmente favorevoli per l'impianto del cantiere (grande spazio libero accanto al Ponte Mosca attraversante il Fiume Dora) (v. **All. 7**).

2) che il preventivo di spesa per la realizzazione del raccordo di Corso Grosseto (che sono in molti a temere che sia sottovalutato, viste anche le continue sorprese che riservano ai progettisti sempre nuovi problemi da risolvere derivanti dalla complessità dei sottoservizi esistenti sotto il suddetto Corso e dalla difficoltà, visto che i problemi tecnici non sono ancora stati tutti risolti, di dare un nuovo assetto definitivo al traffico stradale dell'area) già originariamente presenta una parte cospicua di spesa non imputabile all'impianto ferroviario vero e proprio rendendo molto basso il rapporto costo – benefici dell'opera intrapresa, anche prescindendo dalla sua scarsa efficienza trasportistica sopra evidenziata;

3) che è più giustificato un cambiamento di progetto, anche in presenza di una già avvenuta consegna dei lavori, in quanto il danno sistematico arrecato dal progetto attuale è irreparabile in relazione ad ogni futuro sviluppo dei trasporti della Conurbazione torinese e dell'intera Città Metropolitana di cui fa parte. D'altronde già con il cambio di progetto operato a suo tempo (mutazione del tracciato da superficiale a sotterraneo con sottopasso del fiume Dora) durante l'esecuzione dei lavori del Passante si è assistito non ad un semplice fermo lavori alla vigilia del loro inizio ma addirittura alla demolizione di opere di un certo rilievo, già costruite, per un costo aggiuntivo non indifferente. E non era in ballo un grave e irreparabile errore strategico. Con l'occasione facciamo anche rilevare che il progetto di sottoattraversamento della Dora da parte del Passante fu escluso, senza motivazione alcuna, da una verifica di assoggettabilità sia alla VIA sia alla VAS, come invece sarebbe stato indispensabile ai sensi della L.R. 40/98 della Regione Piemonte "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione";

4) che purtroppo dobbiamo rilevare, oltre al fatto che la Regione Piemonte ha totalmente ignorato un ben preciso e dettagliato progetto comparativo di cui era a conoscenza, anche per le vie formali (v. **All. 4**), pure lo strano comportamento tenuto dalla stessa e dal Comune di Torino nel finanziare ed attuare l'apertura della Stazione Rebaudengo Fossata, tra l'altro tuttora priva dal 2008 di conformità urbanistica col vigente P.R.G.C., prima inesistente come punto di fermata, sin dalla messa in esercizio del Passante, anziché decidere di aprire all'esercizio prioritariamente come punto di fermata la nuova Fermata Dora FS sotterranea. Questa, oggi ancora in grezzo, che sostituisce la precedente Stazione Dora di superficie avrebbe consentito di ripristinare (il cronoprogramma prevede solo 15 mesi di lavoro per renderla operativa) l'interscambio dei passeggeri, esistente già in precedenza, tra la linea RFI e la Stazione Dora GTT, capolinea della FTC. Non è questo l'unico elemento di pressione che, nel corso dell'ultimo quindicennio, ha punteggiato il comportamento, tutt'altro che istituzionalmente corretto, delle suddette amministrazioni locali che, invece di rendere il più possibile trasparente il loro operato attraverso ineccepibili scelte istituzionali, si sono affannate, e si affannano tutt'ora, a caldeggiare in informali pubbliche assemblee locali a senso unico uno strano connubio tra un certo

tracciato della M2 e il progettato punto di raccordo col Passante (Stazione Rebaudengo Fossata) raggiungibile attraverso un ex raccordo ferroviario curiosamente acquistato da un privato costruttore, pronto a cederlo in futuro a pagamento al Comune di Torino per farvi transitare il tracciato della M2, in base ad un opaco accordo siglato a suo tempo tra il suddetto Comune ed il costruttore *de quo*, in vista di una variante strutturale al Piano Regolatore, la n. 200, soltanto adottata e infine decaduta. Ma ciò sarà oggetto di approfondimento con le competenti Autorità.

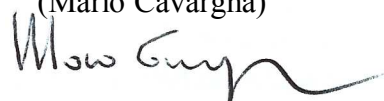
Pro Natura resta a disposizione del Ministero per l'Ambiente e del Ministero per le Infrastrutture per ogni ulteriore chiarimento.

Torino, 13 dicembre 2017

Il Responsabile per le Infrastrutture Ferroviarie
(Domenico Accorinti)



Il Presidente
(Mario Cavagna)



Allegati:

- 1) Audizione Comm. Trasporti Prov. Torino del 28 febbraio 2006;
- 2) Interpellanza in Consiglio Provinciale del 22 luglio 2008;
- 3) Lettera dell'Assessore ai Trasporti del Comune di Torino del 28 novembre 2003;
- 4) Nodo ferroviario di Torino. Collegamento della linea Torino - Ceres con la rete RFI (Passante ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto - Fase di verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10, comma 2 della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 – Osservazioni del Coordinamento dei Comitati di Quartiere Domenico Sereno Regis del 26 luglio 2008;
- 5) Nodo ferroviario di Torino. Collegamento della linea Torino - Ceres con la rete RFI (Passante ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto - Fase di verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10, comma 2 della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 – Osservazioni di Pro Natura Piemonte;
- 6) Determinazione n. 330 del 28 luglio 2008 della Direzione Trasporti, logistica, mobilità e Infrastrutture – Settore Viabilità e Impianti fissi della Regione Piemonte; pagg. 1, 4, 5;
- 7) Proposta di potenziamento della Ferrovia Torino – Ceres dell'Aprile 2014;
- 8) Proposta per il Piano Strategico 2016 per la Città Metropolitana di Torino.