

---

**Audizione davanti alla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati -  
Mercoledì 16 dicembre 2020**

Buongiorno Presidente  
Buongiorno Onorevoli

Purtroppo, a causa di importanti impegni non derogabili, non mi è possibile partecipare direttamente all'audizione. Ho delegato a rappresentarmi il Presidente della Commissione viabilità e trasporti del Consiglio comunale della Città di Torino, Roberto Malanca. Vi invio questa nota, inoltre, nella mia duplice veste di Sindaca della Città di Torino e di Sindaca della Città Metropolitana di Torino.

Di seguito si riportano gli atti più significative approvati dai rispettivi Consigli, relativi alla realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità Torino - Lione.

### **Città di Torino**

Per quel che riguarda la Città di Torino, l'attuale amministrazione, già dal suo insediamento, si è dichiarata contraria alla realizzazione del TAV, la nuova linea ferroviaria ad alta velocità Torino - Lione, non certo per ragioni ideologiche, ma alla luce di studi scientifici condotti da competenti docenti universitari ed esperti trasportistici che hanno dimostrato, con numeri e analisi tecniche, l'inutilità di un'opera di cui si parla da più di 25 anni, opera che è ormai superata dall'evoluzione dei traffici commerciali degli ultimi decenni.

Già nel 2016 la Giunta Comunale con l'atto n. 2016\_04514/034, dell'11 ottobre, con oggetto: "Linea ferroviaria Torino-Lione - Determinazioni", deliberò la stretta collaborazione con una commissione tecnica di esperti, composta da docenti universitari, ingegneri trasportistici, giuristi ed economisti, che diede, e continua a dare, un significativo contributo all'ulteriore studio e analisi del progetto TAV.

Inoltre, sempre quell'anno, il 5 dicembre, il Consiglio comunale di Torino approvò la Mozione n. 94, n. mecc. 2016-05736/002, con oggetto: "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Espressione della contrarietà della Città di Torino e atto di indirizzo all'Amministrazione". Tale atto impegnava, tra l'altro, la Sindaca a formalizzare il più presto l'uscita della Città di Torino e dei suoi rappresentanti dall'Osservatorio Tecnico relativo alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Così che è avvenuta qualche mese dopo.

In questi ultimi anni sono stati presentati numerosi Ordini del Giorno e Mozioni approvati dal Consiglio comunale, atti che hanno riaffermato l'inutilità, l'eccessivo costo e le conseguenze negative per l'ambiente del progetto TAV, sottolineando la non priorità dell'opera rispetto a molte altre urgenze del Paese, quali la fragilità idrogeologica del territorio, la sofferenza del sistema ferroviario locale, il rilancio del Sistema Sanitario, la sicurezza dell'edilizia scolastica.

Il 23 novembre scorso, il Consiglio comunale ha approvato l'Ordine del Giorno n. 20 - 2020 01464/002 con oggetto : “La Corte dei Conti Europea denuda il re”. Tale atto impegna la Sindaca e la Giunta a:

1. intervenire in ogni occasione ed in ogni contesto, pubblico o privato, ricordando la situazione climatica, quella economica e i positivi effetti su entrambe che avrebbe uno stop a questa opera oggi e la ridestinazione dei fondi impegnati su un orizzonte temporale ben più breve;
2. sollecitare il Governo e i Ministeri competenti a reintraprendere un dialogo in questo senso con le autorità francesi ed europee, per chiedergli di riconsiderare le conseguenze a breve e a lungo termine dell'opera, riconsiderando i benefici inutilmente sperati in confronto ai danni certi, e l'intervallo temporale insostenibile a cui si riferisce l'opera;
3. chiedere formalmente al Governo ed alla Commissione dell'Unione Europea di utilizzare anche i fondi finora accantonati dai bilanci della Commissione e delle Nazioni coinvolte per dare un maggior supporto alle economie della popolazione, delle imprese e dei territori colpiti dalla pandemia da Coronavirus

Nella stessa seduta è stata anche approvata la Mozione n. 49, n. mecc. 2020-2004/002, con oggetto: “No Tav, una battaglia ambientalista e di sostenibilità che dura da trent'anni”, che impegna la Sindaca a promuovere un incontro con il Sindaco della Città di Lione per arrivare alla sottoscrizione di un documento comune, da estendere possibilmente alla Città di Grenoble, con cui esercitare ad ogni livello una pressione politica che, con la presenza di due città come Lione e Torino, possa avere effetti decisivi nella decisione europea sul prossimo finanziamento settennale ed indirettamente sulla non realizzazione dell'opera che, al momento attuale, non è ancora iniziata né come appalti, né come opere.

Alla luce delle notizie, osservazioni e considerazioni contenute in questa mia comunicazione, l'Amministrazione comunale di Torino auspica che il Parlamento e il Governo italiano possano riconsiderare le conseguenze a breve e a lungo termine della realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità Torino – Lione, valutando attentamente i benefici sperati in confronto ai danni certi.

§ § § § §

### **Città Metropolitana di Torino**

Per quel che riguarda la Città Metropolitana di Torino, il tema oggetto di audizione è stato affrontato sia in sede di Consiglio metropolitano che di Conferenza dei Sindaci metropolitani attraverso la discussione di specifiche mozioni.

Conseguentemente, due documenti di programmazione strategica (PSM e PTC2), come meglio specificato di seguito, contengono alcuni riferimenti in merito al tema in argomento.

### Mozioni Presentate in Consiglio e Conferenza metropolitana

1) E' opportuno premettere che la composizione del Consiglio della Città metropolitana di Torino, in termini di rappresentanza, non consente di identificare una maggioranza consiliare specifica. L'esito della "elezione di secondo livello" così come prevista dalla L. 56/2014 (c.d. L. Delrio) ha infatti restituito tre gruppi consiliari, nessuno dei quali dispone, autonomamente, di un numero sufficiente di consiglieri per costituire una maggioranza consiliare.

Per quanto riguarda gli atti presentati in Consiglio metropolitano si informa che è stata presentata nel 2016 una mozione avente quale oggetto: "*Osservatorio Torino Leone*".

La Mozione è stata discussa ed approvata in Consiglio Metropolitano nella seduta del 22 dicembre 2016. Il suo dispositivo conferma la permanenza della Città Metropolitana all'interno dell'Osservatorio TAV.

2) Organo ulteriore e diverso dal Consiglio metropolitano, sempre istituito dalla L. 56/2014 e recepito nello Statuto metropolitano, è la Conferenza dei Sindaci metropolitani che riunisce i 312 Sindaci dei Comuni insistenti sul territorio della Città Metropolitana di Torino.

Presso questo organo nel 2018 i consiglieri degli stessi gruppi hanno presentato un'ulteriore mozione avente quale oggetto: "*La Città Metropolitana di Torino vuole il T.A.V.*".

La Mozione è stata presentata e discussa e approvata in Conferenza Metropolitana nella seduta del 10 dicembre 2018 alla presenza dei Sindaci metropolitani partecipanti all'incontro.

### Riferimenti al T.A.V. contenuti nei documenti di programmazione strategica della Città metropolitana di Torino

In considerazione della specifica rilevanza dell'opera in argomento nell'ambito del sistema dei trasporti, nonché degli indirizzi precedentemente ricordati provenienti dal territorio ed espressi nell'ambito degli organi istituzionali metropolitani, sia il Piano strategico metropolitano (PSM) che il Piano territoriale di coordinamento 2 (PTC2), contengono alcuni riferimenti alla medesima come di seguito specificato..

#### 1) PIANO STRATEGICO METROPOLITANO (PSM)

Il Piano strategico metropolitano 2018-2020 fa riferimento alla linea ad alta velocità unicamente nella sezione finale dedicata, dedicata agli "elementi di contesto" ed in particolare nel paragrafo VII "Infrastrutture per la mobilità" (pag. 113) laddove si descrivono i 9 corridoi multimodali previsti dall'Europa, che costituiscono la Trans European Network Transport (TEN-T).

Non vi è quindi un diretto riferimento al TAV, si descrive piuttosto ciò che è previsto a livello europeo, ma il senso di tutto il discorso è comunque che la Città metropolitana sostiene i collegamenti con l'Europa e quindi anche il TAV.

Si informa a tale proposito per completezza che è in corso di elaborazione in questi mesi il nuovo piano strategico per il triennio 2021-2023.

## 2) PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO 2 (PTC2)

In riferimento alla nuova linea Torino-Lione, la Provincia di Torino ha nel tempo svolto un ruolo propulsivo e propositivo per la sua realizzazione, richiedendo modifiche ed integrazioni ai vari progetti presentati dai soggetti che avevano in carico la sua realizzazione.

Il tracciato attuale è infatti molto diverso dalle prime ipotesi presentate e ricalca quanto proposto dalla Provincia, in particolare per quanto riguarda la connessione con il nodo di Orbassano.

In fase di stesura del PTC2 sono state quindi inserite indicazioni programmatiche e norme a tutela del corridoio, di cui si riportano di seguito i contenuti.

“26.

### *TITOLO IV - SISTEMA DEI COLLEGAMENTI MATERIALI E IMMATERIALI CAPO I - COLLEGAMENTI MATERIALI*

*Art. 37 - Obiettivi e azioni.*

*1. Il PTC2 partecipa, al proprio livello, all'azione pianificatoria comunitaria, nazionale e regionale,*

*contribuendo al perseguimento degli obiettivi generali propri di tale azione:*

- a) rafforzamento della coesione territoriale del nord ovest nel contesto territoriale ed economico europeo;*
- b) rafforzamento dell'apertura economica e delle relazioni di scambio tra il nord ovest e i paesi interessati al Mediterraneo come vettore di comunicazione e di traffico;*
- c) realizzazione degli assi di collegamento tra occidente ed oriente (corridoio 5).*

*2. Con riguardo agli interessi più direttamente connessi con il territorio provinciale, il PTC2 persegue i seguenti obiettivi:*

- a) connessione alle reti infrastrutturali di cui al precedente comma 1 e comunque alle reti infrastrutturali europee;*
- b) razionalizzazione della mobilità in funzione delle concrete esigenze degli intenti del sistema infrastrutturale;*
- c) razionalizzazione ed agevolazione del trasporto e della distribuzione delle merci;*
- d) miglioramento dell'accesso alle aree del territorio provinciale marginali o comunque svantaggiate;*
- e) contenimento delle pressioni sull'ambiente generate dalla mobilità;*
- f) Per il perseguimento dei propri obiettivi, il PTC2 individua le seguenti azioni territorialmente rilevanti:*
  - f.1) individuazione del corridoio contenente il tracciato della NLTL (Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione) e regolamentazione dell'attività di trasformazione urbanistica ed edilizia mediante norme in salvaguardia dalla data di adozione del PTC2*

*Art. 39 - Corridoi riservati ad infrastrutture.*

*1. (Prescrizioni immediatamente vincolanti e cogenti)*

*Gli elaborati grafici tavole n. 4.4.2 e n. 4.4.3 allegate al PTC2 individuano e delimitano le aree destinate alla localizzazione delle seguenti infrastrutture e linee di comunicazione, di cui all'articolo 8, comma 2 delle presenti norme:*

- a) Corridoio del sistema infrastrutturale di C.so Marche, che integra tre diversi livelli di infrastrutture: la ferrovia (un tratto della NLTL Torino-Lione) tutta sotterranea che connette lo scalo merci di Orbassano, l'autostrada sotterranea che interseca la tangenziale (tra Venaria e lo svincolo per Pinerolo); la strada in superficie (Corso Marche) che assumerà la funzione di un*

*viale urbano alberato e rappresenta il contesto territoriale dove collocare in un disegno urbanistico integrato (master plan) trasformazioni urbane e nuove centralità.*

*Area speciale di corso Marche*

*(Prescrizioni immediatamente vincolanti e cogenti).*

*Nelle aree inserite all'interno dell'Area speciale di C.so Marche, così come indicate alla tav.*

*4.4.3, escluse quelle di cui all'art. 39 comma 1 punto a):*

*a) è consentita l'attuazione di interventi derivanti da convenzionamenti già stipulati e/o da permessi di costruire già rilasciati alla data di adozione del progetto definitivo del PTC2;*

*b) per quanto attiene gli interventi già programmati e/o previsti dai PRG, ma non ancora attuati, il "tavolo tecnico" di C.so Marche di cui al Protocollo d'Intesa sottoscritto tra Regione, Provincia ed i Comuni di Torino, Grugliasco, Collegno e Venaria Reale, appositamente convocato, provvederà alla valutazione della coerenza degli interventi proposti con le finalità generali del progetto;*

*c) eventuali trasformazioni urbanistiche potranno essere proposte dai Comuni interessati con le modalità previste dalla L.R. 56/77 e s.m.i.. Le trasformazioni urbanistiche e i relativi interventi saranno preventivamente esaminati dal "tavolo tecnico" di C.so Marche che, mediante apposita convocazione di Conferenza dei Servizi ai sensi della L. 241/90 e s.m.i., provvederà alla verifica della coerenza degli interventi proposti con le finalità generali del progetto e alla valutazione della tipologia di variante urbanistica. In caso di ricorso alla Conferenza di Pianificazione, per la valutazione della coerenza degli interventi proposti con le finalità del progetto di Corso Marche parteciperanno, oltre al Comune proponente, tutti gli altri Comuni sottoscrittori del Protocollo d'Intesa, seppure senza diritto di voto."*

Si ricorda infine che la Città metropolitana di Torino partecipa all'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione.

Grazie per l'attenzione e buon lavoro.

Chiara Appendino  
Sindaca della Città di Torino  
Sindaca della Città Metropolitana di Torino

*Chiara Appendino*

