

# Rivalta di Torino - Commissione Consiliare Permanente Opere pubbliche e Ambiente

Seduta di mercoledì 11 dicembre 2024

**Componenti** [www.comune.rivalta.to.it/media/882](http://www.comune.rivalta.to.it/media/882)

- Gaudio Flavia subentrata in data 4 marzo 2024 in surroga del consigliere Pietro Carbone
- Gianoglio Rossano
- Appicciutoli Vincenzo
- Bange Mauro (Vicepresidente)
- Rastelli Massimiliano
- Carbone Pietro - deceduto il 27/01/2024

**Mercoledì 11 dicembre 2024**, alle ore 19.30 si terrà la Commissione Consiliare permanente “Opere Pubbliche e Ambiente” in seduta aperta al pubblico nella Sala del Consiglio Comunale in via Balma 5.

## Ordine del Giorno

1. Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - tratta nazionale.

Sono stati invitati i tecnici della società META, che dà consulenza al Comune di Rivalta di Torino e i tecnici della Commissione Tecnica “Torino-Lione” che assiste l’Unione Montana Bassa Valle Susa.

Erano presenti per META il suo direttore ing. Andrea Debernardi, per la Commissione Tecnica l’ing. Roberto Vela, l’ing. Alberto Poggio e il dr. Luca Giunti.

La registrazione audio della seduta della Commissione consiliare aperta dell’11 dicembre 2024, ricevuta via file .mp3 dal Comune a seguito di Accesso Civico Generalizzato, è stato qui trascritta a cura del Comitato No TAV di Rivalta di Torino.

Il file .mp3 che contiene la registrazione non riporta alcun audio dal minuto zero al minuto 33'43" dato che i lavori non erano ancora iniziati e i microfoni erano spenti. La riunione è durata 2 ore e 27'.

La trascrizione ha accertato che gran parte degli interventi de\* cittadin\* non sono stati registrati. Una lettera di richiesta di spiegazioni e di scuse è stata inviata al Presidente del Consiglio Comunale.

*Alla seduta hanno partecipato quasi tutti i Consiglieri comunali, il Sindaco (ancorché non membri della Commissione) e moltissim\* cittadin\*, N.d.R.*

chi	n. interventi	durata
Presidente Gianoglio	16	00:05:20
Sindaco Muro	4	00:17:31
Rubatto	1	00:03:36
Gaudio	2	00:09:11
Debernardi	3	00:26:34
Giunti	3	00:11:22
Poggio	4	00:25:02
Vela	2	00:31:13
Pubblico	8	00:17:31

## Indice degli interventi e ora di inizio

1	<b>presidente</b>	00:36:15	
2	<b>sindaco</b>	00:37:22	
3	<b>Debernardi</b>	00:43:53	
4	<b>presidente</b>	01:04:36	
5	<b>Poggio</b>	01:04:45	
6	<b>Giunti</b>	01:05:00	
7	<b>Vela</b>	01:08:48	
8	<b>Poggio</b>	01:35:19	
9	<b>presidente</b>	01:47:43	
10	<b>Gaudio</b>	01:48:44	
11	<b>presidente</b>	01:56:31	
12	<b>Rubatto</b>	01:56:45	
13	<b>presidente</b>	01:58:58	
14	<b>sindaco</b>	01:59:01	
15	<b>Debernardi</b>	02:07:49	
16	<b>presidente</b>	02:08:26	
17	<b>Gaudio</b>	02:08:29	
18	<b>presidente</b>	02:09:58	
19	<b>Giunti</b>	02:10:08	
20	<b>Poggio</b>	02:16:12	
21	<b>presidente</b>	02:18:45	
22	<b>sindaco</b>	02:20:09	
23	<b>presidente</b>	02:20:15	
24	<b>Franco P.</b>	02:20:20	non registrato
25	<b>presidente</b>	02:22:17	
26	<b>Gianni D.</b>	02:22:20	non registrato
27	<b>presidente</b>	02:23:46	
28	<b>Paolo P.</b>	02:23:52	
29	<b>Paolo P.</b>	02:25:28	non registrato
30	<b>presidente</b>	02:26:54	
31	<b>Francesco</b>	02:26:55	non registrato
32	<b>presidente</b>	02:30:18	
33	<b>agricoltore</b>	02:30:19	non registrato
34	<b>Antonio</b>	02:34:41	
35	<b>Rinuccia</b>	02:35:13	non registrato
36	<b>presidente</b>	02:38:05	
37	<b>Debernardi</b>	02:38:21	
38	<b>sindaco</b>	02:43:44	
39	<b>presidente</b>	02:46:34	
40	<b>Giunti</b>	02:47:12	
41	<b>Vela</b>	02:48:57	
42	<b>Poggio</b>	02:53:42	
43	<b>presidente</b>	03:03:38	

## Trascrizione degli Interventi

---

**33'43" – Presidente: Consigliere Rossano Gianoglio** *[d'ora in avanti "Presidente"]*

Allora facciamo prima l'appello dei componenti della Commissione. Allora Bange è presente con delega a Bo, Appicciutoli, Gaudiano, Rastelli e Gianoglio, che sono io. Questa riunione della Commissione opere pubbliche si svolge in forma aperta per cui sarà consentito anche al pubblico di intervenire più avanti. A questa riunione sono stati invitati sia i tecnici della società META e i referenti della Commissione tecnica Torino-Lione dell'Unione montana Valle di Susa.

Allora io procederei in questo modo e darei la parola al nostro sindaco. Dopodiché ai vari tecnici e successivamente ai Consiglieri componenti la Commissione. Devo anche sottolineare una cosa: uno dei richiedenti di questa Commissione, il consigliere Colaci non può essere presente a causa di inderogabili problemi di lavoro. Ci dispiace per lui, e quindi io darei direttamente la parola al Sindaco per il primo intervento.

**37'22" – Sindaco Sergio Muro** *[d'ora in avanti "Sindaco"]*

Buonasera a tutte e tutti, non credo che i Consiglieri che hanno proposto questa commissione abbiano tanto interesse di ascoltare me quanto piuttosto quello di sentire i tecnici che sono stati invitati e ai quali è stato chiesto di riferire in Commissione. Anche perché da parte mia ribadisco quanto comunicato nel corso dell'ultimo Consiglio comunale aperto del 20 di marzo 2024 le motivazioni, per cui abbiamo scelto (per entrare subito un po' nella ciccia dei temi che tanto sappiamo bene quali sono) che abbiamo scelto di contribuire e accettare l'invito del Commissario di Governo a esaminare ed eventualmente migliorare il progetto della Torino-Lione che attraverserà, chissà quando, forse, anche il territorio di Rivalta, sono note.

Lo abbiamo dichiarato in più di un'occasione. Non ultimo anche in campagna elettorale, noi riteniamo che sia assolutamente necessario che l'Amministrazione comunale di Rivalta, attraverso tecnici specializzati, e ringrazio la società Meta, faccio sempre questa battuta, noi abbiamo degli ottimi professionisti in Comune, un ottimo Ufficio Tecnico che però si occupa di realizzare scuole, realizzare strade, dare permessi di costruire per l'edilizia residenziale, ma questo Comune non si è mai occupato di treni, non abbiamo mai avuto il piacere di avere una stazione ferroviaria di quelle metropolitane, tra un po' cambierà con la SFM5, per questo abbiamo scelto di intesa con l'Ufficio Tecnico di affidarci ad una società che invece è specializzata proprio in tema trasportistico, la società Meta, che ci ha accompagnato, come avevo già raccontato nel Consiglio comunale del 20 marzo 2024, in una prima fase di dialogo con i tecnici di RFI e Italferr.

Devo ribadire quanto riferito nel corso dell'ultimo, invece, Consiglio comunale che il nostro lavoro si è di fatto interrotto a marzo 2024 quando si sono conclusi tre degli incontri che RFI aveva programmato per definire alcuni aspetti progettuali che interessano il nostro territorio. Ovviamente non era il lavoro per noi, non è affatto concluso e direi che spero che non lo sia neanche per RFI.

Ci siamo lasciati appunto con una serie di altri temi che dovevano essere ancora trattati. Noi abbiamo continuato a dare la nostra disponibilità a RFI, e ovviamente anche al Commissario, diciamo che dal 20 di marzo 2024 non si sono svolti più incontri per cui quello che sostanzialmente noi abbiamo raccontato il 20 di marzo è quello che ci risulta agli atti in questo momento ed è quello che con ogni probabilità l'ingegner Debernardi, che ringrazio, racconterà questa sera come avevo anticipato già nel corso dell'ultimo consiglio e poi chiudo.

Abbiamo scritto ovviamente a maggio 2024 al Commissario, e per conoscenza a RFI, ricordando quelli che erano ancora per noi le questioni aperte, e come dire aspettiamo. Siamo fiduciosi che il dialogo riparta, che ci siano insomma le condizioni per continuare a presidiare il lavoro di RFI.

Quanto alla commissione di oggi, visto che ho letto un po' di cose, non sono un appassionato di social ma un po' mi arrivano, un po' leggo, io ci tengo insomma a dire una cosa qua, nonostante siamo

dovuti mettere, come dire con il Presidente in mezzo, perché loro sono tre e occupano tre banchi e noi siamo qua.

Io non vivo, e credo che nessuno di noi viva questa commissione come uno scontro tra tecnici, tra quelli che sono favorevoli e quelli che sono contrari, tra quelli che vogliono la devastazione e quelli che invece sono per la tutela del territorio.

Io credo che tutti quanti, ognuno con le proprie convinzioni, anche di come questo obiettivo si vuole perseguire, stia facendo il proprio lavoro, ciascuno negli ambiti in cui lavora, per cui io sono contento ovviamente che ci siano anche i tecnici della Comunità montana che ci racconteranno magari anche che cosa succede nei Comuni in cui hanno una più diretta visione e conoscenza del progetto.

Io sono altrettanto convinto che tutti i contributi che arriveranno anche questa sera siano assolutamente utili per il nostro lavoro, per cui io, come detto in premessa, non credo che siate venuti qui ad ascoltare me, che non ho niente di più da dirvi di quello che vi ho già raccontato il 20 di marzo 2024, per cui lascerei la parola all'ingegner Debernardi, che credo con qualche slide e un po' di parole cercherà di raccontarvi in termini semplici, perché insomma il tema dei trasporti non è un tema che di solito mastichiamo tutti abitualmente, quello che è avvenuto e qual è il punto di caduta attuale dei lavori che stiamo svolgendo.

### **43.53' – Ing. Debernardi (Direttore Tecnico società META)**

Grazie. Buonasera a tutti. Grazie dell'invito. Io non sarò molto lungo e non ho nemmeno preparato una vera presentazione, ma ho montato qualche immagine per accompagnare il ragionamento e far capire ciò di cui si è parlato. Noi lavoriamo per il Comune di Rivalta sul tavolo convocato dal commissario da più di 2 anni ormai. I temi che ci sono stati posti come su ... *[Eh, i monitor non funzionano, i monitor non funzionano. Purtroppo abbiamo dei problemi tecnici oggi. Portate pazienza prego...]* (NdR: segnalazioni del pubblico e risposta del tecnico/relatore)

I temi su cui c'è stato chiesto di supportare l'amministrazione, in questo tavolo tecnico che vede seduti al tavolo RFI e Italferr, che sono i progettisti incaricati da RFI, la società di progettazione incaricata da RFI di redigere il nuovo progetto definitivo, erano quattro. Il tracciato, eh, l'inserimento urbanistico e viabilistico cioè le interferenze con le strade e cose di questo genere, l'aspetto e l'inserimento ambientale che si porta anche dietro tutto il tema complicato della "duna" o dell'ecodotto e le cantierizzazioni sono state fatte vedere, non ricordo se un consiglio comunale, una commissione, per circa un anno si è discusso del tracciato con tutti i problemi di potenziale impatto sull'abitato di Rivalta, sia del tratto in galleria superficiale, quindi questo che vediamo sia del tratto che *[... Voci di sottofondo poco intelleggibili. Facciamo così non usiamo la presentazione. Va bene, allora non facciamo... e non ci stiamo tutti giù. Non è che possiamo vedere ... Non siamo nelle condizioni di fare tutto questo. Questa sera purtroppo i monitor non funzionano. Come mai non funzionano? C'è un cavo interrotto, eh. Dovevamo farlo prima, c'è stato un lungo periodo e però adesso, se state in silenzio, sentite almeno. No no, ma non lo mostro, così evitiamo questa discussione]* N.d.R.: segnalazioni del pubblico e risposta del tecnico/relatore).

C'è stato un lungo periodo che è durato più di un anno di discussione sul tracciato che, dopo un percorso molto tortuoso, ha portato a definire un tracciato un po' differente, che è già stato mostrato più di un anno fa in questa sede *[Consiglio comunale del 24 maggio scorso. N.d.R.]* e che, diciamo, è più lontano dalle case e dalle diverse situazioni monumentali o ambientali di pregio ed è quello che pone anche il problema della vicinanza con il Rio Garosso di Rivoli.

Tutto questo lavoro in qualche modo nei carteggi istruttori ha trovato, aveva trovato un punto ... diciamo, di intesa fra tecnici; per cui si riteneva che questo capitolo fosse in qualche modo superato e, quando si è cominciato a parlare del secondo tema, cioè le interferenze urbane, è capitato circa un anno fa, a fine 2023, un imprevisto per cui Italferr ha detto che, in seguito a verifiche sui parametri di rischio idraulico, che nel frattempo hanno subito delle evoluzioni normative (noi diciamo anche un po' tardivamente perché si parlava di evoluzioni normative comunque antecedenti l'inizio del tavolo), hanno avuto bisogno di rivedere ancora il tracciato in una maniera in realtà molto marginale dal punto

di vista macro, e, in particolare, voi sapete che, solo una cosa più tecnica, all'inizio il progetto preliminare prevedeva che, usciti dalla galleria artificiale nel tratto della Duna, ci fossero dei "Salti di montone": si chiamano così degli svincoli ferroviari per connettere lo svincolo di Orbassano con la linea ferroviaria e con tutto il fascio ferroviario.

Nella prima fase l'interlocuzione ha portato a semplificare molto questo svincolo dimostrando che solo alcuni scavalchi erano effettivamente utili, altri no, quindi c'è stato proprio lo stralcio di diversi pezzi del progetto preliminare. La ridiscussione che c'è stata per il problema della pericolosità idraulica ha portato non a ripristinare gli sbracci, ma a toccare in alcuni punti i deviatori dove questi sbracci iniziano. Sono variazioni rilevanti perché che parliamo di opere che costano centinaia di milioni di euro quindi non sono piccole cose, però dal punto di vista dell'inserimento urbano a Rivalta non ci sono enormi variazioni. In questa occasione però a fine 2023. Noi abbiamo sollevato un po' una questione di metodo e cioè che chiedevamo che il gruppo tecnico affrontasse le questioni, come dire: se decidiamo che facciamo una variante di tracciato perché ragioniamo con i tecnici di Italferr che si occupano dell'infrastruttura ferroviaria e, solo dopo, arrivano altri tecnici di Italferr che si occupano del rischio idraulico e dicono eh, però, guardate che avete operato con le norme non aggiornate, quindi dobbiamo rivedere e non ci sembrava un'agenda tecnica fattibile; perché questo significa che ogni volta che si discute una cosa non si è sicuri che poi non venga rimesso in discussione. Quindi abbiamo richiesto di ridefinire, e anche con un po' di insistenza e con un po' di difficoltà, ho ottenuto che il tavolo facesse sedere al tavolo tendenzialmente tutte le discipline, cioè non qualcuno viene discusso con noi poi arriva qualcun altro, ma tutti. Questa cosa è stata ottenuta in modo non completo, però, diciamo, un po' più allargato, per cui da inizio 2024 è un po' cambiata la natura del tavolo tecnico, per esempio: si sono seduti tutti al tavolo tecnico anche gli architetti paesisti, per cui quando abbiamo cominciato a discutere dei sottopassi della via San Luigi e cose di questo genere, non ne abbiamo parlato solo con quelli che si occupano di opere stradali, ma anche di quelli che si occupano di opere paesaggistiche, tentando anche di coniugare al meglio i diversi elementi, perché uno dei problemi di questi progetti molto grandi è che poi i gruppi di progettazione sono molto numerosi, sono settorializzati e quindi alcune soluzioni che tecnicamente come Meta riteniamo non essere particolarmente idonee che, per esempio, si vedono facendo l'autostrada da Torino a Milano sull'Alta velocità Torino-Milano derivano nemmeno tanto da una specifica volontà di qualche progettista di sovradimensionare o fare opere particolarmente impattanti, ma dal fatto che ciascuno sovrappone i suoi standard in modo accrescitivo sugli standard di qualcun altro, tutto legato da norme tecniche molto approfondite e il risultato è che magari la somma è molto più del necessario e, certe volte, solo affrontando in un ordine diverso il problema progettuale si possono fare opere proprio più piccole in assoluto a pari prestazione.

Nella prima, nei primi mesi del 24 c'è stata una fase molto importante con riunioni settimanali in cui si era cominciato a parlare quindi di queste piccole variazioni del tracciato, forse più in altezza che in planimetria, della natura della Duna o Ecodotto, che dir si voglia, che era arrivata a questo tavolo praticamente indenne dai tempi dell'Osservatorio in cui la cosa era una suggestione architettonica dell'architetto Virano o di altri, ma le stesse Ferrovie non sapevano bene come inquadrare e non aveva mai fatto niente di questo genere. Noi abbiamo, per esempio, provato a portare delle realizzazioni fatte sull'Alta velocità tedesca, di gallerie artificiali; insomma abbiamo tentato di capire meglio. In questa fase ci sono state anche delle interlocuzioni con gli agricoltori perché la cosa era presentata come un qualcosa su cui si potesse coltivare, in realtà abbastanza presto è venuto fuori, come del resto si poteva dire anche all'inizio, io sono tra quelli che comunque in tempi non sospetti e non lavorando per il Comune di Rivalta, certi dubbi li aveva sollevati in sede di osservatorio, le pendenze e i regimi delle acque che servono per fare agricoltura a Rivalta, non sono compatibili con un manufatto di quelle dimensioni, di quella natura e quindi le stesse ferrovie hanno teso abbastanza a ridimensionare l'ecodotto come impronta al suolo; non tanto devo dire come altezza, anche se ci sono state le discussioni e come tipologia, però facendone... fondamentalmente l'idea era quella di fare una specie di linea in pianura con un manufatto in cemento sopra e, questo manufatto coperto come con dei terrapieni, ma dei terrapieni che non sono parte del paesaggio agricolo, nel senso che alla fine è saltato fuori, anche se questo forse non è mai stato detto per le vie ufficiali, che comunque: essendo il

terrapieno proprietà delle Ferrovie dello Stato, ci sarà una recinzione da una parte e una recinzione dall'altra degli Stradelli di manutenzione, sì, si potrà inerbire, non si potrà piantumare; eh, c'è stata tutta una lunga discussione sul fatto che in certi progetti, in certe ipotesi di progetto che ci sono state presentate, l'inerbimento riguardava i lati e invece c'erano delle coperture incatramate di notevole dimensione; ci sono stati dei ragionamenti anche sul fatto che forse coprirli sempre e ovunque, può non aver senso. C'è poi il viadotto finale verso Orbassano. Su tutte queste cose c'è stata una discussione molto articolata su cui noi abbiamo anche avanzato delle proposte differenti, per esempio, dico una cosa secondaria ma tanto per far capire la natura: le strade di manutenzione che sono delle strade agricole di mezzo di manutenzione va a tagliare l'erba non sono di utilizzo o molto ridotto, però Italferr prendeva le norme tecniche di costruzione delle strade che comunque, anche per la strada più piccola, chiedevano 6 m per le strade aperte al normale traffico. Noi abbiamo, non uso il termine ottenuto perché questa fase di lavoro non si è mai conclusa, però riteniamo di aver ottenuto, perché poi Italferr ha fatto le verifiche, dire che essendo queste strade ad utilizzo esclusivo interno alle ferrovie, possono anche essere tenute come strade bianche quindi, senza nemmeno essere asfaltate, come del resto succede su altre reti ferroviarie; quindi discussioni molto complicate anche su elementi secondari. Eh, un'altra cosa di cui si è molto discusso sono state Le interferenze con la rete stradale che sono una volta ... Il cantiere è potenzialmente molto invasivo, ma una volta finito il cantiere, sulla strada di Rivoli e anche sulla Strada Antica di Rivoli, quella che oggi fa parte del percorso ciclabile corona di Delizie, la linea ferroviaria è prevista essere totalmente interrata quindi non esiste un problema di interferenza a regime verso Rivoli; anche su un'altra questione di cui si è molto parlato è che mentre il ripristino della Provinciale 143, mi sembra, la strada carrozzabile no Rivoli Rivalta, quella che va all'ospedale di Rivoli; tutto sommato se il ripristino della strada sopra, sopra il corpo ferroviario interrato viene fatto con le attuali norme, che vuol dire una strada un po' più larga perché oggi la provinciale per Rivoli è molto stretta, non ha banchine, non è sicuramente una strada particolarmente piacevole o sicura, tutto sommato, se in quel tratto la strada viene portata alle norme minime delle strade extraurbane vigenti oggi, ci poteva andar bene, molto diverso sulla Strada Antica di Rivoli che oggi ha delle caratteristiche di strada interpodereale di ciclostrada come dice una direttiva della Regione Piemonte sulle ciclabili, usa il termine ciclostrada che però non trova nessun riscontro a livello di normativa tecnica nazionale, e tra l'altro temo, con la recente revisione del codice della strada che diventa ancora più complicato, e abbiamo però ottenuto da Italferr l'impegno a valutare che il ripristino della Strada Antica di Rivoli, che a nostro parere è un segno paesistico e ambientale di notevole qualità tra villaggio Aurora e Rivoli che si inserisce in percorsi ciclabili di interesse regionale, potesse avvenire con la medesima tipologia che è una tipologia storica Antica sotto tutti gli standard; uno dei problemi che ha Italferr è: ma chi firma questa cosa, chi mette il timbro dicendo che questo rispetta le norme, e su questo il commissario Mauceri ha detto sì, ma troviamo la soluzione... e lungo la via San Luigi invece, l'interferenza sarà permanente, nel senso che via San Luigi passa vicino al centro sportivo "Prato fiorito" proprio nel punto in cui la linea ferroviaria uscirà dalla galleria superficiale e, siccome il dislivello della scarpata è dell'ordine di 10 m., praticamente la ferrovia occuperà in quel punto in altezza, praticamente tutta l'altezza della scarpata; lì, dopo molte riflessioni, si è deciso che la via San Luigi invece che fare un cavalcavia sul lato nord, quindi salendo sulla scarpata e sopra la ferrovia e scendendo, ci si è orientati per fare un sottovia sulla lato Sud; quindi dalla rotonda dove arriva il pezzo di circonvallazione di Orbassano, la strada devia verso sud, passa a sud di Prato fiorito, e si reinserisce e passa. Si è ipotizzato che la strada passi verso San Luigi, mentre la pista ciclabile continuerebbe a passare più o meno sul tracciato attuale con un sottovia separato e forse anche la possibilità nell'area interclusa immediatamente ad est della rotonda di inserire un uso di pubblico, che potrebbe essere forse Orti Urbani o cose di questo genere, e tutte queste discussioni andavano avanti tra febbraio e marzo del 24 senza mai arrivare ad aprire il capitolo cantierizzazione di cui non si è praticamente mai parlato, non si è mai entrati nel merito, quindi si era creata una situazione in cui il progetto veniva rivisto e rimodulato chiaramente non nei limiti di non fare più la linea o farla da un'altra parte, [però Buono quello... non sta nelle nostre possibilità, va bene e ce l'avessimo... facciamo finire il], ho praticamente finito, quindi era in corso tutta una serie di rivisitazioni in cui magari la scarpata del sottovia finiva per essere inerbita assieme alla scarpata della ferrovia cosa di questo genere, e sul regime delle acque, tutto il tema della bealera di Rivoli e la

verifica dell'invarianza idraulica, abbiamo rifatto i conti dell'invarianza idraulica proponendo diversi dimensionamenti dei tombini eccetera, eravamo arrivati alla presentazione che di questi lavori venne fatta da RFI di disegni da noi non validati e non condivisi, che venne fatta qui a un consiglio comunale il 20 di marzo di quest'anno (2024). Passata questa riunione il calendario ipotizzato per proseguire venne annullato a causa, "l'evento congiunturale" fu che il responsabile di ferrovia, Bassani, è stato sostituito dal nuovo responsabile Pitisci, che però ormai è 5 mesi che è in carica e non siamo più stati riconvocati dal commissario, ogni tanto ci sono notizie di stampa per cui noi ci mettiamo in preavviso, perché comunque anche noi dobbiamo organizzarci, io sono il responsabile del lavoro, ma abbiamo l'ingegnere ambientale che sta a Lodi, cioè, è sempre una cosa logistica, riceviamo dei preavvisi, preparatevi che il commissario ha detto che fra due settimane riconvocherà il tavolo, in realtà dal 19 marzo ultima data del tavolo, cioè il giorno prima del consiglio comunale, il tavolo non è stato più riconvocato, quindi agli atti non esiste più nemmeno una condivisione del tracciato perché vista la questione dell'invarianza idraulica, il tracciato su cui si sta lavorando non è leggermente diverso da quello su cui si era raggiunto una convergenza dei tecnici, e io non so che interpretazione dare di questa situazione, quel che so e anche il sindaco l'ha ribadito, è che al momento non c'è nessuna validazione, nessuna condivisione, e pure essendoci la volontà di arrivare a migliorare il progetto, noi non abbiamo il mandato di contestare il progetto, e di dire che non si deve fare niente perché i massimi sistemi dicono che questa linea non ha senso, noi il nostro mandato tecnico è di cercare di tirar fuori progetto meno impattante e migliore possibile, però nonostante tutto il lavoro fatto, per quanto detto, non esiste al momento un punto di validazione nemmeno iniziale; c'eravamo arrivati ma poi si è riaperto il gioco e ci siamo interrotti, poi devo dire all'interno dei gruppi abbiamo anche trovato alcuni tecnici più disponibili, altri meno, però in alcuni casi ritengo anche che parte del lavoro fatto trovi una convergenza, però non mi risulta che a livello di commissario ci sia nessun documento che dice: allora si fa così o si fa colà. Questo è quanto.

#### **1:04:36' Presidente**

Grazie ingegnere. Allora io adesso darei la parola agli altri tecnici, prego

#### **1:04:45' Ing. Alberto Poggio**

Se il pubblico non si arrabbia noi tenderemmo ad utilizzare la presentazione almeno a beneficio dei consiglieri perché pensiamo sia utile per i consiglieri poter vedere. Quindi portate pazienza, nel frattempo speriamo i problemi tecnici si risolvano ma tenderemo a proiettare...

#### **1:05:00 Dott. Luca Giunti**

Quindi buonasera, buonasera a tutti

Non vi preoccupate non prendiamo ciascuno gli stessi tre spazi, ce li dividiamo molto brevemente io ho solo il compito di una velocissima introduzione e presentazione. Ringraziamo il sindaco e il presidente della commissione dell'invito che c'è stato fatto; è gradita l'occasione di salutare l'ingegner Debernardi, col quale ci siamo incrociati nel corso degli anni a vario titolo.

Io sono Luca Giunti, qua c'è Alberto Poggio, qua c'è Roberto Vela, facciamo parte della Commissione tecnica per la Tonino-Lione costituita presso l'Unione montana Valle di Susa, l'ex Comunità Montana e abbiamo un incarico formale anche da qualche altra amministrazione variabile, da qualche comune in qualche caso l'abbiamo anche dato come consulenza in tempi passati anche a qualche comune della cintura e persino anche al Comune di Torino. Siamo un gruppetto, una dozzina di esperti di varie materie: ingegneri, docenti del Politecnico esperti di trasporti, gente che ha lavorato nel mondo dei trasporti naturalisti come posso essere io, che prestiamo il nostro compito il nostro lavoro, le nostre competenze a titolo volontario e gratuito. L'altra cosa che dobbiamo dire è che le valutazioni che Offriamo, a chi ha piacere di leggerlo, ascoltarci e specificamente al mandato che abbiamo ricevuto dall'Unione Montana si basano esclusivamente sui documenti ufficiali, documenti presentati documenti progettuali che noi abbiamo come mandato quello di studiarli. Li abbiamo studiati tutti ormai siamo a dei livelli mostruosi dell'ordine di migliaia di documenti alcuni tera byte dentro i nostri archivi ovviamente ce li dividiamo il compito è quello di studiarli di trovare le magagne trovare le

cose da criticare presentarle alle amministrazioni in maniera ufficiale perché le possano depositare o farsene forza, se lo ritengono, nelle varie conferenze dei servizi, con lo scopo appunto di criticare l'opera ed eventualmente in questo, abbiamo un mandato leggermente diverso da quello che è stato illustrato dall'ingegner Debernardi, ed eventualmente di contestarlo al punto di fermarla, cosa che hanno fatto in più di un'occasione a geometria Certamente variabile, le varie amministrazioni. Questa è la nostra, diciamo, introduzione – presentazione; ci basiamo ripeto solo sui documenti ufficiali e in questa veste, nell'allora 2011, studiammo anche e presentammo le osservazioni e le critiche anche a quello che allora era il progetto preliminare della tratta nazionale, che venne depositato nel 2011, progetto preliminare ripeto della tratta Nazionale che comprendeva anche il tratto che doveva raggiungere Torino e che ottenne qualche anno dopo la prima valutazione positiva dalla commissione di valutazione impatto ambientale e poi venne, come è stato ricordato anche in precedenza, infilato in un cassetto e tirato fuori pochi anni fa con l'arrivo del nuovo commissario. Io ho finito la mia parte di introduzione – presentazione, rinnovo i ringraziamenti e lascio la parola all'ingegner Roberto Vela e all'ingegner Alberto Poggio

*Mettiti dove vuoi mi tolgo io*

**1:08:48' – Ing. Roberto Vela**

Grazie, buonasera anche da parte mia, eh ... io prendo spunto da quanto ha detto dal sindaco; non entro nell'argomento "sì Torino Lione, no Torino Lione" perché non è l'argomento di questa serata, ma porto un contributo, avendo lavorato 14, 15 anni alla progettazione della linea Alta Velocità Torino –Milano, un contributo relativo a problematiche che sono simili, possono essere simili e che potrebbero servire come spunto alle pubbliche amministrazioni, in questo caso Rivalta. Non ho pretese di insegnare ai gatti a arrampicarsi, ma fornire alcune indicazioni, su quelli che furono dei problemi che dovevano essere risolti durante la fase di progettazione, ma molto tempo prima di una approvazione dei progetti in quanto a Valle dell'approvazione poi i comuni, le province, le regioni, i consorzi irrigui, non avrebbero più avuto modo di intervenire.

Mi sono segnato quattro o cinque argomenti spero di non essere troppo prolisso e vado a iniziare il primo, che riguarda il viadotto che è stato proposto da Italferr in sostituzione di una parte della Duna in quelle slide che furono presentate nel mese di marzo, le viste vennero fatte da centinaia e centinaia di metri di distanza, questo per ridurre l'impatto visivo. Eh, voglio dirvi che una regola aurea delle ferrovie è che, quando si fanno dei ponti su cui deve passare un treno, l'altezza della parte che resiste la trave, le solette, eccetera è all'incirca un decimo della luce, cioè se noi abbiamo delle luci di circa 40 m, come ho visto indicato, lo spessore della struttura che regge il passaggio dei treni deve essere almeno di 4 m. Sulla Torino-Milano e per campate massime di 34,50, perché questo fu il massimo dei ponti in linea ad eccezione di scavalchi particolari della Dora dove furono usate altre strutture, lo spessore della sola struttura era di circa 4 m all'appoggio e 3,50 in campata, c'è una rappresentazione: le strutture erano fatte con dei bicassoni, vedete due strutture a trapezio affiancate atte a superare le luci di 34,50 m perché furono usate queste strutture, perché le ferrovie devono poter ispezionare i ponti su cui viaggia il treno. Allo spessore poi delle strutture, cioè di circa 4 M deve aggiungersi il pacchetto della pavimentazione che è il ballast la traversina, la rotaia per un'altra 60-70 cm di spessore, per cui nel nostro caso, nel caso che vi ha illustrato Italferr supposto che quella sia poi la soluzione definitiva, voi dovete immaginare di avere un impatto visivo di un pacchetto che sia almeno 5 m complessivo, poi non so se sarà necessario mettere barriere rumore questo lo diranno i calcoli dei progettisti, comunque un altro elemento che in alcune delle diapositive presentate in slide, in altri invece c'era, è la presenza della linea di trazione elettrica, i pali sono messi ogni 30 m per cui anche come impatto, deve risultare a una vista che può essere da vicino, o da lontano, come volete, un discorso di completo di tutta la sovrastruttura ferroviaria. Come si può ridurre questo impatto? Si può ridurre se vengono ridotte le luci, cioè le distanze fra le pile sulla Torino-Milano in particolari condizioni dove i vincoli imposti dalla livelletta ferroviaria e dalle quote del terreno, non rendevano possibile la realizzazione di un pacchetto così spesso, si sono usate campate da 25 m che, sempre secondo la regola io la chiamo Aurea, ma è uno standard FS per i ponti semplicemente appoggiati, davano un pacchetto di 2,50m; perché questo viene detto e viene illustrato l'Amministrazione? Perché

al di sotto di questi ponti devono poter essere permessi i collegamenti tra la parte est, ovest, nord o sud, a seconda dell'interferenza che è realizzata dalla ferrovia per permettere non solo il passaggio di eventuali strade agricole, eccetera, ma per esempio sulla Torino-Milano abbiamo avuto e penso che anche in queste condizioni ci sia il vincolo, del passaggio delle mietitrebbie che sono gli elementi circolanti che hanno la massima altezza, per cui in numerose zone tra vincoli della livelletta ferroviaria, vincoli delle strade si sono usate delle soluzioni con appunto riduzione delle luci, per permettere il passaggio, cioè, avere un franco libero al di sotto delle travi di circa 5 m, lo dico questo come spunto perché io non conosco la ripartizione dei terreni la suddivisione futura il tipo di destinazione agricola eccetera eccetera ma nel proseguo della progettazione dovrebbe essere a mio avviso posta particolare attenzione su questo argomento.

Mi collego al discorso agricoltura, perché sempre in una slide, io non parlo di progetti perché questi presentati non sono dei progetti ma sono delle indicazioni, delle suggestioni, delle idee, eccetera ho visto rappresentato dei termini che si chiamano sul reticolo irriguo sifoni, non entro nel merito, ripeto perché non esiste il progetto sulla ricostituzione del reticolo irriguo perché solo a valle di un progetto con i calcoli, le portate, eccetera, eccetera, si può dare un giudizio positivo o negativo sui quantitativi che devono essere distribuiti nelle rotazioni ai campi eccetera, eccetera; ma parlo solo dei sifoni sempre portando l'esperienza della Torino – Milano: allora, è vero che i sifoni esistono da quando esiste l'acqua l'idraulica, li facevano anche gli antichi, funzionano se sono ben calcolati, funzionano regolarmente per esempio il canale Cavour ha ben quattro sifoni importanti sul fiume Elvo, Sesia, l'Agogna e il Tardoppio. Addirittura sul fiume Sesia, c'è un sifone lungo 250 m per cui non è una bazzecola, funziona regolarmente ormai da 170 anni, 160 anni, ma perché funzionano regolarmente determinati sifoni? perché funzionano con regimi di portate che sono costanti ovvero poco variabili nel tempo, il canale Cavour, sempre per citare un esempio storico, ha due portate: la portata di massima sui 100 m<sup>3</sup> al secondo durante la stagione irrigua e la portata di magra durante l'inverno che è intorno ai 30-40 m<sup>3</sup> al secondo; il sifone per poter funzionare deve potersi innescare, cosa vuol dire? vuol dire che stante le minime differenze di quota tra la sezione di monte e la sezione di valle, perché siamo in zone di pianura, i livelli di monte devono alzarsi in maniera tale che la differenza di livello tra monte e valle dia l'energia sufficiente al sifone di poter iniziare a funzionare. Questo va bene se il sifone è un sifone prettamente irriguo; laddove i sifoni, i canali irrigui, pardon, hanno anche funzione di scolmatori delle acque di piena dei terreni o di altri corpi idrici con un regime di portate variabili e soprattutto con l'effetto del notevole trasporto solido che possono realizzare i canali scolmatori, dal momento che all'interno del sifone la velocità è senz'altro inferiore a quella che c'è nel canale naturale, possono dar luogo a fenomeni o non di innesco oppure a fenomeni di deposito di materiale. È vero che negli schemi progettuali c'è scritto "sifone a doppia canna" perché tutti i sifoni sono a doppia canna, anche quelli che sono stati realizzati 160 anni fa sul canale Cavour sono a doppia canna, ci mancherebbe, però il problema, e questo lo sottopongo sempre come spunto di riflessione, è chi fa la manutenzione di questi sifoni? Chi garantisce il funzionamento di questi sifoni? Chi garantisce l'intervento in tempi rapidi in caso di problemi? Tenete conto che sulla Torino- Milano, che non è il Vangelo, per carità, delle progettazioni e realizzazioni però è un bell'esempio di come si sono affrontati i problemi, Italferr, cioè Ferrovie non hanno voluto sifoni sotto il loro sedime. Erano previsti in progetto, nelle prime fasi progettuali, dei sifoni nella zona di Carisio chiamata il Nebbione, nonché nella zona dell'interscambio con l'A26 a Biandrate; in una prima fase progettuale erano previsti un certo numero di sifoni, 7 o 8, poi si è modificato le livellette ferroviarie con anche interventi di notevole impatto economico sull'interscambio tra la A4 Torino- Milano e la A26, la Gravellona, per evitare i sifoni perché alle Ferrovie in generale, non solo per le linee di Alta Velocità, i sifoni sotto il proprio sedime non piacciono. Che poi la Torino-Milano è finita nel 2009, se in 15 anni siano cambiate le cose non lo so, anche perché io da 15 anni sono un felice pensionato e non ho più frequentato gli studi di progettazione, però da quando ho iniziato a progettare in giro per l'Italia dove c'erano interferenze le ferrovie, prima FS, poi RFI, poi TAV, poi Italferr hanno sempre voluto evitare la presenza di sifoni in queste condizioni, cioè con i regimi variabili. Tenete conto che anche per gli argomenti che vado ad affrontare, RFI o chi per esso, chi gestisce la linea gestisce una linea ferroviaria, cioè binari, traversine, scambi, linea di contatto elettrica, segnali per il segnalamento e la

sicurezza, tutto ciò che non è ricompreso in questi argomenti non rientra nel focus delle RFI e non è mai stato, ripeto, mai stato affrontato seriamente come discorso di manutenzione; cioè si è sempre cercato di affidare ad altri enti la gestione di tutto quanto non era il proprio sedime ferroviario.

Un breve accenno alla viabilità: non abbiamo i progetti eccetera, per cui non si può parlare della viabilità, ma sempre con riferimento alla Torino-Milano, molto prima che venisse chiusa la progettazione, c'era stata l'interlocuzione con i gli enti gestori che potevano essere Enti irrigui, Comuni, Province, Anas, autostrada eccetera eccetera, per un semplice problema: chi si prende in carico la gestione di questi nuovi manufatti che sono o più lunghi o più larghi o sono difformi dall'esistente? Mi riferisco non solo a un aumento delle superfici pavimentate, per esempio un piccolo comune di 600 abitanti che si vede realizzare una strada, e non è un caso buttato all'aria così, ma è un esempio di quello che sta succedendo in un comune della Val di Susa, si vede realizzare un'opera lunga 1 km e il comune ha un bilancio per cui non può mettere 1 metro in più di strada come manutenzione, sfalcio dell'erba sulle scarpate, pulizia della neve, spandimento di sale eccetera eccetera, per cui deve essere ben noto prima, ma molto prima della chiusura della progettazione, chi si prende in gestione tutti questi oneri aggiuntivi e questi oneri sono particolarmente pesanti là dove vengono realizzati impianti di illuminazione a norma, a differenza magari di impianti attuali che sono un palo ogni 50 m, le nuove norme possono dire, faccio un esempio stupido, pari ogni 10 m, per cui qualcuno dovrà prendersi in carico e la manutenzione e gli oneri dell'energia, ma soprattutto, se abbiamo dei sottopassi, questi devono essere salvaguardati dalle onde di piena delle precipitazioni meteoriche. Ora ci sono strumenti molto molto validi: si possono fare, dopo opportuni calcoli, pozzi drenanti, pozzi che però hanno il grosso difetto che, a lungo andare, se non c'è una manutenzione continua, uno spurgo eccetera eccetera, col materiale solido trasportato lungo le strade (terra, limo, argille, tutto quello che volete, polvere, sacchetti di plastica eccetera) si intasano e il sistema non funziona, per cui generalmente a un discorso di questo genere viene sempre associato un impianto di pompaggio di soccorso. Questo impianto ovviamente non può essere lasciato a sé stante per uno, due, tre mesi, un anno, 2 anni, ma deve essere provato. E chi gestisce gli oneri di tutto questo? Se invece non è possibile fare i pozzi drenanti perché abbiamo la falda molto alta, allora dobbiamo ricorrere all'impianto di pompaggio vero e proprio. Ma, dal momento che la sfiga vuole che durante gli eventi di una certa intensità salti anche la corrente elettrica, questo impianto deve essere accompagnato da un impianto con motopompe, per cui con tutti gli oneri anche qui di provare le motopompe ogni tanto, in modo tale che, all'evento meteorico che porta certe problematiche, queste possano funzionare. Per cui tutto questo deve essere visto a priori, sempre con l'esempio della Torino-Milano, prima ancora delle chiusure delle conferenze di servizi in tutte queste fasi vennero discusse delle convenzioni tra gli enti interessati, erano 108 gli enti interessati per le varie interferenze, interferenze che vi ho un po' citato.

Ultimo argomento è quello relativo alla gestione del verde. Sono state rappresentate sezioni caratteristiche, belle eccetera eccetera. Ritorno sul discorso originario: RFI si preoccupa di far viaggiare i treni, cioè Trenitalia fa viaggiare i treni, ma RFI di mantenere una struttura ferroviaria idonea a far viaggiare i treni; quello che sta al contorno è tutto un elemento di disturbo. Se voi avete la fortuna, l'avete fatto, lo fate adesso con più attenzione, percorrete l'autostrada Torino-Milano, sulla destra vedrete la linea ferroviaria Alta-velocità e Alta-capacità Torino- Milano. In tante zone, per motivazioni che non sto qui a elencarvi, è stata realizzata una "Duna" cioè praticamente un trapezio isoscele alto circa 2-3 m fatto di terra che corre parallelo nella fascia interclusa alla linea ferroviaria ed era nato per evitare eventuali rotolamenti di carichi caduti accidentalmente dai mezzi che percorrevano l'autostrada per evitare che questi carichi si riversassero sulla linea ferroviaria creando un disastro eccetera eccetera. Nei progetti questa Duna era stata disegnata, dal momento che ho fatto parte io del gruppo di progettazione, non ho nessuna remora a dirlo, disegnata molto bene, prevista con terreno vegetale, come poi è stata realizzata con inerbimento con sementi selezionate e al di sopra sul lato la base superiore era previsto anche una siepe continua di lauro o di altre essenze. Allora, dopo 6 mesi dall'impianto sia dell'erba sia del lauro, tutto è seccato perché nessuno ha fatto la manutenzione, ma RFI l'aveva già detto si fa quella duna, anzi la società TAV perché era la società concessionaria, si fa quella Duna perché abbiamo questi problemi, ma scordatevi, e lo disse a destra

e a manca, che noi si faccia la manutenzione. Se voi vedete adesso c'è una schifezza, perché non posso usare altri termini, che corre per decine e decine di chilometri.

Altro argomento: sulle scarpate ferroviarie chi percorre attualmente la Torino- Milano vede, quando ci sono abbondanti piogge primaverili, un po' di verde; d'inverno vede tutto marrone, specialmente sul lato rivolto verso l'autostrada che è il lato Nord che non prende il sole, tutto bruciacchiato. Su quelle scarpate furono realizzati, furono progettati e realizzati, dei quadrotti 6 metri per 6, 10 metri per 10, intervallati di pochi metri con uno studio di essenze varie, dalle rose che più ne ha più ne metta eccetera, tutti disegnati, tutti realizzati. Poi al primo sfalcio dell'erba fatta dai due stradelli a lato destra, al lato sinistro e al lato destro, furono tutti tagliati dalle macchine automatiche che facevano uno sfalcio. Questo per dire che le sistemazioni che possono sembrare belle siepi, non siepi eccetera eccetera hanno questi problemi: Primo, chi le mantiene, e questo deve essere chiaro, le mantiene il soggetto A, il soggetto B o non le mantiene nessuno? Due, le strade che servono alla manutenzione di queste sistemazioni sono all'interno o all'esterno della recinzione ferroviaria? Perché se sono all'interno, nessuno è autorizzato, se non RFI, o ditte da loro indicate, a entrare dentro la loro proprietà. Se sono esterne, chi è che fa la manutenzione di queste strade? Chi percorre queste strade sulla Torino-Milano ci sono due tipi di stradelli, ci sono quelli all'interno della recinzione, sia a Nord che a Sud della linea, percorribili solo dal personale mezzi FS, ci sono opportuni cancelli e, all'esterno, sul lato Sud, c'è generalmente una strada campestre di uso promiscuo in cui la gestione è stata concordata con gli Enti irrigui, dietro corresponsione di un quid per le manutenzioni eccetera; strade comunque bianche, non pavimentate per non aumentare ulteriormente gli apporti meteorici. Per cui questo è uno dei problemi che deve essere affrontato prima di dire sì è bello, no è brutto, magari mettimi un carpino o mettimi delle rose. Sempre per quanto riguarda il discorso sedime ferroviario, là dove la ferrovia è in viadotto, per cui al di sotto c'è un'area che non è occupata, ma solo una proiezione verticale del corpo ferroviario o là dove la ferrovia corre in galleria superficiale, per come succede in questo progetto per lungo tratto, il sedime sulla proiezione della proprietà ferroviaria ovvero i 14-15 metri, che è la larghezza del ponte, ovvero i 30-40 metri che ci saranno tra bordo esterno di una galleria artificiale e quella del lato opposto di chi sono? Che cosa si può fare lì sopra? Verranno messe delle recinzioni per delimitare? Ci saranno delle servitù? Tutto questo deve essere discusso a monte di ogni altra considerazione, perché se si deve consentire il passaggio Est Ovest Nord Sud, adesso indipendentemente dai punti cardinali, bisogna che venga trovata una soluzione. Le recinzioni sotto la proiezione del sedime dei viadotti diventano luogo preferito per la discarica, le discariche abusive, perché la gente arriva lì, vede una zona sotto il viadotto, magari tra due recinzioni, arriva col ribaltabile e ci scarica tutto e poi RFI non andrà certo a pulirlo e diventerà poi un luogo che attira ulteriori discariche. Per cui questi sono enne problemi che io mutuo dalla Torino- Milano che penso si possano ripetere, perché tanto parliamo sempre di una linea ferroviaria, non abbiamo altre cose sotto mano, che si possano ripetere e che meritino una approfondita attenzione da parte di chi poi dovrà decidere in merito. Grazie

### **1:35:19 Ing. Alberto Poggio**

Proseguiamo la descrizione dei problemi che ci troviamo a fronteggiare rispetto a questo progetto ripartendo da quanto RFI ha presentato nello scorso Consiglio di marzo, in particolare per quanto riguarda la cantierizzazione, perché come veniva accennato prima dall'ingegner Debernardi di Meta, se, a quanto pare, quanto lui diceva fino a febbraio-marzo 2024 nell'ambito delle discussioni, non si è mai parlato di cantierizzazione, è però vero che il 20 marzo RFI in questo consiglio ha proiettato delle slide indicando delle aree dove prevede di attuare delle attività di cantiere.

Ora le riepiloghiamo velocemente: abbiamo a che fare con una grande area, peraltro che è stata una novità, di deposito temporaneo di materiali individuata in prossimità di un'area attualmente agricola che è a ridosso della via Rivoli al confine tra Rivalta e Rivoli e arriva fino a raggiungere e comprendere anche la porzione del vivaio che è fronte la birreria Ombelico, per capirci come posizione, è un'area molto vasta; la presenza di un'indicazione di deposito temporaneo fa pensare a un'area dove venga sversato materiale di scavo per ragioni legate a necessità logistiche e poi ripreso per essere spostato altrove, ma il confine indicato da RFI arriva fino alla recinzione delle abitazioni

del comune di Rivalta che sono proprio in prossimità di via Rivoli. Altre aree di cantiere sono state indicate nella zona alle spalle della cappella di San Vittore in una zona dove peraltro il tracciato, da quanto abbiamo inteso, ha avuto uno spostamento per un allontanamento di qualche decina, forse un centinaio di metri dalla Cappella di San Vittore, dove però essendoci una depressione del terreno c'è un'esigenza ulteriore di cambiamento della forma della galleria artificiale. Sappiamo che tutto il percorso del tracciato è pista di cantiere oltre che area di transito di mezzi di cantiere. Un'ulteriore area che era già stata prevista nel progetto originario, ma che continua a essere indicata anche ora da RFI, quindi vediamo che RFI continua a ricalcare la traccia, l'impostazione, l'impronta del progetto del 2011, è un'altra area di stoccaggio che è individuata in un campo che resta alle spalle delle case della zona di San Vittore, via Ignazio Silone, ed è una porzione di campo che resta all'angolo tra i percorsi delle strade carrarecce che dalla Cappella di San Vittore raggiungono il cimitero di Rivalta. Anche questa un'area molto grande, essendo indicata come area di stoccaggio, anche qui potrebbe essere oggetto di sversamento di materiale di scavo probabilmente su tempi più lunghi, non essendo indicato come deposito temporaneo, ma come stoccaggio. Altra area, che è una novità, riguarda una cosiddetta "Area tecnica", quindi probabilmente un'area di movimentazione di mezzi, parcheggio temporaneo, che è collocata a ridosso dell'attività agricola che è disposta sulla strada del Dojrone. È un'attività di serre, di orticoltura; il terreno subito a Sud di questa attività è indicato come zona di Area tecnica ed è proprio sulla direttrice del tracciato del percorso della galleria artificiale; anche qui siamo a circa 200 m dalle case, dalle abitazioni che sono lì nella zona prossima alla strada del Dojrone. Ulteriori aree le conosciamo già dal progetto 2011: sono inerenti la realizzazione della Duna nella zona intorno all'area San Luigi, un po' più a sud è un po' più verso Beinasco rispetto all'area del Tennis-club, ma l'esigenza di realizzazione del ponte mette in campo ulteriori aree tecniche e aree di deposito temporaneo di materiali in tutta la porzione di campi che sono ai due lati della variante del Dojrone, che arriva da Pasta verso la rotonda e poi, rasentando l'ospedale San Luigi e anche a fianco di quella che è l'area dove attualmente RFI starebbe realizzando il parcheggio di interscambio per la stazione SFM5, il che dà l'idea che tra area deposito temporaneo, cantieri e aree tecniche sostanzialmente tutto quel quadrilatero che va dal parcheggio fino all'area fino al tracciato della variante del Dojrone rischi di essere pesantemente compromesso perché, come sappiamo, tutte queste aree di cantiere su tempi come quelli che sono indicati, con ogni probabilità saranno impossibili da restituire all'attività agricola non fosse altro per la distruzione provocata dal transito continuo di mezzi e dalla potenziale contaminazione da parte degli oli che sono utilizzati da parte dei mezzi di cantiere. E se andiamo a discutere le caratteristiche di questi cantieri, in particolare uno dei cantieri principali continua a essere quello dove è prevista l'immissione delle frese per lo scavo della galleria naturale, quindi scavata sotto la collina Morenica, con macchine di scavo meccanizzato che da Rivoli devono partire per arrivare fino ad Avigliana. Il cantiere di lancio delle due frese collocato nella zona di Rivoli, sostanzialmente per intenderci, dove presenta adesso un'attività di demolizione di veicoli, ma è un'area molto vasta che a seconda delle versioni del progetto, è cambiata, tanto per dare un'idea, parliamo di un'area da 9 a 15 campi da calcio, quindi un'area molto grande dove peraltro, in versioni diverse del progetto, si sono indicate oltre alla gestione del materiale di scavo, anche la produzione dei concii da inserire nella galleria, quindi un'area di cementificio; in altre versioni quest'attività era stata spostata verso Beinasco, ma in occasione dell'incontro di marzo non se n'è fatta menzione. Tornerò poi sulla descrizione delle possibili caratteristiche di questo tipo di attività, ma mi sposterò invece su quello che già veniva citato rispetto al tema della viabilità, ma in particolare sugli effetti che un tracciato come quello indicato può avere sulla viabilità locale. Come sappiamo il tracciato proposto taglia tre grosse strade di comunicazione che collegano Rivalta con i due ospedali San Luigi e Rivoli, ma anche mettono in comunicazione Rivalta con Rivoli, Grugliasco, Torino e Beinasco. Ci sarà un test, da questo punto di vista, che sarà quello legato alla realizzazione di una parte dell'opera della Stazione SFM5 che prevede di prolungare l'attuale sottopasso del rilevato ferroviario, quello dove si transita oggi con la strada dal San Luigi, che deve essere prolungato di diverse decine di metri in direzione di Beinasco. A fronte di questo intervento pare sia prevista l'interruzione del transito sulla strada, con deviazioni su percorsi alternativi, questo sarà un esempio di quello che può succedere, immaginando invece che ci siano tre percorsi (strada Rivoli, strada Grugliasco e Strada San Luigi) tutti e tre interessati dal passaggio dell'opera. Teniamo presente che non si tratta solo di

una messa fuori servizio temporanea in occasione del transito, della realizzazione dell'opera, della galleria artificiale, di altro, ma, essendo previsto su quello stesso tracciato e percorso il passaggio continuo di mezzi di cantiere che devono portare il materiale di scavo che esce da Rivoli dallo scavo della galleria delle macchine automatizzate verso la Duna, dove deve essere sversato il materiale di scavo, perché la Duna è di fatto la discarica del materiale di scavo della galleria, questo transito continuo di alcune centinaia di camion al giorno interseca il transito naturale che già è discretamente trafficato nelle ore di punta e questo sicuramente provoca dei disagi. Questa figura che vediamo è un esempio di un cantiere assolutamente infinitesimale rispetto a quello di cui stiamo parlando, che è quello che è stato realizzato su strada di Rivoli in questi mesi e tutti abbiamo presente qual è stata la situazione di intasamento del traffico. Se però facciamo un breve cenno a quello che è il progetto in sé, perché come accennava Luca Giunti, noi abbiamo un mandato diverso come Commissione tecnica e cioè quello di discutere il progetto perché riteniamo che questo progetto sia sbagliato e debba essere fermato, allora la situazione del progetto della tratta nazionale della Torino-Lione, di cui, all'interno del quale c'è quest'opera tra Avigliana e Orbassano di cui parliamo, è un contesto nel quale ci sono alcune situazioni che sono tra loro non del tutto omogenee, in particolare è già noto che più di 10 anni fa il governo ha stabilito che il percorso ferroviario da Bussoleno da Avigliana continuerà a essere quello della linea esistente, sulla base di una logica di Project review in un periodo in cui più di 10 anni fa c'era una spending review dal punto di vista dello Stato, che aveva necessità di ridurre i costi delle grosse infrastrutture. Tra le scelte di riduzione di costi c'è stata quella di non costruire nuove linee tra Bussoleno e Avigliana, ritenendo che quella linea, con interventi di potenziamento, che peraltro sono già in corso in fase di discussione, rimozione di passaggi a livello, miglioramento del segnalamento ferroviario che aiuta a far stare più treni sullo stesso binario, la realizzazione di due binari di precedenza che saranno realizzati nella zona di Bruzzolo e nella zona di Condove e Vaie, questo consentirà di aumentare la capacità di trasporto usando la linea esistente. Questi stessi interventi in termini di segnalamento ferroviario, anche di barriere antirumore, sono già in corso anche nella tratta da Avigliana fino a Torino ma quel tratto che è la stessa linea con gli stessi binari lo stesso segnalamento la stessa capacità, non viene ritenuta invece dai proponenti di questa nuova linea Avigliana-Orbassano adeguata a sostenere il traffico previsto. Su questo dobbiamo ricordare che la situazione di utilizzo attuale della linea, lasciamo perdere la condizione contingente che c'è adesso perché una frana in Francia, peraltro non così gestita con molta rapidità dai francesi, ha interrotto i treni a lunga percorrenza, ma a marzo ripartiranno e torneranno nell'assetto che conosciamo già oggi: quella linea, soprattutto quella che riguarda questo percorso da Torino ad Avigliana vede il transito di 10 treni alta velocità al giorno, di 76 treni locali del servizio ferroviario metropolitano e di enne treni merci che comunque già oggi utilizzano la linea. Se andiamo a vedere qual è la motivazione, l'unica motivazione adottata dell'Osservatorio tecnico Torino-Lione nel 2017 per continuare a sostenere la necessità di realizzare una nuova linea Avigliana-Orbassano, pur avendone una esistente che non verrà toccata da Bussoleno ad Avigliana, la motivazione allora indicata era l'esigenza di quadruplicare cioè quindi raddoppiare rispetto all'esistente il servizio ferroviario metropolitano che da Avigliana avrebbe ulteriormente aggiunto ai già 76 treni che passano al giorno, quindi due treni all'ora, altri due treni all'ora per andare verso Caselle, che si sarebbero sovrapposti a quelli che andavano a Porta Nuova, che vanno tuttora a Porta Nuova. Ora, questa ipotesi di allora che noi avemmo già occasione di dire che era assolutamente bislacca perché non aveva nessuna ratio e non trova nessun riscontro nella disponibilità reale di programmazione delle spese per trasporto pubblico, ora è palese che non ha nessun riscontro perché questa è la fotografia prevista al 2027 del servizio ferroviario metropolitano dove semplicemente le linee che oggi partono da Bardonecchia e Susa e che arrivano a Torino, lì le vedete tratteggiate perché gireranno verso Caselle, a fronte di qualche intervento sul passante, quindi non ci sarà nessun tipo di aggiunta di questo servizio e quindi la linea ferroviaria da Avigliana a Torino sarà perfettamente in grado di fare il suo servizio, esattamente come lo fa quella da Avigliana a Bussoleno. Ora, a questo punto non c'è nessun presupposto trasportistico per andare a pagare i miliardi di euro che sono previsti per quest'opera, devastare il territorio, a fronte di nessun risultato in termini di incremento del traffico, perché è notorio che nel momento in cui andiamo semplicemente ad aggiungere un doppio in un tratto, aa prima e dopo viaggiamo su linee esistenti, non abbiamo aggiunto neanche una tonnellata/ora di trasporto

aggiuntivo possibile. Questa è la situazione del progetto e credo che possa interrompermi qui perché credo possa esserci un dibattito su questo.

#### **1:47:43 Presidente**

Bene, allora ringrazio innanzitutto i tecnici per le spiegazioni, adesso darei la parola ai componenti della Commissione, ai consiglieri più in generale, sollecitando anche i richiedenti che hanno chiesto che si tenesse questa commissione in forma aperta.

Prego c'è qualcuno che deve, [...] quando vuoi non ci sono ... i tecnici hanno finito, se vuole intervenire, porre domande, ok? Prima che dia poi la parola anche al pubblico. [...] non ci sono interventi da parte dei consiglieri? intervento però, prego.

#### **1:48:44 Consigliera Flavia Gaudiano (gruppo misto)**

Allora buonasera. Sono la consigliera Gaudiano Flavia e faccio parte del gruppo misto. Allora sono qui stasera e non vi nascondo che vorrei essere altrove, visto che mentre io sono qui, mio papà lotta di nuovo per restare in questo mondo e sarebbe stato meglio stare in ospedale, però sono qui perché è importante perché sono anche un po' stanca che questo argomento venga trattato un po' come se fosse una partita di calcio, cioè nel senso è una cosa importante difendere il territorio e non è una questione di parti o di... è una questione che non ci dovrebbero neanche essere queste parti, dovremmo essere tutti d'accordo che quest'opera non va fatta. Quindi sono qui e rappresento un gruppo che non è né in minoranza né in maggioranza perché la legge prevede che il consigliere che non si sente più rappresentato dal proprio gruppo possa formare un altro gruppo. Ma cosa è successo? Mi sono sbagliata io oppure qualcosa è cambiato in questi anni? Io sono sempre stata No TAV e questo non è mai cambiato, mi è stato chiesto di candidarmi; dopo diversi rifiuti ho accettato alla condizione che venisse rispettato il fatto che io non avrei potuto mai accettare una linea politica che prevedesse di accettare l'opera. Il compromesso tra chi lotta da sempre perché si rinunci all'opera, visto che in un mondo giusto il benessere del territorio e di chi lo vive, umano e non, verrebbe prima del profitto di chi le tasche le ha già belle gonfie e chi in passato invece si faceva fotografare in piazza con i sì-Tav con la sciarpetta arancione, poteva essere giusto quello che avevamo concordato scrivendo nel programma che i tecnici del comune avrebbero lavorato per dimostrare che l'utilizzo delle linee già esistenti erano l'unica soluzione possibile. Per me questa era la soluzione al limite delle mie possibilità, la soluzione di mezzo. Spostarmi di un altro centimetro sarebbe significato accettare l'opera e io avevo espresso molto chiaramente al Sindaco e all'Assessora di riferimento con cui mi sono candidata che ciò non sarebbe mai accaduto. Allora domando di nuovo: mi sono sbagliata io? Come mi è stato detto dal capogruppo del Partito Democratico mi sono candidata dalla parte sbagliata. Allora analizziamo un po' la situazione: mi sono candidata con la lista insieme con Muro che rappresenta il partito politico di Sinistra Italiana. Ora vi leggo che cosa scrive Sinistra Italiana sul TAV. Scusate ... Allora ...” Ieri sera in un partecipatissimo incontro nella nostra sede abbiamo parlato del TAV e dei non aggiornamenti sull'opera. Ciò che è emerso è quello che conosciamo benissimo: l'opera è pressoché ferma, inutile, costosissima, devastante per l'ambiente e la salute delle persone. Non solo, toglie risorse e servizi che sarebbero fondamentali per la vita di cittadine e cittadini, a partire dal trasporto pubblico locale come la metro di Torino per cui mancano i fondi. Un grande ringraziamento a Luca Giunti e Alberto Poggio della Commissione tecnica dell'Unione montana Val di Susa per l'importantissimo lavoro che portano avanti da anni continuando a fornire dati e studi fondamentali per capire di cosa stiamo parlando. Continuiamo ad essere contro questo sperpero di risorse buono a fare gli interessi dei costruttori e della criminalità organizzata e dalla parte del Popolo valsusino e del movimento No TAV che da decenni combatte quest'opera inutile e dannosa, andando incontro ad una repressione costante che ha portato ad un'inaccettabile militarizzazione della Valle”. Questo è quello che scrive Sinistra Italiana. Vi leggo anche quello che dice il vice capogruppo di Sinistra Italiana in parlamento: “È ora di ammettere che il progetto Tav Torino-Lione, vecchio di 20 anni, non è realizzabile e non sarà realizzato nei prossimi 20 anni. Esorbitanti costi, ma soprattutto obiettivi inconciliabili con la lotta alla crisi climatica e ambientale. La verità è che la decisione francese risale al 2019 quando il Ministero dei Trasporti valutò di potenziare le linee esistenti perfettamente in grado di sopportare i volumi di traffico merci osservati

negli ultimi 20 anni, quello che semplicemente da 20 anni diciamo anche noi. Grimaldi, Marco Grimaldi. Ora, io mi sono candidata con una lista insieme con Muro che rappresenta Sinistra Italiana. Sinistra Italiana dice questo. Mi sono candidata sbagliata io oppure semplicemente abbiamo scritto nel programma elettorale quella, diciamo quell'idea di mezzo che poteva essere quasi accettabile di lavorare, di far lavorare i tecnici per dimostrare che la Torino-Lione, almeno a Rivalta, perché qua siamo a Rivalta, quindi che il progetto che prevedeva il passaggio da Rivalta è assolutamente devastante e non è in linea appunto con quelli che sono i tempi di oggi, dove dobbiamo lottare per il cambiamento climatico, contro il cambiamento climatico? Scusate eh, quindi cioè voglio dire: siamo arrivati invece che di fatto si sta lavorando all'opera? Cioè, è sotto gli occhi di tutti, cioè non è che lo vedo solo io, cioè stiamo lavorando per fare l'opera e nelle discussioni in maggioranza o nelle discussioni con la mia Assessora di riferimento quello che mi veniva detto è: e vabbè, ma abbiamo spostato però il TAV di qualche metro da San Vittore, io dicevo, cioè, stiamo scherzando? Cioè, non è cioè, non è un miglioramento, non è il miglior progetto possibile questo! ma non esiste, non esiste il miglior progetto possibile, non esiste un progetto che non è impattante o che è meno impattante, cioè non sono queste le motivazioni. L'unico modo per lottare contro il TAV è decidere di prendere la posizione di non volere il TAV e in altri comuni è successo, solo che non si è saputo, ma io so di altri sindaci che, quando gli sono state fatte delle proposte assurde, si sono opposti e sono riusciti ad ottenere. Quindi evidentemente non siamo sufficientemente convinti, non ci opponiamo con sufficiente convinzione, perché mi sembra assurdo che da un programma elettorale si sia completamente passati ad un'altra linea e che poi si dia a me la colpa di non averla accettata; quindi io sono a posto con la coscienza perché sono a posto con me stessa, continuo a fare quello che ho sempre fatto. Grazie

**1:56:31 Presidente**

Grazie consigliera. Ci sono altri interventi da parte dei consiglieri e dei componenti della commissione? Prego consigliera Rubatto

**1:56:45 Consigliera Maria del Mar Rubatto (Lista Fantò Sindaco, opposizione)**

Ok. Allora, io ho sentito da una parte tante ipotesi: forse, chissà, se, e dall'altra parte ho sentito dei fatti concreti, concreti perché comunque sulla cantierizzazione, su quello che saranno i costi successivi, su chi si prenderà la briga di fare la gestione di questi costi; non sono io a dire si farà la TAV o non si farà la TAV, perché la posizione in questo momento penso la deva prendere l'Amministrazione. Quello che sì che chiedo all'Amministrazione. No vabbè, eh. Aspetta, no aspetta tutti, no però cioè, l'Italia poi deciderà. Noi possiamo decidere, perché noi possiamo decidere. Però una delle cose che chiedo a questa Amministrazione e anche a Meta è che quello che è stato detto da questa parte si tenga anche in considerazione prima, esatto, esatto, si tenga tanto in considerazione prima. *[voci dal pubblico]* Oh, scusate. Sì, no, perché cioè io ho sentito una parte, ho sentito una parte e ho sentito l'altra parte. Allora siccome a me questa cosa ha interessato ed è delle prime volte che la sento perché non ho assistito a tante riunioni No TAV, quello che chiedo è che Meta tenga in considerazione, che il comune di Rivalta tenga in considerazione tutti questi costi aggiuntivi che sicuramente poi ricadranno su di noi, al di fuori che effettivamente sarà un obbrobrio quello che ci troveremo che non so se servirà o non servirà, che non so sicuramente se sarò viva quando finiranno di fare la TAV perché è l'opera infinita. Io purtroppo arrivo dalla Spagna, arrivo da Valencia dove è successo quello che è successo: vi dico tanta attenzione ai fiumi, tanta attenzione alle bealere e tanta attenzione alla manutenzione e al controllo di certe opere. Grazie.

**1:58:58 Presidente**

Grazie consigliera

**1:59:01 Sindaco**

Rispondo io, se posso soltanto rispondere all'intervento di della Consigliera Rubatto

Ma io l'ho detto in premessa e voglio dire qua, non c'è credo che gli interventi, almeno se uno li ha ascoltati con, come dire, con la mente sgombra da pregiudizi, non abbiano fatto emergere, eh,

differenze; l'intervento, poi mi correggeranno come dire gli amici della... Poggio, Vela e Giunti, ma diciamo quello che loro hanno giustamente posto all'attenzione della Commissione, dell'Amministrazione questa sera: sono alcuni rischi che se non, come dire, approfondito in maniera puntuale il progetto, che per ora è stato difatti presentato e raccontato e giudicato su una serie di slide, non su una serie, non su un progetto vero e proprio, questo territorio rischia. No, diciamo che quasi tutti gli interventi dei tecnici potevano finire quasi con un punto di domanda: Cosa succederà se? E poi, sulla base dell'esperienza in altri contesti 15 anni fa, 10 anni fa, 7 anni fa, sulla Torino- Milano è successo questo. Vi assicuro, rassicuro in particolare la consigliera Rubatto che gran parte dei temi che i tecnici hanno sollevato sono stati presi in considerazione nelle tre riunioni che sono state fatte. La trincea drenante quando, no, Vela raccontava della questione dei ... Scusate, sono un po' stanco anch'io, comunque delle bealere che attraversano la... è un tema che è stato affrontato nel corso della... Scusate non sono non ... voi siete tecnici esperti di tutto, io mi perdo ancora sui ...No, non ce l'ho con voi, no, no, no, ce l'ho con chi rumoreggia sul, dicendo che, non mi ricordo, non ho detto, non ho espresso subito la bealera e tanti altri temi sono stati, come dire, attenzionati da parte della società Meta e su alcuni si è trovata una soluzione migliorativa, rispetto agli scenari che giustamente i tecnici hanno paventato, perché era un rischio, come dire, che riconoscevamo anche noi. Su altri invece non si è ancora, e chissà se succederà, entrati nel merito della discussione. Su quello come su tanti altri temi, l'ingegner Debernardi li ha accennati alcuni di questi argomenti che sono stati trattati quando ho parlato dell'interferenza idraulica di fatto, no? ha raccontato in maniera, come dire, che io potessi capirla *e non tu, io potessi capirla Io sono il*, alcuni di questi temi per cui molte delle preoccupazioni che i tecnici hanno rappresentato oggi sono le stesse preoccupazioni che abbiamo noi. Non c'è, come dire, da questa parte e mi spiace proprio non avrei voluto che ci fosse questa differenza, distinzione di banchi. Ma loro sono tre e lì ci sono solo tre sedie e qua ce ne sono altre due, eh? E potremmo invertirci. [2:02:25- dott. Giunti: Vengo a sedermi lì]. Ecco qua di fianco a me.

Ognuno sceglie, ognuno sceglie, ognuno sceglie di fare ciò che ritiene più opportuno e utile nella vita, in generale. Infatti io ho scelto. ho scelto in tante, ho scelto, ho scelto, ho scelto, ho scelto, ho scelto, ho scelto, ho scelto di rispettare, ho scelto, se posso finire, se posso dirvi che cosa ho scelto di fare ve lo dico, se invece voi dite che ho scelto di fare quello che mi dice il mio partito, non abbiamo, come dire, discussione: voi andate via con questa convinzione, io vado via con la mia. Io ho scelto di rispettare quello che il Parlamento italiano ha votato, poi qualcuno può non, sceglie di non rispettarlo e come sindaco di questa città mi impegno a farlo. Io non vorrei che in questo paese che si chiama Italia domani un sindaco che è contro le unioni civili decida di non celebrare le unioni civili. Oh, cosa c'entra? Non vorrei che qualcuno, come cosa c'entra? È una legge dello Stato e va rispettata. È una legge dello Stato e va rispettata; dobbiamo votare in Parlamento il cambiamento delle leggi che hanno detto che in questo paese si deve fare la TAV. Io la penso così per il ruolo che ho, per il ruolo... [*voci dal pubblico*] non c'è la legge? No, non c'è, ok, vabbè, apprendo oggi che il Parlamento non si è mai espresso su questo tema, lo apprendo oggi e che quindi e che, ma io, ma io sono d'accordo, sono d'accordo con te, sono assolutamente, sono assolutamente d'accordo con te, ma non è, [*abbia pazienza, abbia pazienza (intervento Presidente)*], sono assolutamente d'accordo con te, sono assolutamente d'accordo con te, ma non stiamo realizzando la scuola elementare, ma devo, devo farla, devo far allontanare? Allora. *Abbia pazienza più fa (intervento Presidente) si tratta, non si tratta, si calmi, non si tratta... hai finito per favore?* Sono assolutamente d'accordo con te, dopodiché se noi smettiamo di fare questo lavoro, non stiamo, la faccio più semplice, non stiamo decidendo di fare la scuola elementare nuova di questo Comune in cui la decisione è di questo Comune: non ci piace fatta lì, decidiamo che non si fa lì. Stiamo cercando noi, assumendoci la responsabilità, perché questo lo rivendico, di stare dentro i tavoli dove si discute di Rivalta, perché si discute di Rivalta con o senza di noi, con o senza le piazze, andiamo in piazza, ma stiamo nelle sedi in cui si discute, non sono in contraddizione le due cose, ok? Poi io deciderò se venire in piazza o no, ma non sono in contraddizione le due cose se la maggioranza dei cittadini rivaltesi non hanno votato questo programma e quindi lo faranno tra due anni immagino, decideranno che ci deve essere un'amministrazione che non partecipa ai tavoli di discussione di un progetto che interessa Rivalta, ci prenderemo, secondo me sbagliando, ci prenderemo quello che RFI ha deciso con tutte le mancanze

che l'ingegner Vela ha raccontato oggi, ok? Perché il progetto che abbiamo iniziato a vedere ne aveva alcune di quelle che ha giustamente rappresentato e siamo riusciti a intervenire. Non fossimo andati, ci saremmo trovati il progetto la Torino- Milano, ok? Ci saremo trovati la Torino- Milano.

Questo è il mio ragionamento e questa è la mia linea, lo dico chiaramente finché sarò sindaco, finché il Consiglio comunale mi darà la sua maggioranza, questa è la linea che adotteremo e non è una linea di contrapposizione con i tecnici della Comunità Montana, non lo è, non lo vuole essere, *[contestazioni dal pubblico]* ma perché l'incarico lo decido io a chi darlo. Ma non ho capito e non non sapeva... Allora però scusate, a me sembra che qua si stia facendo... Allora, io quello che dovevo dire l'ho detto. I tecnici che li sceglie l'Amministrazione comunale, abbiamo scelto la società Meta di cui a cui, che continuo a ringraziare, qui rivendico l'assoluta, come dire, correttezza nel lavoro che sta facendo; per cui quello che dovevo dire sul tema l'ho detto. Credo di essere stato chiaro.

Prieri mi dice sempre quando devo parlare quando non devo parlare, poi tra un po' parlerà lui e dovremo stare tutti zitti ad ascoltarlo per cui ascolteremo tra un po' Prieri...

### **2:07:49- Ing. Debernardi**

Una cosa, una replica: Io non ho detto che non sapevamo niente della cantierizzazione, io ho detto che la cantierizzazione non era ancora stata discussa al tavolo secondo il calendario che c'eravamo dati. Invito tutti a non confondere i propri desideri, i propri desideri, i propri obiettivi con le possibilità storiche date di azione.

### **2:08:20 Presidente**

Silenzio per favore. Abbiate pazienza, un attimo, un attimo. La consigliera Gaudiano prego.

### **2:08:29 Flavia Gaudiano**

Allora però, sindaco, rispondo al sindaco.

Allora, no, perché abbiamo parlato dei cittadini che hanno votato questo programma, scusa, cioè, io... va bene tutto però non, in nessun giorno, in nessuna sera mi va di essere presa in giro però stasera, a maggior ragione che non sto neanche tanto bene, allora hanno votato qualcosa che è diverso da quello che si sta facendo: cioè nel senso che si era scritto che ci saremmo seduti ai tavoli dimostrando che la linea che passava da Rivalta era impattante e proponendo la linea storica. Cioè questo hanno votato i cittadini, non hanno votato che ci saremmo seduti ai tavoli e messi allegramente a fare il TAV. Eh no, perché non è così! quindi i cittadini hanno votato una cosa completamente diversa. Io mi sono candidata con un programma totalmente diverso da quello che si sta facendo, perché io non ho niente contro i tecnici di Meta, ci mancherebbe, fanno il lavoro che voi gli dite di fare, fanno il lavoro che voi gli dite di fare. Quindi se gli dite di proporre la linea storica faranno quello e se gli dite di fare il TAV faranno il TAV cioè non è che voglio dire e lo faranno bene probabilmente.

### **2:09:58 Presidente**

Scusate un attimo, c'era l'ingegnere che voleva replicare, prego.

### **2:10:08 dott. Luca Giunti**

Sì, solo per precisione: gli ingegneri sono quei due lì, il naturalista si è spostato di qua, no no no no non c'è problema. Ho voluto fisicamente spostarmi da questa parte, diciamo per dare fisicamente la conferma del fatto che almeno noi non la viviamo questa come una contrapposizione. Se possiamo in qualsiasi forma dare un contributo che, dal nostro punto di vista è un contributo che fa vedere l'enormità delle contraddizioni del progetto generale, del progetto più piccolo, del progetto specifico che passa per Rivalta, questo tipo di contributo lo diamo volentieri; le amministrazioni ne faranno quello che vogliono, le commissioni ne faranno quello che vogliono, anche nei territori dove siamo più frequentemente chiamati e più nominati, offriamo questo contributo alle amministrazioni le quali lo declinano in vari modi; poi ci piacerà o non ci piacerà, ma lo declinano in vari modi.

Se posso aggiungo velocemente, assolutamente non della lunghezza che è stata fatta in precedenza, qualche altro elemento: quelli che sono stati rappresentati da Alberto e da Roberto sono degli aspetti

tecnicisti relativi specificamente all'ipotesi di un passaggio di questo tipo, ovviamente siamo qui e ci siamo concentrati su questi aspetti. Nello stesso tempo non se ne possono dimenticare degli altri di altro ordine generale. Ad esempio, essendo questo tipo di procedura ma lo suggerisco, lo propongo con lo stesso spirito di chi mi ha preceduto da questa parte del tavolo, quindi mettiamo sul tavolo alcuni aspetti che andrebbero, diciamo, attenzionati, che andrebbero chiariti. Essendo che questa procedura di approvazione sta dentro, a suo tempo, dentro una legge del 2001 che si chiama Legge Obiettivo che è fatta in un certo modo e che oggi, nel caso specifico, è messa in mano a un commissario, l'attenzione che ci permettiamo di sottolineare è: guardate che dal punto di vista approvativo, dal punto di vista della forza delle argomentazioni, qualsiasi esse siano, delle amministrazioni locali, dentro questo tipo di procedura le forze, lo accennava forse, se non ho capito male, l'ingegnere Debernardi un secondo fa, forse eh, se non ho interpretato male, diciamo, il potere contrattuale, il potere forte delle singole amministrazioni locali, non di Rivalta, di tutte le amministrazioni locali, è molto scarso. Finché c'eravamo, finché eravamo nella fase precedente del circuito, diciamo della sequenza di approvazione che ho citato in precedenza, quello del progetto preliminare, che è stato fermato a un certo punto nel 2011, lì c'erano conferenze dei servizi governate dalla Regione e, a sua volta, ulteriormente governate dal Ministero nel quale però le amministrazioni e altri soggetti avevano legittimamente la facoltà di imporre con un po' più di forza, poi magari non venivano considerati, ma imporre un po' più di forza le eventuali proprie critiche, osservazioni, proposte. Oggi, attenzione, ripeto, sotto una forma di attenzione nelle procedure approvative come state sono state concepite in questo periodo, quindi sotto un commissario, questo potere di interlocuzione è molto, ma molto scarso, non per l'amministrazione di Rivalta, in generale per tutte.

La seconda, la seconda cosa, e finisco subito, signor presidente, la seconda cosa è la seguente: è inevitabile, lo viviamo da tantissimi anni di esperienza, è inevitabile che questo argomento, questo grosso tema parta da un'osservazione di tipo locale: il progetto che passa da Rivalta, il progetto che passa da Avigliana o da Susa, ma inevitabilmente salga diciamo a un livello più generale, per un meccanismo, a nostro dire, a nostro sentire, abbastanza semplice e automatico e cioè che un'opera di questo tipo a Rivalta o da un'altra parte, che i cantieri soprattutto abbiano un impatto, non lo nega nessuno. Non è questo l'argomento del contendere: un cantiere ha un impatto; è possibile in qualche forma mitigarlo, lavorarlo, migliorarlo eccetera, ma ha un impatto su qualsiasi tipo di territorio. Impatto di più o di minore livello. Allora è per questo che si sale immediatamente a una discussione, a una valutazione di ordine generale: un territorio, una regione, una valle può sostenere quel tipo di impatto se l'opera sottesa a quel tipo di cantiere e poi di impatto ha una sua giustificazione di sviluppo, di trasporto. Nel nostro caso di quello che vedete; è questo l'elemento, ed è questo l'elemento inevitabile che porta sempre questo tipo di discussione a immediatamente salire di livello. Ho finito il mio intervento.

## **2:16:00 Presidente**

Allora, un attimo, l'ingegner Poggio prego.

## **2:16:12 ing. Alberto Poggio**

Gusto a completamento di quanto ci diceva Luca Giunti, per inquadrare quello che ci troviamo a svolgere come attività come Commissione tecnica, ricordo che noi abbiamo un incarico soprattutto dai comuni dell'Unione montana Valle Susa, che però ricomprende il Comune di Avigliana e il Comune di Avigliana è uno dei Comuni più importanti coinvolti nel progetto della tratta Nazionale, soprattutto della nuova linea che si chiama Avigliana-Orbassano e, come il comune di Rivalta, il Comune di Avigliana si deve confrontare con questo progetto. Non a caso è già capitato più volte che come Commissione tecnica abbiamo affiancato il Comune di Avigliana in incontri con i funzionari di RFI, gli stessi che abbiamo visto in questo Consiglio, ma il Comune di Avigliana per contro non ha mai partecipato né intende partecipare a nessun tavolo di discussione come quello dell'Osservatorio, dove di fatto non c'è una discussione tecnica, né tantomeno ha mai accettato di accettare come ineluttabile la realizzazione dell'Opera e ha sempre rimarcato, come ha fatto anche recentemente proprio in occasione di eventi pubblici di pochi giorni fa, la sua totale contrarietà all'opera. Questo non toglie il fatto che poi vada a discutere con i progettisti perché vuole sapere cosa

altri stanno cercando di proporre sul suo territorio, ma queste sono due piani diversi: uno è un piano tecnico dove uno va a discutere ogni singolo bullone, l'altro è un piano politico che spetta ai politici in termini di posizionamento che devono assumere. Noi facciamo i tecnici e discutiamo i bulloni, ma discutiamo anche se questi bulloni servono a qualcosa, perché ogni tecnico deve anche coniugare una votazione di merito tecnico a una votazione economica; ci sono di mezzo un sacco di soldi, sia in termini di spesa pubblica per far cantieri, sia in termini di danno economico su questo territorio che arriverà, se quest'opera fosse realizzata e quindi noi non possiamo sottacere questo aspetto ed è il nostro dovere come tecnici segnalarlo nella maniera più ampia e dettagliata possibile alle amministrazione con cui lavoriamo. Grazie, chiedo scusa, dimenticavo un'ultima cosa: mentre seguiamo la discussione ho pensato di proiettare qui un video che fa vedere un cantiere di gestione di materiale di scavo della Torino-Lione a Villarodin-Le Bourget, che è in attività proprio in questo momento, dove si gestisce il materiale di scavo di una galleria secondaria che è in corso di realizzazione da diversi anni; è un piccolo cantiere del materiale di scavo, molto più piccolo di quello che sarebbe previsto a Rivoli. Ma le tipologie e i problemi li potete visionare facilmente da questo filmato

### **2:18.45 Presidente**

Grazie. Ci sono altri interventi da parte dei consiglieri dei componenti la commissione? no

Allora io adesso darei la parola al pubblico, a chi è intervenuto qui. Vi chiederei però due cose: uno, di contenere gli interventi nei 5 minuti che mi sembrano già più che sufficienti e anche nei toni eviterei di esagerare, sennò mi trovo poi costretto a chiedere di sgomberare l'aula e non vorrei arrivare a questo: mi sembra mi sembra più utile che si possa dialogare con un minimo di serenità quindi scegliete voi chi è il primo a intervenire. Venite lì al microfono, no, perché lo registriamo ... *[voci di sottofondo inintelligibili]*

### **2:20:09 Sindaco**

...se c'è qualcuno in questa sala che sa la risposta la... Non lo so, ma non sta, ma non sta, ma non sta. Poi ci saranno le risposte se ci sono, se ci sono, voglio dire che non è un'opera comunale, non stiamo facendo la scuola e quindi ...

### **2:20:15 Presidente**

Prego, grazie. C'è qualcun altro che vuole intervenire, prego ah grazie C'è qualcun altro che vuole, prego... Prego prego

### **2:20:20 Pubblico**

Sono intervenuti:

**Franco P.** 2:20:20 manca la registrazione: “A Meta e alla Commissione Tecnica, l’incarico ricevuto dal Comune comprendeva il compito di approfondire l’utilizzo della linea esistente, se è stato fatto quali sono state le motivazioni addotte, quali sono state le argomentazioni tecniche contrarie di RFI e alla Commissione tecnica quali argomentazioni tecniche avrebbe controproposto?”

**Gianni D.** 2:22:20 manca la registrazione: “Non è più tempo di grandi opere che impattano sull'ambiente e sulla crisi climatica, occorrerebbe invece fare tante piccole opere che migliorano la vivibilità delle nostre città e che servano ad evitare alluvioni e disastri vari. A meno che una grande opera abbia indubbi vantaggi per la popolazione, e allora saremmo disposti a sopportare sacrifici. Non è questo il caso del TAV, dato che nei nostri c’è già una linea ferroviaria da migliorare senza devastare la colina morenica e le nostre vite”.

**Paolo P.** 2:23:52 vedi in basso la registrazione, non registrata la fine per 1,5 minuti

**Francesco** 2.26:55 manca la registrazione

**Un Agricoltore** 2:30:19 manca la registrazione

**Antonio** 2:34:41 vedi in basso la registrazione, inizio non registrato

**Rinuccia** 2:35:13 manca la registrazione: "Quale disponibilità dei fondi per la tratta nazionale?"

*N.d.R. Assenza di registrazione di interventi del pubblico da 2:20:20 a 2:22:14*

*2:22:14 Applausi*

**2.22.17 Presidente**

Grazie, c'è qualcun altro che vuole intervenire? Prego.

*N.d.R. Assenza di registrazione di interventi del pubblico da 2:22:20 a 2:23:45*

**2:23:46 Presidente**

C'è qualcun altro che vuole? Prego.

**2:23:52 Paolo Prieri**

Sono Paolo Prieri, molto pacatamente, sono anni, siamo arrivati a quasi 35, di opposizione ad un'opera giudicata manifestamente inutile e dannosa, non da una parte, ma da tantissime parti. Questo senza fare l'elenco di chi è a favore o contro. Quello che noi vediamo però è drammatico, perché in tutti questi anni c'è un altro progetto che sta avanzando accanto alla Torino-Lione, è il ponte di Messina. Però è facile dire "il ponte di Messina non lo vuole nessuno", perché per la Torino-Lione c'è un sacco di gente che la vuole? Io credo che questa osservazione debba essere ampliata. Noi abbiamo fatto una resistenza e la continueremo, certamente. Ma come cittadini, qualcuno potrebbe dire che "non abbiamo responsabilità". Io credo invece che abbiamo una grandissima responsabilità, quella di essere tanti e uniti e di spingere anche i nostri rappresentanti a fare eventualmente una riflessione, anche cambiare idea come abbiamo visto fare da una consigliera, ammiriamo anche questa sua coerenza. Penso che anche il Sindaco e altri consiglieri potrebbero tranquillamente dire che non ci stanno. È vero, qui a Rivalta siamo una piccola maglia di una lunga catena che parte da Lione e arriva a Torino, sono 270 km, 540 km di binari. Questa opera sembra che, a quello che dice il promotore TELT, stia andando avanti ad altissima ...*tagliata la registrazione...*

*N.d.R.: Assenza di registrazione di interventi dal pubblico da 2:25:28 a 2:26:54*

**2:26:54 Presidente**

C'è qualcun altro che vuole intervenire? Prego.

*N.d.R.: Assenza di registrazione di interventi dal pubblico da 2:26:54 a 2:30:17*

**2:30:18 Presidente**

Prego, ce n'è ancora uno

*N.d.R.: Assenza di registrazione di interventi dal pubblico da 2:30:18 a 2:34:40*

**2:34:41 Antonio - N.d.R.: non registrato l'inizio del suo intervento**

... mancano i treni, devono passare più treni, ma questo non è assolutamente vero. Intanto i soldi vengono spesi su quest'opera ma vengono tagliati sulla metro di Torino. Salvini la settimana scorsa ha detto che per Torino i soldi per prolungare la metro 2 non ci sono, la metro 1 a Rivoli che a noi interesserebbe moltissimo aiuterebbe a spostare, non va avanti perché mancano i soldi per comprare i treni e per concluderlo. Sono questi i soldi importanti e non questa roba qua, grazie

*N.d.R.: Assenza di registrazione di interventi dal pubblico da 2:35:13 a 2:38:05*

È anche intervenuto un cittadino a nome di Extinction Rebellion.

**2:38:05 Presidente**

Grazie, io allora darei la parola ai tecnici se vogliono rispondere qualcosa, a partire dall'ingegner Debernardi grazie. nessuno prego

**2:38:21 ing. Andrea Debernardi**

Tre risposte: una è molto concreta, il tema della recinzione. Allora, è vero che non c'è nulla di formalizzato, anzi c'era stato qualcosa di formalizzato sul tracciato ed è stato rimesso in discussione dalla stessa Italferr, però esistono degli accordi procedurali tra gli Enti e il Commissario tali per cui il Commissario si era impegnato a completare un certo percorso che non è stato completato. È chiaro che il Commissario è Commissario straordinario all'opera, può anche imporre la volontà del governo, perché è un commissario di governo, però gli accordi sui quali si è basato il tavolo e che il Commissario avrebbe concordato degli aspetti, questi aspetti sicuramente non comprendevano il tema del contestare questo tracciato e di valutare l'utilizzo della linea esistente: questo non rientra nel nostro mandato. Credo che non rientrasse nemmeno nei limiti che ci si era dato nel tavolo Il commissario; questo per chiarezza. Il tema, il tema della recinzione, l'ipotesi su cui ci stavamo, ci si stava muovendo e mi è ben chiaro che si tratta di un'ipotesi, ma tendenzialmente la direzione che sembrava possibile strutturare, che la tratta in galleria artificiale, quindi dalla via San Luigi all'imbocco del tunnel sotto la collina Morenica, venisse considerata tunnel e quindi l'estradosso dopo, liberato il cantiere, resta di libero utilizzo, salvo puntuali situazioni dove effettivamente sono previsti due o tre luoghi sicuri per la fuoriuscita, ma sono 100 m qua e 100 m là, quindi l'estradosso del tunnel, così come succede se andate al Col del Frejus, sta sopra il tunnel del Fréjus, ma c'è un'area libera, non è presidiata da RFI. Mentre per la Duna, dopo una lunga serie di discussioni che hanno coinvolto in parte anche non so esattamente le forme di rappresentanza gli agricoltori, alla fine la soluzione che sembrava prevalere era che il comune non la prende in carico, ma nemmeno i privati la prendono in carico e quindi viene cintata da RFI, seppure ridimensionata nella dimensione a quel punto, perché RFI non ha più interesse a prendersi 200 m, ma si stava ragionando di una fascia di 50- 80 m a seconda dei punti. Un'ultima cosa sulla questione linea storica o no: se n'è discusso tantissimo. Io ho sentito quanto ha detto Poggio; bisogna anche tener conto che gli scenari 2027 sono prima della linea nuova. Quindi è un po', diciamo, non è proprio preciso sostenere che una previsione al 2027 può essere usata come previsione programmatica per uno scenario in cui quest'opera qua credo che prima del 2035 non ce la caviamo. Comunque sono questioni molto complesse di programmazione. Sicuramente ci sono i punti critici; io personalmente ho più volte espresso il mio parere personale critico o dubbioso rispetto a molte di queste scelte, però bisogna anche fare attenzione a un'altra cosa: all'interno di una democrazia liberale il senso e l'utilità delle opere pubbliche, che sono degli elementi molto divisivi, sono molto proceduralizzati, ci sono verifiche di ogni genere (ambientale, sociale, economico, politico). Uno può ritenere che le istituzioni siano totalmente delegittimate, ma in questo caso queste procedure più di una volta sono state esperite. Ci sono dei trattati internazionali. dei pronunciamenti dell'Unione Europea, delle leggi dello Stato che dicono che l'utilità c'è, che il senso c'è, io personalmente da tecnico ho molti dubbi che ho espresso in molte sedi, in molte forme, però per il mestiere che faccio, ma anche per la cittadinanza che ritengo di portare, io non confondo le mie opinioni con la procedura che forma quella che, ai tempi della Rivoluzione francese, si chiamava il "pubblico interesse". Io non ho la pretesa di pensare che le mie opinioni debbano valere per la collettività; se la procedura porta ad un altro esito, io tendo a rispettare questo esito, anche se posso dissentirne e *[voci di sottofondo]* Sì, certo da persone che non la pensano come i No TAV, questa è una realtà di fatto. Gli interessi si intrecciano con le decisioni a tutti i livelli e anche i No TAV hanno i loro interessi, anche l'ultima generazione i loro interessi. Anch'io ho i miei interessi. Questo è normale e umano che sia; ogni decisione storica si sviluppa su questo piano.

## **2:43:44 Sindaco**

Io non voglio, però sono abituato a parlare in piedi. No perché la discussione sta di nuovo prendendo una piega che dal mio punto di vista non sta all'interno di questo, di questo tavolo. Non siamo noi proponenti l'opera, eh no, perché sembra che ripeto, poi ringrazio di essere venuti qua, siamo tutti, non siamo noi i proponenti; io ti dico la mia. [...] non siamo i proponenti l'opera ok? *[no è no]* è perché Ci chiedete a noi la voglio io *[però se sono se sono contrario sono contro e se no sono complice... voci di sottofondo]* bene, vabbè non è, magari fosse tutto così semplice, magari fosse tutto così semplice, magari fosse tutto così semplice, ripeto, devo spiegare questo *[ci siamo già passati precedentemente non è stato neanche rispettato il protocollo di intesa di parte Delo di Torino della provincia della Regione ci hanno già preso in giro e voi lo sapete perché c'eravate voi Avete firmato*

*l'accordo va bene... è stata quasi completamente privatizzata E chi è che ci lavora Chi è che gestisce l'inceneritore le finanziarie e ogni anno aumenta una linea territorio solo...voci di sottofondo]* rispondere a questa domanda così argomento, però non voglio giusto perché magari poi qualcuno esce, esce fuori di qua pensando che il comune non si preoccupa di OMA chimica industriale: abbiamo ottenuto, questa amministrazione ha ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro. Ancora no ... allora vuole la risposta o non la vuole la risposta? la risposta è che abbiamo ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro, una cifra che questo comune non è in grado di sostenere da sola, ok? Ha 2 milioni di euro all'anno di onere di, cioè, di spese per investimenti, dobbiamo anche costruire qualche scuola ogni tanto e asfaltare qualche strada. Abbiamo ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro che stiamo progettando, è in via di conclusione la progettazione per la bonifica del Laghetto delle morchie. Nel frattempo in OMA chimica abbiamo fatto. [...] e mamma mia, però allora se vuole sapere se alle, se vuole sapere se alle 22:03 del 12 o dell'11 di dicembre 24 questa è stata completata, la risposta è no. Alle 22:11 del 12 dicembre la risposta è no, se uno vuole sapere solo questo e si accontenta di questa risposta, la risposta è no.

### **22:46:34 Presidente**

Va bene adesso darei la parola...Giunti doveva aggiungere qualcosa? Prego

*[...voci di sottofondo non decifrabili]*

### **2:47:12 dott. Luca Giunti**

Una considerazione su, soprattutto sull'intervento, se non ricordo male di Francesco del gruppo dei giovani, effettivamente quello è un tema che si appoggia, diciamo, si interseca e di nuovo, diciamo, sapendo di ripetere argomenti conosciuti, di nuovo ripartiamo da un tema locale come questo che, però stando dentro un'opera che è stata concepita oramai 30 anni fa, forse di nuovo, per le ragioni che sono state esposte, forse di nuovo varrebbe la pena fermare e fare una riflessione sul fatto che un certo tipo di impatti, ne prendo solo uno che è quello dell'acqua, che sono magari stati considerati 20 o 30 anni fa sostenibili o sopportabili, probabilmente oggi, con il mondo cambiato, la sensibilità che abbiamo, il cambiamento climatico che ci sbatte in faccia certe situazioni eccetera eccetera, probabilmente quel tipo di valutazioni, anche garantiste proceduralmente di cui parlava poco fa l'ingegner Debernardi, probabilmente rifatte oggi, visto che come è stato detto l'opera è in grande ritardo, probabilmente potrebbero portare a un risultato diverso.

### **2:48:57 Ing. Roberto Vela**

Dal momento che sono state, è stata citata diverse volte il discorso della linea esistente fra Avigliana e il bivio Pronda, cioè tutta la zona che è interessata da questo progetto di variante e le giustificazioni che sono state addotte, sia nel progetto preliminare, poi dai tavoli dell'Osservatorio, riguardano il fatto che, come ha illustrato prima Alberto Poggio, raddoppiando il servizio ferroviario metropolitano fra Torino e Avigliana, cioè arrivando a circa 160 treni al giorno, più i treni internazionali, rimarrebbero a disposizione per i treni merci un 30-40 massimo tracce al giorno, riducendo perciò la capacità di trasporto, che è il l'obiettivo principale di tutto il progetto della Torino-Lione, cioè aumentare la capacità di trasporto merci, non tanto dei passeggeri. Dopo la presentazione del progetto preliminare del 2011, il Comune di Avigliana, di cui io sono anche consulente sempre a titolo volontario come di altri comuni, incontrò in Prefettura a Torino l'allora Commissario che era l'architetto Virano, l'agenzia per la mobilità, il Prefetto, RFI, Italferr, mezzo mondo e, così come riportato nelle osservazioni depositate, il Comune di Avigliana chiese espressamente, anno 2012, magari al 2013 ma va bene lo stesso, di sapere se da parte del proponente vi erano degli impegni precisi per finanziare il raddoppio del servizio, in termini di materiale rotabile, di personale, di contributo che la Regione, perché la Regione paga un tot al chilometro del servizio pubblico eccetera eccetera. In quella riunione venne data ampia rassicurazione da parte dei proponenti che a breve, parliamo o 2012 o 2013, sarebbe stato indetto un tavolo aperto, un tavolo in cui tutte le legittime richieste, ricordo le parole dell'allora Commissario governativo, le legittime richieste del Comune di Avigliana sarebbero state esaudite. Bene, son passati un po' di anni; nel ... circa un anno fa di questo periodo, dicembre-novembre, incontrammo di nuovo RFI nel comune di Avigliana, venne a illustrare come ha fatto qui con Rivalta

con delle slide, delle idee, delle suggestioni, delle ipotesi, dimenticandosi poi una parte di Avigliana, ma questo è il minimo, e nuovamente, come amministrazione e come tecnici di supporto, chiedemmo le stesse cose di 11-12 anni prima. La risposta che venne data è: noi non siamo i proponenti, così è stato deciso, ma comunque ci impegniamo in breve tempo a fornirvi tutte le indicazioni, contratti di programma, bla bla bla bla. È passato un anno e questo non è avvenuto; ora sorge il sospetto, ma lo dico qui assolutamente in modo tranquillo, che ci sia la soluzione a un problema, però non ci sia il problema. Mutuo un'espressione usata da Luca Giunti in altre serate, cioè si voglia spacciare questo nuovo tracciato come la soluzione di un problema che al momento non c'è o di cui non si conoscono le condizioni al contorno.

Grazie vi saluto perché devo poi andarmene.

### **2:53:42 Ing. Alberto Poggio**

Provo a dare qualche risposta ai vari argomenti sollevati. Quello che riguarda il tema della criticità per le attività agricole nell'area che comprende i cantieri, come sono previsti tra Rivoli e Rivalta, credo che sia emerso, sia da quanto accennato dall'ingegner Debernardi, ma da quanto anche ha raccontato l'ingegner Vela come esperienze in contesti pregressi, sia emerso in modo abbastanza palese che la presenza di quei cantieri di fatto significa la cancellazione dell'attività agricola in tutta quell'area perché significa una trasformazione permanente del suolo del territorio, con una compromissione definitiva del reticolo delle bealere, perché se i sifoni sono quello che è stato raccontato vuol dire non avere più flusso utile nelle bealere e questo di fatto significa cambiare la faccia di questo territorio, che oggi ha un'area agricola che la divide dalla città, vuol dire cancellare per sempre questa attività e trasformarla in qualcosa di diverso. Per dare una misura dell'impatto colossale di questa attività di cantiere, se in questi giorni l'amministrazione della Val di Susa si sono mosse per lamentarsi e protestare contro la, diciamo, l'azione dei cantieri nella piana di Susa, che prevede cantieri da 400.000 m<sup>2</sup>, nell'area tra Rivalta e Rivoli la compromissione riguarda un territorio di oltre 1 milione di metri quadrati, quindi ancora più grande del più grosso cantiere della Torino-Lione-tratta internazionale. Rispetto ai rischi che corrono queste aree, dobbiamo purtroppo segnalare un altro aspetto che forse abbiamo dimenticato di citare questa sera. Come sapete, nella gestione dei materiali di scavo della tratta transfrontaliera, che è un esempio di quello che invece ci possiamo aspettare poi di avere nella gestione di materiali di scavo della galleria tra Rivoli e Avigliana in relazione alla Duna come discarica, in quella gestione già affidata è presente un'impresa che si chiama COGEFA ed è uno dei principali operatori delle costruzioni in Piemonte. Questa impresa è stata oggetto, attraverso una procedura di un'interdittiva antimafia emessa dal Prefetto di Torino poche settimane fa. A fronte di questa interdittiva l'azienda ha mosso un ricorso e nel testo di sospensiva che è stato adottato in prima battuta è stato indicato che, lo potete leggere nel testo, è stato pubblicato dai giornali, l'attività svolta da questa azienda in relazione ai cantieri da Torino a Lione, degli altri cantieri che ha sul tunnel del Tenda, è troppo importante per fermarla, anche se c'è una preoccupazione che è indicata con interdittiva antimafia. Fortunatamente, dico io, rispetto alle, ai criteri che invece stanno alla base di queste norme, poche settimane dopo lo stesso Tribunale amministrativo ha invertito la rotta e ha confermato l'interdittiva antimafia. Ora questo non è né una condanna, né un processo perché, come sappiamo, la procedura dell'Interdittiva antimafia si basa su delle ipotesi formulate dal Prefetto sulla base di informative di polizia. Scopriremo se è così, io ovviamente mi auguro che non sia così, ma questo elemento deve porre un'enorme attenzione su quest'area qui a Rivalta, che è enormemente più grande come volumi di materiali e come criticità riguardo a queste questioni.

Se ci spostiamo invece al tema è stato citato precedentemente sui presupposti dell'Opera e sulle procedure seguite per decidere in merito a questo, allora l'osservazione che abbiamo fatto rispetto alla reale consistenza del servizio ferroviario metropolitano al 2027, è semplicemente in contrapposizione con un'ipotesi che l'Osservatorio ha formulato, peraltro basandosi su documenti che a questo momento risulta difficile tanto ... Eccola ... risulta difficile ricostruire perché sono suoi documenti, ma non hanno un diretto riscontro con la programmazione reale del servizio ferroviario metropolitano dove ha detto "per forza bisogna fare la Avigliana-Orbassano perché ci saranno il doppio di treni su

quella tratta”, cosa che però nella programmazione reale assolutamente non trova nessun riscontro. Ora io non lo so se il 2027 sarà l'anno di massima espansione del servizio ferroviario metropolitano; certamente, come abbiamo visto, c'è un problema di fondi, come stiamo vedendo e questo non testimonia a favore purtroppo dell'aumento che invece sarebbe auspicabile del trasporto pubblico. Ma rimaniamo al tema delle procedure, io sono assolutamente d'accordo che, rispetto a progetti come questi non è possibile gestire una decisione dove ci si riunisce in 2000 in un'assemblea e si discute; bisogna portare degli argomenti tecnici a delle sedi di discussione e queste sono adeguatamente ponderate. Mi capita per lavoro di partecipare a diverse procedure di valutazione e autorizzazione di opere, progetti e impianti, devo dire frequentando per lavoro un ambito che è quello degli impianti industriali, degli ambiti, degli impianti energetici e, per secondo lavoro volontario, quello invece delle procedure inerenti le grandi infrastrutture di trasporto, come quella della Torino-Lione, noto un'enorme disparità e differenza, un'enorme disparità di attenzione, dettaglio e di consistenza del progetto decisionale, perché di là si parla di cose reali: un impianto viene fatto se c'è qualcosa da produrre, da realizzare, da utilizzare, mentre mi sembra che invece, come abbiamo visto ormai in oltre 15 anni di frequenza di conferenze di servizi regionali, nazionali, conferenze presso il Ministero delle infrastrutture, incontri con Ministri e funzionari del Ministero delle Infrastrutture, dell'Ambiente di ogni ordine e grado, faticiamo veramente a comprendere dove sia il senso tecnico di queste procedure. Ora, ma se stiamo alle procedure, allora viene bene secondo me l'esempio citato, per quanto riguarda Rivalta, di un contesto completamente diverso, quello di Oma e chimica, perché mi è capitato di frequentare questa questione fin da quando ero un ragazzino in questa sala di consiglio e ricordo benissimo che i funzionari che autorizzavano gli impianti Oma e chimica ci dicevano che, secondo le procedure, andava tutto bene, che secondo le procedure le autorizzazioni dovevano essere rilasciate e il Comune di Rivalta si oppose a queste procedure, andò fino di fronte alla Magistratura per bloccare quell'azienda. E bene fece perché aveva ragione. Tanto è vero che furono riscontrate situazioni che oggi ancora dobbiamo risolvere. Quindi le procedure servono in tanti lati ci sono tante procedure; il punto è dove sta il senso di queste procedure. Ma se vogliamo andare alla Torino-Lione, allora, visto che l'unica sede procedurale dove si è deciso che la Torino-Lione è utile è un contesto che si chiama “Osservatorio tecnico Torino-Lione”, che non è una procedura, perché è un contesto dove non c'è nessuna formalizzazione di quello che si decide, ci sono dei resoconti sommari, non si è mai votato nulla, non c'è una reale rappresentanza democratica e tantomeno tecnica perché non ha nessuna consistenza tecnica quell'Osservatorio come è stato più volte dimostrato, e siamo arrivati al punto che nel 2010 le Amministrazioni comunali che continuavano a segnalare la necessità di discutere l'utilità dell'Opera sono state espulse da quell'Osservatorio. Questa sarebbe la procedura che giustifica la Torino-Lione, non è una procedura, quindi motivo di più per contestarla. Infine, se vogliamo descrivere la situazione dei fondi... completo solo il mio intervento ... Poi devo rendere onore all'ingegner Debernardi ... sono state espulse, sono state espulse! gli è stato chiesto di andare via perché non erano disposte a partecipare nei termini in cui era stato posto quell'attività che era funzionale a discutere come fare l'opera, ma non se fare l'opera. Dopodiché io devo riconoscere l'ingegner Debernardi che ha più volte segnalato perplessità sull'utilità dell'Opera e io ho imparato moltissimo da lui. La differenza che abbiamo rispetto al mandato che abbiamo come amministrazioni della Val di Susa e di chi si oppone a quest'opera, è che noi andiamo a discutere anche il merito, perché non c'è una procedura tecnica amministrativa reale che abbia deciso l'utilità dell'Opera.

Per quanto, chiudo sulla questione dei fondi che è stata richiesta, è centrale perché se parliamo di un'opera ammesso che fosse utile, poi bisogna farla, perché se poi non la si fa può essere utile finché si vuole, ma allora ci stiamo raccontando delle frottole. La situazione dei fondi attuali per la disponibilità del Progetto tratta nazionale è nota. Il governo precedente ha creato il capitolo di spesa su cui albergare le risorse che devono coprire i fondi della Torino-Lione, il governo attuale nella sua prima legge di bilancio del 2022 ha allocato 750 milioni di euro che servono sia a potenziare la linea Bussoleno-Avigliana, cosa buona e giusta, e contestualmente dovrebbero essere una prima quota di 27 risorse per coprire i costi della Avigliana-Orbassano, ma che, come sappiamo, costa molto di più. Nel 2011 fu stimata solo la Avigliana-Orbassano nuova oltre 1 miliardo e 7. Adesso con i rincari previsti possiamo aspettarci almeno un 50% in più di costi, il resto dei soldi nessuno sa da dove siano.

L'Unione Europea come contributo fino ad oggi si è limitata a dare 10 milioni di euro, a fronte di quasi due miliardi di spesa, a RFI per fare il progetto definitivo che sta facendo, peraltro con date che riguardano addirittura il 2026; quindi non ci sono le risorse per fare quest'opera ed è difficile immaginare che ci siano dal momento che non ci sono nemmeno per finire il tunnel di base, al di là delle dichiarazioni roboanti dei proponenti. Ora, in un contesto dove l'area metropolitana di Torino muore letteralmente di smog, dove il sindaco di Torino non ha i soldi per fare la metropolitana per completare la linea 1 e la linea 2, se lo stesso Ministero, che già in passato ha tolto soldi a altre opere per finanziare la Torino-Lione, togliesse i soldi a quest'opera che non viene finita di fatto per metterle sulla metropolitana, farebbe una cosa buona e giusta. Sarebbe il caso che l'Amministrazione lo chiedesse. Vi ringrazio per l'attenzione.

**3:03:38 Presidente**

Va bene, allora io a questo punto chiuderei la riunione. Ringrazio i tecnici di Meta e i tecnici dell'Unione Montana della Val di Susa, ringrazio il pubblico che ha partecipato così attivamente a questa riunione della Commissione e i Commissari, ovviamente i consiglieri, grazie.

---