

"Governance" del progetto da parte dell'Osservatorio Attività di proposta e di interazione Ambito 1 Nord/Est

Proposte provenienti dal territorio relativamente alla tratta funzionale "*adduzione est/gronda merci (settore nord est)*" ed alle relative **aree problema**

1) Chivasso-Settimo - Torrente Stura

2) Torrente Stura, Gronda Nord e Venaria Reale fino alla connessione con Corso Marche.

1- Oggetto della valutazione

L'Ambito Nord/Est comprende la tratta di Adduzione Est e il settore Nord della Gronda merci fino a C.so Marche, come definiti dalle Specifiche Progettuali dell'Osservatorio.

RFI e i progettisti da essa incaricati valuteranno per la linea NLTL AC dedicata al trasporto merci tre schemi di soluzione alternativi:

1. Corridoio Tangenziale Integrato, nel quale la linea, a partire da Corso Marche, passa in una fascia lungo la Tangenziale autostradale con una soluzione integrata autostradale-ferroviaria (con la contestuale realizzazione della quarta corsia) da sviluppare in stretto rapporto con ATIVA (che ha elaborato sue prime suggestioni al riguardo), con innesto diretto sulla linea AV/AC Torino-Milano nei pressi del nodo autostradale della Falchera;
2. Corridoio di Basse di Stura Nord, nel quale la linea è instradata in una fascia tangenziale come in 1 per quanto riguarda il superamento della Stura che poi si tiene in giacitura Basse di Stura Nord e raggiunge il corridoio del Passante Ferroviario a sud della Stazione Stura e percorrendo tale corridoio su una coppia di binari dedicati perviene all'innesto sulla linea AV/AC Torino-Milano;
3. Corridoio Basse di Stura Sud, nel quale la linea si dirama da C.so Marche in Via Druento per poi superare nel punto più favorevole possibile la Stura e raggiungere la zona Basse di Stura proseguendo come in 2.

I tre schemi di soluzione alternativi sono indicativamente rappresentati nella planimetria

RFI e i progettisti da essa incaricati valuteranno per la linea NLTL la eventuale necessità e la conseguente localizzazione di una connessione con la linea storica a nord-est di Torino e Settimo (ad esempio ad est di Chivasso con possibile connessione anche con la linea per Casale Monferrato).

Altre problematiche trasportistiche relative all'Ambito Nord/Est (quale ad esempio il collegamento a Chivasso della linea di Aosta-Ivrea con la linea storica o il collegamento, in tratto interrato, della ferrovia Canavesana con la linea storica a Settimo lungo il tracciato

della linea FM1 e poi con il Passante) che non hanno valenza rispetto alla comparazione degli schemi di soluzione saranno trattate in sede diversa dalla valutazione in oggetto.

2- Problematiche di tracciato

RFI e i progettisti incaricati effettueranno la valutazione degli schemi di soluzione, ponendo cura particolare alla risoluzione delle seguenti problematiche relative a ciascuno di essi:

Corridoio 1 *Tangenziale Integrato*:

- 1.1 – superamento della Stura in fascia lungo la Tangenziale autostradale, verificando i possibili modi di attraversamento: la realizzazione di un ponte di cui è cruciale la quota in rapporto all'ottemperanza ai vincoli che derivano dal rispetto del rischio di esondazione (prospettiva 500 anni e 200 anni), posto in prossimità di fabbricati a uso residenziale; o in alternativa attraversamento in galleria sotto l'alveo del torrente;
- 1.2 - compatibilità cantieristiche e ambientali della soluzione integrata Ferrovia-Tangenziale con riferimento alla realizzazione ed all'indispensabile mantenimento in esercizio dell'infrastruttura autostradale;
- 1.3. - compatibilità cantieristiche e ambientali e di attenzione e prevenzione sanitaria della soluzione integrata ferrovia- tangenziale in prossimità di un'area urbana residenziale (Venaria, Torino-Falchera), e produttiva (Settimo Torinese, Venaria).

Corridoio 2 *di Basse di Stura Nord*:

- 2.1 - attraversamento della Stura (PAI) come al punto 1.1;
- 2.2 - attraversamento della zona Basse di Stura Nord utilizzando l'area già consolidata (corridoio infrastrutturale e vecchia discarica ormai bonificata – si veda in merito la valutazione di fattibilità del Prof. Pelizza);
- 2.3 - instradamento nel corridoio del Passante Ferroviario con l'inserimento di una nuova coppia di binari dedicata fino all'innesto con la linea AC Torino-Milano, garantendo in tale corridoio, da Stazione Stura a Settimo, l'inserimento di un'altra coppia di binari per assicurare la capacità necessaria per lo sviluppo del servizio SFM e Regionale;
- 2.4 – attraversamento e ruolo della Stazione di Stura;
- 2.5. - compatibilità cantieristiche e ambientali e di attenzione e prevenzione sanitaria in prossimità di un'area urbana residenziale (Case Snia e quartiere Falchera di Torino).

Corridoio 3 *Basse di Stura Sud*:

- 3.1 - attraversamento di un'area urbana residenziale/produttiva (Via Druento, Piazza Stampalia);
- 3.2 - attraversamento di un'area fra Strada di Lanzo e la Stura altamente critica dal punto di vista ambientale e oggetto di un Piano di bonifica nazionale (PE.RA);
- 3.3 - attraversamento della Stura (PAI);
- 3.4 - instradamento nel corridoio del Passante Ferroviario come in 2.3;

- 3.5 - attraversamento e ruolo della Stazione di Stura come in 2.4;
- 3.6 – compatibilità come in 2.5.

3- Orientamento in merito dei vari Soggetti Istituzionali

L'Osservatorio sottolinea con forza l'inderogabile necessità che la compatibilità antropica delle infrastrutture, con gli insediamenti urbani, sia trattata in termini oggettivi a prescindere dai confini comunali e tenendo altresì conto dei complessivi carichi infrastrutturali esistenti e in progetto puntuali e lineari

Circa la prima opzione (Corridoio 1) si registra un possibile consenso dei vari Soggetti Istituzionali qualora l'attraversamento della Stura possa avvenire in subalveo o in caso di viadotto a una quota sufficientemente bassa (presumibilmente compatibile con un evento bicentennale ma non cinquecentennale) da consentire il prosieguo della linea ferroviaria in galleria naturale nella zona densamente abitata presso il Comune di Venaria.

Circa la prima e la seconda opzione, il Comune di Venaria sottolinea la potenziale criticità della fase di cantierizzazione per la realizzazione della soluzione integrata autostradale-ferroviaria (con la contestuale realizzazione della quarta corsia), con riferimento al mantenimento in esercizio della tangenziale.

Le opzioni 2 e 3 sono sottolineate dal Comune di Venaria, e l'opzione 2 è considerata con interesse dalla Provincia di Torino.

Di queste due opzioni il Comune di Torino ritiene plausibile l'opzione 2 qualora risulti inequivocabilmente garantito il ruolo non concorrenziale della Stazione Stura rispetto a Porta Susa attraverso soluzioni tecniche che rendano a Stura la fermata passeggeri - disegnata per i servizi del SFM, regionali passeggeri - improponibile per la linea NLTL AC dedicata al trasporto merci.

Circa la terza soluzione il Comune di Torino, sottolineando una negatività di giudizio, segnala in particolare (in sintonia con la Provincia) la criticità del dato ambientale per l'attraversamento dell'area di bonifica nazionale (PE.RA).

4- Esercizio e standard

Nel configurare gli schemi di soluzione RFI e i progettisti incaricati faranno riferimento agli standard funzionali "servizio merci" di cui alle Specifiche Progettuali dell'Osservatorio per l'ambito considerato.

Per quanto riguarda le opzioni 2 e 3 che danno luogo al passaggio attraverso la Stazione Stura le soluzioni proposte dovranno, in coerenza con il requisito che Porta Susa sia la stazione passeggeri di Torino della linea NLTL, prevedere l'attraversamento della stazione Stura da parte dei servizi merci senza arresto in stazione.

5- Rapporto di valutazione

L'Osservatorio sottolinea la necessità che, prima di procedere alle scelte progettuali, RFI e i progettisti incaricati effettuino, in una logica multi-criteria, una ricognizione preliminare delle specifiche problematiche indicate - non trascurando i problemi della cantierizzazione - per ciascuno schema di soluzione, da formalizzare secondo le modalità previste dalle "Specifiche progettuali" di seguito richiamate.

Infatti, come previsto dalle "Specifiche progettuali" al punto 7. a) i *progettisti forniranno formali considerazioni valutative all'Osservatorio* – con particolare riferimento all'approfondimento del comma in annesso evidenziato in grassetto - *secondo un calendario che sarà proposto dai committenti entro 15 giorni dalla formalizzazione dell'incarico.*

L'Osservatorio procederà a formulare le proprie considerazioni finali a RFI dando corso a quanto previsto al punto 1 per la predisposizione del dossier guida del progetto preliminare.

RFI, con l'ausilio dei progettisti incaricati, entro 3 mesi dall'affidamento dell'incarico, sviluppa 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 geomeccanico;*
- *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, con l'ausilio dei progettisti incaricati, sottopone all'Osservatorio le integrazioni e le conseguenti valutazioni sotto forma di un'analisi multi – criteria 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 ed all'elaborazione dello studio ambientale preliminare.