

Il territorio fissa le regole per il progetto preliminare

La Torino-Lione riparte su nuove basi



FABRIZIO BONOMO

Intervista a Mario Virano, Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, dedicata ai risultati della seconda fase dell'Osservatorio che presiede, conclusasi nel febbraio scorso con la definizione delle specifiche di riferimento per la stesura del nuovo progetto preliminare della linea (in sostituzione del precedente, abbandonato già nel 2007), valide per l'intero tracciato dal confine italo-francese alla connessione con la Torino-Milano, con le quali si compie una svolta positiva nella storia di questo progetto (e potenzialmente anche per altri), tanto che oggi è possibile affermare che non solo la linea si farà, ma ci sono i presupposti perchè venga realizzata bene

Il documento delle specifiche progettuali definito dall'Osservatorio sulla Torino-Lione, che pubblichiamo integralmente per il suo valore storico – così come è stato fatto per il cosiddetto Accordo di Pracinat (vedi Q&C di giugno 2008), anch'esso di notevole portata storica e premessa sostanziale di quanto poi ottenuto nella seconda fase dell'Os-

servatorio – fissa in pochi punti un enorme passo avanti per il mondo delle infrastrutture in Italia, perchè per la prima volta un'opera così rilevante viene impostata a partire dalle esigenze del territorio, indicando anche un percorso di controllo e condivisione delle scelte progettuali da parte di tutti i soggetti interessati.

Per la tratta italiana della parte comune la questione degli standard dovrà essere vista in stretto rapporto con la tratta francese della stessa parte comune, secondo gli indirizzi unitari della CIG con riferimento al tema della sicurezza.

Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione
 Testo finale condiviso del 4 febbraio 2009

Specifiche progettuali

Premessa

Il documento di Palazzo Chigi nella seduta del 29 luglio 2008 ha attribuito all'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione il compito di "progettare la progettazione", ovvero di definire unitariamente il progetto dell'intera tratta in territorio italiano della Nuova Linea (NLTL) tenendo conto della complessa situazione del contesto socio territoriale.

La NLTL non può essere inteso come semplice sviluppo tecnico di un progetto, ma è invece esso stesso strumento di costruzione di un possibile consenso, da realizzare sulla base di criteri metodologici e di "riferimenti territoriali" messi a disposizione di Pracinat denominato "Punti di accordo per la progettazione".

Per le nuove politiche di trasporto per il territorio, inoltre il progetto dovrà cercare di raccogliere e valorizzare anche i contributi forniti nel Piano Strategico F.A.R.E.), inserirsi nella proposta metodologica delineata dal redigendo Piano Strategico della Regione-Governo per il primo insieme di interventi pubblici locali sul sistema di rete riconducibile all'asse Torino-Lione. "La progettazione" da parte dell'Osservatorio e il successivo progetto preliminare avverranno nel rispetto delle tempistiche previste nel rispetto delle linee di programmazione trasportistica ed economico-

Valletta - Add.Ovest	Gronda	Add.Est
Pass.M.P. Pass.Reg. SFM	Pass.L.P. Pass.M.P. Pass.Reg. SFM	Pass.M.P. Pass.Reg. SFM
	Merici conv. Merici intern. AFA*	
Pass.L.P. Merici conv. Merici intern. AF AFA		Pass.L.P. Merici conv. Merici intern. AFA*

Il documento di riferimento per la definizione degli standard di una tratta tenendo conto dei seguenti indirizzi:

Il progetto prevalentemente merci e viene indicato l'obiettivo di un tempo di 75 minuti tra Torino e Chambéry.

Il traffico passeggeri, regionale e metropolitano, e ne viene indicato sia in fase di cantiere che a regime.

Le diverse tipologie di traffico, si contempla la prospettiva di un bilanciamento ottimale tra prestazioni e costi, da verificare in fase di progettazione.

Ad esempio la Gronda merci), gli standard progettuali saranno definiti in fase di trasporto.

Il progetto è la sede per l'esame delle varie tipologie, da verificare gli schemi disponibili, con esplicitazione delle ragioni delle diverse relative criticità.

si Territorializzare la NLTL in Italia

La NLTL, infatti, che ha accompagnato il progetto della Linea Ferroviaria Torino-Lione, e il successivo affidamento del progetto al Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi e con l'Osservatorio, ha permesso di considerare il rapporto tra infrastruttura e territorio come "strumento" dell'opera nel contesto territoriale-ambientale esistente con

Prescrizioni operative

...culturali, progetto trasportistico e quadro di riferim...

...avori dell'Osservatorio, le cui risultanze condivise...

...validazione del Tavolo Istituzionale di Palazzo...

...trasporti, politica delle infrastrutture...

...sviluppare del...

...rifer...

Specifiche progettuali

Premessa

Il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi nella seduta del 29 luglio 2008 ha attribuito all'Osservatorio Tecnico per l'Asse Ferroviario Torino-Lione il compito di "proiettare la progettazione", ovvero di orientare e coordinare unitariamente il progetto dell'intera tratta in territorio italiano della Nuova Linea Torino Lione (NLTL) tenendo conto della complessa situazione del contesto socio territoriale di riferimento.

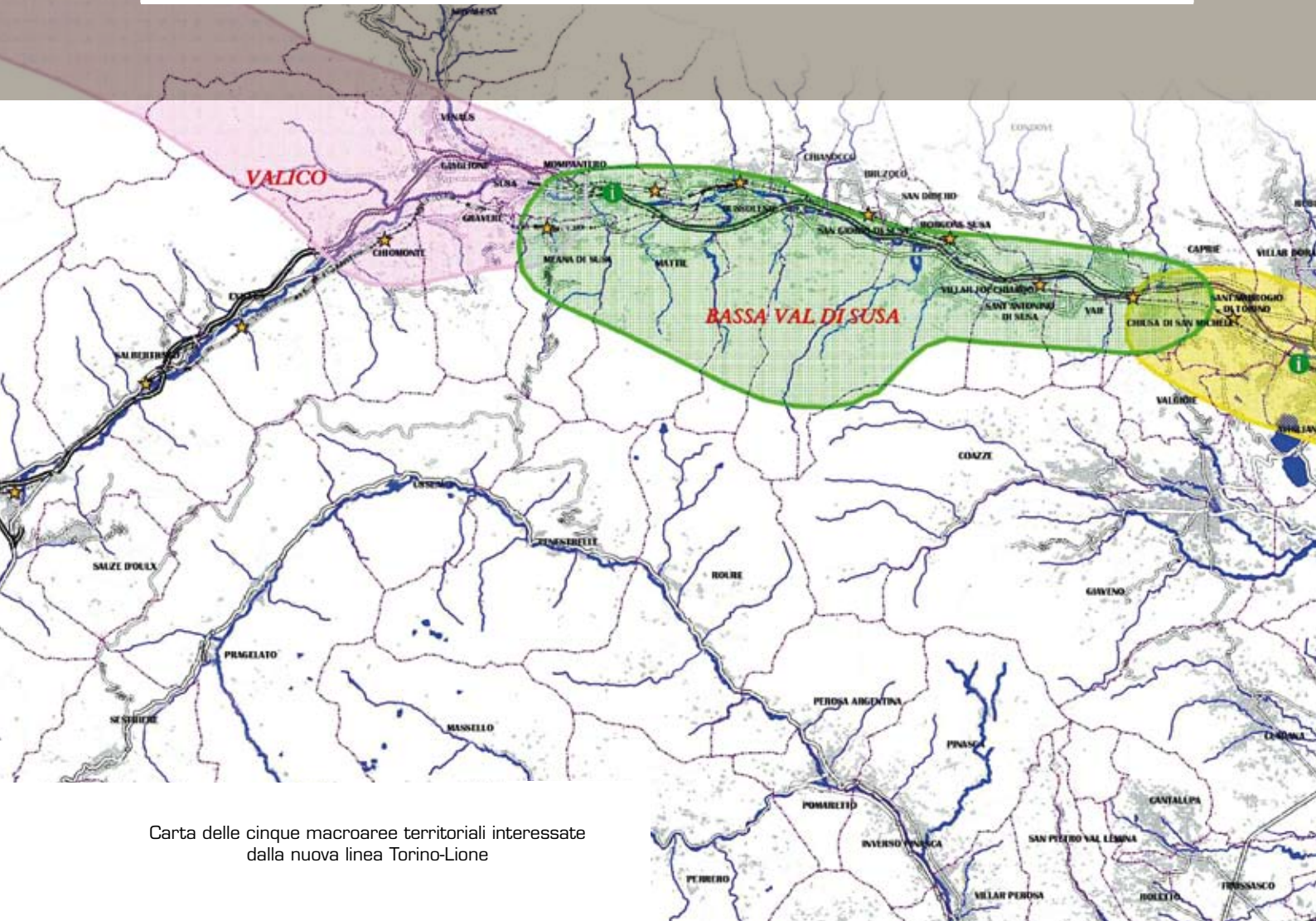
Il progetto preliminare della NLTL non può essere inteso come semplice sviluppo tecnico di un accordo già esistente, ma è invece esso stesso strumento di costruzione di un possibile consenso, da verificare e consolidare, sulla base di criteri metodologici e di "riferimenti territoriali" messi a punto nel documento condiviso di Pracatinat denominato "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio"; inoltre il progetto preliminare della NLTL dovrà cercare di raccogliere e valorizzare anche i contributi forniti nel tempo dai vari soggetti interessati (ad esempio la proposta metodologica F.A.R.E.), inserirsi nella cornice di sviluppo socio-economico-territoriale delineata dal redigendo Piano Strategico della Provincia di Torino d'intesa con gli Enti Locali e tener conto del primo insieme di interventi previsti nell'Atto Integrativo dell'Intesa quadro Regione-Governo per il riequilibrio modale ed il potenziamento del trasporto pubblico locale sul sistema di rete riconducibile all'asse Torino-Lione. Tale attività di "progettazione della progettazione" da parte dell'Osservatorio e il successivo processo di formazione del Progetto preliminare avverranno nel rispetto delle tempistiche previste dai decisori istituzionali e nel rispetto delle linee di programmazione trasportistica ed economico-finanziaria del Governo Italiano.

Prescrizioni operative

1) Progetto infrastrutturale, progetto trasportistico e quadro di riferimento ambientale

I lavori dell'Osservatorio, le cui risultanze condivise sono sintetizzate nei "Quaderni" con la validazione del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi, evidenziano il forte legame tra politica dei trasporti, politica delle infrastrutture e politica dell'ambiente. Alla luce di tale assunto è indispensabile che le scelte tecniche in materia di infrastrutture, sviluppate dalle varie equipe incaricate, siano motivate e supportate da adeguati e specifici riferimenti trasportistici validati dai decisori istituzionali competenti in materia.

Pertanto LTF e RFI, con i progettisti di entrambe le parti, dovranno, entro e non oltre tre mesi dalla formalizzazione dell'incarico, in collaborazione con l'Osservatorio, predisporre un unico e concordato quadro di riferimento trasportistico/territoriale/ambientale comprensivo delle alternative di tracciato e di realizzazione per fasi, per le diverse aree problema (dossier guida) da assumere a base dell'avvio della progettazione preliminare e dello studio ambientale preliminare (di cui al successivo punto 6).



Carta delle cinque macroaree territoriali interessate dalla nuova linea Torino-Lione

Architetto Virano, in cosa consiste il documento sulle Specifiche progettuali?

Il testo, condiviso da tutte le componenti dell'Osservatorio, stabilisce un pacchetto di regole e modalità per lo sviluppo del progetto preliminare della linea nella sua interezza, dal confine alla connessione con la nuova Torino-Milano.

Lo fa con una premessa sulle regole del gioco seguita da sette prescrizioni operative su altrettanti punti qualificanti irrinunciabili: forte legame tra progetto infrastrutturale, politiche dei trasporti e quadro di riferimento ambientale; unitarietà del progetto sull'intera tratta in territorio italiano, indipendentemente dai soggetti attuatori; concezione per tratte funzio-

nali e realizzazione per fasi; modello di esercizio e standard funzionali; territorializzazione della linea; valutazione ambientale; Governance del progetto.

Come per l'Accordo di Pracinat, in poche pagine questo documento concentra una serie di indicazioni e concetti innovativi per il tipo di approccio che propongono, che oltretutto non sono un'enunciazione di principio ma hanno forza contrattuale, vincolante.

La possibilità di dettare regole del gioco prima di iniziare mi pare non abbia significativi esempi nella prassi italiana, che in genere prevede prima la stesura del progetto, spesso fino al grado

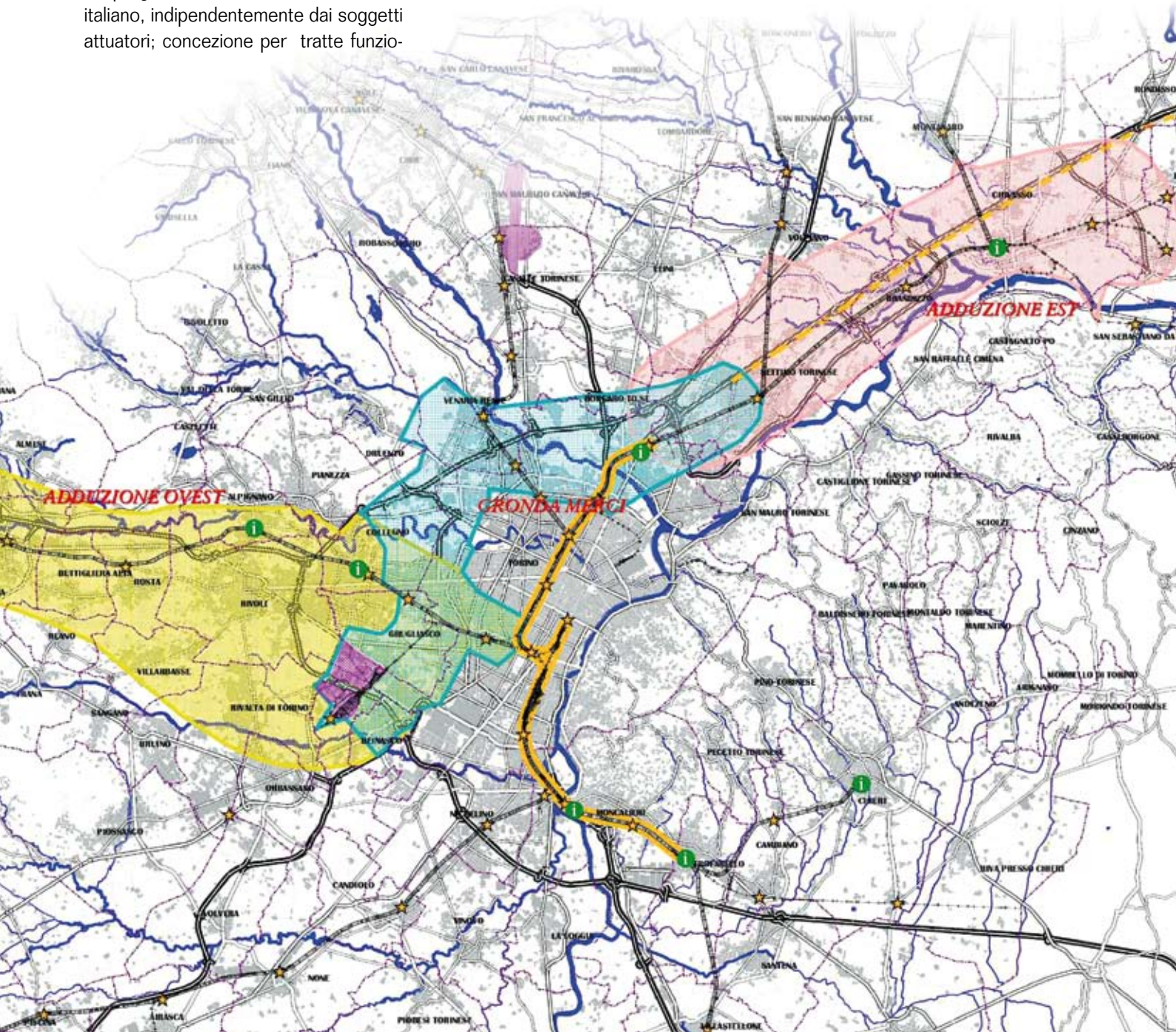
definitivo e, solo a cose largamente prefigurate, in sede di Conferenza dei Servizi, la possibilità per le comunità locali di suggerire correzioni e negoziare compensazioni.

Qui stiamo parlando di principi ispiratori definiti prima che il progetto venga elaborato, abbiamo creato i presupposti per un nuovo modo di ragionare nelle politiche

Un documento molto buono, serio e innovativo

infrastrutturali, con il territorio che, attraverso i sindaci e i tecnici, ha avuto

la possibilità, appunto, di dettare le regole prima dell'inizio del progetto.



L'Osservatorio formulerà su tale base le proprie considerazioni e conseguenti indicazioni che saranno assunte come input per lo sviluppo della progettazione stessa, secondo la procedura descritta al successivo punto 7.

Sulla base degli elementi del progetto infrastrutturale e del progetto trasportistico, oltre che delle ipotesi di realizzazione per fasi (cfr. punto 3), i Commitment, con il Comitato di Coordinamento (di cui al punto 2), svilupperanno opportune analisi economiche ed ambientali, estese unitariamente all'intera NLT.L.

I commitment forniranno in via preliminare all'Osservatorio, ai fini della validazione, le metodologie (criteri ed indicatori) utili per la realizzazione di valutazioni comparative basate sull'analisi costi-benefici delle eventuali diverse alternative progettuali.

2) Unitarietà del progetto sull'intera tratta della NLT.L in territorio italiano

Le specifiche progettuali si riferiscono al progetto preliminare dell'intera tratta della NLT.L dal confine italo-francese alla connessione con l'esistente linea AV/AC Torino-Milano prescindendo dalle differenti attribuzioni di competenza relative alla tratta comune (LTF/C/G) e alla parte nazionale (RFI/MIT).

Esse fanno specifico riferimento alle seguenti norme, relative allo sviluppo ed alla gestione della rete ferroviaria.

Indirizzi generali:

- le Specifiche Tecniche d'Interoperabilità (STI) dell'UE, ove applicabili al caso in esame;
- gli accordi intergovernativi tra Italia e Francia;
- le norme italiane (tratta RFI) o quelle della Commissione Intergovernativa (tratta LTF) per quanto riguarda la sicurezza in fase di esercizio;
- le norme italiane per quanto riguarda la sicurezza del lavoro.

Le norme ferroviarie saranno scelte in coerenza con le funzionalità dei vari tratti della Linea Nuova, anche tenendo conto della parte francese (cfr. punto 4).

LTF e RFI con i progettisti di entrambe le parti, dovranno, entro e non oltre un mese dalla formalizzazione dell'incarico, presentare all'Osservatorio il quadro di riferimento normativo tecnico da assumere a base dell'avvio della progettazione preliminare.

I due commitment (LTF per la parte comune e RFI per la parte nazionale) costituiranno un apposito Comitato di Coordinamento (che in ogni caso comprenderà i commitment e i capi-progetto) per garantire tra loro e verso l'Osservatorio un costante accesso di tutti i soggetti interessati alle informazioni sullo stato di avanzamento della progettazione di ciascuna parte tenendo in debito conto vincoli e criteri che orientano le scelte nella parte contigua.

Tale Comitato di Coordinamento si farà garante, in particolare, dell'unitarietà delle valutazioni tecnico-economiche ed ambientali sviluppate contestualmente alla progettazione.

Questa attività deve rispondere a criteri uniformi, non deve avere carattere episodico ma svilupparsi con regolarità secondo "step" di avanzamento mensile e deve dare luogo ad un vero e proprio processo di continua informazione e circolazione dei dati che sarà promosso, verificato e socializzato attraverso l'Osservatorio.

3) Tratte funzionali e realizzazione per fasi

In un'opera della rilevanza della NLT.L la realizzazione per fasi è oggettivamente inevitabile; la discussione in seno all'Osservatorio ha evidenziato, però, che non si tratta solo della necessità di articolare gli interventi secondo un realistico "tasso di fattibilità" nel tempo alla luce delle capacità realizzative delle imprese e delle disponibilità finanziarie dei committenti, ma di programmare, fin dalla fase del progetto preliminare, una ragionevole ed efficiente sequenza degli atti in modo da ottimizzarne i benefici per tratte funzionali, rapportate alla progressione delle criticità trasportistiche che si manifestano nel tempo e nello spazio.

L'Osservatorio ha dimostrato l'esistenza di una crescente criticità dalla parte bassa del tracciato verso la zona di Valico, e pertanto suggerisce ai decisori istituzionali una logica di intervento che preveda la progressiva sistemazione a regime del Nodo di Torino e della parte nazionale fino alla interconnessione con la linea storica nella Bassa Valle di Susa, in modo che l'ultimazione della tratta italiana della parte comune possa avvenire già in presenza di una compiuta realizzazione della parte precedente.

La realizzazione per fasi è finalizzata all'entrata in servizio delle varie tratte funzionali secondo una sequenza adeguata alla differente criticità che la linea nel tempo presenta, alla necessità di produrre benefici diretti sul territorio e sarà definita tenendo conto della differente durata dei lavori.

Questo obiettivo richiede il massimo di integrazione fra le due parti della progettazione (parte comune e parte nazionale), e l'Osservatorio ha il compito di garantirne le condizioni attuative attraverso le metodologie in precedenza indicate.

A tal fine, la progettazione dovrà essere articolata secondo le cinque tratte funzionali seguenti:

- 1) **tratta di Adduzione Est**
corrispondente all'innesto della linea AV/AC proveniente da Milano nel nodo di Torino ed all'interconnessione con la linea di Gronda, a partire dalla zona di Chivasso fino a Settimo Torinese e bivio Stura;
- 2) **linea di Gronda merci**
atta ad aggirare il nodo di Torino e a mettere in diretta comunicazione la linea AV/AC Torino-Milano e lo scalo di Orbassano e le linee per la Francia;
- 3) **tratta di Adduzione Ovest**
corrispondente alla porzione della nuova linea, compresa tra Orbassano e la sua prima interconnessione con la Linea Storica (LS) ad ovest del punto di attestamento esterno del Sistema Ferroviario Metropolitaniano;
- 4) **tratta di Bassa Valle**,
corrispondente alla porzione della nuova linea, compresa tra l'interconnessione con la LS di cui al punto 3 e l'imbocco del tunnel di base;
- 5) **tratta di Valico**
corrispondente al tunnel di base.

Le tratte 4 e 5 corrispondono alla tratta nazionale della parte comune italo-francese, di competenza LTF, mentre le tratte 1, 2 e 3 corrispondono alla tratta nazionale, di competenza RFI. Le caratteristiche progettuali di ciascuna tratta risponderanno in primo luogo alle indicazioni funzionali, riportate nella tabella 1, in coerenza con gli accordi di Pracatinat.



Questa opportunità è stata vista inizialmente con una certa preoccupazione da parte francese, ma sono stati rassicurati dalla ragionevolezza delle specifiche.

Come si può vedere è uno scenario molto delicato, ma decisamente positivo.

Altrettanto rilevante è il lavoro fatto dall'Osservatorio, che dalla sua nascita ha visto una crescita progressiva dell'insieme dei soggetti coinvolti, tutti hanno collaborato senza venire meno alle proprie specificità e ognuno ha imparato qualcosa.

L'apice della straordinarietà è stato raggiunto proprio con il documento delle Specifiche progettuali: in sette giorni è stato fatto un lavoro enorme, con l'Osservatorio convocato di fatto in seduta permanente, in sede plenaria o per gruppi di lavoro; alla fine, la valutazione unanime (Ministeri, Rfi, Ltf, Regione, Provincia, Comune di Torino ed Enti locali), è che il documento a cui siamo arrivati è molto buono, serio e innovativo.

Cosa si intende con forte legame fra progetto, trasporti e ambiente?

Che è indispensabile fare scelte tecniche motivate e supportate da adeguati e specifici riferimenti trasportistici, validati dai decisori istituzionali competenti in materia, e che abbiano nel loro Dna la riduzione dell'impatto ambientale e la valorizzazione del territorio.

Si chiede ai progettisti – sia quelli della tratta comune, individuati da Ltf con una gara internazionale, sia quelli della tratta italiana, incaricati da Rfi

– di predisporre un quadro di riferimento trasportistico-territoriale-ambientale unico e concordato, comprese le alternative di tracciato e di una eventuale realizzazione per fasi, dal quale poi partire con la progettazione preliminare e lo studio d'impatto ambientale.

Lo stretto legame fra progetto infrastrutturale e progetto trasportistico, e con esso il rapporto fra la nuova linea, l'eser-

cizio e la relazione a regime e nelle fasi transitorie con la linea esistente, è del resto uno dei punti fermi emersi dalla prima fase dei lavori dell'Osservatorio, quella conclusasi con l'Accordo di Pracatinat, messi nero su bianco nei sette Quaderni pubblicati finora.

Perché si parla di unitarietà del progetto? non è uno solo?

Non dal punto di vista delle competenze.

La tratta in territorio italiano comprende una parte comune, quella di valico, che dal punto di vista tecnico e politico fa riferimento a organismi misti italo-francesi, cioè la società

Unitarietà della linea da Settimo al confine francese

Ltf e la Commissione intergovernativa (Cig), mentre la tratta successiva, fino a Torino, è di competenza di Rfi e del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. In questo quadro, le specifiche progettuali introducono una novità assoluta, perché si riferiscono al progetto dell'intera tratta da Torino al confine, e sotto certi aspetti vincolano anche la parte francese della tratta di valico, perché Ltf ha inserito le specifiche nel bando di gara per la scelta di chi dovrà progettare.

Essere riusciti a garantire l'unitarietà del progetto è uno dei risultati di maggiore rilievo di questo documento, che si traduce appunto in un pacchetto unico di regole rese vincolanti dal punto di vista contrattuale attraverso il loro inserimento nei capitolati e nelle procedure di gara dei due committenti Ltf e Rfi.

Ma non è tutto, perché le due società hanno deciso di affidarsi a una équipe multidisciplinare comune per gli aspetti di inserimento territoriale (architetti, paesaggisti ecc.), dalla quale sono già emerse indicazioni e proposte di rilievo che dovrebbero entrare a far parte degli input per il progetto ingegneristico.

Inoltre, nello spirito del controllo e della condivisione delle scelte, l'accordo con

Ltf e Rfi (inserito nelle Specifiche) è che costituiscano un Comitato di coordinamento, fra essi e d'interfaccia con l'Osservatorio, del quale faranno parte anche i diversi capi-progetto.

In questo modo si garantisce a tutti i soggetti interessati un accesso costante alle informazioni sullo stato di avanzamento del progetto di ciascuna parte, tenendo in debito conto vincoli e criteri che orientano le scelte nella parte contigua, così da ottenere criteri uniformi di progettazione.

Nelle Specifiche poi si precisa che gli incontri non sono episodici, ma regolari, almeno una volta al mese, per consentire una informazione e circolazione dei dati continua, all'interno di un processo virtuoso promosso, verificato e poi socializzato a tutti gli interessati attraverso l'Osservatorio.

Come si inserisce in questo quadro l'ipotesi di una realizzazione per fasi?

È il tema delle possibilità attuative, compresa la sequenza ottimale degli interventi ipotizzabili.

In particolare, con le Specifiche si precisa quanto già contenuto

Realizzazione per fasi

nell'Accordo di Pracatinat, che a sua volta recepisce i principi del documento Fare proposto all'Osservatorio dalla Comunità montana Bassa valle di Susa (vedi Q&C di giugno 2008), dove si proponeva appunto di procedere per fasi alla realizza-

Non solo scelte tecniche

Tabella 1: indicazioni sulle tratte funzionali

Tratta	Indicazioni funzionali
Adduzione Est	<ul style="list-style-type: none"> Instradamento della generalità dei treni merci sulla linea AV/AC tra Chivasso e Bivio Stura, riservando la "storica" al servizio locale Garanzia di realizzabilità e piena funzionalità del Sistema Ferroviario Metropolitano in direzione di Settimo/Chivasso e Rivarolo Canavese.
Gronda merci	<ul style="list-style-type: none"> Linea di gronda, da considerarsi parte integrante del Corridoio V, che consenta di instradare la generalità dei treni merci ad Orbassano e verso la Francia, senza impegnare il Passante Ferroviario; le diverse opzioni di tracciato comprendono l'asse di Corso Marche e la verifica di realizzazione di un corridoio integrato in corrispondenza della Tangenziale (RFI ed ATVA) ed altri corridoi alternativi Garanzia di realizzabilità e piena funzionalità del Sistema Ferroviario Metropolitano in direzione di Venaria/Germagnano ed Orbassano-S. Luigi (valutando possibili estensioni verso Rivalta) Connessione al nodo di Torino, nel quadro del Servizio Ferroviario Metropolitano, del collegamento con Caselle/Germagnano, anche in funzione dell'accessibilità all'Aeroporto recuperando almeno i livelli di traffico antecedenti alla sua interruzione. Conferma dell'impianto di Orbassano come piattaforma logistica intermodale dell'area torinese direttamente connessa con il Corridoio V.
Adduzione Ovest	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento infrastrutturale della tratta sino ad ovest del capolinea del Sistema Ferroviario Metropolitano Bassa Valle Susa (FM3), in modo da garantire la crescita del traffico merci anche in presenza del servizio locale potenziato (si ipotizza la doppia opzione: connessione da nord attraverso bivio Pronda, anche attraverso interramenti della nuova linea, o connessione da Sud previo attraversamento della collina morenica) Garanzia di realizzabilità e piena funzionalità del Sistema Ferroviario Metropolitano in direzione di Collegno/Avigliana, nonché dei treni regionali
Bassa Valle	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento infrastrutturale considerando fra le possibili opzioni le soluzioni prefigurate da LTF: connessione interrata tra la linea "storica" e la "nuova" nel nodo di Villafiorchiaro-Sant'Antonino-Vaie e conseguente galleria verso Susa, anche al fine di consentire il risanamento acustico all'interno dei centri abitati. Sviluppo di adeguate integrazioni funzionali con la linea storica di Alta Valle, in modo da sfruttare i vantaggi delle tratte di adduzione per l'accessibilità turistica, anche attraverso l'individuazione di una stazione di livello internazionale, considerando tra le opzioni quelle prefigurate da LTF: nodo di Susa con stazione internazionale e impianti vari sul sedime dedicato oggi a funzioni trasportistiche connesse all'autostrada.
Valico	<ul style="list-style-type: none"> Shocco della tratta italiana del tunnel di base raccordato alla stazione di sicurezza di Modane, con discenderia a Chiomonte la cui accessibilità dovrà essere opportunamente studiata. Sviluppo di adeguate integrazioni funzionali con la linea storica di Alta Valle, in modo da sfruttare i vantaggi delle tratte di adduzione per l'accessibilità turistica.

Lo sviluppo progettuale di ciascuna tratta includerà specifici approfondimenti relativi alle integrazioni con la linea storica, definite in modo tale da consentire la progressiva entrata in servizio delle singole tratte funzionali.

Infatti il processo di ottimizzazione per fasi funzionali rende ineludibile il rapporto con la Linea Storica: le sue prospettive di utilizzo, dalla fase iniziale (misto merci/passeggeri), fino all'assetto a regime (specializzazione per il trasporto locale con instradamento delle merci sulla nuova linea), devono entrare a far parte integrante della progettazione preliminare garantendo la piena funzionalità anche in fase di cantiere.

4) Modello di esercizio e standard funzionali

- La progettazione di ciascuna tratta funzionale sarà basata su un modello di esercizio, che indica:
- le caratteristiche e la missione delle diverse categorie di convoglio circolanti sulla rete storica e sulle nuove tratte, in ciascuna fase temporale;
 - i corrispondenti livelli di circolazione attesi nelle diverse fasi di attuazione;
 - la vocazione prevalente dei nodi (inclusa l'eventuale nuova stazione internazionale di Susa) e delle tratte della linea (merci/passeggeri).

Questo modello d'esercizio, basato sugli istradamenti indicati nella Tabella 2, verrà proposto dai Commitenti, valutato dall'Osservatorio e approvato dai Decisori istituzionali, secondo le modalità descritte al punto 7.

Tabella 2: instradamento delle diverse categorie di treni

	Valico	Bassa Valle	Add.Ovest	Gronda	Add.Est
PASSEGGERI					
-lunga percorrenza	NL/TL	NL/TL	NL/TL	N	NL/TL
-media percorrenza*	LS	LS	LS	N	LS
-regionali	=	LS	LS	N	LS
-metropolitani	=	=	LS	N	LS
MERCI					
-convenzionali	NL/TL	NL/TL	NL/TL	G	NL/TL
-intermodali	NL/TL	NL/TL	NL/TL	G	NL/TL
AUTOSTRADA FERROVIARIA					
-AF	NL/TL	NL/TL	NL/TL	=	=
-AFA	NL/TL	NL/TL	NL/TL	G	NL/TL

Legenda
 NL/TL = linea nuova
 LS = linea storica
 G = gronda (è fatta comunque salva la possibilità per i treni merci di impegnare il nodo da Orbassano in direzione di Genova/Savona)
 N = nodo
 AF = Autostrada Ferroviaria a grande sagoma
 AFA = Autostrada Ferroviaria a sagoma B1 (Modalohr o equivalente)

Note
 Riunisce i servizi inerpole (es. Torino-Milano) ed i servizi regionali a servizio dell'Alta Valle

Questa tabella definisce le "missioni" attribuite a ciascuna tratta funzionale, che dovrà essere progettata e dimensionata in modo tale da consentire il transito della generalità dei convogli appartenenti alle categorie indicate nella tabella 3. L'eventuale circolabilità di convogli appartenenti ad altre categorie dovrà essere di tipo sporadico; per servizi di entità limitata, o in situazioni di manutenzione o d'incidente sulla NL/TL o sulla linea storica; si terrà conto di questo carattere sporadico nella scelta degli standard progettuali.

zione della nuova linea e al potenziamento di quella esistente, verificandone di volta in volta l'efficacia, partendo dal nodo di Torino e risalendo la valle fino ad arrivare al tunnel di base, accettato come possibile soluzione, anche se solo molto avanti nel tempo.

L'Osservatorio ha fatto una reinterpretazione non massimalistica del Fare, dichiarando da un lato la necessità di una progettazione unitaria dell'intera linea, compreso quindi il tunnel di base, proponendo però una suddivisione in cinque tratte funzionali, realizzabili separatamente: l'innesto con la linea AV, dalla zona di Chivasso fino a Settimo Torinese; la Gronda merci fino allo scalo di Orbassano e le linee per la Francia; il collegamento fra Orbassano e la prima interconnessione con la linea esistente; le due tratte della parte comune, cioè quella di Bassa valle e la tratta di Valico.

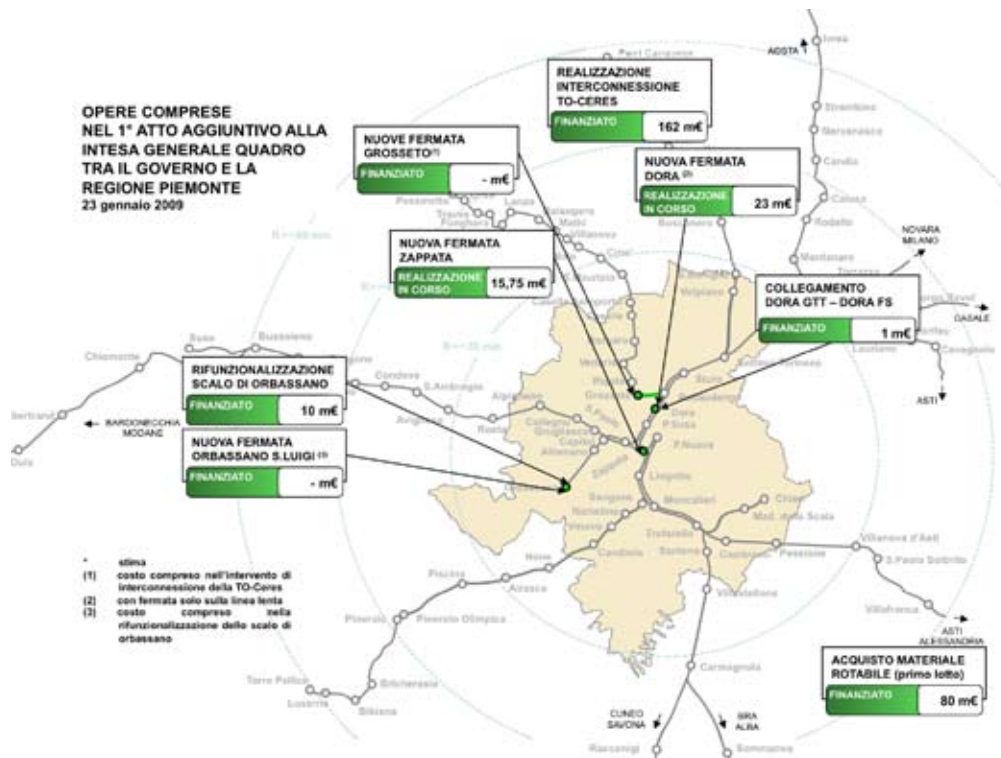
Ai progettisti si chiede di studiare queste ipotesi e indicare la sequenza attuativa migliore, così che si possano esprimere prima possibile i benefici sul territorio, ad esempio alleggerendo la linea esistente dai servizi merci e potenziando il trasporto ferroviario metropolitano.

L'obiettivo finale indicato dalle Specifiche è che al completamento della tratta di valico, con il tunnel di base, deve essere pronta anche la linea che la collega a Torino e alla rete nazionale.

Il modello di esercizio e gli standard funzionali sono gli stessi della Tav?

No, perchè di fatto questa linea non è più il proseguimento della Torino-Milano-Napoli, come nel progetto del 2003, ma una linea mista per treni merci e passeggeri, a prescindere da dove passa, con anzi alcune tratte dedicate essenzialmente ai treni merci, come la Gronda di Torino. Non a caso non si parla più di Tav (o di AV/AC) ma di NlItl, acronimo di Nuova linea Torino-Lione: è una normale e moderna linea a prevalente vocazione merci, straordinaria solo perchè viene realizzata in un contesto straordinario: le Alpi.

OPERE COMPRESSE NEL 1° ATTO AGGIUNTIVO ALLA INTESA GENERALE QUADRO TRA IL GOVERNO E LA REGIONE PIEMONTE
23 gennaio 2009



Fonte: Agenzia per la mobilità metropolitana di Torino

Del resto le Specifiche precisano che le caratteristiche progettuali variano tratta per tratta, rispondendo a precise indicazioni funzionali delineate già nell'Accordo di Pracinat.

Anche in questo caso l'Osservatorio ha adottato un approccio pragmatico, sulla base degli stessi risultati dei suoi lavori, pubblicati nei Quaderni, che indicano una previsione di traffico limitata per i passeggeri a fronte di un'esigenza crescente di trasporto merci su ferrovia.

Nessuno ha voluto abbassare strumentalmente gli standard per impedire anche velocità utili per i treni passeggeri, così si sono individuati obiettivi prestazionali al di sotto dei quali non si deve scendere, specificando un doppio sistema di vincoli, trasportistici e territoriali.

Una delle chiavi di volta di questa impostazione è l'obiettivo di un tempo di percorrenza orientativo di 75 minuti tra Torino e Chambéry (ovviamente per i treni passeggeri), che permette ai progettisti una certa flessibilità nell'impostare le singole tratte o parti di esse, facendone alcune più veloci e altre meno.

Per il resto, le Specifiche definiscono un

modello di esercizio che indica, fra l'altro, le caratteristiche e la funzione dei diversi treni previsti, i livelli di traffico secondo le fasi di attuazione, l'uso prevalente dei nodi e delle tratte (merci/passeggeri) ecc.

Come entra nel progetto il sistema di vincoli e valori del territorio?

È quella che abbiamo chiamato "Territorializzazione", cioè puntare su un progetto che si proponga di progettare contemporaneamente l'infrastruttura con il territorio "che la include", non solo con il territorio "che la ospita".

Da sempre dico che la buona progettazione è essenziale, ma per interventi di questo tipo deve essere guidata, governata, guardando al di là delle singole ottimizzazioni disciplinari; sicuramente non è con le mitigazioni che si realizzano interventi di grande rilevanza per un territorio, nè tanto meno con compensazioni intese come "indulgenze ambientali".

Lo si fa piuttosto creando valore aggiunto: non sta scritto da nessuna parte che per

Una normale linea moderna

Per la tratta italiana della parte comune la questione degli standard dovrà essere vista in stretto rapporto con la tratta francese della stessa parte comune, secondo gli indirizzi unitari della CIG con particolare riferimento al tema della sicurezza.

Tabella 3: categorie di treni transittanti sulle diverse tratte

	Valico	Bassa Valle	Add.Ovest	Gronda	Add.Est
LINEA STORICA	Pass.M.P.	Pass.M.P. Pass.Reg.	Pass.M.P. Pass.Reg. SFM		Pass.M.P. Pass.Reg. SFM
NODO				Pass.L.P. Pass.M.P. Pass.Reg. SFM	
GRONDA MERCICI				Merci conv. Merce interm. AFA*	
LINEA NUOVA	Pass.L.P. Merce conv. Merce interm. AF AFA	Pass.L.P. Merce conv. Merce interm. AF AFA	Pass.L.P. Merce conv. Merce interm. AF AFA		Pass.L.P. Merce conv. Merce interm. AFA*

Note

* Nell'eventualità di prolungamento del servizio verso Novara

Gli elementi sopra indicati costituiscono il punto di riferimento per la definizione degli standard geometrico-funzionali da utilizzarsi per ciascuna tratta tenendo conto dei seguenti indirizzi:

- La NLTL è una linea mista a traffico prevalentemente merci e viene indicato l'obiettivo di un tempo di percorrenza orientativo di 75 minuti tra Torino e Chambéry.
- La linea storica viene destinata al traffico passeggeri, regionale e metropolitano, e ne viene garantito l'esercizio non penalizzato sia in fase di cantiere che a regime.
- Nel rispetto delle varie normative riferite alle diverse tipologie di traffico, si contempla la possibilità di deroghe nella prospettiva di un bilanciamento ottimale tra prestazioni trasportistiche e vincoli territoriali, da verificare in fase di progettazione.
- Per le tratte non miste (ad esempio la Gronda merci), gli standard progettuali saranno coerenti con la relativa tipologia di trasporto.
- Riguardo alle interconnessioni, il progetto è la sede per l'esame delle varie tipologie, da valutare caso per caso, secondo gli schemi disponibili, con esplicitazione delle ragioni delle proposte e la documentazione delle relative criticità.

5) Territorializzare la NLTL in Italia

Le vicende conflittuali che hanno accompagnato il progetto della Linea Ferroviaria Torino-Lione, e il successivo difficile dialogo avviato con il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi e con l'Osservatorio, hanno evidenziato l'impossibilità di considerare il rapporto tra infrastruttura e territorio come semplice "inserimento" dell'opera nel contesto territoriale-ambientale esistente con l'intento di minimizzare l'impatto intrusivo e di compensarne le negatività non mitigabili.

L'obiettivo (già evidenziato nel documento di Pracatimat), deve essere ispirato, invece, ad un mutamento di ottica culturale assumendo la sfida di una progettazione dell'opera come parte della progettazione del territorio con l'obiettivo di generare "valore aggiunto" per le collettività locali anziché limitarne il "valore sottratto".

Questa impostazione supera le logiche compensative puntando sulla qualità degli interventi a partire dalla qualità ambientale e dai requisiti del territorio, assunti come input del progetto stesso (ad esempio minimizzare ulteriori carichi ambientali, nuovo consumo di suolo e duplicazione di corridoi infrastrutturali, restituendo al territorio ambiti compromessi ed inutilizzati e puntando sul riuso o sull'uso plurimo di sedimi già utilizzati da precedenti funzioni comunque collegate al trasporto ed alla mobilità).

Questo assunto deve pertanto indirizzare il progetto preliminare nella sua globalità e unitarietà in stretto rapporto con i lavori del redigendo Piano Strategico della Provincia di Torino (i cui elaborati saranno resi disponibili entro fine marzo 2009) e con le iniziative condotte dal relativo Comitato di Pilotaggio, per la sua attuazione; in concreto ciò significa immaginare e sviluppare il progetto preliminare non solo come "linea" ma anche come "area" di interazione tra la linea stessa e il territorio attraversato, con le sue preesistenze trasportistiche, viabilistiche, con i suoi valori (storico-artistico-ambientali) e con le sue criticità (ad esempio geoidrauliche).

L'Osservatorio in accordo con il redigendo Piano Strategico della Provincia di Torino, individuerà le "aree-problema", con riferimento alle diverse tratte funzionali. Tali aree dovranno essere trattate attraverso una progettazione unitaria congiuntamente con i paesaggisti e gli architetti operanti per conto di LTF ed RFI.

Al fine di indirizzare proficuamente il lavoro dei progettisti incaricati, si indicano i primi dieci ambiti territoriali, organizzati per tratta funzionale, rappresentati nel cartogramma allegato, che dovranno essere oggetto di trattazione come "aree-problema" unitarie; tali ambiti, elencati nella Tabella a seguire (e descritti sinteticamente nell'allegato 1), non sono esclusivi e potranno essere modificati ed integrati su iniziativa dell'Osservatorio, nel corso dei lavori di progettazione preliminare.

Tratta	Aree problema
Addizione Est/ Gronda merci (settore Nord Est)	1) <u>CHIVASSO-SETTIMO-TORRENTE STURA</u>
Gronda merci (settore Nord Ovest)	2) <u>TORRENTE STURA-GRONDA NORD E VENERIA REALE FINO ALLA CONNESSIONE CON CORSO MARCHIE</u>
Gronda merci - (settore Ovest)	3) <u>ASSE FERROVIARIO, AUTOSTRADALE E STRADALE DI CORSO MARCHIE</u>
Addizione Ovest	4) <u>BIVIO PRONDA-S. PAOLO- SCALO FERROVIARIO D'ORRESSANO - COLLEGGNO-ALPIGNANO</u>
	5) <u>LE STAZIONI DI ORBASSANO-RIVALTA-COLLINA MORENICA</u>
	6) <u>BUTTLIGERA-AVIGLIANA-SANT'AMBROGIO</u>
Bassa Valle	7) <u>VALE-SANT'ANTONINO-VILLARFOCCHIARDO</u>
	8) <u>ORSIERA</u>
Valico	9) <u>PIANA DI SUSA</u>
	10) <u>CHIAMONTE</u>

Il lavoro di analisi delle diverse aree-problema deve comprendere un'adeguata valutazione del contesto urbanistico e delle politiche territoriali in atto, al fine di valutare la compatibilità dell'intervento, oltre che con lo stato dei luoghi, anche con le trasformazioni in atto ed attese; occorre inoltre valutare gli effetti diretti ed indiretti dell'infrastruttura, nelle diverse fasi della sua realizzazione e, nella fase a regime, sulla popolazione (ambiente, salute, qualità della vita, ecc.) sulle attività economiche, sul sistema degli insediamenti e sulla qualità "paesaggistica" dei luoghi.

le infrastrutture si possa e si debba parlare solo di criticità, di problemi, di danni

Valorizzazione del territorio

da minimizzare e compensare rinunciando a creare opportunità e valori (ambientali, sociali, paesaggistici, culturali, economici).

Nelle Specifiche questi concetti sono espressi con chiarezza e le caratteristiche del territorio (vincoli e valori) entrano nel progetto, come parte integrante, non solo come scenario.

Questo si traduce ad esempio nell'indi-

duazione di una decina di aree-problema unitarie lungo i corridoi ipotizzati (riprese anche da

gli schemi territoriali del Piano strategico sviluppato dalla Provincia), dove non bisogna pensare solo a una linea ma a un progetto integrato d'area, procedendo contemporaneamente alla progettazione infrastrutturale, urbanistica, territoriale e trasportistica. Inoltre, per le aree territoriali che non sono oggetto di intervento diretto, viene ipotizzata una valorizzazione indiretta legata alla riqualificazione e al po-

tenziamento della linea esistente come Metropolitana di valle.

Infine si fissano regole per la valutazione dell'impatto ambientale e la canterizzazione, anch'esse da considerare come parte integrante del progetto e non interventi ex-post, indicando un modo di procedere per scenari e analisi di fattibilità. Anche in questo caso l'Osservatorio ha tracciato un percorso innovativo, per superare positivamente i limiti progettuali che hanno finora caratterizzato l'inserimento ambientale delle grandi opere.

Opere ferroviarie strettamente connesse alla realizzazione della nuova linea Torino-Lione Quadro complessivo degli interventi

Intervento	Costo ^[1]	Finanziamenti individuati		Fabbisogno da reperire ^[1]		Atti di riferimento	Procedure
		Soggetto	Importo ^[1]	Regione	Stato		
Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo	162,00	Stato Regione	100,00 62,00	(vedi tabella degli Interventi prioritari di prima fase)		APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto"; I° Atto integrativo Apq "Reti Infrastrutturali di Trasporto"; Igq 2003; PdI 15 ottobre 2002.	Da inserire in Legge Obiettivo
Quadruplicamento Torino Porta Susa – Stura	954,00	Stato	954,00	(vedi tabella degli Interventi prioritari di prima fase)		CdP RFI 2007-2011 (opere in corso)	Legge Obiettivo
Attivazione fermata Zappata sul passante	15,75			(vedi tabella degli Interventi prioritari di prima fase)		Convenzione n.113/1984	
Attivazione fermata Dora sul Passante	49,30 ^[2]				26,30 ^[3]	Convenzione n.113/1984	
Raddoppio della Tratta Settimo – Volpiano	12,00	Stato Regione	0,25 ^[4] 11,75			I° Atto integrativo APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto"	
Potenziamento linea ferroviaria Torino – Pinerolo		Stato Regione	3,50 ^[5] 1,00 ^[6]			I° Atto integrativo APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto"	Da inserire in Legge Obiettivo
tratta Sangone – None	40,00				40,00 ^[3]		
tratta None – Pinerolo	85,00				85,00 ^[3]		
interramento stazione Nichelino	75,00	Stato Regione Enti locali	25,00 15,00 35,00	15,00	25,00 ^[3]		
Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola	1,40				1,40 ^[3]		Ordinaria
Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala	12,00				12,00 ^[3]		Ordinaria
Connessione plurimodale di Corso Marche						P.d.l. 08/07/2008	Da inserire in Legge Obiettivo
Infrastruttura autostradale	600,00	privati	^[7]				
Finiture viale urbano	160,00	altri					
TOTALE	2.166,45			15,00	189,70 ^[8]		

Fonte: Primo Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro Igq fra Governo e Regione Piemonte, siglato il 23 gennaio 2009.

Note [1] Dati in milioni di euro. [2] Riducibili a 23 milioni senza la linea veloce. [3] Contratto di Programma Rfi. [4] Delibera Cipe n.3/2006. [5] Fondi FAS (Delibera Cipe n.3/2006). [6] Progetto Definitivo. [7] Ipotesi di realizzazione in project financing, con una gara di costruzione e gestione che comprenda la nuova Tangenziale est di Torino e la Tangenziale nord attualmente in concessione ad Ativa, che scade nel 2016 (vedi articolo pubblicato sul numero di Q&C del febbraio 2009). [8] Gli impegni a carico dello Stato sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma di Rfi e Anas, o attraverso i fondi Legge Obiettivo.

Occorre inoltre considerare che l'opera sarà destinata al traffico misto (merci e passeggeri); le diverse funzionalità della linea richiedono che la progettazione preliminare individui particolari requisiti di qualità delle opere che modificheranno il contesto diventando esse stesse "caratterizzazioni" del paesaggio; la qualità delle opere ed il loro "inserimento" nel paesaggio dovranno tenere conto anche delle esigenze dei passeggeri per la fruizione visiva dei contesti attraversati.

Per le aree territoriali che non sono oggetto di intervento diretto, viene ipotizzata, tenendo anche conto del redigendo Piano Strategico della Provincia, una valorizzazione indiretta legata alla riqualificazione e al potenziamento della Linea Storica come "Metropolitana di valle", con il conseguente riordino della mobilità (privata e pubblica) su gomma attraverso i nuclei intermodali di stazione e i parcheggi scambiatori.

I progettisti, sulla base delle indicazioni dei loro committenti, dovranno sviluppare le specificità di ciascuna area indicando all'Osservatorio, per ciascun ambito, ciò che viene ricompresso all'interno del progetto e della sua realizzazione e quanto, ancorché previsto e progettato, sia da considerarsi in capo a soggetti (finanziatori e attuatori), diversi dai responsabili della NLTL. L'Osservatorio formulerà le sue considerazioni e le relative proposte di attribuzione per competenza ai vari soggetti chiamati (o chiamabili) in causa in questo processo di territorializzazione dell'infrastruttura in stretto rapporto con il redigendo Piano Strategico della Provincia.

Un tema fondamentale della territorializzazione riguarda una oculata azione nella impostazione e gestione dei cantieri che sono da intendersi anche come opportunità e non solo come problema. Questo obiettivo deve essere raggiunto attraverso un ventaglio di azioni, come per esempio:

- individuare in fase progettuale, ove possibile, ai fini di cantiere il riuso di siti oggi compromessi (cave, aree degradate, ecc.);
- prevedere le mitigazioni ambientali che precedano lo stesso cantiere e ne garantiscano la compatibilità socio-territoriale anche con successivi interventi di riuso, recupero e riqualificazione ambientale;
- prevedere una valorizzazione e riuso delle preesistenze insediative del territorio (raccolgendo indicazioni o proposte dagli Enti Locali) per il cantiere (in sostituzione dei campi base) e da consolidare come risorsa per il territorio stesso;
- promuovere azioni di natura economica e sociale per consentire al territorio di sfruttare le opportunità offerte dal cantiere (formazione, orientamento d'impresa, ecc.);
- garantire la piena funzionalità delle infrastrutture ed in particolare delle linee ferroviarie esistenti (inclusa la linea FM5 Orbassano-Torino, di prossima attivazione) per tutta la durata dei lavori di costruzione delle nuove tratte.

Gli interventi previsti non dovranno comportare, anche nella fase di cantierizzazione, penalizzazioni dei servizi ferroviari metropolitani regionali estesi su 20 ore giornaliere e dovranno garantire l'esercizio e lo sviluppo. Nel progetto si dovranno indicare le eventuali interruzioni temporanee del servizio.

I committenti, unitamente ai progettisti, dovranno prevedere un'organizzazione del cantiere in coerenza con i principi sopra indicati. Per le parti che non sono di loro competenza, l'Osservatorio assicurerà comunque la regia unitaria delle azioni mediante la costituzione di un gruppo di lavoro dedicato.

Nella territorializzazione va considerata altresì la capacità dei soggetti tecnici di attivare e coinvolgere professionalità e competenze del territorio, generando così da un lato una prima ricaduta positiva di carattere socio-economico e dall'altro l'acquisizione di una conoscenza del *genius loci* strutturalmente radicata in loco. La capacità di coinvolgere energie tecnico-culturali del territorio, costituisce un obiettivo per tutti i soggetti coinvolti.

6) Valutazione ambientale della NLTL

Il processo di territorializzazione della NLTL come ora descritto rappresenta un positivo superamento dei limiti progettuali che hanno finora caratterizzato l'inserimento ambientale delle grandi opere. Il procedimento per scenari e analisi di fattibilità implica una forte capacità di comparazione e valutazione anche ambientale degli scenari medesimi, secondo tecniche capaci di assicurare la massima trasparenza e di ricercare la migliore convergenza tra obiettivi anche conflittuali.

Il processo di territorializzazione costituisce il sentiero stesso di costruzione dei progetti infrastrutturali, ma in un contesto di coerenza con un'insieme di politiche, progetti, impegni di attori diversi. La natura stessa di tale processo rende opportuno operare ai fini di arricchire la valutazione condotta secondo i tradizionali procedimenti di valutazione degli impatti ambientali (VIA) di singoli progetti già definiti nelle loro logiche e nelle loro caratteristiche tecniche.

Per memoria, si ricorda che ai fini della valutazione di Impatto ambientale, la NLTL rientra tra i progetti di competenza statale di cui all'Allegato II del D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 (al punto 10 - *Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza*). Agli art. 21 e 22 del succitato Decreto si disciplina lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) quale strumento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) da realizzare in fase di progettazione definitiva delle opere. La redazione del SIA può essere preceduta da una fase di consultazione (specificazione dei contenuti), su richiesta del proponente all'autorità competente per orientare correttamente lo Studio medesimo, basata sul progetto preliminare e sullo studio ambientale preliminare che lo accompagna.

Per garantire una efficace e tempestiva analisi degli effetti e degli impatti ambientali della NLTL già in fase di progettazione preliminare, si conviene che una concertazione unitaria debba essere attivata fin da subito a livello di studio ambientale preliminare, al fine di porre tempestivamente la massima attenzione agli eventuali "guadagni" ambientali derivanti dalle modalità trasportistiche insite nell'opera.

I progettisti unitamente ai loro committenti sono tenuti, nei modi indicati in precedenza, ad una fase iniziale di concertazione - gestita dall'Osservatorio - sulla base del dossier guida di cui al punto 1 finalizzata all'elaborazione dello studio ambientale preliminare.

I contenuti di tale studio dovranno ispirarsi a quelli previsti per gli Studi di Impatto Ambientale di cui all'Allegato VII del D.lgs. 4/2008.

L'Osservatorio attiverà un gruppo di lavoro specifico (per l'analisi e il monitoraggio delle attività di cui sopra), che opererà secondo due linee principali:

- o formulare indirizzi e suggerimenti utili ad ottimizzare tempi e metodi della progettazione;
- o rilevare e segnalare in modo formale all'Osservatorio eventuali criticità del progetto per i provvedimenti conseguenti.

L'Osservatorio si riserva di richiedere la validazione da parte del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi

Il documento di Pracatinat parla di regia unitaria, qui di Governance, è la stessa cosa?

Nell'Accordo di Pracatinat si era evidenziata la necessità di superare la frammentazione di competenze e finanziamenti, oltre a procedure a volte scollegate fra loro che ha caratterizzato il vecchio progetto della Torino-Lione (Ltf, Rfi, tratta internazionale, tratta italiana, nodo di Torino ecc.), lasciando poi alla seconda fase dell'Osservatorio l'individuazione delle soluzioni per giungere a una regia unitaria del progetto e di tutte le azioni collegate.

Questa unitarietà del processo non è la prassi abituale in Italia, così l'Osservatorio, e con esso le Istituzioni a cui fa riferimento, ha cercato di capire quale fosse la soluzione migliore da adottare.

Per la parte di Governance tecnica, il Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi ha deciso che è lo stesso Osservatorio ad avere le caratteristiche adatte a svolgere tale funzione di garanzia della qualità del progetto.

Va detto che la forza dell'Osservatorio non sta in un potere giuridicamente definito, quanto nel fatto che tutte le Istituzioni interessate (Cig, Governo, Regione, Enti locali) ne riconoscono il ruolo e agiscono di conseguenza con i loro atti formali; un esempio è l'Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro fra Governo nazionale e Regione Piemonte, firmato nel gennaio scorso, che recepisce in toto le indicazioni dell'Osservatorio in tema di trasferimento modale e di potenziamento del trasporto ferroviario metropolitano di Torino.

È evidente comunque che abbiamo a che fare di un quadro istituzionale complesso, con parti del progetto che non sono di diretta disponibilità del Governo italiano, così come le determinazioni che assumiamo, ma richiedono una procedura trasparente che coinvolge altri soggetti, a partire dalla Cig e dal Governo francese; l'Osservatorio ne è pienamente cosciente

e si muove con grande rispetto delle Istituzioni.

Quanto al rapporto con i progettisti della nuova linea, nelle Specifiche il ruolo di Governance è codificato con precisione, nei tempi e nei modi, individuando processi e metodi piuttosto innovativi per la realtà italiana.

Un esempio è l'invenzione di una metodologia per fornire ai progettisti una pre-valutazione dei possibili corridoi, elaborata a partire dalle sensibilità e dalle conoscenze esistenti sul territorio: entro il 30 aprile, prima della conclusione della gara internazionale indetta da Ltf, l'Osservatorio si è impegnato a raccogliere le indicazioni del territorio, effettuando incontri anche con i Sindaci interessati, e di armonizzarle in un'unica proposta per i progettisti, siano essi quelli individuati da Ltf che quelli incaricati da Rfi; poi, con scadenza mensile, avremo incontri con i progettisti e con i loro danti causa.

Di fatto svolgeremo un ruolo di informazione, socializzazione e monitoraggio interattivo del progetto, valutando se ci sono criticità oppure migliori opportunità non alla fine, ma man mano che procede, tenendo costantemente informate tutte le realtà interessate, locali, nazionali e internazionali.

Controllo e monitoraggio interattivo del progetto

Un esempio è l'invenzione di una metodologia per fornire ai progettisti una pre-valutazione dei possibili corridoi, elaborata a partire dalle sensibilità e dalle conoscenze esistenti sul territorio: entro il 30 aprile, prima della conclusione della gara internazionale indetta da Ltf, l'Osservatorio si è impegnato a raccogliere le indicazioni del territorio, effettuando incontri anche con i Sindaci interessati, e di armonizzarle in un'unica proposta per i progettisti, siano essi quelli individuati da Ltf che quelli incaricati da Rfi; poi, con scadenza mensile, avremo incontri con i progettisti e con i loro danti causa.

Di fatto svolgeremo un ruolo di informazione, socializzazione e monitoraggio interattivo del progetto, valutando se ci sono criticità oppure migliori opportunità non alla fine, ma man mano che procede, tenendo costantemente informate tutte le realtà interessate, locali, nazionali e internazionali.

In questo processo va poi sottolineato l'impegno attivo del Ministro alle Infrastrutture e ai trasporti, Altero Matteoli, per incontri mensili con le Amministrazioni locali, per seguire da vicino gli sviluppi della Nlti alla luce dei lavori dell'Osservatorio.

Quali sono le scadenze? Questo sistema di regole non rischia di allungare i tempi?

Per nulla: la costante interazione con i progettisti e con il territorio permette di ottenere il consenso e rende gli atti formali meno soggetti a imprevisti.

In ogni caso, oggi siamo in linea con il cronoprogramma presentato all'Unione europea: a metà marzo si apre la fase del bando di gara internazionale gestito da Ltf; in estate, nella fase di iniziale della progettazione, sarà anche definito se e quando dovranno essere effettuati i sondaggi; entro l'inizio del 2010 dovrebbe essere stato scelto il tracciato e messo a punto il progetto preliminare dal Valico alla connessione con la Torino-Milano.

Poi spetterà alla politica decidere se procedere con il progetto definitivo e all'avvio dei cantieri, perchè il mandato attuale dell'Osservatorio è quello di giungere a un progetto preliminare, per capire di cosa

Potenziamento del trasporto ferroviario locale nell'area di Torino Quadro degli interventi di prima fase (entro il 2012)

Intervento	Costo (milioni di euro)	Finanziamento	
		Regione	Stato
Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo	162,00	62,00	100,00
Attivazione fermata Zappata sul Passante	15,75		15,75
Attivazione fermata Dora sul Passante (Linea storica)	23,00	7,00	16,00
Collegamento Dora-GTT e Dora-FS	1,00	1,00	
Nuova fermata Orbassano e rifunionalizzazione scalo	10,00		10,00
Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano	10,00		10,00
Materiale rotabile (acquisto primo lotto da 10 treni)	80,00	30,00	50,00
TOTALE	301,75	100,00	201,75

Fonte: Primo Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro Igq fra Governo e Regione Piemonte, siglato il 23 gennaio 2009. Dati in milioni di euro.

7) "Governance" del progetto da parte dell'Osservatorio

L'Osservatorio è stato incaricato dal Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi di svolgere anche la funzione di "governance" del progetto preliminare complessivo della NLT/L (lato Italia).

Tale incarico ha effetti diretti per quanto riguarda la parte nazionale su cui vige la piena potestà del Governo Italiano, mentre per la tratta italiana della parte comune la responsabilità essendo in capo all'organismo binazionale della CIG (Commissione Intergovernativa) la "governance" dovrà esercitarsi, relativamente a questa parte del progetto, nel rispetto del ruolo della CIG stessa attraverso una continua informazione e condivisione delle scelte adottate e/o adottandole.

Ciò premesso l'azione di "governance" da parte dell'Osservatorio si attua attraverso tre tipi di attività aventi rilevanza ai fini della determinazione delle specifiche oggetto della presente nota:

a) attività di proposta e di interazione

L'Osservatorio raccoglie entro il 30 aprile 2009 le proposte provenienti dal territorio relativamente a tutte le tratte funzionali e le aree problema italiane della NLT/L (cfr. Tabella I).

Tali proposte saranno inoltrate dall'Osservatorio, per i rispettivi ambiti di competenza, ad LTF e ad RFI con il necessario corredo di motivazioni, valutazioni e commenti.

Tali proposte saranno esaminate dai Commitenti e dai rispettivi soggetti tecnici incaricati e saranno oggetto di loro formali considerazioni valutative che saranno fornite all'Osservatorio secondo un calendario che sarà proposto dai commitenti entro 15 giorni dalla formalizzazione dell'incarico. L'Osservatorio procederà a formulare le proprie considerazioni finali ad LTF e a RFI dando corso a quanto previsto al punto 1 per la predisposizione del dossier guida del progetto preliminare.

RFI e LTF, con l'ausilio dei progettisti incaricati, entro 3 mesi dall'affidamento dell'incarico, svilupperanno un "dossier-guida del progetto preliminare" che comprenderà orientativamente:

- lo "stato iniziale" dell'ambiente;
- una sintesi degli obiettivi della progettazione;
- il consolidamento delle specifiche funzionali di sicurezza, di esercizio i modelli geologico, idrogeologico e geomorfologico;
- un album di tavole generali di progetto che illustrino le soluzioni proposte dal punto di vista tecnico, ambientale ed architettonico-paesaggistico;
- la descrizione delle criticità da analizzare;
- delle proposte di soluzioni di principio o degli orientamenti, incluse l'identificazione delle alternative più significative da analizzare.

L'Osservatorio, entro un mese dalla consegna del dossier-guida, può richiedere integrazioni sia dal punto di vista tecnico che valutazioni di ulteriori varianti locali;

RFI e LTF, con l'ausilio dei progettisti incaricati, sottopongono all'Osservatorio le integrazioni e le conseguenti valutazioni sotto forma di un'analisi multi-criterio che avrà lo scopo di confrontare, dal punto di vista funzionale, tecnico, ambientale, dei costi e della tempistica di costruzione, le differenti alternative di tracciato esaminate e di formulare delle raccomandazioni sul progetto da proporre quale riferimento per la successiva istruttoria.

L'Osservatorio, entro 6 mesi dall'affidamento dell'incarico ai progettisti, opera la scelta del tracciato da sottoporre alla progettazione preliminare ed all'elaborazione dello studio ambientale, preliminare.

b) attività informazione/socializzazione

I Commitenti con i progettisti incaricati relazioneranno mensilmente all'Osservatorio circa lo stato di avanzamento dell'attività progettuale attraverso "sessioni comuni" in cui intervengono sia i tecnici che lavorano alla redazione del progetto preliminare della parte comune, sia i tecnici che lavorano sul progetto preliminare della parte nazionale.

In tal modo si potrà garantire non solo l'informazione all'Osservatorio (e attraverso di esso al sistema istituzionale e al territorio), ma anche il dialogo tra tecnici che operano su parti diverse con diverse modalità di incarico ma che devono vivere l'esperienza di un progetto unitario.

Il livello di tale interlocuzione dunque dovrà essere quello dei "capi progetto" (espressione del Comitato di Coordinamento), per garantire il massimo di responsabilità nel rapporto tra le équipe tecniche e i loro committenti e tra queste e l'Osservatorio.

c) attività di "monitoraggio interattivo"

L'Osservatorio, entro 6 mesi dall'affidamento dell'incarico ai progettisti, opera la scelta dell'opzione progettuale da sottoporre a progettazione preliminare con le relative valutazioni ambientali. L'Osservatorio provvederà, anche attraverso gruppi specifici di lavoro, al monitoraggio costante del processo complessivo della progettazione preliminare e degli studi ambientali e alla conseguente veicolazione delle conoscenze, incluse le analisi costi-benefici, le valutazioni ambientali che emergono, nonché alla segnalazione a tutti i soggetti interessati di eventuali criticità/opportunità che lo sviluppo progettuale, in qualunque parte del processo, dovesse mettere in evidenza (secondo quanto previsto al quarto comma del punto 1).

L'Osservatorio evidenzierà inoltre, attraverso un continuo monitoraggio capillare, l'attività dei soggetti incaricati e le implicazioni territoriali/sociali/ambientali che via via si manifesteranno, al fine di controllarne fin dalla fase iniziale gli impatti potenziali sull'assetto esistente e cogliere tutte le potenzialità e le sinergie che il progetto è in grado di attivare.

L'attività di monitoraggio dell'Osservatorio avrà anche un carattere "interattivo": infatti da un lato sarà rivolta ai soggetti istituzionali e al territorio al fine di renderli tempestivamente edotti dello stato di avanzamento del progetto preliminare; ma dall'altro fornirà attraverso i Commitenti alle équipe tecniche impegnate nei rispettivi ambiti di competenza le conoscenze, le valutazioni e le problematiche emergenti da parte del territorio.

Annexo al testo: Carta delle macroaree territoriali

Allegato 1: Descrizione delle Aree-problema in rapporto con il Piano Strategico.



stiamo parlando, perchè di molte parti oggi ci sono solo illazioni; i passaggi successivi dovranno essere negoziati con il territorio. Parallelamente però stanno procedendo anche gli altri interventi legati al progetto, cioè il potenziamento del Nodo di Torino e il riequilibrio modale sul valico. Sono infatti indicati con precisione nell'Atto aggiuntivo fra Governo e la Regione Piemonte, che comprende anche l'entità dei finanziamenti e le tempistiche. La prima fase di attuazione è prevista da oggi al 2012, quando sarà ultimato il Passante di Torino (e quindi sarà possibile un primo sviluppo del trasporto ferroviario metropolitano) e dovrebbe essere già completato l'ampliamento dell'attuale traforo del Frejus, cosa che consente il potenziamento del trasporto merci su ferrovia. ■

Gli interventi già decisi e finanziati da Governo e Regione

La seconda fase dei lavori dell'Osservatorio si è conclusa con le Specifiche, ma nei mesi precedenti ha messo a fuoco anche una serie di misure per affrontare da subito altri due aspetti di rilievo: il riequilibrio modale delle merci e lo sviluppo del sistema ferroviario metropolitano.

Queste misure sono state recepite nell'Atto aggiuntivo siglato nel gennaio 2009 da Governo e Regione Piemonte, e nascono dal lavoro dell'Osservatorio svolto fra 2007 al 2008, esplicitato nei Quaderni e nell'Accordo di Pracinat, dove unanimemente si è convenuto che la politica delle infrastrutture non è scindibile dalla politica dei trasporti e del territorio.

Per il trasferimento modale sono stati stabiliti, fra gli altri, finanziamenti di 10, 20, 50 milioni di euro nel prossimo triennio, ed è stata decisa la continuazione e l'estensione del servizio di autostrada ferroviaria, con un finanziamento di 6,3 milioni nel 2009 alla società di gestione attuale, in attesa della gara per il nuovo gestore, e l'adeguamento dello scalo di Orbassano, finanziato con 10 milioni.

Per lo sviluppo del trasporto ferroviario metropolitano, Governo e Regione hanno deciso e finanziato interventi urgenti, entro il 2011, per 2,3 milioni di euro; altri 300 milioni (100 dalla Regione e 200 dal Governo) riguardano opere da realizzare entro il 2012, compresa l'interconnessione della Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo (162 milioni di costo), l'allestimento e la messa in servizio delle fermate Zappata e Dora del Passante, ma anche l'acquisto di 10 nuovi treni (costo 80 milioni, di cui 30 dalla Regione) e il finanziamento del Servizio ferroviario metropolitano (40 milioni di euro).