

- Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Via G. Garaci, 36 - 00157 ROMA

(fax 06.41582365) Alla c.a. del Responsabile del Procedimento

Dott. Arch. Maurizio VITELLI,

Segretario - Presidente della Conferenza dei Servizi.

e p.c. - **All'Autorità per la Vigilanza sui Lavori Pubblici**

(segrtec@autoritalavoripubblici.it) Via di Ripetta, 246 - 00186 ROMA

Oggetto: Progetto Definitivo per la realizzazione del sottoattraversamento del Fiume Dora nell'ambito del quadruplicamento Porta Susa – Stura del nodo di Torino, limitatamente alla Variante di progetto afferente la realizzazione della Stazione di Rebaudengo. Conferenza dei Servizi del 17 maggio 2006 - Osservazioni. (Avviso pubblicato in data 01 maggio 2006, sul quotidiano "La Repubblica").

Le scriventi Associazioni:

- ITALIA NOSTRA Consiglio Interregionale Piemonte - Valle d'Aosta, con sede in Via Massena, n. 71 – 10128 Torino, nella persona della Presidente, arch. Maria Teresa ROLI;

- Associazione LEGAMBIENTE Volontariato Ecopolis Torino, con sede in Via Berthollet n. 43 – 10125 Torino, nella persona della Presidente Eva Biginelli;

- PRO NATURA TORINO (Onlus), con sede in Via Pastrengo n. 13 - 10128 Torino, nella persona del Presidente pro-tempore Emilio DELMASTRO,

sulla base dell'Avviso pubblicato in data 01 maggio 2006 sul quotidiano "La Repubblica" (pag. 10 dell'edizione nazionale) disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su richiesta di ITALFERR – R.F.I. SpA e relativo alla convocazione di una Conferenza dei Servizi per l'approvazione del Progetto Definitivo di cui all'oggetto, formulano le seguenti Osservazioni.

1. Termini di pubblicazione.

L'Avviso di cui sopra è relativo in particolare alla Convocazione di una "Conferenza di Servizi decisoria per la valutazione e l'approvazione del progetto definitivo per la realizzazione del sottoattraversamento del Fiume Dora nell'ambito del quadruplicamento Porta Susa – Stura del nodo di Torino, limitatamente alla variante di progetto afferente la realizzazione della Stazione di Rebaudengo.". I termini di pubblicazione del progetto sono fissati in "trenta giorni consecutivi a partire dalla data di pubblicazione del presente avviso": si rileva che tale indicazione si pone in palese contraddizione (se non in contrasto) con la natura della Conferenza di Servizi "decisoria", convocata per il 17 maggio p.v., ben prima della scadenza dei trenta giorni di deposito. Inoltre, si deve far notare che emerge un ulteriore vizio sostanziale, dovuto alla mancata previsione nell'Avviso in ordine alla facoltà e possibilità per chiunque di poter formulare osservazioni in merito a quanto posto in pubblicazione.

2. Analisi degli elaborati progettuali. Problematiche connesse.

Gli elaborati progettuali posti in pubblicazione e che formano la base documentale per le determinazioni che la Conferenza dei Servizi (in seguito siglata CdS) potrà assumere, non possono essere qualificati come documenti costitutivi di un "progetto definitivo" perché gli stessi non risultano in possesso dei requisiti stabiliti dalla Legge 109/94 e s.m.i. e dal DPR 554/1999. In particolare, si ravvisano i seguenti elementi:

- non risulta essere individuato il Responsabile del Procedimento;
- gli elementi tecnici relativi all'oggetto dell'esame da parte della CdS, in particolare della "variante di progetto afferente la realizzazione della stazione di Rebaudengo" sono talmente scarni ed essenziali e che si riducono a due sole tavole (la n. 29 "Planimetria inquadramento generale e schemi funzionali" in scale varie; la n. 30 "Schemi funzionali" scala 1:500);
- manca un vero e proprio computo estimativo; l'allegata "Stima dei lavori" (all. n. 26) contiene i costi relativi alla totalità delle opere per il quadruplicamento Porta Susa – Stura e, per quanto attiene alla Stazione di Rebaudengo, si limita ad indicare un importo pari a € 3.600.000,00 qualificato come "*TOTALE OPERE DI*

PERTINENZA SATTI (Rebaud[engo])" senza alcuna ulteriore specificazione, né analisi di prezzi;

- il "Cronoprogramma dei lavori" (all. n. 25) si riferisce anch'esso alla totalità dell'opera e, per quanto attiene alla Stazione di Rebaudengo, ne prevede l'inizio lavori alla data del "lun 26/04/10" per una durata di "140 gg"; si segnala, tuttavia, che altre parti del Cronoprogramma, contengono previsioni temporali palesemente errate, quali la "Demolizione Anello stradale di Dora, 120 g, inizio dom 31/07/05", o quelle per la demolizione della tombatura della Dora (9500 m3, inizio gio 03/03/05); non risultano contemplate le attività di collaudo delle opere e le loro scansioni temporal;

- la "Relazione illustrativa di linea" (all. n. 1) omette, per la parte che interessa la Stazione di Rebaudengo, ogni analisi relativa all'inquadramento territoriale e alle motivazioni che hanno condotto alla scelta localizzativa prevista, all'interno di un parco urbano, senza alcuna indicazione circa le destinazioni di PRG;

- non sono allegati al progetto definitivo elaborati relativi alle analisi in linea idrogeologica per quanto attiene alla nuova stazione; le tavole grafiche che individuano l'ingombro degli edifici si limitano a piante e sezioni che non possono ritenersi sufficienti per un progetto definitivo;

- non risultano allegati i necessari atti e provvedimenti in linea idrogeologica e idraulica relativi al sottoattraversamento del fiume Dora.

Si ritiene pertanto che gli elaborati posti in pubblicazione non possano essere qualificati come costitutivi di un progetto definitivo ai sensi della vigente legislazione in materia (legge 109/94 e s.m.i. e DPR 554/99); inoltre, appare contraddittorio che gli elaborati in esame comprendano elementi progettuali che potrebbero assumere le caratteristiche di mera strumentalità, non essendo mai stati legittimamente approvati da alcun organo elettivo dotato delle competenze previste dalle vigenti norme di legge, comprendendo opere in totale contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti.

E' doveroso sottolineare poi che gli elaborati progettuali posti in pubblicazione erano già stati approvati "in linea tecnica" dal Comune di Torino con deliberazione della Giunta Comunale in data 21 ottobre 2003 (n. 2003

08432/022); la Regione Piemonte ne aveva "preso atto" con D.G.R. 15.12.2003 n. 5-11291: tali provvedimenti avevano qualificato gli elaborati oggetto di esame come relativi ad una "variante altimetrica" di progetto, che aveva modificato radicalmente gli indirizzi e i contenuti progettuali delle opere relative al passante ferroviario. Il Consiglio Comunale di Torino non ha mai assunto alcuna determinazione in merito a tali scelte progettuali: dagli atti risulta che la piena competenza ad approvare un così rilevante progetto, sia un "Comitato di Coordinamento" composto dai rappresentanti della Regione Piemonte, della Città di Torino e della Società RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, con poteri di approvazione "sostituitivi" di altri organi competenti in materia, anche per progetti in variante agli strumenti urbanistici. Basti solo citare che l'originario progetto definitivo, in attuazione per le parti da ovest verso est fino all'attuale Stazione Porta Susa, prevedevano lo scavalco del fiume Dora con idoneo ponte, mentre la "variante altimetrica" di progetto ne prevede il sottoattraversamento, la nuova stazione di Rebaudengo (in luogo dell'originaria fermata) quale attestamento urbano della linea Torino - Ceres, con aumento esponenziale dei costi, non suffragati da obiettive motivazioni in linea tecnica. Su tali scelte e le inevitabili ricadute in un ambito più ampio del contesto cittadino, che coinvolgono l'intero sistema ferroviario metropolitano, in particolare il tracciato urbano della linea ferroviaria di interesse regionale Torino - Ceres, non è stata ancora raggiunta una piena condivisione tra gli Enti pubblici territoriali coinvolti. Con la Cds convocata per il 17 maggio p.v. si vorrebbe fare *tabula rasa* di ogni studio e valutazione *ex ante* per i contenuti progettuali previsti.

3. Sulla natura della Conferenza di Servizi. Esame di conformità urbanistica.

Si apprende dall'Avviso pubblicato che la CdS convocata per il 17 maggio p.v. ai sensi e per gli effetti degli articoli 14 e seguenti della legge 241/90 e s.m.i. "*così come modificata dalla legge 11 febbraio 2005, n. 15*", è definita "decisoria", senza contemplare la possibilità di doversi esprimere in merito ad eventuali osservazioni e proposte che, in virtù dell'Avviso, potrebbero nel frattempo pervenire. Non risultano indicati gli Enti chiamati ad esprimersi in CdS.

La localizzazione della nuova Stazione di Rebaudengo e delle opere connesse (fabbricati tecnologici, parcheggi) è in evidente contrasto con il PRG vigente del Comune di Torino; inoltre, l'opera non può essere neppure ritenuta "compatibile" con il contesto territoriale in cui si colloca.

Sulla base del progetto definitivo pubblicato non risulta essere stata disposta la verifica e l'accertamento di conformità urbanistica dell'opera oggetto della CdS.

Non risulta essere stata convocata, né effettuata alcuna CdS "preliminare" o "istruttoria" sul progetto in esame.

La disciplina sulle Conferenze di Servizi, così come risultante dalle modifiche apportate alla Legge 241/1990 e s.m.i. in tema di conferenza "istruttoria", di conferenza "decisoria" ed, in genere, dello svolgimento delle conferenze e di formazione del provvedimento finale, viene ritenuto non applicabile alle opere di interesse statale, quale risulta invece essere l'oggetto della CdS "decisoria" convocata.

Su quest'ultimo argomento si era già espresso con parere n. 622 del 5 novembre 1997 il Consiglio di Stato al quale la Presidenza del Consiglio dei Ministri aveva formulato un quesito riguardante l'applicabilità al procedimento di localizzazione ex DPR 383/94 del nuovo meccanismo della decisione "a maggioranza".

In tale sede, il Consiglio di Stato aveva osservato che, nonostante le modifiche introdotte dalla Legge 127/97, la ratio dell'istituto delle conferenze di servizi era da individuarsi nella sua funzione di snellimento e di semplificazione procedimentale, escludendo che ciò attribuisse ad esso il potere di derogare alle norme ed agli atti amministrativi generali. Pertanto, è indubbio che tutte le innovazioni riguardanti lo svolgimento delle conferenze di servizi (e riteniamo che in esse vadano comprese anche quelle recentemente introdotte dalla Legge 11 febbraio 2005, n.15 che consente di concludere le conferenze tenendo conto delle cosiddette "posizioni

prevalenti"), non possono essere considerate applicabili alla procedura in oggetto, in assenza di un'espressa previsione legislativa in tal senso.

Inoltre, considerate le previsioni temporali circa l'attuazione della nuova stazione Rebaudengo (aprile 2010), non si ravvisano quegli elementi di accelerazione procedurale che si traducono nella natura "decisoria", in base alla quale la CdS convocata deve pervenire senza alcuno indugio ad un provvedimento conclusivo il 17 maggio p.v..

Al fine di sanare le eventuali illegittimità cui potrà essere affetto il provvedimento conclusivo della CdS "decisoria" del 17 maggio p.v., si ritiene che ben altre debbano essere le procedure da seguire ai fini dell'ottenimento della conformità urbanistica dell'opera in oggetto: in via ordinaria, la CdS dovrebbe essere preceduta da idonea variante al PRG, da adottarsi ai sensi della vigente legislazione urbanistica regionale (L.R. 56/1977 e s.m.i.) e che prevede la necessaria pubblicità e possibilità di formulare osservazioni nel merito della localizzazione e nel pubblico interesse; in subordine, deve essere svolto idoneo procedimento ai sensi del DPR 383/1994 (che ha sostituito la procedura di cui all'art. 81 del DPR 616/1977). Tali argomentazioni trovano ragione nel fatto che le opere oggetto di CdS non solo non sono conformi al PRG vigente, ma che la localizzazione prescelta non può essere classificata tra le "aree ferroviarie" e opere connesse dal PRG vigente e che pertanto, all'opera in oggetto, non può trovare applicazione la procedura invocata.

Si ribadisce che, per il caso in esame, non può avere esito positivo la procedura di accertamento della conformità urbanistica di cui all'art. 25 della legge 210/1985, in quanto le opere previste dal progetto in esame non sono conformi al PRG vigente.

E' evidente che qualora non venissero osservate le procedure qui elencate, in presenza di una determinazione conclusiva positiva della CdS convocata per il 17 maggio p.v., si potrebbero verificare i presupposti per la realizzazione di un'opera abusiva, la cui esecuzione viene garantita con risorse pubbliche.

4. Violazione della L.R. 40/1998 in materia di valutazione di impatto ambientale e sulle procedure di valutazione.

Il ricorso alla CdS "decisoria" sottrae irrimediabilmente il progetto da ogni valutazione di compatibilità ambientale ai sensi della vigente legislazione regionale. Potrebbe ravvisarsi un altro motivo di grave illegittimità nella procedura seguita e che comprende l'intero progetto posto in pubblicazione che, a quanto risulta, è stato approvato solo "in linea tecnica" nell'ottobre 2003. E' pacifico che il progetto definitivo in esame comprende un rilevante tratto urbano di linea ferroviaria che potrà assumere le connotazioni di tratta metropolitana del passante ferroviario. La violazione della L.R. 40/1998 è palese, in quanto all'allegato "B1" è previsto che le "*linee ferroviarie a carattere regionale o locale*" debbano essere sottoposte alla fase di verifica di compatibilità ambientale "*sul progetto preliminare*" dell'opera e non sul progetto definitivo. Tale fase di verifica, se opportunamente assolta, avrebbe potuto contemplare le necessarie soluzioni alternative, non solo per la localizzazione della nuova stazione di Rebaudengo, ma anche per le rilevanti attività di cantierizzazione, documentate negli elaborati progettuali (all. dal n. 16 al n. 26). Si richiede espressamente che l'intero progetto definitivo all'esame debba essere sottoposto alle necessarie procedure di valutazione.

5. Motivazioni e scelte progettuali connesse alla realizzazione della nuova stazione Rebaudengo. Sulla base degli elementi che verranno ora illustrati si motiveranno la strumentalità della procedura adottata, nonché le rilevanti conseguenze per il futuro assetto della mobilità urbana di rango metropolitano. La procedura seguita è palesemente strumentale in considerazione del fatto che le rilevanti opere di cantierizzazione, comprese nel progetto definitivo in esame, sono già state avviate nell'ottobre 2005, senza alcuna forma di pubblicità e senza che siano state osservate le norme in materia di sicurezza (indicazione delle opere da eseguire; nominativi dei responsabili dei lavori; imprese appaltatrici); le aree interessate sono quelle interessate dalla localizzazione della nuova stazione di Rebaudengo, oltre ad altre aree adiacenti, comprese nella loro totalità all'interno del vasto Parco urbano denominato "Parco Sempione"; tale parco costituisce, per

le sue peculiari caratteristiche, l'unica possibilità di fruizione in materia di svago in un ambiente adatto per alcune migliaia di cittadini, residenti nella Circoscrizione Amministrativa n. 5. A questi cittadini è stata preclusa ogni possibilità di partecipazione alle scelte connesse ad un'opera di così rilevante impatto; il contesto temporale in cui si colloca la convocazione della CdS per il 17 maggio p.v., nel quale il mandato amministrativo del Consiglio Comunale e dei Consigli Circoscrizionali è scaduto, è un sintomo di ulteriore prova della necessità di approvare "con celerità" un progetto le cui ricadute sono tali da preconstituire le condizioni tecniche e progettuali per un'altra scelta che travalica le competenze della CdS e che riguarda il futuro tracciato della linea Torino-Ceres, oggetto di decisioni che non spettano alla CdS. La localizzazione della nuova stazione Rebaudengo costituisce il terminale del tratto urbano della linea ferroviaria Torino-Ceres e che oggi termina alla Stazione Dora. Il nuovo tracciato urbano della TO-Ceres non è stato ancora definito, anche se nella "Relazione illustrativa di linea" (all. n. 1) è dato per approvato a seguito della sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte e Città di Torino. Tale scelta, non ancora pienamente condivisa da altri Enti territoriali, comporta una modifica della strumentazione urbanistica territoriale di area vasta, che non è stata ancora perfezionata nelle sedi istituzionalmente preposte (i consigli elettivi del Comune di Torino per il PRG; della Provincia di Torino per il Piano Territoriale di Coordinamento; gli altri Comuni interessati): appare pertanto in tutta la sua strumentalità la scelta della convocazione della CdS del 17 maggio p.v., con la precisa volontà di mettere così di fronte al fatto compiuto gli Enti che non hanno ancora scelto alternative di tracciato per la linea ferroviaria Torino-Ceres, che costituisce, tra l'altro, l'unica possibilità alternativa all'auto per il collegamento della città con l'aeroporto di Torino-Caselle.

6. Sull'appalto dei lavori. Considerazioni conclusive. E' stato citato che i lavori relativi alle opere di cui al progetto definitivo in esame sono già stati iniziati nel corso del 2005. Non è dato sapere da fonti attendibili in base a quali contratti di appalto tali opere siano state aggiudicate. Solo attraverso un comunicato stampa,

apparso sul web della ASTALDI SpA, in data 13 maggio 2005 si sono assunte informazioni e che testualmente recita: "*Astaldi, in qualità di mandataria e leader di un raggruppamento di imprese, si è aggiudicato in via provvisoria il contratto per la realizzazione in general contracting del nodo Ferroviario di Torino.*

L'appalto, di importo complessivo pari a oltre 442 milioni di euro, prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per il completamento e l'ampliamento della linea ferroviaria compresa tra Corso Vittorio Emanuele II e Corso Grosseto.

La nuova tratta collegherà la Stazione Lingotto alla Stazione Stura e si estenderà per circa 12 km, di cui 7 km in galleria per la presenza di un sottoattraversamento del fiume Dora Riparia. La durata complessiva dei lavori è prevista in circa 6 anni.

L'opera verrà realizzata da Astaldi in qualità di mandataria di un raggruppamento di imprese con Vianini Lavori S.p.A., Impresa Costruzioni Rosso Geom. Francesco & Figli S.p.A., Di Vincenzo Dino S.p.A. e Turner & Townsend Group Ltd.." E' indubbio che nell'appalto integrato aggiudicato all'ASTALDI da RFI SpA è inclusa la realizzazione della nuova stazione di Rebaudengo: tale constatazione, unita alla generica indicazione dei costi realizzati per la nuova stazione, pone alcuni seri interrogativi circa la legittimità della condotta assunta dal general-contractor nei confronti dei soggetti che effettivamente eseguono i lavori: basti solo citare che una parte di tali lavori non erano ancora formalmente approvati alla data dell'aggiudicazione e che nel "Cronoprogramma" (all. n. 25) le fasi relative all'appalto non sono state aggiornate. Quanto sopra, per porre un interrogativo: con quali risorse pubbliche verrà finanziata la realizzazione della nuova stazione di Rebaudengo? Come sarà (o è stata) garantita legalmente e con quale procedura sarà (o è stata già) ottenuta la piena disponibilità delle aree necessarie alla realizzazione dell'opera? In quale rapporto si pone la SATTI SpA (ora GTT - Gruppo Torinese Trasporti SpA, società pubblica) che dovrà gestire la nuova stazione Rebaudengo con il realizzatore dell'opera? Sono tutte domande alle quali il progetto definitivo in esame non fornisce adeguate risposte.

L'interesse pubblico impone che siano fornite dai competenti organi e soggetti le opportune risposte.

Le presenti osservazioni vengono inviate anche all'Autorità per la Vigilanza sui Lavori Pubblici: riteniamo doveroso che sia posta nella piena conoscenza di tale autorevole organismo di quanto sopra descritto e che, sulla base della proprie competenze, possa eventualmente assumere le necessarie determinazioni qualora ravvisi violazioni in materia di lavori pubblici.

Con riserva di esercitare le opportune ulteriori azioni nelle sedi opportune, essendo le scriventi soggetti portatrici di interessi diffusi, anche ai sensi della legge 349/1989.

Ai fini della presente, ogni comunicazione potrà essere inviata al seguente indirizzo:

PRO NATURA Torino – Via Pastrengo 13 – 10122 Torino

fax 011.503155 e-mail: pronto@arpnet.it

Con osservanza.

Distinti saluti.

Torino, lì 15 maggio 2006

- ITALIA NOSTRA Consiglio Interregionale Piemonte – Valle d'Aosta

Maria Teresa ROLI

- Associazione LEGAMBIENTE Volontariato Ecopolis Torino

Eva BIGINELLI

- PRO NATURA Torino

E m i l i o D E L M A S T R O