

Pro Natura Torino ONLUS

Via Pastrengo 13 – 10128 Torino – Tel. 011/50.96.618 – Fax: 011/50.31.55

e-mail: torino@pro-natura.it **Internet:** http://torino.pro-natura.it

Orario: lunedì – venerdì 14-19; sabato 9-12



Associazione con personalità giuridica (Deliberazione Giunta Regionale del Piemonte N. 10-38484 del 19/06/1990).
Iscritta nel Registro del Volontariato con D.P.G. Piemonte n. 4472/93 del 23/11/1993.
Aderente alla Pro Natura Piemonte e alla Federazione Nazionale Pro Natura. Socio fondatore della Cipra Italia.
C.C.P. 22362107 Pro Natura Torino - Codice Fiscale: 80090150014 - Partita IVA: 04575080017

Parte il bando di gara per l'interramento della Torino-Ceres sotto corso Grosseto: qualche domanda che non ha mai avuto risposta

COMUNICATO STAMPA

Con grande rilievo giornalistico il 19 agosto scorso è stato pubblicato dalla Società di Committenza Regionale, a cui la Regione Piemonte ha affidato la procedura, il Bando di Gara per l'interramento della Ferrovia Torino-Ceres sotto l'asse di corso Grosseto, da Madonna di Campagna alla nuova Stazione Rebaudengo, presentata come "l'opera più importante, a livello infrastrutturale, che il Piemonte mette in cantiere per i prossimi anni". Costo complessivo 180 milioni di euro, e 4 anni di lavori (salvo imprevisti in corso d'opera e probabili incrementi dei costi).

Sicuramente è utile la connessione di tale linea con il Servizio Ferroviario Metropolitano, ed è utile un collegamento veloce con l'Aeroporto di Caselle. Ma si pongono non pochi interrogativi sulla "grande opera", e sull'utilizzo del pubblico denaro, soprattutto nel momento in cui mancano risorse per garantire il Trasporto Pubblico Locale e si piange sulla cancellazione di linee storiche essenziali.

Esponiamo le nostre domande alle quali vorremmo risposte convincenti, omettendo tutti i passaggi di una vicenda che parte dal 2002 ed è stata sempre oggetto soltanto di delibere della Giunta Comunale e di quella Regionale, mai pubblicamente approfondite e discusse dagli organi elettivi comunali e regionali.

1) La cancellazione della Stazione Dora, la sua trasformazione in "fermata" sotterranea, e la realizzazione della nuova Stazione Rebaudengo sono figlie del Protocollo d'Intesa siglato il 15 ottobre 2002 tra il neosindaco Chiamparino, il Sottosegretario Martinat, Moretti per RFI, l'Assessore Casoni per la Regione. Con tale Protocollo si è riscritto un bel pezzo di Piano Regolatore della Città, che comprende anche le aree tra Porta Nuova e Lingotto, il sottoattraversamento della Dora, la cancellazione della connessione tra Torino-Ceres e Passante a Dora, nuovi lavori da piazza Statuto a corso Grosseto, e nuove opere per circa 442 milioni di Euro, con gravi ritardi per l'apertura del Passante. Su tali aggravii di spesa nel mese di maggio del 2012 la Corte dei Conti ha pure aperto un'indagine specifica. Perché tale Protocollo non è mai stato ratificato dal Consiglio Comunale?

2) Quali costi indotti per il Comune di Torino ha comportato l'interramento del Passante sotto la Dora e perché si è scoperto solo in tempi molto più recenti che mancano risorse per le sistemazioni superficiali del Passante da Porta Susa a corso Grosseto?

3) Perché la realizzazione del nuovo tracciato della Torino-Ceres è stato inserito nel 2006 (e ratificato con accordi Regione-Governo del 2009) tra le opere complementari e collegate alla nuova linea A.V. Torino-Lione e quale nesso logico e infrastrutturale vi è tra questi interventi? Era forse la vera priorità per rendere funzionale il nodo ferroviario di Torino mentre ancora oggi non sono neppure state attrezzate le stazioni del Passante Ferroviario? E' un'opera davvero strategica per la Mobilità Metropolitana?

4) Perché dopo aver analizzato (studi di GTT e del Politecnico) nel 2007 quattro diverse ipotesi per il collegamento della Torino-Ceres col Servizio Ferroviario Metropolitano è poi stata scelta la proposta dell'interramento sotto corso Grosseto senza un esame comparato costi/benefici? Perché il Consiglio Comunale non ha mai ratificato tale scelta?

5) Perché contrariamente a tutti gli impegni assunti dai vari Enti, tra cui la Giunta Comunale

di Torino, non è stata realizzata la “fermata Dora” sotterranea, e non si è proceduto a collegare il capolinea GTT della Torino-Ceres a Dora con il Servizio Ferroviario Metropolitano con un semplice ascensore, come proposto tra gli altri dalla stessa Provincia di Torino, superando la differenza di quota esistente (circa 18 metri)?

6) Perché la nuova Stazione Rebaudengo, malgrado gli impegni assunti dalla Giunta di fronte al Consiglio Comunale nell’ottobre 2006, non è mai stata oggetto di un atto deliberativo che ne sancisse la compatibilità urbanistica?

7) Perché il Progetto Preliminare del nuovo tracciato della Torino-Ceres sotto corso Grosseto, malgrado le osservazioni delle Associazioni Ambientaliste presentate nel giugno 2008, è stato escluso dalla Valutazione di Impatto Ambientale? Le ricadute di tale intervento in campo ambientale, viabilistico, cantieristico (uno scavo in trincea a cielo aperto di 3 km) non avrebbero comportato l’assoggettamento obbligatorio alla V.I.A.?

8) E’ stato veramente chiarito quali saranno gli importi delle sistemazioni superficiali di corso Grosseto e della sua riqualificazione definitiva a fine lavori e a carico di chi saranno? Si apriranno in futuro nuovi contenziosi tra Comune e Regione?

9) Che fine farà il tracciato interrato della Torino-Ceres sotto via Stradella da Madonna di Campagna a Dora, costosamente realizzato per i Mondiali di Calcio del Novanta? Sarà anch’esso “mandato al macero” come lo Stadio delle Alpi? Non è questo uno spreco del pubblico denaro?

10) Considerato che passeranno 4-5 anni prima di vedere il termine dei lavori, come si provvederà a garantire un buon collegamento col Servizio Ferroviario Metropolitano per gli utenti (sempre più infelici) della attuale Torino-Ceres e il raccordo di Torino con Caselle?

Il Vicepresidente, referente per l’Urbanistica

(Emilio Spave)


27 agosto 2013