

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 "progettare 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).

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 Committenti, con il Comitato di Coordinamento (di cui al punto 2), svilupperanno opportune analisi economiche ed ambientali, estese unitariamente all'intera NLTL.

I committenti 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 NLTL in territorio italiano

Le specifiche progettuali si riferiscono al progetto preliminare dell'intera tratta della NLTL 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/CIG) 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 committenti (LTF per la parte comune e RFI per la parte nazionale) costituiranno un apposito Comitato di Coordinamento (che in ogni caso comprenderà i committenti 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 NLTL 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 Metropolitano;
- 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.

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 ATIVA) 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 Villarfocchiardo-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"> ▪ Sbocco 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 Committenti, 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	NLTL	NLTL	NLTL	N	NLTL
- media percorrenza*	LS	LS	LS	N	LS
- regionali	=	LS	LS	N	LS
- metropolitani	=	=	LS	N	LS
MERCI					
- convenzionali	NLTL	NLTL	NLTL	G	NLTL
- intermodali	NLTL	NLTL	NLTL	G	NLTL
AUTOSTRADA FERROVIARIA					
- AF	NLTL	NLTL	NLTL	=	=
- AFA	NLTL	NLTL	NLTL	G	NLTL

Legenda

NLTL = 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 interpolo (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 NLTL o sulla linea storica; si terrà conto di questo carattere sporadico nella scelta degli standard progettuali.

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 transitanti 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 MERCI				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 minimizzarne l'impatto intrusivo e di compensarne le negatività non mitigabili.

L'obiettivo (già evidenziato nel documento di Pracatinat), 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 "aree" 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
Adduzione 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 VENARIA REALE FINO ALLA CONNESSIONE CON CORSO MARCHE</u>
Gronda merci – (settore Ovest)	3) <u>ASSE FERROVIARIO, AUTOSTRADALE E STRADALE DI CORSO MARCHE;</u>
Adduzione Ovest	4) <u>BIVIO PRONDA-S. PAOLO– SCALO FERROVIARIO D'ORBASSANO - COLLEGNO-ALPIGNANO;</u> 5) <u>LE STAZIONI DI ORBASSANO-RIVALTA-COLLINA MORENICA</u> 6) <u>BUTTIGLIERA-AVIGLIANA-SANT'AMBROGIO</u>
Bassa Valle	7) <u>VAIE-SANT'ANTONINO-VILLARFOCCHIARDO</u> 8) <u>ORSIERA</u> 9) <u>PIANA DI SUSÀ</u>
Valico	10) <u>CHIOMONTE-</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 indotti dall'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.

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 ricompreso 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 garantirne 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:

- formulare indirizzi e suggerimenti utili ad ottimizzare tempi e metodi della progettazione;
- 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

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 NLTL (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 adottande.

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 presenta 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 NLTL (cfr. Tabella 1).

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 Committenti 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 committenti 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, sviluppano 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, puo' 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-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 preliminare ed all’elaborazione dello studio ambientale. preliminare.

b) attività informazione/socializzazione

I Committenti 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 equipe 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 Committenti alle equipe tecniche impegnate nei rispettivi ambiti di competenza le conoscenze, le valutazioni e le problematiche emergenti da parte del territorio.

Annesso al testo: Carta delle macroaree territoriali

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