



OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

12 DICEMBRE 2006 – 26 MARZO 2018

Finalità, composizione, evoluzione, attività e risultati raggiunti



Prefettura di Torino, 20 Aprile 2018, Seduta di insediamento della fase VI dell'Osservatorio

***Documento condiviso nella seduta dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione
n. 266 del 26 marzo 2018***

Data Pubblicazione - Maggio 2018



SOMMARIO

COMPONENTI DELL'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE	1
DPCM 1 MARZO 2006 - PERIODO DICEMBRE 2006 – DICEMBRE 2009	1
DPCM 19 GENNAIO 2010 - PERIODO GENNAIO 2010 – MARZO 2018	2
PREMESSA	4
1. FINALITÀ, FUNZIONI E COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO.....	7
1.1. FINALITÀ E FUNZIONI	7
1.2. L'EVOLUZIONE DEI COMPITI AFFIDATI AL COMMISSARIO DI GOVERNO ED ALL'OSSERVATORIO.....	8
1.3. COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO	10
2. GENESI ED EVOLUZIONE DELLA PROPOSTA DEL NUOVO ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE PRIMA DELL'OSSERVATORIO (1992-2006)	13
2.1. GLI ACCORDI E LE DECISIONI PRELIMINARI ASSUNTE DA ITALIA E FRANCIA 1992 – 2004	13
2.2. LA REDAZIONE DEL PROGETTO IN SPONDA SINISTRA DORA - 2002 - 2005 - LATO ITALIA	14
2.3. L'OPPOSIZIONE AL "PROGETTO ALLA NUOVA LINEA TORINO LIONE"	15
2.4. LA COMMISSIONE TECNICA MINISTERIALE PRESIDUTA DALL'ARCH. LUIGI RIVALTA	16
2.5. GLI SCONTRI DEL SEGHINO E DI VENAUS	16
3. L'OSSERVATORIO: TERRITORIALIZZAZIONE, CONDIVISIONE ED ACCOMPAGNAMENTO DEL PROGETTO E DELLA SUA REALIZZAZIONE	18
3.1. PRIMA FASE DELL' OSSERVATORIO 12 DICEMBRE 2006 - 29 LUGLIO 2008	18
3.2. SECONDA FASE DELL' OSSERVATORIO 23 SETTEMBRE 2008 - 4 FEBBRAIO 2009	21
3.3. TERZA FASE DELL' OSSERVATORIO 17 FEBBRAIO 2009 - 25 GIUGNO 2010.....	22
3.4. QUARTA FASE DELL' OSSERVATORIO 27 GIUGNO 2010 - 20 GIUGNO 2015	24
A. "Fasaggio" dell'intera linea in Italia, a partire dalla Sezione Transfrontaliera della Parte Comune.....	24
B. Governance del processo di definizione del Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera	25
C. Governance "cunicolo geognostico della Maddalena" nel Cantiere di Chiomonte.....	25
D. Verifica del Progetto della Tratta Nazionale ed esame delle proposte da proporre in sede di definitivo...	26
E. Analisi Costi Benefici (ACB).....	26
F. Smart Susa Valley	27
G. Misure di Accompagnamento ai Cantieri (L.R. 4/2011)	27
H. Contributo all'approccio decisionale alle grandi opere.....	28
I. Accordi Italia-Francia 2012 "condizioni per il progetto" e 2015 "condizioni per i lavori definitivi".....	28
3.5. QUINTA FASE DELL' OSSERVATORIO 20 GIUGNO 2015 – 26 MARZO 2018.....	30
A. L'Accordo Italia Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera"	31
B. Perfezionamento degli atti necessari all'avvio dei lavori relativi alla Sezione Transfrontaliera	32
C. Attuazione del fasaggio: revisione del progetto delle tratte di accesso alla sezione transfrontaliera	36
D. La verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - fase 1 - 2030;.....	38
E. Realizzazione di opere e servizi ferroviari in anticipazione (SFM e servizi regionali e transnazionali).....	39
F. Sviluppo dell'intermodalità ferroviaria delle merci, in attesa della nuova infrastruttura.....	42
CONCLUSIONI	46



COMPONENTI DELL'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

DPCM 1 MARZO 2006 - PERIODO DICEMBRE 2006 – DICEMBRE 2009

Presidenza Osservatorio: arch. Mario Virano - Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio

Prefettura di Torino: dr. Paolo Padoin - Prefetto di Torino (2008-2010), dr. Goffredo Sottile - Prefetto di Torino (2005-2007), dr. Giosuè Marino - Prefetto di Torino (2008), dr. Maurizio Gatto - Vice Prefetto (2006-2.2017)

Commissione Intergovernativa: dr. Crescenzo Rajola - Segretario generale della Delegazione italiana (dal 2009), ing. Saverio Palchetti - Segretario generale della Delegazione italiana (2006-2009)

Ministero dei Trasporti (2006-2008): ing. Francesco Sirchi - Gabinetto del Ministro, ing. Giuseppe Sciallis - Direzione Generale Trasporto Ferroviario

Ministero delle Infrastrutture (2006-2008): arch. Ciriaco D'Alessio - Provveditore Opere Pubbliche Piemonte-Valle d'Aosta (), ing. Celestino Lops - Provveditore Opere Pubbliche Piemonte-Valle d'Aosta, ing. Alfio Leonardi, ing. Massimo Del Gaudio, ing. Michelangelo Pasquariello, ing. Massimiliano Sacco

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (dal 2008 - Legge 244/2007, finanziaria 2008): ing. Francesco Nola - Direttore del Dipartimento per la Programmazione, arch. Roberto Ferrazza - Direttore Generale Programmazione

Ministero della Salute (2006-2009): dr. Maurizio Di Giorgio, rag. Mario Antonio Riu

Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali (2008): dr. Giovanni Marsili, dr. Mariano Alessi.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio: ing. Bruno Agricola - Direttore Generale Salvaguardia Ambientale, dr. Carlo Di Gianfrancesco, sig. Mauro Necci

Regione Piemonte: arch. Luigi Rivalta - designato dalla Regione, ing. Aldo Manto, ing. Andrea Carpi, ing. Enzo Gino, ing. Silvia Franchello

Provincia di Torino: arch. Paolo Foietta - Vice Direttore Generale (dal 2006), ing. Giannicola Marengo, ing. Stefania Borgna, arch. Paolo Picco

Comune di Torino: prof. Carlo Alberto Barbieri - designato dal Comune (dal 2006), ing. Biagio Burdizzo - Direttore Divisione Infrastrutture e Mobilità, ing. Salvatore Falbo, ing. Lorenza Peretti

Comunità Montana Alta Valle Susa: arch. Alberto Brasso, arch. Marcello Caretta

Conferenza dei Comuni della Comunità Montana Bassa Valle Susa: prof. Angelo Tartaglia, ing. Andrea Debernardi

Conferenza dei Sindaci della Gronda Nord: arch. Maria Sorbo

Comuni della Cintura Metropolitana Sud: arch. Fabio Minucci

Comunità Montana Val Sangone: ing. Marco Gioana

Rete Ferroviaria Italiana (RFI): ing. Ezio Facchin - Direttore Direzione Investimenti Centro Nord, ing. Galliano Ballarani, ing. Luca Bassani, ing. Stefano Macheda, ing. Roberto Di Loreto, ing. Mario Tartaglia, ing. Luigi Galieni, ing. Luciano Giraudo, ing. Luciano Lavella, ing. Francesco Bocchimuzzo

Italferr : ing. Maja Dellavedova (dal 2009)

Lyon Turin Ferroviaire (LTF): ing. Paolo Comastri - Direttore Generale (dal 2006), ing. Marco Rettighieri - Vice Direttore Generale, arch. Gerard Cartier - Direttore Studi e Progetti (dal 2006), ing. Lorenzo Brino, dr. Piergiuseppe Gilli, dr. Franco Gallarà, ing. Elena Luchetti, ing. Daniele Gavazzi, ing. Lionel Perrollaz, ing. Sergio Simeone

ARPA Piemonte: ing. Silvano Ravera - Direttore Generale (dal 2008), dr. Vincenzo Michele Cocco - Direttore Generale (dal 2006-2008), dr. Giuseppe Crivellaro, dr. Enrico Garrou - Direttore Tecnico, dr. Stefano Bovo, dr. Ferruccio Forlati

AMM (azienda mobilità metropolitana): ing. Cesare Paonessa - Direttore Generale (dal 2007), dr. Giovanni Nigro - Presidente (dal 2006), ing. Andrea Stanghellini

Esperti della Struttura del Commissario Straordinario: prof. Franco Berlanda, prof.ssa Anna Gervasoni, prof. Mario Villa, ing. Pierluigi Gentile, ing. Luigi Lucchini, dr. Fabio Pasquali



DPCM 19 GENNAIO 2010 - PERIODO GENNAIO 2010 – MARZO 2018

Presidenza Osservatorio: arch. Paolo Foietta - Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio (dal 4.2015), arch. Mario Virano - Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio (2010-2.2015)

Vice-Presidenza Osservatorio: on. Osvaldo Napoli (dal 8.2013 con Decreto del Commissario di Governo), arch. Paolo Foietta (7.2013-2.2015, con Decreto del Commissario di Governo)

Prefettura di Torino: dr. Renato Saccone - Prefetto di Torino (dal 2016), dr.ssa Marita Bevilacqua - Vice Prefetto (dal 2.2017), dr.ssa Paola Basilone - Prefetto di Torino (2013-2016), dr. Alberto Di Pace - Prefetto di Torino (2010-2013), dr. Maurizio Gatto - Vice Prefetto (2010-2017)

Commissione Intergovernativa: dr. Fabio Pasquali - Segretario generale della Delegazione italiana (dal 2.2016), dr. Marco Menna - Segretario generale della Delegazione italiana (9.2014-4.2015), ing. Rossella Napolitano - Segretario generale della Delegazione italiana (7.2012-7.2014), dr. Crescenzo Rajola - Segretario generale della Delegazione italiana (3.2010-6.2012)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (dal 2008 - Legge 244/2007, finanziaria 2008): on. Osvaldo Napoli (dal 1.8.2013)

Provveditorato OO PP: dr. Roberto Ferrazza (dal 2014)

Ministero della Salute (2006-2009): dr. Mariano Alessi, dr. Giovanni Marsili

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio: dr. Carlo Di Gianfrancesco, dr. Mauro Libè

Regione Piemonte: arch. Riccardo Lorizzo (da 1.2016) - membro effettivo, ing. Andrea Carpi - membro supplente, ing. Silvia Franchello - membro supplente, dr. Roberto Ronco - Direttore Area Ambiente, ing. Enzo Gino, ing. Luigi Robino, ing. Roberto Delponte, ing. Tommaso Turinetti, ing. Stefano Rigatelli (2012-2016), dr. Andrea Valente Arnaldi (2010-2015), ing. Aldo Manto, arch. Luigi Rivalta (2010-2013)

Provincia di Torino (da 1.2015 Città Metropolitana di Torino): arch. Paolo Foietta (fino al 4.2015), ing. Manuela Rocca (fino al 6.2015), ing. Giannicola Marengo, arch. Paolo Picco (fino al 12.2014)

RAPPRESENTANZA DEGLI ENTI LOCALI

Torino: prof. Carlo Alberto Barbieri (2010-12.2016), ing. Roberto Bertasio (2012-12.2016), ing. Biagio Burdizzo (2010-2012)

Orbassano: arch. Valter Martino.

Susa: ing. Pier Carlo Sibille (2010-2013)

Chiomonte: arch. Michele Ruffino.

Sant'Antonino di Susa: ing. Andrea Debernardi (fino al 2013), ing. Livio Dezzani (dal 2013).

Grona Nord: arch. Antonio Camillo.

Grona Ovest: arch. Maria Sorbo.

Adduzione Ovest: arch. Fabio Minucci, arch. Alberto Ballarini.

Val Sangone: ing. Calogero Gravina.

Bassa Val di Susa: prof. Oliviero Baccelli.

Valico: **Giaglione:** dr. Ezio Pains (dal 10.2014)

Gravere: dr. Piero Nurisso (dal 3.2017)

Alta Val di Susa: arch. Alberto Ballarini, dr. Daniele Bezzone, Riccardo Joannas (dal 2017)



Rete Ferroviaria Italiana (RFI): ing. Paolo Grassi - Direttore Direzione Territoriale Produzione Torino, ing. Luca Bassani, ing. Gianfranco Pometto, ing. Mario Grimaldi, ing. Roberto Rolle, ing. Angelo Cantore, ing. Emmanuele Vaghi

Italferr : ing. Giulio Marcheselli, ing. Francesco Perrone, ing. Maurizio Canepa, ing. Vittorio Borsetti, ing. Enrico Piovano, ing. Maja Dellavedova (fino al 2016)

Lyon Turin Ferroviaire (LTF) 2001-2015 - TELT dal 2.2015: arch. Mario Virano - Direttore Generale (dal 2.2015), ing. Maurizio Bufalini - Vice Direttore Generale (dal 2.2015), ing. Lorenzo Brino, ing. Fabio Polazzo, ing. Manuela Rocca, ing. Matteo Bertello, dr. Piergiuseppe Gilli, ing. Carlo Ognibene, arch. Gianmarco Uras, ing. Maurizio Bufalini - Direttore Generale (3.2014-2.2015), dr. Piergiuseppe Gilli - Vice Direttore Generale (3.2014-2.2015), ing. Marco Rettighieri - Direttore Generale (3.2011-3.2014), ing. Maurizio Bufalini - Vice Direttore Generale (3.2011-3.2014)

ARPA Piemonte: ing. Angelo Robotto - Direttore Generale (dal 2013), dr.ssa Paola Balocco, dr.ssa Antonella Bari, ing. Silvano Ravera - Direttore Generale (fino al 2013)

AMM (Azienda Mobilità Metropolitana) - AMP (Azienda Mobilità Piemontese dal 2015): ing. Cesare Paonessa - Direttore Generale, arch. Andrea Stanghellini, arch. Cristina Pronello - Presidente (dal 2.2016), dr. Claudio Lubatti - Presidente (2.2013-2.2016), ing. Franco Campia - Vice Presidente (2.2013-2.2016), dr. Giovanni Nigro - Presidente (fino al 2013)

Esperti della Struttura del Commissario Straordinario: arch. Ilario Abate Daga, prof. Carlo Alberto Barbieri, prof. Franco Berlanda, ing. Franco Campia, dr.ssa Ida Cappelletti, ing. Andrea Debernardi, arch. Pasquale Bruno Malara, ing. Aldo Manto, dr. Giovanni Nigro, ing. Michele Pantaleo, ing. Silvano Ravera, arch. Luigi Rivalta, ing. Pier Carlo Sibille, dr. Andrea Valente Arnaldi, prof. Mario Villa, prof. Roberto Zucchetti

Sono invitati a partecipare alle riunioni dell'Osservatorio:

ANIEM Piemonte - associazione nazionale imprese edili manifatturiere, API - associazione piccole e medie imprese, ASCOM Torino, ATC Torino - agenzia territoriale per la casa, Coldiretti, Confcooperative Piemonte Nord, CNA Piemonte – confederazione nazionale artigianato, Confagricoltura, CIA - confederazione italiana agricoltori, Comitato Transpadana, Confindustria Piemonte, FAI - associazione imprese di autotrasporto, Imprend'Oc, Legacoop Piemonte, SITO SpA - società interporto di Torino, Unione Industriale



PREMESSA

L'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione ha accompagnato dal dicembre 2006 l'intero percorso di definizione, condivisione e realizzazione degli interventi di adeguamento dell'Asse Ferroviario Torino-Lione. lo ha fatto in coerenza con il mandato ricevuto nel primo Decreto di nomina del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano del 16 agosto 2006 e confermato fino al Decreto del Presidente Sergio Mattarella del 14 dicembre 2017: essere un "**luogo di confronto**", dove si discute intensamente, confrontando liberamente opinioni ed idee, approfondendo, studiando e ricercando sempre la condivisione.

Il documento che proponiamo vuole essere una **sintesi descrittiva dell'Osservatorio**, delle sue attività e dei risultati raggiunti in oltre **11 anni di lavoro, 266 sessioni di lavoro** con oltre **400 audizioni** di cui circa **80 internazionali**.

L'Osservatorio ha gestito migliaia di incontri con Comuni, Amministratori Pubblici, Associazioni Datoriali, Forze Sociali, Associazioni di Cittadini e lavoratori. Ha prodotto, nelle diverse fasi, pre-progettuale, progettuale e realizzativa, documenti condivisi di elaborazione ed analisi (sintetizzati nei quaderni dell'Osservatorio) e un gran numero di documenti tecnici utilizzati nelle diverse fasi di definizione del progetto.

Rappresenta quindi un'esperienza di confronto unica e straordinaria nel panorama italiano che ha visto l'impegno comune ed il confronto continuo dei diversi Enti ed Istituzioni interessati prima alle diverse ipotesi di tracciato della linea ferroviaria, poi alla definizione dei progetti ed alla loro compiuta realizzazione.

All'Osservatorio hanno partecipato insieme alla maggioranza dei **Comuni**, la **Provincia di Torino** (ora **Città Metropolitana**) e la **Regione Piemonte**, i promotori pubblici **LTF (ora TELT)** e **RFI**, i **Ministeri**, le strutture tecniche regionali come **ARPA** ed **Agenzia per la Mobilità Metropolitana (ora Agenzia Mobilità Piemontese)**, un gran numero di specialisti e di esperti nei diversi vari campi di attività afferenti al progetto, oltre alle principali Associazioni datoriali e sociali presenti sul territorio regionale.

Un gran numero di attori istituzionali e di stakeholder che hanno partecipato ad un percorso che ha consentito, nonostante polemiche e "defezioni", spesso solo ideologiche, di condividere la nuova progettazione del "Nuovo Asse Ferroviario Torino Lione", e di avviarne la realizzazione.

Per questo, all'avvio di nuova fase (la FASE VI) che vede modificata la composizione e l'assetto dell'Osservatorio per effetto del nuovo DPCM 1° dicembre 2017, riteniamo indispensabile **documentare, seppure in estrema sintesi, le attività svolte fino ad oggi dall'Osservatorio, spiegarne il funzionamento, i compiti e rappresentare la sua evoluzione in questi 10 anni, in accompagnamento alle diverse fasi dell'opera e della sua realizzazione.**

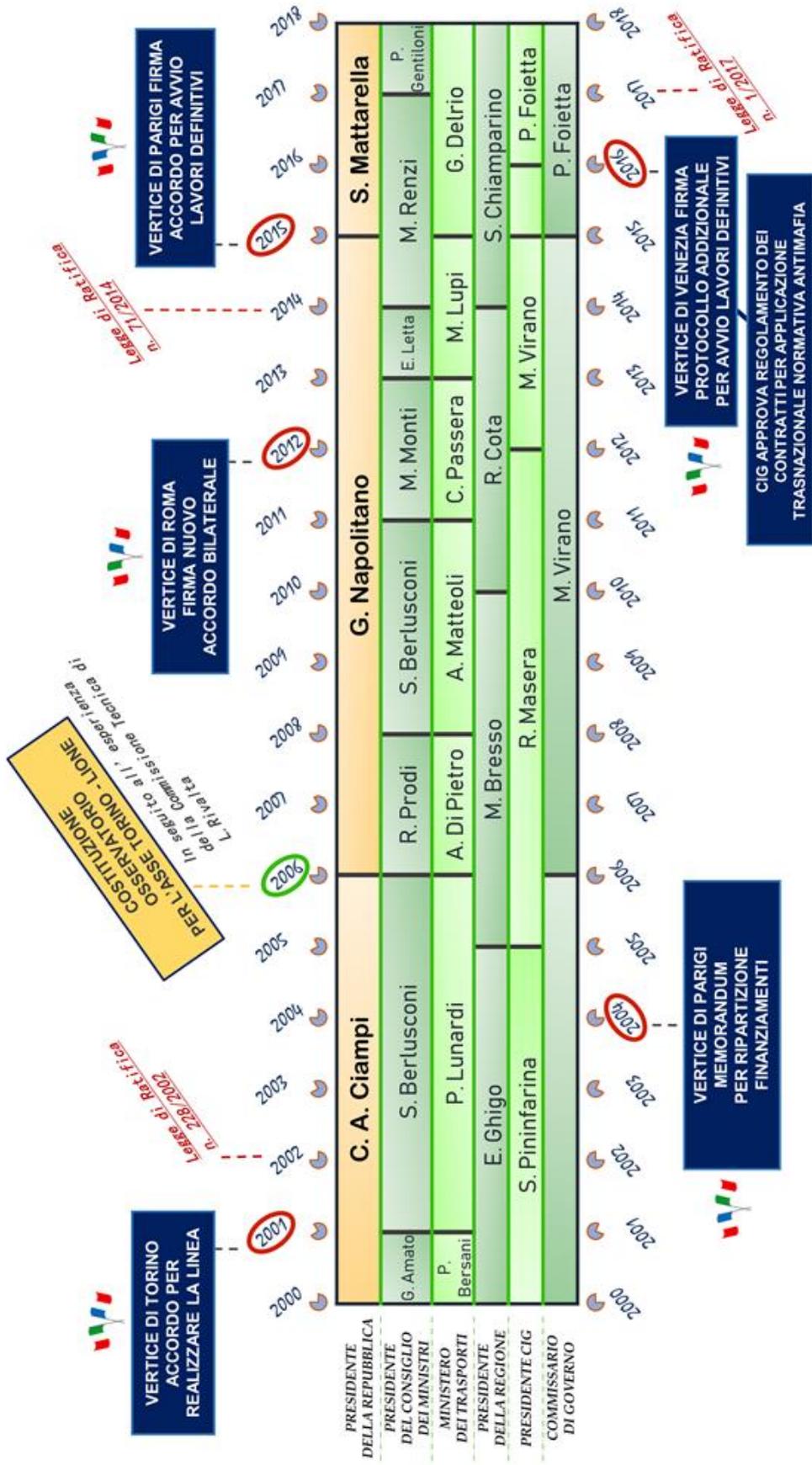
L'approvazione definitiva dell'Accordo Italia-Francia da parte del Parlamento (Legge 1/2017) e la conseguente recente conclusione degli iter autorizzativi del **progetto definitivo della sezione transfrontaliera** (e del suo finanziamento) avvia la fase realizzativa e costituisce un riferimento di cui è necessario tenere conto. Il confronto nel merito degli interventi previsti sul territorio, al fine di minimizzare gli impatti e massimizzare vantaggi ed opportunità rappresenta una nuova fase dell'Osservatorio, tanto più efficace se estesa a tutti Comuni interessati ai diversi ambiti del progetto, a prescindere dalle loro opinioni nei confronti dell'opera.

Questo vale, a maggior ragione, per gli **interventi ancora da definire per la tratta nazionale di accesso e sul nodo di Torino** (adeguamenti e/o varianti), dove è stata avviata, sulla base delle indicazioni del fasaggio, una revisione complessiva del progetto di intervento (project review) che si trasformerà in progetto "definitivo" a seguito del serrato confronto con le diverse amministrazioni locali.

Paolo Foietta

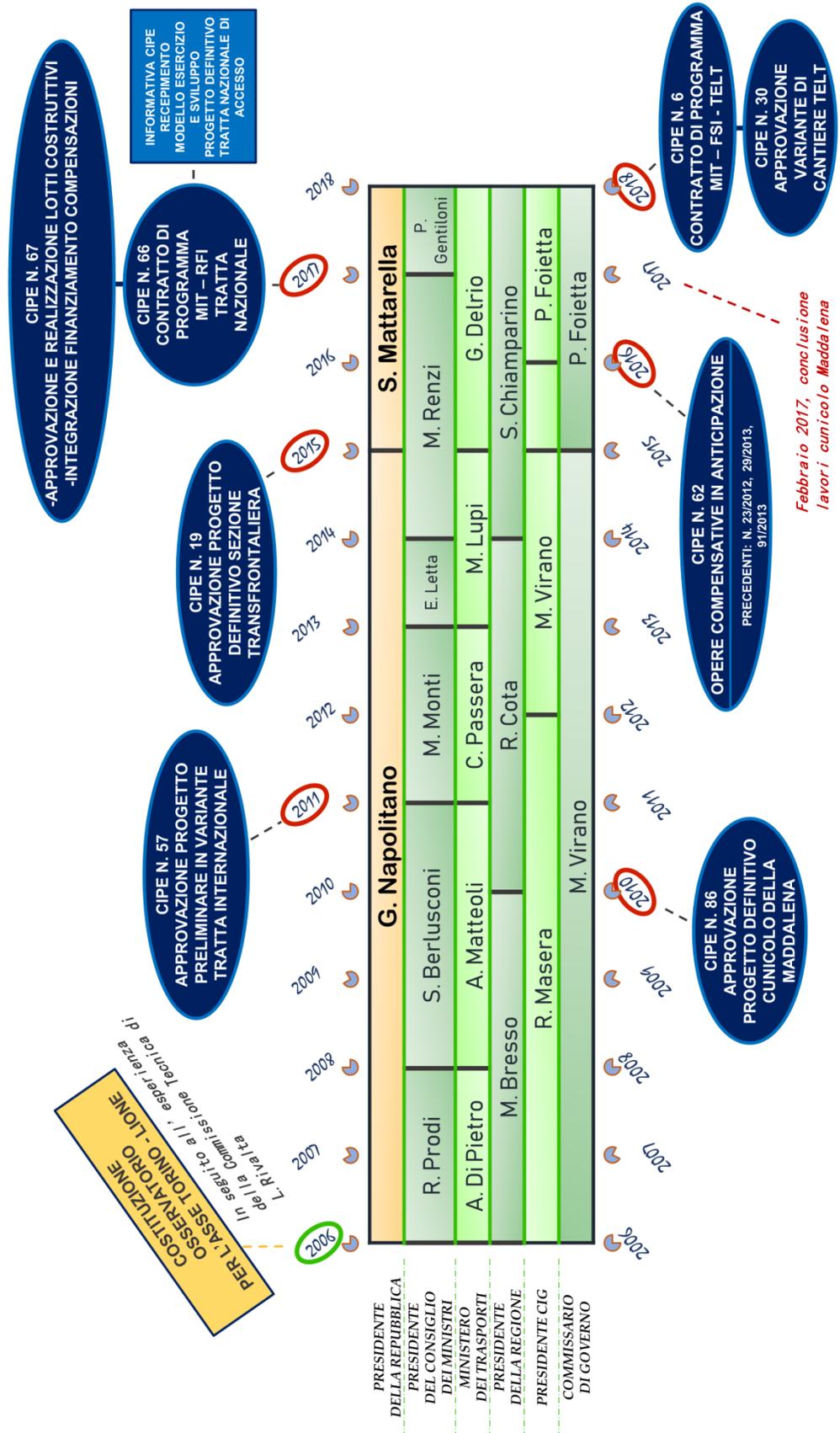


**CRONOGRAMMA DELL'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE
ACCORDI INTERNAZIONALI E LEGGI DI RATIFICA**





**CRONOGRAMMA DELL'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE
ATTI E DECISIONI DEL CIPE**





1. FINALITÀ, FUNZIONI E COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO

L'**Osservatorio** è stato istituito con il DPCM 1° marzo 2006 e con successivo DPR 16 agosto 2006; è stato poi prorogato con atti successivi che hanno modificato le funzioni, la sua composizione (DPCM 10 gennaio 2010) e le finalità del Commissario di Governo¹, che copre anche la funzione di Presidente dell'Osservatorio

Elenco degli ATTI ISTITUTIVI (2006-2017)

- ✓ DPCM 1° marzo 2006
- ✓ DPR 16 agosto 2006
- ✓ DPR 2 agosto 2007
- ✓ DPR 20 gennaio 2009
- ✓ DPCM 19 gennaio 2010
- ✓ DPR 29 marzo 2010
- ✓ DPR 19 gennaio 2011
- ✓ DPR 13 gennaio 2014
- ✓ DPR 23 aprile 2015
- ✓ DPR 10 gennaio 2017
- ✓ DPCM 1° dicembre 2017
- ✓ DPR 14 dicembre 2017

1.1. FINALITÀ E FUNZIONI

L'Osservatorio non è un "ente" ma un "luogo di confronto".

L'**Osservatorio** è definito come *"luogo di confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico e persegue la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa"* (art. 2 - DPCM 1° marzo 2006).

Il territorio è stato poi esteso, con DPCM 19 gennaio 2010 **ai territori interessati dalla Nuova Linea Torino-Lione** (art. 2).

La Presidenza dell'Osservatorio

Il DPR 23 aprile 2015 - art. 1 c. 2 - specifica che *"Al Commissario Straordinario, ..., è attribuito, fra gli altri, il compito di presiedere l'Osservatorio citato in premessa, che viene confermato secondo quanto previsto dai precedenti provvedimenti e sulla base delle intese promosse dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri ..."*

Il riferimento ai precedenti provvedimenti riguarda l'art. 1 c. 3 del DPR 2 agosto 2007:

- a) *presiede l'Osservatorio relativo alla realizzazione dell'Asse Ferroviario Torino-Lione, del quale convoca le riunioni fissandone l'ordine del giorno;*
- b) *dispone audizioni di esperti, di rappresentanti degli Enti Territoriali interessati dall'Asse Ferroviario di cui alla lettera a), nonché di Enti o Imprese interessate alla realizzazione di detto asse ferroviario;*

¹ Legge 23 agosto 1988, n. 400 - Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Art. 11 Commissari straordinari del Governo

1. Al fine di realizzare specifici obiettivi determinati in relazione a programmi o indirizzi deliberati dal Parlamento o dal Consiglio dei Ministri o per particolari e temporanee esigenze di coordinamento operativo tra amministrazioni statali, può procedersi alla nomina di Commissari straordinari del Governo, ferme restando le attribuzioni dei Ministeri, fissate per legge.

2. La nomina è disposta con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri. Con il medesimo decreto sono determinati i compiti del commissario e le dotazioni di mezzi e di personale. L'incarico è conferito per il tempo indicato nel decreto di nomina, salvo proroga o revoca. Del conferimento dell'incarico è data immediata comunicazione al Parlamento e notizia nella Gazzetta Ufficiale.

...



- c) *assicura la tempestiva, corretta e completa informazione ai soggetti interessati, dalle varie attività, poste in essere per il raggiungimento dei compiti affidati;*
- d) *provvede, anche attraverso studi e convenzioni con Enti pubblici nazionali e soggetti internazionali, agli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'asse ferroviario Torino-Lione;*
- e) *fornisce ogni opportuno chiarimento, anche attraverso il ricorso ad esperti, in relazione a quesiti o questioni poste dai soggetti interessati;*
- f) *coordina e sovrintende gli sviluppi progettuali occorrenti per i compiti affidati.*

A chi risponde il Commissario di Governo:

L'art. 1 c. 4 del **DPR 23 aprile 2015** specifica che il Commissario di Governo:

*"Riferisce direttamente al **Presidente del Consiglio dei Ministri** e al **Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti sulle attività e sulle iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi.**"*

1.2. L'EVOLUZIONE DEI COMPITI AFFIDATI AL COMMISSARIO DI GOVERNO ED ALL'OSSERVATORIO

L'attività dell'Osservatorio si è modificata nel tempo; sono cambiate le **competenze e le funzioni assegnate dal Governo e dalla Presidenza della Repubblica**, attraverso Decreti del Presidente della Repubblica (Nomina Commissario Straordinario, competenze, funzioni) e Decreti della Presidenza del Consiglio dei Ministri (rappresentanza, organizzazione, mezzi) accompagnando, nelle diverse fasi dell'Osservatorio, l'evoluzione del progetto della Nuova Linea Torino Lione (NLTL).

FASE ed ATTI	COMPITI AFFIDATI AL COMMISSARIO DI GOVERNO ED ALL'OSSERVATORIO
FASE I DPCM 1 marzo 2006 art. 2	Art. 2 (compiti e finalità dell'Osservatorio) <i>"L'Osservatorio è il luogo del confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico e persegue la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa."</i>
FASE I DPR 16 agosto 2006 art. 1 c. 1	Il Commissario di Governo, che presiede l'Osservatorio <i>"coordina tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'Asse Ferroviario Torino-Lione, anche al fine di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa e rispondere alle stesse"</i>
FASE II DPR 2 agosto 2007 art. 1 c. 1	Il Commissario di Governo, che presiede l'Osservatorio <i>"coordina tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'Asse Ferroviario Torino-Lione, anche al fine di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa e rispondere alle stesse", "nonché per provvedere a coordinare e sovrintendere l'attività per quanto inerente la definizione degli elementi guida onde configurare una proposta progettuale da condividere con gli amministratori locali interessati ed il raccordo con i soggetti competenti"</i> .
FASE III DPR 20 gennaio 2009 art. 1 c. 3	Il Commissario di Governo, attraverso l'Osservatorio, <i>"Pone in essere con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti che ne fanno parte, tutte le attività occorrenti per indirizzare la redazione e consentire l'approvazione del progetto preliminare, garantendo la regia unitaria dell'intera progettazione della Nuova Linea ferroviaria dal confine di stato all'interconnessione con la linea AV/AC Torino - Milano"</i>



<p>FASE IV DPCM 19 gennaio 2010 art. 2</p>	<p>Art. 2 (compiti e finalità dell'Osservatorio) <i>"L'Osservatorio è il luogo di confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico e persegue la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle questioni preoccupazioni espresse dalle popolazioni dei territori interessati dalla nuova linea Torino-Lione."</i></p>
<p>FASE IV DPR 13 gennaio 2014 art. 1 c. 3</p>	<p>Il Commissario di Governo, attraverso l'Osservatorio, <i>"Pone in essere con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti che ne fanno parte, tutte le attività occorrenti per indirizzare la redazione e consentire l'approvazione del progetto preliminare della tratta italiana della linea e del progetto definitivo della sezione transfrontaliera, garantendo la regia unitaria dell'intera progettazione della Nuova Linea ferroviaria dal confine di stato all'interconnessione con la linea AV/AC Torino – Milano, fino alla data di approvazione del progetto definitivo della sezione transfrontaliera e di avvio del cantiere del tunnel di base dell'opera principale"</i></p>
<p>FASE V DPR 23 aprile 2015 art. 1 c. 3</p>	<p>Il Commissario Straordinario, attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento della delegazione governativa già costituita nell'ambito dell'Osservatorio medesimo, <i>"oltre a gestire gli effetti della cantierizzazione della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione nel territorio dei comuni di Susa-Bussoleno, ed in quello dei comuni di Chiomonte e Giaglione, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività che costituiscono la governance del progetto volto alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione nel passaggio dallo stadio preliminare a quello definitivo per la tratta nazionale, così come già avvenuto in precedenza per la tratta internazionale"</i></p>
<p>DPR 10 gennaio 2017 art. 1 c. 2 e c. 4</p>	<p><i>"Nello svolgimento dell'incarico il Commissario Straordinario continuerà a svolgere le attività finalizzate alla realizzazione dell'opera che prevede l'avvio operativo dei cantieri della sezione transfrontaliera per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, l'adeguamento della tratta nazionale lato Italia ed il superamento del Nodo di Torino al fine di consentire un'adeguata capacità tecnica e funzionale della linea ferroviaria, anche nelle tratte di adduzione del tunnel".</i></p> <p><i>"Il Commissario Straordinario, attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli enti locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino – Lione nella sua interezza e per promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario".</i></p>
<p>FASE VI DPCM 1° dicembre 2017 Art. 2</p>	<p>Art. 2 (compiti e finalità dell'Osservatorio) <i>"L'Osservatorio è la sede di confronto per gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico connessi alla realizzazione del progetto e persegue la finalità di esaminare, valutare e rispondere alle questioni sollevate dalle popolazioni dei territori interessati dalla nuova linea Torino-Lione. La partecipazione all'Osservatorio da parte degli enti locali non impegna gli stessi rispetto alle decisioni assunte in assenza del rispettivo consenso."</i></p>
<p>FASE VI DPR 14 dicembre 2017 art. 1 c. 2 e c. 4</p>	<p><i>Nello svolgimento dell'incarico il Commissario straordinario pone in essere tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario. In particolare, il Commissario cura, per la sezione transfrontaliera, le attività relative alla definizione e gestione della cantierizzazione e alla soluzione delle interferenze, nonché alla valutazione e alla selezione di interventi compensativi al servizio del territorio e per la tratta nazionale, le attività di indirizzo alla progettazione e quelle propedeutiche alla fase realizzativa degli interventi necessari a garantire l'adeguata capacità funzionale e tecnica delle linee di adduzione al nuovo tunnel di base del Moncenisio. Nel contesto metropolitano, cura, altresì, gli interventi di adeguamento e riattivazione della funzionalità dello scalo merci</i></p>



di Orbassano e del nodo ferroviario di Torino, al fine di consentire il transito delle merci ed il raccordo alle dorsali del sistema ferroviario nazionale.

Il Commissario straordinario attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento della delegazione governativa già costituita nell'ambito dell'Osservatorio medesimo, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli enti locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario.

1.3. COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO

La composizione dell'Osservatorio, che ha accompagnato le diverse fasi di analisi e di definizione del progetto, a partire dalla data di costituzione (2006), è stata modificata due volte, nel 2010 e nel 2017.

Composizione DPCM 2006

L'Osservatorio, con **DPCM 1° marzo 2006** - art. 1 – e successivo **DPR 16 agosto 2006**, è costituito dal **Commissario di Governo**, che rappresenta la **Presidenza del Consiglio dei Ministri** e presiede l'Osservatorio, dai Membri designati da **Regione Piemonte, Provincia di Torino, Città di Torino, Comunità Montana Alta e Bassa Val di Susa, Comuni Gronda di Torino**), dai rappresentanti delle Amministrazioni Centrali dello Stato, il **Ministero Infrastrutture**, il **Ministero dei Trasporti**, il **Ministero Interno - Prefettura**, il **Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio**, il **Ministero del Commercio Internazionale per le politiche europee**, il **Ministero della Salute**.

Sono inoltre componenti dell'Osservatorio i Promotori del Progetto, **LTF sas, RFI** e il rappresentante della **Commissione Intergovernativa Italo Francese (CIG)**.

Composizione DPCM 2010

Il **DPCM 19 gennaio 2010**, prendendo atto dei "corridoi infrastrutturali" già consolidati in sede di Osservatorio, ha modificato la composizione dei rappresentanti degli Enti Locali estendendola e rafforzando la rappresentanza dei territori interessati:

RAPPRESENTANZA DEI COMUNI INTERESSATI ALLA NLT		COMUNI	RAPPR.
TORINO	GRONDA MERCI - PASSEGGERI in PASSANTE FERROVIARIO	1	1
ORBASSANO	SCALO MERCI	1	1
SUSA	STAZIONE INTERNAZIONALE	1	1
CHIOMONTE	SBOCCO DISCENDERIA	1	1
SANT'ANTONINO DI SUSA	INTERSCAMBIO LINEA STORICA	1	1
AVIGLIANA	INTERSCAMBIO LINEA STORICA	1	1
GRONDA NORD	SETTIMO T.SE, BORGARO	2	1
GRONDA OVEST	VENARIA, COLLEGNO, GRUGLIASCO	3	1
ADDUZIONE OVEST	ALPIGNANO, VILLARBASSE, RIVOLI, ROSTA, BUTTIGLIERA ALTA, BRUINO, RIVALTA DI TORINO	7	2
VAL SANGONE	REANO, SANGANO, TRANA, GIAVENO, VALGIOIE, COAZZE	6	1
BASSA VAL DI SUSA	SANT'AMBROGIO DI TORINO, CHIUSA DI SAN MICHELE, VAIE, VILLAR FOCCHIARDO, SAN GIORIO, BUSSOLENO, MEANA DI SUSA, MATTIE, CONDOVE, CHIANOCCO, BRUZOLO, S. DIDERO, BORGONE DI SUSA,	14	3



	MOMPANTERO		
VALICO	VENAUS, GIAGLIONE, GRAVERE	3	1
COMUNI ALTA VALLE DI SUSÀ	CONNESSIONE DAL PUNTO DI VISTA FUNZIONALE DELL'ALTA VALLE - COMUNI OLIMPICI ALLA NLTL (EXILLES, SALBERTRAND, BARDONEC-CHIA, OULX, CESANA TORINESE, CLAVIERE, SAUZE D'OULX, SAUZE DI CESANA, SESTRIERE)	9	1

Composizione DPCM 2017

A seguito della precisa definizione dell'assetto del progetto sia della sezione transfrontaliera che delle tratte di accesso (2015/2016), l'Osservatorio ha preso atto che la composizione dei rappresentanti degli Enti Locali, prevista nel Decreto del 19 gennaio 2010, non risultava più adeguata: alcuni Comuni, inseriti negli elenchi non erano più interessati dall'Asse Ferroviario Torino-Lione, altri comuni, interessati ora dall'adeguamento della Linea Storica erano coinvolti. Inoltre, per effetto della Project Review che manteneva ed adeguava oltre 40 km di infrastrutture ferroviarie esistenti, esistevano livelli di coinvolgimento molto differenti tra i diversi Comuni.

Con **DPCM 1° dicembre 2017²**, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, su proposta del Commissario di Governo e sentiti Regione Piemonte e Città Metropolitana di Torino, ha ridefinito la composizione della rappresentanza degli Enti locali (35 comuni), che sono coinvolti nell'Osservatorio per ambiti territoriali di intervento.

La nuova composizione dell'Osservatorio, "**luogo di confronto**" per esaminare, discutere e definire il progetto e la sua realizzazione, prevede, a differenza del DPCM del 19 gennaio 2010, un rappresentante per ognuno dei Comuni interessati dall'Asse Ferroviario Torino-Lione, suddivisi per ambito territoriale, sulla base degli "interventi previsti e programmati" (vedasi prospetto successivo):

Gruppo	Ambito Territoriale	Comuni invitati
A: varianti in nuova sede	A1 – Sezione Transfrontaliera	10
	A2 – Buttigliera – Orbassano scalo merci – Bivio Pronda	5
B: adeguamento infrastrutture esistenti	B1 - tratta LS –Bussoleno - Avigliana	10
	B2 – Nodo di Torino	5
	B3 - Tratta LS di valico	9
C: interventi connessi	C1 aree di deposito materiale	2
	C2 rilocalizzazione dell'Autoporto	2
	C3 rilocalizzazione di Guida Sicura	2
		45

Alcuni Comuni sono interessati da più ambiti territoriali di riferimento.

La partecipazione dei Comuni agli ambiti territoriali potrà essere modificata in futuro sulla base delle possibili evoluzioni del progetto.

² DPCM 1° dicembre 2017 – in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale – Disponibile sul sito dell'Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/atti.html



DPCM 1° dicembre 2017 - composizione degli Enti Locali interessati		
GRUPPO	AMBITO TERRITORIALE	COMUNE
A	A1 Progetto e realizzazione Sezione Transfrontaliera Confine di Stato (Giaglione) - Bussoleno (Stazione Ferroviaria)	BUSSOLENO CHIOMONTE GIAGLIONE GRAVERE MATTIE MEANA DI SUSÀ MOMPANTERO SALBERTRAND SUSÀ VENAUS
	A2 Raddoppio tratta Buttigliera Alta - Scalo Mercì di Orbassano (Bivio Pronda) e realizzazione stazione S. Luigi di Orbassano - SFM5	BUTTIGLIERA ALTA RIVALTA DI TORINO RIVOLI ROSTA ORBASSANO
GRUPPO	AMBITO TERRITORIALE	COMUNE
B	B1 Adeguamento Linea Storica Bussoleno-Avigliana nuovo PRG Avigliana (interconnessione) nuovo PRG Bussoleno (interconnessione) adeguamento infrastrutture e sagoma interventi per la riduzione dell'impatto acustico	AVIGLIANA BORGONE DI SUSÀ BRUZOLO BUSSOLENO CHIANOCCO CHIUSA DI SAN MICHELE SAN DIDERO SANT'AMBROGIO DI TORINO SANT'ANTONINO DI SUSÀ VAIE
	B2 Completamento nodo di Torino diretta Porta Susa - Porta Nuova adeguamento sagoma interventi sicurezza in galleria miglioramento funzionalità e capacità sviluppo del SFM sull'Asse Ferroviario Torino-Lione	GRUGLIASCO MONCALIERI SETTIMO TORINESE TORINO TROFARELLO
	B3 Linea Storica Bussoleno - Modane utilizzo nel transitorio merci + passeggeri (fino al 2030) in condizioni di sicurezza ferroviaria utilizzo a regime passeggeri (trasporto regionale, transnazionale, turismo)	BARDOVECCHIA BUSSOLENO CHIOMONTE EXILLES GRAVERE MATTIE MEANA DI SUSÀ OULX SALBERTRAND
GRUPPO	AMBITO TERRITORIALE	COMUNE
C	a) deposito finale di materiale da scavo b) risoluzione interferenze: - Autoporto - Guida Sicura	BUTTIGLIERA ALTA CAPRIE CESANA TORINESE CHIANOCCO SAN DIDERO TORRAZZA PIEMONTE
La partecipazione dei Comuni agli ambiti territoriali potrà essere modificata in futuro sulla base dell'evoluzione del progetto		



2. GENESI ED EVOLUZIONE DELLA PROPOSTA DEL NUOVO ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE PRIMA DELL'OSSERVATORIO (1992-2006)

2.1. GLI ACCORDI E LE DECISIONI PRELIMINARI ASSUNTE DA ITALIA E FRANCIA 1992 – 2004

Il **Vertice Italia-Francia** di Parigi del **9 e 10 settembre 1992**³ sanciva l'accordo politico e l'impegno dei due Stati per la realizzazione di un collegamento ferroviario "moderno" tra Torino e Lione; veniva in quella sede deciso di istituire una struttura di concertazione franco-italiana, il **Comité de Pilotage**, che dal gennaio 1993, sulla scorta dei risultati degli studi effettuati, doveva definire la fattibilità dell'intervento e proporre le tappe operative per la realizzazione del collegamento.

Nel **Settembre 1994**, sull'impulso del Comitato promotore, le ferrovie italiane e francesi costituivano un GEIE⁴, denominato **Alpetunnel** per la realizzazione del progetto della Torino-Lione.

L'accordo Italia Francia del 15 Gennaio 1996⁵ costituiva la **Commissione intergovernativa franco-italiana (CIG)**, per seguire, per conto dei Governi, i temi connessi alla preparazione della realizzazione della Tratta Internazionale Montmélian-Torino della nuova linea ferroviaria merci-passeggeri Torino-Lione.

I successivi accordi attribuivano alla Commissione competenze supplementari, quali:

- approvare il tracciato definitivo del progetto;
- proporre ai Governi le caratteristiche delle opere definitive, le modalità della loro realizzazione e del loro finanziamento, le condizioni di esercizio;
- approvare il piano di studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune, seguirne la realizzazione e controllarne i risultati;
- emettere pareri e raccomandazioni all'attenzione dei Governi.
- Approvare il Regolamento Contratti (e le norme per il contrasto alle infiltrazioni mafiose).

Il **21 giugno 1996** veniva organizzato a Torino, insieme ad Alpetunnel, il Convegno "La nuova linea ferroviaria Torino-Lione nel quadro locale nazionale ed europeo", che metteva a confronto, per la prima volta, i tecnici incaricati della progettazione della linea, con gli Enti Locali interessati.

In tale occasione veniva costituito **un tavolo di confronto permanente tra le Comunità locali ed i progettisti di Alpetunnel**, presieduto dalla Regione Piemonte.

La scelta di realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione veniva consolidata e assunta al **Vertice Italo Francese di Torino del 29 gennaio 2001**⁶, perfezionata poi con l'**Accordo Supplementare del 5 maggio 2004**⁷, che decideva, sulla base degli studi preliminari precedenti, condotti tra il 1995 ed il 2001 da Alpetunnel - GEIE, la sostenibilità del progetto; impegnava gli Stati alla costruzione della nuova infrastruttura e costituiva il promotore pubblico binazionale responsabile degli studi e della conduzione dei lavori preliminari.

Rimandava l'avvio dei lavori definitivi ad un successivo protocollo addizionale, che assumeva gli oneri finanziari per gli Stati ed il contributo dell'Unione Europea.

La società **Lyon Turin Ferroviaire (LTF Sas)**, filiale di Réseau Ferré de France (RFF) e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) veniva designata come **committente degli studi e dei lavori geognostici** della sezione internazionale - tratta comune ad Italia e Francia, che comprendeva il tunnel di base del Moncenisio.

³ XI Legislatura, Presidente del Consiglio G. Amato (28/6/1992 – 29/4/1993), Ministro degli Esteri Vincenzo Scotti, Ministro dei Trasporti Giancarlo Tesini

⁴ Società di scopo costituita da Réseau Ferré de France (RFF) e Ferrovie dello Stato Italiane (FSI)

⁵ Gazzetta Ufficiale n.119 del 15 luglio 1996 - **Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese relativo alla creazione di una Commissione intergovernativa per predisporre la realizzazione di un-collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lione e Torino (Entrata in vigore: 4 aprile 1996)** - XII Legislatura, Presidente del Consiglio Lamberto Dini (17/1/1995 – 17/5/1996), Ministro degli Esteri Susanna Agnelli, Ministro dei Trasporti Giovanni Caravale

⁶ Accordo di Torino, **29 gennaio 2001**, ratificata dal Parlamento Italiano con Legge 27 settembre 2002 – n. 228 -

⁷ - XIII Legislatura, Presidente del Consiglio Giuliano Amato (25/4/2000 – 11/6/2001), Ministro degli Esteri Lamberto Dini, Ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani

Protocollo Addizionale **5 maggio 2004**, che stabiliva la ripartizione delle spese di investimento

XIV Legislatura, Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi (11/6/2001– 23/4/2005), Ministro degli Esteri Renato Ruggiero, Ministro dei Trasporti Pietro Lunardi



Oltre alla realizzazione dei lavori preliminari e sondaggi geognostici (cunicoli esplorativi e discenderie) venivano incaricati del progetto del nuovo asse ferroviario:

- **LTF**, per la **sezione comune ad Italia e Francia**, con l'Accordo 2001 riceveva il mandato di procedere alla realizzazione della progettazione del tunnel di base e della linea ferroviaria fino al raccordo con le tratte di competenza nazionale; la tratta era compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne e Borgone di Susa, e avrebbe dovuto attraversare le Alpi con una galleria di 53 km fra Saint-Jean-de-Maurienne e Venaus ed una seconda galleria tra Venaus e Bruzolo di 12 km.
- Le società pubbliche nazionali, per la Francia RFF (ora SNCF Resau) e per l'Italia RFI, per **le tratte di adduzione al tunnel di competenza nazionale**. A RFI veniva affidato il compito di progettare, realizzare e/o adeguare la tratta Italiana (Chiusa San Michele - Settimo T.se - inizio nuova linea AV/AC) agli standard europei con funzionalità e capacità adeguate e coerenti con il nuovo tunnel di base del Moncenisio.

2.2. LA REDAZIONE DEL PROGETTO IN SPONDA SINISTRA DORA - 2002 - 2005 - LATO ITALIA

Il **progetto AC/AV (Alta Capacità/Alta Velocità) Lione-Torino**, sul territorio piemontese e torinese, si articolava in due parti: una tratta comune fra la Francia e l'Italia e l'altra tutta italiana. I due promotori pubblici LTF sas (società binazionale prevista nell'Accordo Italia-Francia 29 gennaio 2001) ed RFI erano incaricati di predisporre la formazione dei progetti.

Si richiamano le tappe relative al **progetto** lato Italia.

A. LTF-sas - Progetto Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione. Tratta confine di Stato Italia/Francia Bruzolo.

La **sezione comune italo-francese Saint-Jean-de-Maurienne - Bruzolo** si sviluppava per una lunghezza di circa 74 Km, dei quali 25 in territorio italiano (5 km all'aperto e i rimanenti in galleria). Comprende due successivi tunnel a due canne, denominati "Tunnel di Base" e "Tunnel di Bussoleno", e tre tratti allo scoperto collocati rispettivamente nella valle dell'Arc (in prossimità di S. J. de Maurienne), in Val Cenischia e a Bruzolo.

Il **Tunnel di Base**, che aveva uno sviluppo complessivo di circa 53 Km, sboccava nella Val Cenischia, a sud di Venaus dopo aver attraversato il Massiccio del Moncenisio (o del Gruppo d'Ambin). **L'attraversamento della Val Cenischia** avveniva all'aperto in rilevato ed in viadotto. Superata la Val Cenischia, la linea proseguiva in **galleria (Tunnel di Bussoleno) per 12 km** per poi inserirsi **sull'attuale sedime della "Linea storica"**. Quest'ultima veniva deviata in affiancamento alla nuova linea, nel tratto compreso tra il **Rio Pissaglio e l'abitato di Borgone di Susa**.

In corrispondenza delle acciaierie di San Didero, era prevista l'ubicazione di un posto di movimento, nonché le due interconnessioni tra la nuova linea ferroviaria e l'attuale. Il tracciato proseguiva poi ancora all'aperto (in rilevato e viadotto) **fino all'imbocco della Galleria Gravio-Musinè, che faceva già parte della tratta italiana**.

Le tappe della fase approvativa del progetto preliminare Sinistra Dora :

- 7 marzo 2003 - Pubblicazione Progetto Preliminare e SIA e trasmissione elaborati del Progetto Preliminare a Comuni, Provincia e Regione
- 21 luglio 2003 - parere Regione DGR n. 67 - 10050
- 13 Agosto 2003 - parere positivo MIBAC con prescrizioni
- 4 settembre 2003 - parere positivo VIA Nazionale con prescrizioni
- 5 Dicembre 2003 - Approvazione del progetto dal CIPE con prescrizioni.

B. LTF-sas - cunicolo esplorativo di Venaus.

Come previsto nell'Accordo Internazionale e dalla Commissione Intergovernativa Italia-Francia (costituita a seguito dell'accordo del 15 gennaio 1996), *"preliminarmente e funzionalmente all'opera principale deve essere realizzato un programma di gallerie geognostiche"* tra le quali era prevista in Italia, la galleria di



Venaus per verificare il comportamento delle rocce attraversate con forti coperture (2500 m.) in previsione dello scavo nel Massiccio di Ambin.

Le tappe autorizzative del **procedimento autorizzativo per il cunicolo esplorativo di Venaus**:

- 30 giugno 2003 DGR 40-9816 - parere positivo della Regione Piemonte per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus
- 5 settembre 2003 - nota STM/TF/GC.mp prot. n. 403 - MIT - Struttura Tecnica di Missione – autorizzazione ai lavori di avvio del Cunicolo Esplorativo di Venaus

C. RFI - ITALFERR Nodo Urbano di Torino, potenziamento della tratta Bussoleno e cintura merci e connesso elettrodotto a 132kv di alimentazione della nuova sottostazione.

Il progetto della **sezione italiana** della Torino-Lione prevedeva un tracciato di 43,240 km, al 50% in galleria, compreso tra l'uscita della lunga galleria naturale del Gravio-Musinè (a Bruzolo) ed il bivio dell'interconnessione con la linea AV/AC Torino-Milano nel territorio di Settimo Torinese.

Le tappe della fase autorizzativa del Progetto Preliminare sono di seguito descritte:

- 9 maggio 2002 - trasmissione elaborati del progetto preliminare linea AC Settimo - San Didero a Comuni, Provincia e Regione
- Istituzione Tavolo Tecnico Politico di confronto: 23 incontri tra maggio 2002 - marzo 2003 (giovedì del ferroviere)
- 7 marzo 2003 - Pubblicazione Progetto Preliminare e SIA "Nodo Urbano di Torino, potenziamento della tratta Bussoleno e cintura merci e connesso elettrodotto a 132kv di alimentazione della nuova sottostazione"
- 21 luglio 2004 - parere Regione delibera n. 26 - 12997
- 1 Agosto 2005 - parere Regione delibera n. 16 - 609
- 3 Agosto 2005 - Approvazione del progetto dal CIPE con integrazioni G.R.

2.3. L'OPPOSIZIONE AL "PROGETTO ALLA NUOVA LINEA TORINO LIONE".

I progetti, sia della tratta comune, sia della tratta nazionale, incontravano una crescente resistenza da parte delle Amministrazioni Locali della Valle di Susa, in gran parte dovuta alla scarsa disponibilità al confronto ed all'informazione del promotore, a cui il Governo aveva delegato la gestione della progettazione.

Tale scelta ha rafforzato il movimento di opposizione e ha generato una posizione sempre più dura contro il progetto delle Amministrazioni Locali e della Comunità Montana Bassa Val di Susa (CM BVS), che assumeva la guida del movimento.

Anche la Provincia di Torino aveva assunto in quella fase una posizione critica, in particolare in merito al *Nodo Urbano di Torino, potenziamento della tratta Bussoleno e cintura merci* che, avrebbe configurato una sorta di Lione-Milano, escludendo il sistema logistico ed economico torinese dalla nuova linea.

Non veniva condotto un percorso adeguato di dialogo, condivisione e negoziazione con le Amministrazioni Locali.

Nell'**aprile 2005** la Regione ha proposto l'avvio di nuova fase di dialogo istituzionale; la DGR del 1° agosto 2005 n. 16-609, che integrava e rafforzava il parere tecnico precedente riguardo al *progetto del nodo di Torino*, impegnava la Regione a **promuovere la partecipazione degli Enti Locali alla definizione del progetto.**



2.4. LA COMMISSIONE TECNICA MINISTERIALE PRESIDUTA DALL'ARCH. LUIGI RIVALTA

Il **22 luglio 2005** veniva formulata la richiesta di costituire una Commissione Tecnica per avviare il dialogo di merito sul progetto, proposta fatta propria dall'**Assemblea dei Sindaci dei Comuni interessati all'opera**.

Il **5 agosto 2005** la proposta veniva accolta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che, sulla base di un documento programmatico condiviso da Provincia di Torino, Regione Piemonte, Città di Torino e Comunità Montana Bassa Val di Susa, costituiva una **Commissione Tecnica Ministeriale** "finalizzata a proporre soluzioni alle criticità tecniche evidenziate in via preventiva ai lavori della Pre-Conferenza di servizi, per semplificare l'iter autorizzativo e la localizzazione dell'opera".

Partecipavano alla commissione i rappresentanti del **Ministero delle Infrastrutture**, di **Regione, Provincia, Città di Torino**, della **Comunità Montana Bassa Val Susa**, dei **promotori LTF e RFI** e della **Commissione Intergovernativa Italia Francia**.

La **Commissione Tecnica Linea AC Torino-Lione**, presieduta dall'**arch. Luigi Rivalta**, ha operato per tre mesi tra molteplici difficoltà, cercando di recuperare un percorso di condivisione e proporre approfondimenti tecnici e modifiche sostanziali al progetto; il clima era ostile e di scarsa disponibilità da parte dei rappresentanti dei territori, dei Promotori Pubblici, ma anche dallo stesso Ministero impegnato a chiudere la Pre-Conferenza di servizi (20 settembre 2005) in tempi coerenti con le scadenze temporali (e finanziarie) già convenute con Francia e Commissione Europea⁸.

Governo e promotori avevano sottovalutato il clima di tensione e la dimensione del conflitto e la crescente radicalizzazione dello stesso.

La realizzazione dei sondaggi necessari alla progettazione preliminare - attività condivisa in sede di Commissione Tecnica anche dai tecnici della CMBVS - e l'impianto del cantiere per il cunicolo esplorativo di Venaus (adempimento necessario per il finanziamento UE) costituivano il detonatore dello scontro.

2.5. GLI SCONTRI DEL SEGHINO E DI VENAUS

Il **31 ottobre 2005** venivano bloccate dai manifestanti le trivelle ed i mezzi della società incaricata di effettuare un sondaggio geognostico a Mompantero in località Seghino, funzionale alla redazione del progetto; le Forze dell'Ordine intervenute per garantire il sondaggio avevano dovuto ritirarsi per evitare scontri su una mulattiera in un territorio quasi impossibile da presidiare. I Sindaci svolgevano una funzione di interposizione e mediazione per evitare scontri gravi. Il tentativo del sondaggio veniva sospeso.

Nella notte del **6 dicembre 2005** le Forze dell'Ordine sgomberavano a Venaus il presidio NOTAV realizzato nell'area, per consentire l'allestimento del cantiere della galleria geognostica italiana.

L'8 dicembre 2005, un corteo di migliaia di persone si muoveva da Susa per raggiungere il presidio NOTAV di Venaus; i manifestanti si scontravano con la Polizia attestata sulla Strada Statale 25 a protezione dell'area. Si contavano numerosi feriti tra le Forze dell'Ordine ed i manifestanti.

I Sindaci, che partecipavano al corteo principale, erano intervenuti per cercare una mediazione.

In serata i manifestanti abbandonavano l'area di cantiere.

⁸ Con nota del **26 settembre 2005**, prot. n. 1379, il Capo Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, arch. Gaetano Fontana, comunicava al Coordinatore della Commissione Tecnica Ministeriale, arch. Luigi Rivalta, (e, per conoscenza, al Presidente della Regione Piemonte, Mercedes Bresso, e al Presidente della Provincia di Torino, Antonio Saitta), che **l'attività della Commissione era stata sospesa** poiché la "riunione della **Pre-Conferenza dei Servizi** del 20 settembre c.a. si era chiusa senza l'approvazione di alcuna decisione", non dando alcuna spiegazione delle ragioni per cui ciò è avvenuto.

Con nota del **14 ottobre 2005** prot. n. 1623, l'arch. Gaetano Fontana - Capo del Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - invitava a riprendere i lavori della Commissione Tecnica istituita il 05/08/2005, a seguito delle risultanze dell'incontro tenutosi in data 12/10/2005 presso la Prefettura di Torino tra i rappresentanti del Governo, della Regione Piemonte, della Provincia di Torino, del Comune di Torino, della CIG, di LTF s.a.s., di RFI S.p.A. e la dr.ssa Loyola De Palacio.



A fine giornata, una nota del Viminale parla di “*gravi incidenti dovuti a 1000 estremisti provenienti da tutta Italia*”. Il Questore di Torino, Rodolfo Poli, riferiva che il cantiere era stato gravemente danneggiato con “*macchinari ed automezzi sfasciati e attrezzature danneggiate*”.

Il **10 dicembre 2005**, a seguito degli **scontri tra manifestanti e Polizia avvenuti a Venaus**, il Governo, presieduto da Silvio Berlusconi, convocava le Amministrazioni Locali a Roma per un confronto. Sotto la guida del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, Governo ed Istituzioni Locali si accordavano sull’istituzionalizzazione di uno strumento di dialogo, il “Tavolo di Palazzo Chigi”. Il cantiere appena aperto di Venaus veniva “congelato”, in attesa di un confronto con il territorio.

I lavori sarebbero ripartiti solo dopo la relazione conclusiva degli approfondimenti ambientali, sanitari ed economici prodotti dalla Commissione Tecnica già istituita presso il Ministero delle Infrastrutture, esteso ai Ministeri della Salute, dell’Ambiente e delle Politiche Comunitarie, che, dopo la sua istituzionalizzazione da parte della Presidenza del Consiglio, diventerà l’Osservatorio per la realizzazione dell’Asse Ferroviario Torino-Lione.



3. L'OSSERVATORIO: TERRITORIALIZZAZIONE, CONDIVISIONE ED ACCOMPAGNAMENTO DEL PROGETTO E DELLA SUA REALIZZAZIONE

3.1. PRIMA FASE DELL'OSSERVATORIO 12 DICEMBRE 2006 - 29 LUGLIO 2008

Riferimenti Governativi

L'Osservatorio veniva istituito con **DPCM 1 marzo 2006**, dal Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi** (23/4/2005-17/5/2006) sotto il diretto coordinamento del Sottosegretario della Presidenza del Consiglio **Gianni Letta**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Pietro Lunardi**.

L'insediamento e l'avvio operativo dell'Osservatorio è avvenuto a seguito delle elezioni dell'aprile 2006, con il nuovo Governo (17/5/2006 – 6/5/2008), Presidente del Consiglio **Romano Prodi**; il **DPR del 16 agosto 2006** nomina il Commissario di Governo e specifica il DPCM del 1 marzo; il Sottosegretario della presidenza del Consiglio era **Enrico Letta**; il Ministro delle infrastrutture era **Antonio Di Pietro** ed il Ministro dei trasporti il Prof. **Alessandro Bianchi**.

La conclusione della prima fase dell'Osservatorio – 29/7/2008 - avviene dopo l'insediamento del nuovo Governo (7/5/2008 – 16/11/2011) con il Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi**; sotto il diretto coordinamento e la supervisione del Sottosegretario della Presidenza del Consiglio **Gianni Letta**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Altero Matteoli**.

Descrizione delle attività

L'Osservatorio (evoluzione ed istituzionalizzazione della precedente Commissione Tecnica) si insediava il **1° marzo 2006** ed iniziava la sua attività il **12 dicembre 2006**, con la esecutività della nomina del **Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio**⁹.

La prima Fase, che operativamente iniziava il 12 dicembre 2006 e si conclude il 29 luglio 2008, si poneva l'obiettivo di rispondere ai quattro quesiti posti dalle Amministrazioni locali e concordati preventivamente con **tutti i Sindaci** il 23 novembre 2006 a Bussoleno :

- la capacità della Linea Storica
- la domanda di traffico sull'arco alpino nel medio e lungo periodo e la capacità dei valichi di sostenerla
- le peculiarità del nodo ferroviario di Torino
- le possibili alternative di tracciato in Val di Susa.

Su suggerimento dell'Osservatorio, con decisione governativa (Tavolo Istituzionale del 26 giugno 2007) **veniva abbandonata l'ipotesi di tracciato originale in sinistra Dora** ed il progetto ripartiva con una nuova fase pre-progettuale.

"L'Osservatorio iniziava la sua attività operativa con questa agenda, concordata con la Conferenza dei Sindaci dei territori interessati al tracciato. I quattro argomenti erano riconducibili a tematiche che si presentavano in una fase di tipo preliminare, quando si doveva valutare se realizzare o meno un progetto e, nell'ipotesi di massima - ancora da sottoporre a verifiche di vario tipo - che lo si intendesse realizzare, quali fossero gli aspetti di base del problema (domanda e offerta attuale e potenziale nel corridoio e nella modalità di trasporto individuati)".

L'Osservatorio svolgeva nei suoi primi mesi un'attività istruttoria sui primi tre dei quattro temi assegnati, riportando al Tavolo Istituzionale del luglio 2007 i risultati definitivi dell'analisi di offerta e domanda e le prime indicazioni sul Nodo di Torino.

⁹ DPCM 1° marzo 2006 e DPR del 16 agosto 2006, che nominava Mario Virano Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio (fino al 23 aprile 2015, a seguito della promulgazione del DPR di nomina di Paolo Foietta)
Disponibile sul sito dell'Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/atti.html



Lo strumento utilizzato era duplice: l'insieme delle riunioni e la pubblicazione di Quaderni tematici al termine della disamina di ciascun macro-tema. **Le sedute dell'Osservatorio si erano basate a loro volta su una molteplicità di strumenti: audizioni di tecnici espressi dai Promotori (LTF, RFI) o dai territori rappresentati e audizioni di esponenti "terzi" (ovvero non espressi dai Promotori o dai territori o dalle Istituzioni rappresentati in Osservatorio) di riconosciuta autorevolezza; presentazione di documenti da parte di componenti dell'Osservatorio; discussioni verbalizzate sugli aspetti presentati o discussi; lavori specifici richiesti dall'Osservatorio e svolti da soggetti sulla cui attendibilità era stato raggiunto un unanime accordo.**

Vi sono alcune regole implicite alla base di questo processo di analisi e discussione:

- a) per nessun argomento erano date per acquisite conoscenze o posizioni e l'Osservatorio era stata l'unica sede nella quale si erano svolte le attività istruttorie per raggiungere conclusioni;
- b) tutto il materiale presentato era sempre disponibile a tutti i componenti dell'Osservatorio;
- c) la redazione dei testi, nei quali erano raccolte risultanze delle analisi e le conclusioni, venivano licenziati con l'accordo di tutti, fermo restando che, ove non fossero state raggiunte conclusioni unanimi, le posizioni divergenti sarebbero state rese esplicite con la massima analiticità.

In sintesi, l'Osservatorio, **nella fase pre-progettuale**, svolgeva un'attività istruttoria degli aspetti chiave nella definizione del progetto. Molti di quegli aspetti erano oggetto di analisi sia da parte dei promotori del progetto che dei suoi oppositori, ma mancavano due elementi fondamentali che invece avevano caratterizzato l'apporto di tutti i componenti dell'Osservatorio:

- a) il reciproco riconoscimento (sia tra interlocutori che tra contenuti da questi espressi), il dialogo e il confronto tra le reverse posizioni;
- b) un controllo, esercitato in questo caso da un gruppo di "pari", coordinati da un Presidente, sulla qualità degli elaborati e sull'autorevolezza, quindi in definitiva sull'attendibilità delle analisi e sulla condivisibilità dei risultati raggiunti. In sostanza, **l'esperienza insegnava che in mancanza di una legittimazione reciproca tra interlocutori ed una conduzione super partes del dibattito**, (nel senso di un'attività di garanzia delle diverse posizioni oggetto di discussione), il dialogo non veniva attivato, i contenuti non venivano scambiati, molti attori non avevano la possibilità di far ascoltare le proprie posizioni o i risultati delle proprie analisi alternative, nessuno valutava la qualità delle elaborazioni di parte proposte (comprese quelle dei promotori).

I **Quaderni dell'Osservatorio**, fondamentali in questa fase, avevano reso pubbliche conclusioni che davano voce anche alle posizioni degli oppositori del progetto".¹⁰

I risultati di tale lungo lavoro preliminare e la documentazione del dibattito all'interno dell'Osservatorio venivano progressivamente pubblicati nei primi 6 Quaderni dell'Osservatorio.

L'**Accordo di "Pracatinat"** del **28 giugno 2008**, presentato il giorno successivo, domenica 29 giugno, nell'incontro indetto dal Prefetto di Torino con i **Sindaci** di tutti i territori (interessati e/o interessabili dalla Torino-Lione), rappresentava la sintesi di questo percorso.

La conclusione della fase pre-progettuale coincideva con la redazione congiunta del documento "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio" noto come "Accordo di Pracatinat", dal nome della località, in Alta Val Chisone, nella quale si erano svolte, il 27 e 28 giugno 2008, le riunioni dell'Osservatorio, le cui conclusioni venivano formalizzate in quel documento. Alcuni oppositori del progetto negavano che tale documento

¹⁰ Fabio Pasquali, "L'esperienza dell'Osservatorio Tecnico nel progetto della Nuova Linea Torino Lione come contributo al dibattito sulla realizzazione di infrastrutture in Italia - Elementi in risposta alla lettera del Ministro" in Osservatorio collegamento ferroviario Torino - Lione Quaderno 09 Gennaio 2015 - CONTRIBUTI ALL'APPROCCIO DECISIONALE ALLE GRANDI OPERE - *spunti di analisi e discussione in un'ottica operativa sulla base dell'esperienza dell'Osservatorio*



rappresentasse un accordo perché il documento non veniva “formalmente” sottoscritto; nessuno aveva negato che il documento fosse “condiviso”, che agli incontri avessero partecipato tutti i componenti dell’organismo rappresentativo, che il testo elaborato venisse rivisto e in parte riscritto con il contributo di tutti (in particolare dai rappresentanti dei territori che si opponevano a vari aspetti del progetto o al progetto nella sua totalità). L’accordo veniva presentato in una riunione tenuta il 29 giugno 2008 presso la Prefettura di Torino, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e della totalità dei Sindaci dei territori interessati senza che alcuno facesse sentire una voce di presa di distanza dal documento.

Nell’accordo si conveniva sulla necessità di procedere alla progettazione preliminare con sviluppo in destra Dora della parte dell’opera in territorio italiano, dal tunnel di base al collegamento con la linea Torino-Milano.

A fronte di tale decisione, venivano individuate le linee di politica dei trasporti da attivare (sette indicazioni per il trasporto merci e quattro per il trasporto passeggeri), veniva confermata la necessità di una regia unitaria per l’intera attività di progettazione e di interfaccia tra territori e promotori, veniva presa la decisione di procedere alla progettazione dell’intero progetto (compreso il tunnel di base) e non di tratte funzionali via via individuate (posizione quest’ultima sostenuta dai rappresentanti della Bassa Val di Susa); veniva individuato l’elenco delle soluzioni infrastrutturali inquadrate nella politica comunitaria, nazionale e regionale dei corridoi intermodali e rese necessarie dal nuovo quadro di realizzazione della Torino Lione¹¹.

Le risultanze erano state portate al “Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi” il successivo 29 luglio 2008, che, con la partecipazione di **tutti i Sindaci** in rappresentanza dei vari territori, prendeva atto dell’operato dell’Osservatorio assegnandogli un nuovo mandato:

- l’**impostazione** unitaria del Progetto Preliminare
- la “**governance**” della tratta comune e di quella nazionale nel rispetto dei capisaldi dell’“Accordo di Pracatinat”.

Il verbale dell’incontro confermava, tra le decisioni operative, di “*avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione dal Confine Francese a Settimo Torinese*”, **abbandonando i progetti definitivi predisposti in precedenza, già pubblicati ed in corso di approvazione da parte di LTF ed RFI**; si precisava inoltre che la “*progettazione doveva essere preceduta da un’accurata definizione in sede di Osservatorio, delle specifiche progettuali da porre a base dei documenti di gara...*”

I principali risultati di questa fase sono documentati¹² in:

- *Documento di Pracatinat: “Punti di accordo per la progettazione della NLTL e per le nuove politiche di trasporto per il territorio” - Pracatinat, 28 giugno 2008*
- *Verbale della riunione del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi, 29 luglio 2008*

¹¹ Fabio Pasquali, “L’esperienza dell’Osservatorio Tecnico nel progetto della Nuova Linea Torino Lione come contributo al dibattito sulla realizzazione di infrastrutture in Italia - Elementi in risposta alla lettera del Ministro” in Osservatorio collegamento ferroviario Torino - Lione Quaderno 09 Gennaio 2015 - CONTRIBUTI ALL’APPROCCIO DECISIONALE ALLE GRANDI OPERE - *spunti di analisi e discussione in un’ottica operativa sulla base dell’esperienza dell’ Osservatorio*

¹² I documenti elencati sono disponibili sul sito dell’ Osservatorio al link http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/documenti_O_T.html



3.2. SECONDA FASE DELL' OSSERVATORIO 23 SETTEMBRE 2008 - 4 FEBBRAIO 2009

Riferimenti Governativi

La seconda fase dell'Osservatorio avviene con il Governo Berlusconi (7/5/2008 – 16/11/2011), Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi**, con il diretto coordinamento e la supervisione del Sottosegretario della presidenza del Consiglio **Gianni Letta**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Altero Matteoli**.

La **seconda Fase** si è svolta dal 23 settembre 2008 al 4 febbraio 2009 attraverso 16 Riunioni plenarie, 11 Audizioni nazionali, 2 Audizioni internazionali e 4 incontri di verifica con **tutti i Sindaci**.

In attuazione dell'Accordo di Pracinat, prendendo atto del superamento del Progetto Preliminare originale in sinistra Dora, si decideva unanimemente di **firmare i criteri di sviluppo del nuovo progetto della linea ferroviaria, garantendo una governance unitaria per l'intera linea e individuando, in parallelo misure ed interventi per il miglioramento del servizio ferroviario, per l'intermodalità e la "territorializzazione" del progetto.**

L'Osservatorio aveva quindi elaborato e condiviso le cosiddette "**Specifiche Progettuali**", il cui testo finale era concordato nella seduta del 4 febbraio 2009.

L'obiettivo delle Specifiche Progettuali era stato quello di fornire le linee guida per "**progettare la progettazione**", ovvero "*orientare e coordinare unitariamente il progetto dell'intera tratta in territorio italiano della NLTL, tenendo conto della complessa situazione del complesso socio-territoriale di riferimento*". Erano state inoltre analizzate le aree sensibili del progetto sia sotto il profilo tematico che territoriale (*Descrizione delle aree problema*).

Le **sette Specifiche Progettuali** erano divenute prescrizioni di gara fatte proprie da **LTF** e **RFI** per la scelta dei rispettivi progettisti, unificando le "regole di ingaggio" per le due diverse équipes e le due diverse procedure.

I principali risultati raggiunti sono documentati¹³ in:

- **4 febbraio 2009 - "PROGETTARE LA PROGETTAZIONE: Documento di Specifiche Progettuali"**

Tali risultanze sono state presentate e discusse il 4 febbraio 2009 in Prefettura con **tutti i Sindaci**, alla presenza del **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

¹³ I documenti elencati sono disponibili sul sito dell' Osservatorio al link
http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/documenti_O_T.html



3.3. TERZA FASE DELL' OSSERVATORIO 17 FEBBRAIO 2009 - 25 GIUGNO 2010

Riferimenti Governativi

La terza fase dell'Osservatorio si svolge interamente con il Governo Berlusconi (7/5/2008 – 16/11/2011), Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi**, con il diretto coordinamento e la supervisione del Sottosegretario della presidenza del Consiglio **Gianni Letta**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Altero Matteoli**.

La **terza Fase**¹⁴ dei lavori dell'Osservatorio ha riguardato la messa a punto del tracciato della nuova linea ferroviaria e la **governance del progetto preliminare unitario**; ha inizio il 17 febbraio 2009 e si concludeva il 25 giugno 2010

In questo periodo si erano tenute 53 Riunioni, di cui 13 Audizioni nazionali, 3 Audizioni internazionali e **9 incontri di verifica con gli Amministratori locali**.

L'Osservatorio svolgeva in questa fase il ruolo di governance del progetto nei suoi vari sviluppi, ovvero di supervisione delle attività, interfaccia con gli attori coinvolti e garanzia degli interessi dei diversi attori rappresentati nell'Osservatorio.

La *governance* era svolta dall'Osservatorio con l'utilizzo di tre strumenti:

- la messa in evidenza e la prima istruttoria di temi di cui la progettazione preliminare avrebbe dovuto farsi carico e che non sempre avevano ricevuto la dovuta attenzione (o che nel caso della NLTL avrebbero in ogni caso dovuto ricevere adeguata attenzione per espressa decisione, quindi del gruppo degli *stakeholder*)
- l'accesso per i territori presenti in Osservatorio, per il tramite dei loro rappresentanti, ad un luogo permanente di rappresentazione di problematiche, esigenze, criticità, e di potenziale soluzione (e/o approfondimento mirato da parte dei progettisti) di quanto portate all'attenzione
- la richiesta di trasparenza, la discussione e, in ultima analisi, il controllo, sulle metodiche utilizzate dai promotori per la redazione della valutazione di impatto ambientale (con connesso approfondimento dell'analisi multicriteria da utilizzare per le valutazioni delle alternative) e dell'analisi costi benefici

Gli studi per la ricerca del tracciato migliore comportavano la necessità di esaminare un gran numero di alternative analizzate e valutate con **analisi multicriteria** e attraverso un confronto serrato con gli interlocutori del territorio.

Ciò richiedeva la necessità di coinvolgere un numero elevato di Comuni che poi, nel tempo, si erano modificati man mano che si erano ridotte le opzioni di tracciato, fino all'individuazione della scelta finale.

Fondamentale era in questa fase la condivisione e la formalizzazione degli **"Indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della NLTL"**, i cui elementi erano entrati a far parte della documentazione di gara per la scelta del progettista da parte del promotore LTF e del **"Piano dei Sondaggi della tratta nazionale ed internazionale"**, indispensabili per la progettazione, condivisi da parte di tutti i componenti dell'Osservatorio (compresi quelli espressione delle posizioni contrarie alla Nuova Linea Torino-Lione).

I principali risultati raggiunti sono stati documentati¹⁵ in:

- 25 maggio 2009: avvio in Italia della redazione del Progetto Preliminare e dello Studio d'Impatto Ambientale della parte comune dell'opera, sul tracciato "destra Dora" in variante rispetto a quello approvato con deliberazione CIPE 113/2003
- 24 novembre 2009: approvazione unanime da parte di tutti i componenti dell'Osservatorio del **"Piano dei Sondaggi"** della tratta nazionale ed internazionale

¹⁴ DPR 20 gennaio 2009

¹⁵ I documenti elencati sono disponibili sul sito dell'Osservatorio al link http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/documenti_O_T.html



3. 29 gennaio 2010: approvazione del documento “indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della NLTL dal confine di Stato alla connessione con la linea AV/AC Torino Milano”
4. 20 Aprile 2010: documento finale “Comparazione delle diverse alternative di tracciato sulla base di criteri/indicatori condivisi e resi espliciti con la metodologia di analisi multicriteria”
5. 25 Giugno 2010: presa d’atto, in sede di Osservatorio, dei Progetti Preliminari e S.I.A., redatti da LTF e RFI della Tratta Comune e della Tratta Nazionale della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione.

I cambiamenti della composizione dell’Osservatorio nel 2010

Fino a tutto il 2009, l’Osservatorio ha avuto al proprio interno tecnici, espressione di **tutte** le Amministrazioni Locali interessate alle diverse opzioni di tracciato: il **Comune di Torino, l’ambito metropolitano** (da Settimo Torinese ad Orbassano) la **Collina Morenica di Rivoli e, nella tratta montana, la Val Sangone, la Bassa Valle e l’Alta Valle di Susa**. La decisione della Regione Piemonte di accorpare, nel quadro di un riordino generale degli assetti istituzionali, le 3 Comunità Montane (**la Val Sangone, la Bassa Val di Susa e l’Alta Val di Susa**) in una sola, mutava in modo significativo gli assetti politici di questo Ente. L’elezione di secondo grado degli Organi di Governo della unificata nuova Comunità Montana, determinava nuovi equilibri politici di maggioranza con un ruolo determinante della minoranza NoTav ed un conseguente cambio di orientamento, comunicato in Osservatorio dal neo eletto Presidente il 7 gennaio 2010, così sintetizzabile: rifiuto di confermare i precedenti rappresentanti in seno all’Osservatorio (rifiutandone anche la temporanea “*prorogatio*” proposta da Provincia e Regione); contestuale rifiuto di nominarne di nuovi; rifiuto di considerare vincoli da rispettare le scadenze poste dalla Commissione Europea per gli adempimenti finalizzati al finanziamento dell’opera (Tunnel geognostico).

Questa decisione del nuovo vertice della Comunità Montana (che avrebbe provocato l’*impasse* operativo dell’Osservatorio) induceva il **Governmento** a chiedere alla **Regione Piemonte** e alla **Provincia di Torino** di condurre congiuntamente una consultazione tra tutti i Comuni per ridefinire il quadro delle partecipazioni locali nell’Osservatorio e, successivamente, al Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi. Tale ricognizione da parte dei due maggiori Enti territoriali, iniziata il 12 gennaio 2010, si concludeva il 15 gennaio, dopo aver consultato **tutti i Sindaci** dei territori.

Conseguentemente, il 17 gennaio 2010, la Regione e la Provincia inoltravano al Governo la proposta della **“Rappresentanza Territoriale dei Comuni che avevano dichiarato di voler aderire ai lavori dell’Osservatorio”**, indicando i rispettivi tecnici incaricati, prendendo nel contempo atto di quelli **autoesclusi**, in base al dichiarato rifiuto di partecipare a qualunque attività per “il miglior progetto possibile”.

Il DPCM **19 gennaio 2010** e gli allegati tecnici trasmessi da Regione e Provincia al Governo, per la sua redazione¹⁶ (citati esplicitamente nel Decreto), specificavano che *“I Comuni che partecipano alla determinazione delle rappresentanze territoriali devono dichiarare la volontà di partecipare al processo di definizione della migliore progettazione preliminare possibile dell’opera, alla conseguente valorizzazione del territorio nel rispetto del calendario europeo, fermo restando che l’adesione ai lavori dell’Osservatorio lascia comunque le amministrazioni aderenti di poter discrezionalmente esprimersi sulla progettazione preliminare”*¹⁷.

16 Documento di Regione Piemonte e Provincia Torino del 17 gennaio 2010, redatto su incarico del Governo (Presidenza del Consiglio), dopo un’ampia consultazione con tutti i Sindaci dei Territori interessati, dal titolo **“Rappresentanze Territoriali dell’Osservatorio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Criteri per la designazione, Rappresentanze territoriali, Composizione dell’osservatorio e rappresentanze designate, Specificazioni sul ruolo e sulle attività dell’Osservatorio”**.

17 Il DPCM e gli allegati sono consultabili sul sito dell’Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/.



3.4. QUARTA FASE DELL'OSSERVATORIO 27 GIUGNO 2010 - 20 GIUGNO 2015

Riferimenti Governativi

La quarta fase dell'Osservatorio ha inizio con il Governo Berlusconi (7/5/2008 – 16/11/2011), Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi**, con il diretto coordinamento e la supervisione del Sottosegretario della presidenza del Consiglio Gianni Letta; il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era Altero Matteoli.

A seguito delle dimissioni del Governo il 16/11/2011 s'insedia il Governo "tecnico" Monti (16/11/2011 – 28/04/2013), Presidente del Consiglio **Mario Monti**; la struttura era posta sotto il coordinamento del Sottosegretario della presidenza del Consiglio Antonio Catricalà; Ministro delle infrastrutture era Antonio Di Pietro e Ministro dei trasporti il Prof. Corrado Passera.

A seguito delle elezioni del 24-25 febbraio 2013, s'insedia il governo Letta (28/4/2013 – 14/2/2014), Presidente del Consiglio **Silvio Enrico Letta**, Sottosegretario della presidenza del Consiglio Filippo Patroni Griffi; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era Maurizio Lupi.

A seguito delle dimissioni del presidente Letta, s'insedia il governo Renzi (14/2/2014-7/12/2016), Presidente del Consiglio **Matteo Renzi**, Sottosegretario della presidenza del Consiglio Graziano Delrio; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era Maurizio Lupi (fino al 20/3/2015) e successivamente Graziano Delrio.

La quarta fase¹⁸ dei lavori dell'Osservatorio ha avuto come "obiettivo" la **Governance del progetto definitivo per la Sezione Transfrontaliera e del Progetto Preliminare della tratta di accesso nazionale (RFI)**. Le scelte governative ed internazionali hanno comportato una ridefinizione delle attività al fine di accompagnare la realizzazione del tunnel geognostico della Maddalena, di definire e proporre l'ottimizzazione attuativa di progetti attraverso il fasaggio ed un adeguato piano di cantierizzazione, delineando inoltre il programma di utilizzo dei fondi compensativi.

L'attività ha avuto inizio il 27 giugno 2010 e si è conclusa il 20 giugno 2015.

56 riunioni nel periodo giugno 2010 - giugno 2012

40 riunioni nel periodo giugno 2012 - giugno 2015

Le attività dell'Osservatorio si sono concretizzate nel:

A. **"Fasaggio" dell'intera linea in Italia, a partire dalla Sezione Transfrontaliera della Parte Comune**

I Governi Italiano e Francese, il 6 luglio 2011, in sede di Commissione Intergovernativa Italia - Francia, richiedevano ai promotori (LTF, RFF, RFI) di valutare l'incidenza del fasaggio della parte comune e degli accessi, sul bilancio socio-economico del progetto, e più in generale per lo studio del Progetto Definitivo.

La delibera CIPE n. 57 del 3 agosto 2011, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 272 del 22 novembre 2011, sulla base dell'istruttoria condotta dall'Osservatorio Torino-Lione, introduceva per la prima volta il concetto di "fasizzazione" del progetto, dando disposizioni per la progettazione definitiva delle sole opere della Sezione Transfrontaliera. L'**"Ipotesi di fasaggio sequenziale del progetto Torino-Lione"**, presentata per la parte Italiana in sede di **Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione (Rev. A del 26/01/2012)**, definiva una prima proposta di suddivisione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione in fasi funzionali, coerente con l'insieme degli elementi progettuali (accessi francesi, parte comune, accessi italiani) e compatibile con i vincoli legati ai lavori, al budget, all'esercizio e alla redditività del progetto.

L'Accordo Italia-Francia per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione del 30 Gennaio 2012, ratificato in Italia con Legge n. 71 del 2014, disponeva che "Tali opere sarebbero state realizzate in diverse fasi funzionali" e che la prima fase sarebbe stata "la Sezione transfrontaliera, che comprendeva le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti" e affidava a RFI la realizzazione dei "lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno".

¹⁸ DPR 20 gennaio 2009



B. Governance del processo di definizione del Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera

Tale attività, con numerosi incontri di verifica con gli Amministratori Locali, si concludeva con l'approvazione del CIPE il 20 febbraio 2015.

- nella seduta n. 177 del 18 gennaio 2012, si dava l'avvio alla "governance" dell'Osservatorio sulla Progettazione Definitiva della Nuova Linea, limitatamente alla Sezione Transfrontaliera
- a seguire, nella seduta del 18 aprile 2012, si avviava la discussione sul dossier di presentazione delle linee guida del Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera, organizzando gruppi di lavoro che affrontassero i singoli problemi, al fine di ottenere un Progetto Definitivo, frutto di un lavoro collegiale
- il Progetto Definitivo veniva illustrato ai componenti dell'Osservatorio nella seduta n. 204 del 29 gennaio 2013. La presentazione, condivisa in Osservatorio, veniva successivamente esposta presso il Consiglio Superiore dei LL.PP, in data 31 gennaio 2013
- il Progetto della Stazione Internazionale di Susa, risultante dal Concorso Internazionale di Architettura, veniva condiviso in Osservatorio, nella seduta n. 204 del 29 gennaio 2013, e presentato a Roma al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 31 gennaio 2013 ed a Susa il 16 febbraio 2013
- aggiornamento e sviluppo del progetto definitivo e delle diverse questioni complementari, quali svincolo di Chiomonte, ricollocazione dell'Autoporto di Susa e Pista di Guida Sicura, programma di eliminazione dei tralicci e delle linee ad alta tensione da Bussoleno a Bardonecchia, condiviso in Osservatorio, nella seduta n. 232 del 14 maggio 2014
- l'esame degli esiti della Conferenza di Servizi regionale del 18 febbraio 2015 e della Conferenza di Servizi nazionale del 10 marzo 2015 al fine del consolidamento del progetto

C. Governance "cunicolo geognostico della Maddalena" nel Cantiere di Chiomonte

All'inizio del 2011, le aree destinate al cantiere del **Cunicolo Geognostico della Maddalena** venivano occupate dalle frange più radicali del Movimento NoTav e, di fatto, sottratte al controllo dello Stato (con l'unilaterale sospensione del trattato di Schengen); erano i giorni della proclamazione della cosiddetta "**Libera Repubblica della Maddalena**". L'obiettivo dichiarato era il far perdere allo Stato Italiano il finanziamento europeo per la realizzazione dell'opera (scadenza 30 giugno 2011).

Il Tunnel rappresentava l'unica galleria di questo tipo in territorio italiano (rispetto ai tre in territorio francese), ed aveva, come gli altri, la duplice funzione di strumento per acquisire maggiori conoscenze sul massiccio dell'Ambin, oggetto del traforo per la realizzazione del Tunnel di Base e, dopo il completamento dell'opera, di via di fuga dal Tunnel di Base e quindi di tunnel di sicurezza in caso di emergenza.

Il 27 giugno 2011, le aree venivano sgomberate dalle Forze dell'Ordine e rese disponibili a LTF; veniva così avviato il cantiere del tunnel geognostico della Maddalena, nei termini previsti, in un contesto particolarmente problematico per la sicurezza dei lavoratori (si rendeva necessario un presidio permanente delle Forze dell'Ordine).

Da allora Chiomonte ed il suo cantiere diventavano il simbolo dello scontro tra le frange estreme del Movimento NoTav, decise ad impedire ad ogni costo l'avvio dell'opera (e del cantiere), e le Istituzioni (**Comune, Provincia, Regione e Stato**) impegnate a dare attuazione ad una decisione nazionale ed internazionale.

L'Osservatorio ha accompagnato, in stretto rapporto con l'**Amministrazione Comunale di Chiomonte**, dapprima il Progetto e poi la cantierizzazione della **galleria geognostica de "la Maddalena"**. Dall'approvazione, in data 11 maggio 2010, del documento "*Considerazioni dell'Osservatorio Torino-Lione sul Progetto e il SIA della galleria geognostica de "La Maddalena" nel Comune di Chiomonte*", l'Osservatorio ha approfondito in numerose riunioni



il tema del cantiere geognostico (6 aprile 2010), discuteva e approvava il "*Piano di Monitoraggio ambientale galleria geognostica de "La Maddalena"*", lo "*Studio di impatto ambientale galleria geognostica de "La Maddalena"*" (13 aprile 2010), il "*Piano di Monitoraggio - Ambiente Idrico*" (4 maggio 2010).

Ristabilito l'ordine democratico e l'agibilità dei luoghi, il cantiere sviluppava il programma dei lavori in anticipo sul calendario convenuto, e la cosiddetta "talpa", ovvero la fresa TBM, era regolarmente arrivata per parti (con oltre cento TIR), assemblata, introdotta nella porzione di galleria realizzata in precedenza (con tecnica tradizionale), pronta per lo scavo meccanizzato. Intanto il tema delle garanzie ambientali veniva affinato con sempre maggiore efficacia, grazie anche ad una interazione sempre più stretta con l'ARPA Piemonte.

L'Osservatorio, utilizzando le competenze di ARPA Piemonte, ha condiviso la fase di preparazione di una sistematica attività di monitoraggio degli effetti ambientali e di confronto tra previsioni ed impatti reali. L'attività di monitoraggio, presente in numerosi progetti, specie in quelli dove gli effetti sull'ambiente erano particolarmente significativi, si sviluppava in modo efficace proprio grazie al fatto che, non solo veniva concordata in Osservatorio dagli attori interessati, ma la verifica periodica degli effetti misurati veniva agevolata dall'esame dei dati nella stessa sede e dalla condivisione di eventuali correttivi.

D. **Verifica del Progetto della Tratta Nazionale ed esame delle proposte da proporre in sede di definitivo.**

Il Progetto Preliminare veniva pubblicato da RFI il 28 marzo 2011 come un unicum privo di fasi funzionali. I pareri su Progetto Preliminare e Studio d'Impatto Ambientale erano stati tutti espressi e formalizzati: Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali (novembre 2012), Regione Piemonte (26/10/2012) e Commissione VIA del Ministero dell' Ambiente (6 dicembre 2013). L'iter approvativo del Progetto veniva poi sospeso, in attesa del perfezionamento degli Accordi Italia, Francia ed UE per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera.

Nella seduta n. 162 del 25 maggio 2011, iniziava la riflessione sul tema del fasaggio.

Nel periodo 2010 - 2015, in sede di Osservatorio, sono state condotte attività di approfondimento sulla Tratta Nazionale della NLTL ed in particolare:

- incontri di verifica ed approfondimento per ambito territoriale con tutti gli Amministratori Locali
- elaborazione ed approvazione del documento "Osservazioni al Progetto Preliminare NLTL tratta nazionale (Piana delle Chiuse-Settimo T.se): approfondimenti e integrazioni", approvato nella seduta n. 170 del 21 settembre 2011
- analisi e valutazione di miglioramenti e modifiche progettuali in ottemperanza alle osservazioni e prescrizioni dei pareri di Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Regione e Ministero dell' Ambiente
- valutazioni tecnico-economiche relative all'adeguamento della Linea Storica esistente nel tratto Bussoleno-Avigliana (seduta n. 221 del 18 dicembre 2013)
- esame delle soluzioni tecniche ed architettoniche per le barriere antirumore impiegate da RFI sul territorio nazionale (seduta n. 218 del 6 novembre 2013)
- modifica del sistema di alimentazione del Nodo di Torino da 25 a 3 kv, con verifica della fattibilità tecnica e progettuale e degli effetti positivi sul territorio
- prima analisi della possibile anticipazione della fermata di Buttigliera Alta-Ferriera del Sistema Ferroviario Metropolitano SFM3 (seduta n. 227 del 12 marzo 2014) e dell'attivazione della futura linea SFM5 "Orbassano/Torino Stura/Chivasso (seduta n. 222 del 22 gennaio 2014)

E. **Analisi Costi Benefici (ACB)**

L'Osservatorio ha esaminato e discusso la nuova **Analisi Costi Benefici**, sviluppata da LTF redatta da esperti, internazionali italiani e francese, pubblicata integralmente sul **Quaderno 8** dell'Osservatorio, con tutti gli studi, i confronti e i contraddittori pervenuti, con le conclusioni condivise ed i punti non



condivisi. Il complessivo lavoro dell'ACB è stato poi presentato e discusso ufficialmente a Roma il 26 aprile 2012 al Parlamentino del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del Ministro dello Sviluppo Economico, dei rappresentanti del territorio, di esponenti del mondo universitario, della ricerca e della stampa specializzata.

Nella seduta n. 166 del 13 luglio 2011, veniva esaminata la bozza preliminare del documento sull'Analisi Costi Benefici.

La stesura finale è stata esaminata nella seduta n. 169 del 14 settembre 2011; si prendeva atto del documento finale, dei risultati condivisi e delle divergenze esplicitate dai componenti in merito al documento; in tale seduta, preso atto del documento, si dava via libera all'editing del Q8.

F. Smart Susa Valley

in data 18 luglio 2012, in sede di Osservatorio, si è tenuta la prima riunione tematica sulla **“Smart Susa Valley”**, **il progetto di sviluppo dell'intera Valle, basato sull'obiettivo di concentrare i fondi previsti dalla vigente normativa in conto compensazione per i territori interessati dalla realizzazione di opere infrastrutturali, con lo scopo di identificare una strategia integrata ed innovativa.** Il progetto, con la definizione comune delle priorità di sviluppo della Valle e l'identificazione congiunta dei progetti prioritari, è stato condiviso nelle sue linee guida iniziali con tutti i Sindaci del territorio, compresi quelli contrari al progetto, in una riunione plenaria svoltasi in Regione il 18 giugno 2012, alla presenza dei Presidenti di Regione e Provincia.

La suggestione delle “città intelligenti” (smart cities) consentiva di avviare l'elaborazione delle linee di sviluppo, estendendo gli obiettivi di smart city, fino ad ora perseguiti soprattutto per sistemi metropolitani ed urbani compatti, ad un territorio ed ai suoi sistemi insediativi diffusi, come la Valle di Susa.

L'Osservatorio ha individuato, insieme a tutti i Comuni interessati, 5 Assi di intervento “Smart”:

- ✓ SMART MOBILITY (connettività, materiale e info-telematica)
- ✓ SMART ENERGY (risparmio energetico – idroelettrico, biomasse, geotermia)
- ✓ SMART ENVIRONMENT (salvaguardia, riqualificazione ambientale, messa in sicurezza territorio)
- ✓ SMART BUILDING (recupero del patrimonio pubblico a partire dalle scuole)
- ✓ SMART ECONOMY (sviluppo e incentivazione delle attività economiche)

Il progetto “Smart Susa Valley” è stato definito e condiviso in sede di Osservatorio, (nella seduta n. 210 del 3 luglio 2013) con il concorso di numerosi operatori di settore pubblici e privati; Smart Susa Valley è stato presentato e condiviso con il Ministero dello Sviluppo Economico ed è entrato a far parte del Piano Azione Coesione del Ministero come progetto pilota.

Lo sviluppo di queste attività è stato poi sospeso, in attesa del perfezionamento degli Accordi Italia-Francia ed UE per l'avvio dei lavori definitivi e degli atti approvativi ed autorizzativi conseguenti (approvazione del progetto dal CIPE).

G. Misure di Accompagnamento ai Cantieri (L.R. 4/2011)

L'Osservatorio ha svolto un'opera di approfondimento delle potenziali ricadute positive del cantiere sui Comuni interessati. Il quadro di riferimento per questa analisi veniva dall'esperienza francese della “*Démarche Grand Chantier*” (DGC), attivata nel 2003 per il progetto della NLTL. Si trattava di un'attività condotta in Francia in partnership tra Stato e collettività del territorio interessato (sia sotto il profilo gestionale che del finanziamento delle operazioni), finalizzata ad ottimizzare l'impatto sul territorio di cantieri di opere di grande rilevanza, ponendosi l'obiettivo di massimizzare le ricadute sui sistemi socio-economici locali. A seguito di un esteso dibattito all'interno dell'Osservatorio, questa impostazione è stata fatta propria dalla Regione Piemonte, che ha approvato **la Legge Regionale n. 4 del 21.4.2011**, denominata “*Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo - Territorio*”.

Nell'articolo 1 della Legge sono esplicitati gli obiettivi: *“La Regione Piemonte, attraverso lo strumento della concertazione e le forme di consultazione previste all'articolo 5, comma 6, interviene a favore dei*



territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture con la finalità di limitarne gli impatti e renderla vantaggiosa per le collettività territoriali, operando, altresì, per armonizzare le opere di mitigazione e compensazione del progetto con quelle di accompagnamento”.

L'Osservatorio ha accompagnato la Regione Piemonte nel processo di definizione della legge e di sua prima attuazione: la L.R. 4/2011 si applica infatti a progetti ricadenti nella Legge Obiettivo e nelle intese Stato-Regioni, ma è prevista una sua prima sperimentazione con riferimento alla galleria della Maddalena e ad altri cantieri della NLT. L'attività consiste nell'identificazione di modalità di coinvolgimento dei territori interessati in termini di occupazione, acquisizione di lavorazioni in subappalto dalle imprese aggiudicatrici delle gare di lavori, offerta di servizi di ricettività e ristorazione, massimizzazione degli effetti sulla fiscalità locale. In definitiva, con questa attività si consegue l'obiettivo composito di favorire l'inserimento del cantiere nella comunità tramite la distribuzione di benefici reali (in termini di beni e servizi effettivamente venduti e di occupazione creata, non di sovvenzioni o compensazioni) per la durata dai lavori.

H. Contributo all'approccio decisionale alle grandi opere

Nel 2011, il Ministro Corrado Passera ha chiesto all'Osservatorio di elaborare riflessioni e suggerimenti che, partendo dall'esperienza nata dalla conflittualità in Valle di Susa, contribuisce ad individuare indirizzi migliorativi delle pratiche normalmente adottate nel nostro Paese, in occasione delle decisioni relative alle grandi infrastrutture, con particolare riferimento al rapporto con i territori e con le relative comunità locali. Il lavoro è stato condotto nel 2012 in sette riunioni dell'Osservatorio, sotto il coordinamento di Mario Virano, alla data Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio, avvalendosi del supporto di esperti internazionali¹⁹.

Il documento finale è stato strutturato in cinque fasi:

- analisi delle esigenze, pianificazione strategica e programmazione
- individuazione dell'opera
- progettazione
- realizzazione
- gestione

Per ognuna di esse sono stati forniti indirizzi operativi per la gestione del processo partecipativo di un'opera infrastrutturale. Il documento è pubblicato nel **Quaderno 9** dell'Osservatorio²⁰.

I. Accordi Italia-Francia 2012 “condizioni per il progetto” e 2015 “condizioni per i lavori definitivi”.

L'Osservatorio ha accompagnato la fase di elaborazione di Accordi Internazionali fondamentali per la realizzazione dell'Opera, atti che hanno orientato il lavoro e le diverse attività operative:

1. Il **30 gennaio 2012** è stato sottoscritto, al **Vertice di Roma**, l'Accordo Italia Francia, dal Ministro Thierry Mariani e dal Viceministro Mario Ciaccia.

Il testo aggiornava il primo Accordo del 2001 e stabiliva “le condizioni di realizzazione del progetto”, nonché le condizioni di esercizio dell'infrastruttura una volta realizzata.

La firma del nuovo testo sanciva:

- **la realizzazione dell'opera per fasi** definendo, come intervento cofinanziato da Italia, Francia

¹⁹ David Laws (esperto di conflitti sociali, Università di Amsterdam, ha lavorato presso il MIT e presso il Programma di Negoziazione della Harvard Law School), Iolanda Romano (esperta di conflitti sociali, dottorato di ricerca al DAEST di Venezia e specializzazioni nel Regno Unito e in Olanda, fondatrice e presidente di “Avventura Urbana”), Marianella Sclavi (esperta di conflitti sociali, significative esperienze nel settore negli USA, docente al Politecnico di Milano e poi responsabile dell'Area “Gestione dei Conflitti” del Master “Mediatori dei Conflitti – Operatori di Pace internazionali” Università di Bologna e Bolzano), Jean-Michel Fourniau (esperto di conflitti sociali, opera in Francia nella piattaforma interdisciplinare Inrets “partecipazione del pubblico ai processi decisionali e ricerca trasporti”), Mao Valpiana (presidente del Movimento Nonviolento Nazionale, testimone dell'esperienza Dal Molin a Vicenza), Luigi Bobbio (esperto di conflitti sociali, Università di Torino, Analisi delle politiche pubbliche presso l'Università di Torino).

²⁰ “Contributo all'approccio decisionale alle grandi opere”, disponibile sul sito dell'Osservatorio, all'indirizzo http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni



- ed Unione Europea, la “**Sezione Transfrontaliera**” tra Saint-Jean-de-Maurienne e Bussoleno;
- per la tratta **Bussoleno-Avigliana** si è proceduto attraverso **adeguamento della Linea Ferroviaria** esistente e tale intervento, compreso nell’Accordo, è stato oggetto di cofinanziamento (81 ml/€).
2. Il **24 febbraio 2015** è stato sottoscritto l’Accordo Italia-Francia, dai Ministri Lupi e Vidalies, **al Vertice di Parigi** tra Hollande-Renzi, alla presenza del Coordinatore L.J. Brinkhorst per “l’avvio dei lavori definitivi”.

L’Osservatorio ha condiviso e preso atto, nella riunione n. 236 del 4 marzo 2015, della conclusione dell’intenso ciclo preparatorio alla fase esecutiva che comprendeva, oltre all’approvazione del CIPE del progetto definitivo della tratta nazionale, di cui si è detto in precedenza:

- la nascita del nuovo soggetto promotore (Telt)
- la presentazione del Dossier di finanziamento UE a Bruxelles.

La **definizione del Nuovo Promotore Pubblico**, quale Ente aggiudicatore è avvenuta secondo le precise modalità di funzionamento **stabilite dall’Accordo 2012** (ratificato sia dall’Italia che dalla Francia); in **data 23 febbraio 2015** si è stata costituita **TELT sas (Tunnel Euralpin Lyon Turin)**, società di diritto pubblico “**costituita e controllata in modo paritetico dagli Stati italiano e francese**” (Art. 2 Accordo 2012) e classificata come “**Organismo di diritto pubblico**” ai sensi della **Direttiva 2004/17/UE (oggi 2014/25/UE)**. Gli Stati, oltre all’UE, ne esprimono i componenti del Consiglio di Amministrazione. Inoltre TELT è sottoposta al controllo di due particolari commissioni: la Commissione dei Contratti e il Servizio Permanente di Controllo, i cui componenti sono nominati direttamente dagli Stati.

La presentazione il **26 febbraio 2015**, da parte di TELT, **del Dossier di finanziamento UE a Bruxelles**, la cui “accettazione” ha costituito condizione essenziale per l’avvio dei lavori. La Torino-Lione entra a far parte del blocco di grande opere che hanno chiesto il cofinanziamento europeo attraverso il Mie (Mecanisme pour per l’Interconnexion en Europe); le altre sono il tunnel del Brennero, il canale Senna Nord ed il tunnel sottomarino tra le isole Lolland e Fehmarn, tra Danimarca e Germania. Italia e Francia hanno richiesto un contributo di 813,8 milioni di euro, pari al 40% (il massimo previsto dalla Unione Europea) dei 1915 milioni che - stando alle previsioni - verranno spesi per realizzare la Torino-Lione fino al 2019, ultimo anno di questo periodo di sette anni di finanziamenti comunitari.



3.5. QUINTA FASE DELL' OSSERVATORIO 20 GIUGNO 2015 – 26 MARZO 2018

Riferimenti Governativi

La quinta fase dell'Osservatorio ha inizio con il governo Renzi (14/2/2014-7/12/2016), Presidente del Consiglio **Matteo Renzi**, Sottosegretario della Presidenza del Consiglio Graziano Delrio (fino al 10/4/2015) e Claudio De Vincenti (dal 10/4/2015); Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era Maurizio Lupi (fino al 10/4/2015) e Graziano Delrio (dal 10/4/2015).

A seguito delle dimissioni del presidente Renzi, 4/12/2016, s'insedia il governo Gentiloni (7/12/2016-../5/2018), Presidente del Consiglio **Paolo Gentiloni**, Sottosegretario della Presidenza del Consiglio Maria Elena Boschi; Ministro delle Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio.

La quinta Fase²¹ dei lavori dell'Osservatorio, è iniziata con l'avvicendamento del **Commissario Straordinario del Governo e Presidente dell'Osservatorio** per la realizzazione dell'Asse Ferroviario Torino-Lione²². Il DPR di nomina ha assegnato all'Osservatorio, oltre alla **governance del progetto definitivo per la sezione transfrontaliera e dei lavori preliminari in corso**, lo sviluppo e l'accompagnamento di tutte le attività per la **realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione nel passaggio dallo stadio preliminare a quello definitivo per la tratta nazionale**, così come già avvenuto in precedenza per la tratta internazionale.

La quinta fase ha avuto inizio il 20 giugno 2015 e si è conclusa il 26 marzo 2018.

Il nuovo DPCM del 1° dicembre 2017, notificato formalmente l'11 gennaio, ridefinisce la composizione della rappresentanza degli Enti Locali, coinvolti nell'Osservatorio per ambiti territoriali di intervento.

I Comuni hanno concluso la fase di designazione dei propri rappresentanti nel mese di marzo 2018.

In questa fase transitoria l'Osservatorio, nell'attuale composizione si è trovato altre 3 volte:

- 18 dicembre 2017
- 29 gennaio 2018
- 28 febbraio 2018

Nella V Fase si sono tenute 30 riunioni dell'Osservatorio.

L'incarico del Commissario è stabilito con il DPR 10 gennaio 2017²³ che recita:

"oltre che a svolgere le attività finalizzate alla realizzazione dell'opera, con l'avvio operativo dei cantieri della Sezione Transfrontaliera per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, il Commissario Straordinario ha l'incarico di coordinare le attività per l'adeguamento della tratta nazionale lato Italia ed il superamento del Nodo di Torino, al fine di consentire un'adeguata capacità tecnica e funzionale della linea ferroviaria, anche nelle tratte di adduzione del tunnel."

Il Commissario Straordinario, attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento, pone in essere,

²¹ Con DPCM 25 gennaio 2016, dopo oltre un anno di "vacanza", viene nominato il nuovo Capo della Delegazione Italiana della CIG, nella persona del Commissario di Governo Paolo Foietta; la Commissione Intergovernativa è quindi nuovamente pienamente operativa e lavora intensamente per predisporre, condividere e deliberare gli atti necessari per la firma del Protocollo Addizionale, che avviene nel **Vertice di Venezia dell' 8 marzo 2016**; i Ministri Delrio e Vidalies, in quella sede, approvano il costo certificato dell'opera, fissano le regole per il calcolo dell'adeguamento dei costi dei lavori all'inflazione sulla base di un indice calcolato sull'andamento reale dei prezzi, e approvano i principi per l'applicazione della normativa antimafia ai cantieri (anche lato francese); Il Protocollo stabilisce che i due Stati dovranno dotarsi di un **Regolamento Contratti**, che dovrà essere elaborato in tre mesi dalla Commissione Intergovernativa, attivando un gruppo di lavoro di "esperti" Italiani e Francesi, a partire dalla normativa italiana, più stringente in materia; il Regolamento Contratti viene approvato dalla CIG il 7 giugno 2016, entrando così nel processo di Ratifica e diventando applicabile, dopo l'approvazione dei Parlamenti, nell'ordinamento dei due Stati.

²² Il 23 febbraio 2015 Mario Virano, ha presentato le proprie dimissioni da Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio per essere designato Delegato del Governo Italiano, Direttore Generale del nuovo promotore. Paolo Foietta, già Vice Presidente dell'Osservatorio viene nominato, con DPR 23 aprile 2015, nuovo Commissario Straordinario del Governo e Presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione.

²³ Si veda la pag. 9 del presente documento.



con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino - Lione nella sua interezza e per promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario.

In continuità con le fasi precedenti, l'Osservatorio ha organizzato le proprie attività formalizzando **un ampio programma dei lavori, approvato dall'Osservatorio, nella seduta n. 238 del 30 luglio 2015²⁴**, che prevede:

- A. il supporto al perfezionamento dell'Accordo Italia-Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera"
- B. il supporto al perfezionamento degli atti per l'avvio dei lavori relativi alla Sezione Transfrontaliera
- C. la definizione, a partire dalla Progettazione Preliminare, degli interventi necessari per la tratta nazionale e l'avvio della progettazione definitiva (tratte di adduzione) in attuazione operativa del fasaggio (Revisione Progettuale - Project Review)
- D. la verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - fase 1:2030; attività che ha comportato l'aggiornamento dell'analisi dell'evoluzione del traffico delle merci ai valichi Italia Francia, la verifica di capacità delle infrastrutture ferroviarie (esistenti e da realizzare ex novo).
- E. la definizione e la progettazione delle opere ferroviarie in anticipazione, già presenti nel Progetto Preliminare (linee e fermate del Sistema Ferroviario Metropolitano)
- F. il consolidamento e lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria delle merci, in attesa della realizzazione della nuova infrastruttura
- G. lo sviluppo del sistema della logistica piemontese (Piattaforma Logistica di Orbassano)

A. L'Accordo Italia Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera"

Nel 2015, la Commissione Europea ha assegnato al progetto un contributo di 813,8 M € (41,3%) a fronte di una spesa complessiva prevista (al 2019) di 1.915 M € che comprende studi e lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera, con un "Grant Agreement", sottoscritto il 1° dicembre 2015 e che ha previsto per l'Italia il ruolo di Coordinatore del progetto.

La NTL è dunque regolarmente finanziata dall'Unione Europea per il terzo periodo budgettario.

Dopo vent'anni dall'Accordo Italia-Francia del 1996, passando attraverso gli Accordi attuativi del 2001, 2012 e del 2015 ed ai Protocolli Addizionali del 2016, viene assunta, a grandissima maggioranza dal Parlamento Italiano, **la decisione finale** che dà l'avvio **definitivo alla Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Torino-Lione**. Questa decisione diviene Legge **1/2017** dello Stato Italiano.

Nello stesso tempo e con lo stesso esito, l'Assemblea Nazionale ed il Senato Francese hanno ratificato il trattato, divenuto Legge n. 2017-116 del 1° febbraio 2017.

La ratifica avvenuta, in Italia e Francia, che ha concluso un percorso tecnico e politico ponderato ed approfondito condotto dall'Italia e dalla Francia, insieme all'Unione Europea nella massima trasparenza e condivisione, nonostante le diverse difficoltà affrontate e risolte, che in Italia hanno comportato la **modifica sostanziale del progetto**, nella ricerca di una **condivisione** con i territori, gli attori sociali ed economici, attraverso l'Osservatorio.

L'Osservatorio ha accompagnato la fase di elaborazione e di approvazione degli atti definitivi per l'Accordo Italia-Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione", che comprendono il Tunnel di Base del Moncenisio, opere connesse e raccordo alla Linea Storica a Saint Jean de Maurienne e Bussoleno.

Il 2016 ha visto un ruolo essenziale della CIG e del Promotore pubblico, per la redazione, il completamento e la condivisione degli atti necessari per la Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della Sezione transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione" - Accordo di Parigi 24 febbraio 2015, Protocollo Addizionale di Venezia 8 marzo 2016 e Regolamento dei

²⁴ Osservatorio Torino Lione - PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITA' DELL'OSSERVATORIO TECNICO TORINO LIONE - 30 luglio 2015



Contratti - CIG del 7 giugno 2016.

1. In Italia, la Ratifica Parlamentare è avviata con l'approvazione del Disegno di Legge da parte del Consiglio dei Ministri n. 130 del 15 settembre 2016. Il testo è poi approvato dal Senato in data 16 novembre (235 presenti - 234 votanti - 187 favorevoli - 43 contrari - 4 astenuti).

Nella medesima giornata, il Disegno di Legge approvato viene trasmesso alla Presidente della Camera dei Deputati per seguire il medesimo iter approvativo. In data 20 dicembre, la Camera dei Deputati ha approvato il Disegno di Legge di Ratifica (391 presenti - 388 votanti - 285 favorevoli - 103 contrari - 3 astenuti). Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge 5 gennaio 2017 - n. 1.

2. In Francia, la Ratifica Parlamentare ha seguito un iter differente: in data 26 ottobre 2016, il Ministro degli Affari Esteri e dello Sviluppo Internazionale (Jean-Marc Ayrault) ha presentato il Progetto di Legge di Ratifica, trasmesso successivamente, il 7 novembre, all'Assemblea Nazionale. A seguito dell'approvazione da parte della Commissione Affari Esteri, l'Assemblea Nazionale ha approvato il provvedimento in data 22 dicembre 2016, con procedura accelerata. Il Progetto di Legge approvato, è stato trasmesso al Senato, che lo ha approvato nella giornata del 26 gennaio 2017.

Con la pubblicazione sul Journal Officiel de la République Française del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116

B. Perfezionamento degli atti necessari all'avvio dei lavori relativi alla Sezione Transfrontaliera

In data **6 agosto 2015**, nella **Gazzetta Ufficiale n. 181 - supplemento ordinario 45** è stata pubblicata la **delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015²⁵ di approvazione del progetto definitivo** che ha per oggetto "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001. Nuova linea ferroviaria Torino - Lione - Sezione internazionale: parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera: parte in territorio italiano – CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo".

A seguito dell'approvazione da parte dei Parlamenti italiano e francese, della Ratifica dell'Accordo Italia-Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera e del protocollo addizionale siglato a Venezia l'8 marzo 2016. In data 7 agosto 2017, **il CIPE, con deliberazione n. 67²⁶ ha autorizzato la strutturazione del progetto in lotti costruttivi ed ha approvato l'avvio della realizzazione del 1° e 2° Lotto costruttivo della Linea Ferroviaria Torino Lione** - sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 19 del 24 gennaio 2018).

L'atto, che costituisce impegno programmatico dello Stato Italiano per il completo finanziamento dell'opera, sblocca i finanziamenti relativi alla quota italiana del primo e secondo lotto.

I lavori finanziati comprendono lo scavo di gran parte del Tunnel di Base in Italia e Francia, opere accessorie e all'aperto (in Italia svincolo di Chiomonte, galleria di ventilazione, rilocalizzazione Autoporto e Pista Guida Sicura, realizzazione Infopoint, adeguamento Linea Storica tra Bussoleno ed Avigliana).

1. Progetti connessi di competenza SITAF

L'Osservatorio, ha **esaminato e valutato le prescrizioni CIPE al progetto definitivo 2015 e preso atto delle proposte del promotore pubblico (TELT) per la realizzazione dei progetti connessi di competenza SITAF relativi allo:**

- **svincolo dell'autostrada A32 (svincolo di Chiomonte)**, che ha superato l'intero processo autorizzativo (CSLP) e diventerà intervento prioritario sul lato Italia; il raccordo, come da prescrizione CIPE, sarà nella prima fase di servizio esclusivo al cantiere.

²⁵ Disponibile sul sito dell'Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/cipe.html

²⁶ Disponibile sul sito dell'Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/cipe.html



- **L'autoporto di Susa** sarà rilocalizzato in un'area originariamente già destinata da SITAF ad autoporto ed attualmente inutilizzata e degradata, tra la SS25 del Moncenisio e l'autostrada A32 nei comuni di San Didero e Bruzolo.

2. **Variante del Centro di Guida Sicura**

In ottemperanza alla delibera CIPE, l'Osservatorio ha valutato ed indirizzato la predisposizione, da parte di Telt e Consepi, della **Variante del Centro di Guida Sicura**, nel rispetto del quadro economico già definito dal CIPE stesso, volto alla ricollocazione dell'attuale Centro, sito attualmente nel Comune di Susa.

A seguito dell'analisi delle proposte/candidature formalizzate dai Comuni (sedute dell'Osservatorio n. 224 del 5 e n. 225 del 12 febbraio 2014) ritenute non idonee, si è provveduto a valutare ulteriori alternative localizzative nel **comune di Buttigliera Alta** (Pista Guida Sicura - Auto), e nel comune di **Cesana Torinese** (Pista Guida Sicura - Moto). La determinazione dei due siti è avvenuta a seguito della condivisione in Osservatorio, nelle sedute n. 239 del 23 Settembre 2015 e n. 242 del 17 dicembre 2015. Successivamente, il 22 gennaio 2016 è stata firmata la Lettera di intenti tra Consepi e il **Comune di Cesana T.se per la ricollocazione della Pista Guida Sicura Moto** e in data 1° febbraio 2016 viene firmato il Protocollo d'Intesa tra Consepi, il **Comune di Buttigliera Alta e Telt per la ricollocazione della Pista Guida Sicura Auto**.

3. **Valutazione ed accompagnamento della nuova proposta di Cantierizzazione ai fini di sicurezza (Prescrizione CIPE 235)**

La Prescrizione n. 235 della delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 di approvazione del progetto definitivo prevede relativamente al punto "*studio di una ottimizzazione della cantierizzazione*" che "*In sede di progettazione esecutiva dovrà essere studiata una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori...*".

TELT ha incaricato il Consorzio NITEL, Consorzio Nazionale Interuniversitario per i Trasporti e la Logistica, di predisporre l'Analisi del Rischio, che è stata presentata nella seduta dell'Osservatorio n. 250, in data 17 ottobre 2016.

L'analisi ha comparato 4 configurazioni di cantiere (scenari) alternativi; dall'analisi è emerso che la soluzione migliore è l'opzione con Cantiere a Chiomonte, ampliando il sito già oggi utilizzato per il cantiere del cunicolo esplorativo.

Tale soluzione è stata condivisa da Prefettura, Questura e Ministero dell'Interno; TELT ha predisposto la redazione della variante di progetto al dettaglio di definitivo; nella seduta del 21 marzo 2018, il CIPE ha approvato il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n. 19 del 2015.

La scelta di spostare la localizzazione è stata la conseguenza delle azioni di disturbo e sabotaggio al cantiere di Chiomonte avvenute nel periodo 2011-2014.

Tale situazione ha reso necessaria l'istituzione del sito di interesse strategico nazionale per l'area di cantiere e di un consistente presidio permanente di Forze dell'Ordine e di Forze per garantire la sicurezza dei lavori. Il nuovo cantiere del tunnel di base nella Piana di Susa, già approvato dal CIPE nel 2015, risultava pertanto difficilmente gestibile, e la variante, in ottemperanza alla prescrizione, risulta motivata da ragioni prevalentemente di sicurezza. La nuova localizzazione comporta, senza modifiche dell'assetto dell'opera e di costo, un nuovo assetto dei cantieri.

Il cantiere di Chiomonte viene potenziato per la gestione dello scavo; un nuovo tunnel consentirà di raggiungere perpendicolarmente l'asse del tunnel di base ed effettuare lo scavo attraverso la TBM, con un diametro maggiore di quella precedentemente utilizzato, in direzione di Susa. Tale soluzione consente di evitare la prevista realizzazione del pozzo di ventilazione della Valle Clarea e può tornare utile allo stoccaggio in sotterraneo dei materiali potenzialmente amiantiferi prodotti nei 300 m di scavo in cui ne è prevista presenza. Viene inoltre realizzato lo svincolo autostradale per la movimentazione del materiale di scavo (smarino).



A Salbertrand è previsto un secondo cantiere, destinato alla lavorazione del materiale di scavo ed alla produzione di calcestruzzo; nel sito, contiguo allo scalo merci esistente utilizzato per il trasferimento su rotaia del materiale non altrimenti riusabile nelle aree di deposito permanente già previste nel progetto 2015, viene inoltre realizzata la “fabbrica” per la produzione dei conci per il nuovo tunnel ferroviario.

A seguito della presentazione del **“Progetto di variante, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Deliberazione CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione – Sezione Internazionale – Parte Comune Italo – Francese – Sezione Transfrontaliera – Parte in territorio Italiano”**, il Presidente dell’Osservatorio, su richiesta dei Sindaci dei Comuni appartenenti all’Osservatorio interessati al progetto, **ha costituito uno specifico Gruppo di Lavoro** al fine di esaminare in dettaglio e valutare le proposte progettuali presentate da TELT, partendo dall’ascolto delle diverse istanze sollecitate dalle Amministrazioni di Chiomonte, Salbertrand, Gravera e dai Comuni della Comunità Montana Alta Val Susa, oltre che dai Comuni che non partecipano all’Osservatorio, trasmesse dalla Comunità Montana Valle di Susa e dal Comune di Venaus.

Sulla base di queste documentazioni, è avviato uno screening delle diverse osservazioni e dei diversi materiali, organizzati per aree tematiche, che sono stati oggetto di verifica ed approfondimento in un successivo ciclo di incontri tecnici di approfondimento, convocati formalmente presso la sede del Commissario Straordinario di Governo, a cui hanno partecipato i rappresentanti del territorio in sede di Osservatorio, i Sindaci dei Comuni (ed i loro tecnici delegati), l’Unione Montana Alta Val Susa, TELT sas, tecnici ARPA e della Città Metropolitana.

Nella seduta n. 261 del 30 ottobre 2017 e n. 262 del 27 novembre 2017, è presentato il documento, in fase di elaborazione; nella seduta n. 263 del 18 dicembre 2017, l’Osservatorio ha licenziato il documento e ha dato mandato al Presidente di proporre il documento di osservazioni agli organi competenti (Regione Piemonte, Ministero dell’Ambiente, Ministero Beni Culturali).

In data 22 dicembre 2017, il Presidente dell’Osservatorio ha inoltrato formalmente il documento agli Enti competenti sopracitati.

Il 2 febbraio 2018, la Giunta della Regione Piemonte ha approvato la delibera con cui esprime al Ministero dell’Ambiente e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il proprio positivo parere sulla compatibilità ambientale e sull’intesa per la localizzazione della variante alla cantierizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.²⁷

Il documento dell’ Osservatorio è stato recepito e richiamato nei pareri:

- del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il 16 febbraio 2018 (parere n. 2647)
- del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo, del 8 marzo 2018 (parere n. 6851)
- della Regione Piemonte (DGR 2 febbraio 2018, n. 17-6445)

Il CIPE ha approvato ed autorizzato il progetto di variante in ottemperanza della prescrizione 235 della delibera CIPE 19/2015 il 21 marzo 2018.

4. Utilizzo dei fondi compensativi in Anticipazione Deliberazione CIPE n. 23/2012

Il CIPE, con l’avvio delle opere a Chiomonte (realizzazione del tunnel geognostico della galleria di base), ha disposto, con Deliberazione del 23 marzo 2012 (registrata alla Corte dei Conti il 9 agosto 2012 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23 agosto 2012), uno stanziamento preventivo di risorse di 10 milioni di Euro quale prima tranche del totale delle *“assegnazioni per le opere compensative atte a favorire*

²⁷ D.G.R. n. 17-6445 del 2 febbraio 2018 avente per oggetto: “Espressione di competenza regionale, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale di competenza statale e della positiva intesa sulla localizzazione, sul Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione – Sezione Internazionale (CUP: C11J05000030001), ai sensi degli articoli 166 (e seguenti) del Dlgs 163/2006
<http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/corrente/siste/00000085.htm>



l'inserimento territoriale della NLTL" e ha chiesto all'Osservatorio, d'intesa con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, di formulare delle proposte per l'impiego di tale importo, definendo criteri, modalità e contenuti dei progetti, che sono state finanziate trasferendo le risorse ai diversi soggetti istituzionali interessati.

Congiuntamente alla Regione Piemonte, si è proceduto ad una prima definizione dei progetti previsti nella deliberazione CIPE, per i Comuni di Chiomonte e di Susa:

- a) **Comune di Chiomonte:** realizzazione della fornitura di metano nel centro abitato, e di interventi per la messa in sicurezza idrogeologica
- b) **Interventi sulla viabilità nel Comune di Susa:** sulle strade di competenza della Città Metropolitana di Torino.
- c) **Comune di Susa:** interventi di "valorizzazione patrimonio edilizio ed archeologico".

Su richiesta delle Amministrazioni, gli interventi a) e b) sono stati delegati alla Regione che si è avvalsa di SCR (a) e della Città Metropolitana di Torino (b) come stazione appaltante.

Gli interventi c) sono stati delegati al Comune di Susa, che ha richiesto, dopo il cambio di Amministrazione, una rimodulazione degli interventi e la delega a SCR come stazione appaltante.

Su proposta del Commissario di Governo e della Regione Piemonte, con delibera n. 62 del 1° dicembre 2016²⁸, il CIPE ha accolto tale proposta.

5. Programmazione ed utilizzo dei fondi compensativi per lo sviluppo durevole e sostenibile della valle (Smart Susa Valley)

A seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 6 agosto 2015 della delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015, di approvazione del Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera, si è reso necessario un chiarimento sulle risorse stanziare nel quadro economico per interventi compensativi, originariamente previsti (dal promotore) in circa 100 mln/€ e poi ridotte su iniziativa del MEF a circa 42 mln/€.

Il Ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, aveva incontrato il **27 agosto 2015** tutti i Sindaci delle Amministrazioni Comunali che partecipavano all'Osservatorio, ribadendo il suo impegno a ripristinare le risorse inizialmente previste (circa 100 milioni), a condizione che queste non fossero utilizzate "per rotonde ed arredo urbano", ma per investimenti utili a garantire uno sviluppo durevole e sostenibile della Valle; aveva inoltre aggiunto che i nuovi progetti "in conto compensazioni" avrebbero dovuto essere coerenti con un programma articolato di sviluppo durevole e sostenibile del territorio, che andava definitivo e condiviso in sede di Osservatorio, e che doveva essere coordinato alle azioni di accompagnamento ai cantieri (L.R. 4/2011), di competenza della Regione Piemonte.

L'Osservatorio, nella seduta n. 239 del 23 settembre 2015, ribadiva che questa strategia doveva conformarsi ai criteri individuati dall'Unione Europea per lo sviluppo regionale e la coesione di territori, dove è rilevante la componente rurale, sono presenti dinamiche economiche e produttive di post-industrializzazione, sono colte le opportunità derivanti da alcuni elementi di sviluppo declinati nell'Unione (green economy, connettività, reti di collegamento tra centri e poli urbani, ecc.).

L'Osservatorio proseguiva quindi il lavoro di promozione di iniziative e proposte da parte dei territori, delle associazioni datoriali e delle forze sociali, coerenti con l'impianto generale della Smart Susa Valley. Su tali punti sono stati avviati i primi approfondimenti: in particolare è stato costituito un tavolo di Confronto con le Associazioni Datoriali in merito alle possibili opportunità derivanti dai lavori e al sistema della formazione professionale (riunioni del 5 febbraio 2016 - 27 maggio 2016 - 25 luglio 2016).

Infine, attraverso la collaborazione con le Associazioni di Valle (ASCOM, CNA, Coldiretti, ...), sono state elaborate le prime possibili proposte progettuali, ad oggi ancora in fase di approfondimento, coerenti con i contenuti di Smart Susa Valley, volte allo sviluppo durevole e sostenibile della Valle.

²⁸ Disponibile sul sito dell'Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/cipe.html



Nella seduta n. 254 del 13 febbraio 2017, è stata presentata la proposta di progetto “Chiomonte 2025 - opportunità di sviluppo per il territorio”, dai rappresentanti dell’Associazione Imprend’Oc di Chiomonte.

Nella seduta n. 255 del 20 marzo 2017 sono stati illustrati i progetti di sviluppo e valorizzazione in corso di predisposizione nei territori interessati dalla Torino-Lione.

Il 7 agosto 2017, su richiesta del Commissario di Governo e della Regione Piemonte, il CIPE ha approvato lo stanziamento di ulteriori 57,26 milioni per le opere compensative per i territori interessati dai lavori della Torino-Lione, che si sono aggiunti ai 9,56 già approvati con delibera CIPE 62/2016²⁹ e ai 32,13 già previsti nella delibera CIPE 19/2015, portando a circa 100 milioni le risorse complessivamente stanziate per le misure compensative e di accompagnamento.

6. **Il Patto del Territorio**

Il **Patto del Territorio** relativo all’area interessata dalla sezione transfrontaliera, che sarà sottoscritto dal Commissario di Governo, dalla Regione Piemonte e da Telt, sarà lo strumento condiviso di programmazione degli interventi sia compensativi che di accompagnamento ai cantieri (L.R. 4/2011).

In sede CIPE, il Commissario di Governo e la Regione Piemonte hanno assunto l’impegno di definire un nuovo modello di erogazione e rendicontazione che consenta di facilitare una più efficace modalità di gestione degli interventi, anche di carattere sociale e quindi non solo opere pubbliche, che saranno condivisi nell’ambito dell’Osservatorio e avranno come soggetto attuatore la Regione Piemonte.

Nella seduta dell’Osservatorio n. 258 del 19 giugno 2017, è stata illustrata una prima bozza del Patto per il Territorio.

Tale documento dovrà definire le regole principali per l’elaborazione del programma; sulla base di questo schema sarà possibile definire con i Comuni e le Associazioni datoriali i diversi progetti.

Le iniziative dovranno essere coerenti con quanto previsto dal piano “Smart Susa Valley”, condiviso in sede di Osservatorio.

I progetti dovranno essere presentati formalmente e rispondere ai requisiti, che saranno concordati tra Osservatorio, CIPE e Regione Piemonte.

Ulteriori interventi potranno essere definiti successivamente a partire dalle proposte di intervento presentate dalle Amministrazioni Locali, dalle Associazioni Datoriali e di categoria.

C. **Attuazione del fasaggio: revisione del progetto delle tratte di accesso alla sezione transfrontaliera**

Il Progetto Preliminare della “Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino - Lione”, pubblicato il 28 marzo 2011, veniva trasmesso al MIT da R.F.I S.p.A. il 19/04/2011.

Nel primo semestre del 2011 veniva sviluppato il primo studio di suddivisione in fasi funzionali della tratta nazionale, presentato nell’Osservatorio per l’Asse Ferroviario Torino-Lione il 27 luglio 2011.

- Il 15 Novembre 2012, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo aveva espresso il proprio parere
- Il 28 novembre 2012, la Regione Piemonte aveva espresso il proprio parere.
- Il 6 dicembre 2013, il Ministero dell’Ambiente Commissione VIA aveva espresso il proprio parere.

Si era concluso, pertanto, a fine 2013 tutto l’iter approvativo, preliminare all’assunzione della deliberazione CIPE. Il Governo aveva successivamente deciso di sospendere il procedimento di approvazione del progetto, nell’attesa della conclusione dell’iter della sezione transfrontaliera - il tunnel di base del Moncenisio - di cui la tratta nazionale costituisce la tratta di adduzione.

²⁹ Disponibile sul sito dell’Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/cipe.html



A partire dal 2016, su indicazione del Ministro Delrio, si era quindi proceduto, nell'ambito dell'Osservatorio, a dare attuazione al Fasaggio - Tappa 1, anche per le tratte di adduzione, in analogia con quanto effettuato per la Sezione Transfrontaliera di LTF/TELT.

L'orizzonte di messa in esercizio della Tappa 1 della Tratta Nazionale coincide con quello del Tunnel di Base.

L'Osservatorio ha quindi programmato le proprie attività per *"la definizione, a partire dalla progettazione preliminare, degli interventi necessari per la tratta nazionale e lo sviluppo della progettazione definitiva (tratte di adduzione) - attuazione operativa del fasaggio"*³⁰.

In collaborazione con la Struttura Tecnica di Missione del MIT e con RFI si è proceduto, sulla base delle indicazioni del Fasaggio (2012), ad una revisione complessiva del progetto di intervento (project review) per le tratte di adduzione Italiane allo scenario tappa 1 - 2030.

Il documento approvato dall'Osservatorio il **20 giugno 2016**³¹ ha costituito la risultanza di questo lungo lavoro di elaborazione condotto congiuntamente dalla struttura del Commissario con RFI e Italferr, e sviluppato con interlocuzioni, condivisione e confronto con la Struttura Tecnica di Missione del MIT, la Regione Piemonte, la Città di Torino, le Amministrazioni interessate al progetto.

A seguito del lavoro di analisi ed elaborazione condotto dalla Struttura Commissariale, nelle sedute dell'Osservatorio del 25 gennaio 2016 - 14 marzo 2016 - 16 maggio 2016 sono state esaminate e discusse integrazioni e proposte di modifica del documento.

Nella seduta dell'Osservatorio del 20 giugno 2016 è stato quindi condiviso il documento conclusivo che ha definito per la Tratta Nazionale di adduzione, denominata "tratta nazionale Italiana", gli interventi programmati:

a) Adeguamenti della linea esistente agli standard europei (modulo 750 m, categoria D4, sagoma PC 80, con interasse a 3,555 m), in coerenza con la capacità definita nel modello di esercizio LTF-RFI tappa 1 - 2030:

1. Adeguamento in sede nella tratta tra la stazione di Bussoleno e il Comune di Buttigliera Alta per circa 23,5 Km, in parte co-finanziata - 81 Mln/€ - dall'Accordo Italia-Francia 2012, L. 71/2014
2. Adeguamento in sede tra lo Scalo Merci di Orbassano e lo scalo San Paolo di Torino
3. Adeguamenti, completamento e regolazione del Nodo Ferroviario di Torino (tra i quali Diretta Porta Nuova-Porta Susa, Upgrading impiantistico, adeguamento Sagoma tra San Paolo e Trofarello, Piano Regolatore di San Paolo)
4. Adeguamento di sagoma nella tratta Trofarello - Alessandria - Novi Ligure, secondo una linea di potenziamento del collegamento a Sud di Torino, fra l'interporto di Orbassano e lo snodo di

Alessandria per l'apertura efficace della Torino-Lione alla portualità ligure. L'indicazione realizza l'orientamento di programmazione ferroviaria, allargata all'intero Paese, del documento del MIT "Connettere l'Italia".³²

b) Necessità di raddoppio della tratta Buttigliera Alta - San Paolo; la variante della Collina Morenica è una delle opzioni da verificare e progettare in modo condiviso con il territorio; sarà preliminarmente verificata la possibilità (certamente complessa) di raddoppio in asse

³⁰ Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione - PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITA' DELL'OSSERVATORIO TECNICO TORINO-LIONE - 30 luglio 2015 - disponibile sul sito dell'Osservatorio
http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/documenti_O_T.html

³¹ Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione - FASIZZAZIONE DEL PROGETTO DELLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE SCENARIO 2030 - TAPPA 1 Aggiornamento Giugno 2016 - 20 giugno 2016 - disponibile sul sito dell'Osservatorio
http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/documenti_O_T.html

³² Il Documento "Connettere l'Italia" è allegato al DEF 2018, approvato nella seduta del Consiglio dei Ministri del 26 aprile 2018 e disponibile sul sito del MIT
http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2018-05/Allegato_3%20bis_-_Connettere_lxItalia.pdf



Nelle successive sedute dell'Osservatorio del 25 luglio 2016 e del 29 novembre 2016, RFI ha presentato i conseguenti approfondimenti finalizzati a definire specifiche schede di intervento, relative alle tratte di adduzione ed al Nodo di Torino, indispensabili per programmare le risorse necessarie per realizzare le diverse opere entro la messa in funzione del Tunnel del Moncenisio.

Nella riunione del 29 novembre 2016, RFI ha proposto quindi, in coerenza con il documento dell'Osservatorio, una prima bozza di un documento di "programmazione" che descrive, specifica e definisce gli interventi che costituiscono le tratte di adduzione. Il documento trova una sua coerente attuazione nel **CDP MIT RFI 2018-2021, approvato dal CIPE il 7 agosto 2017.**

D. La verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - fase 1 - 2030;

A conclusione di tali attività e prima di procedere nella progettazione definitiva degli interventi previsti per la nuova configurazione dell'Asse Ferroviario Torino-Lione, in sede di Osservatorio, si è deciso quindi, il 31 gennaio 2017, di costituire un Gruppo di Lavoro per svolgere, relativamente alla tratta nazionale, un riesame del Modello di Esercizio Fase 1 - approvato nel 2012, al fine di verificare:

- le previsioni quantitative e qualitative del traffico merci e passeggeri per l'Asse Ferroviario, alla luce dei dati recenti, delle politiche e delle decisioni di ITALIA ed UE, intercorse in questi ultimi anni (dal 2012)
- la capacità di circolazione delle singole tratte, all'orizzonte temporale di messa in esercizio del tunnel di base - Tappa 1 (2030).

Nelle sedute dell'Osservatorio n. 258 del 19 giugno 2017, n. 259 del 31 luglio 2017 sono stati illustrati gli studi e le elaborazioni condotte dal Gruppo di Lavoro.

Nella seduta dell'Osservatorio n. 260 del 25 settembre 2017, è stato condiviso il documento "Adeguamento dell'Asse Ferroviario Torino-Lione - verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - Fase 1 - 2030"³³.

A seguito dell'incontro del 3 novembre 2017 con l'Amministrazione Comunale di Settimo Torinese, che ha segnalato la carenza, nel documento, di riferimenti in merito alle criticità della tratta Bivio Settimo - Settimo/centro urbano, nella seduta n. 262 del 27 novembre 2017, il Presidente ha dato comunicazione delle integrazioni al documento, quali risultanze del confronto sopramenzionato.

L'Osservatorio ha preso atto della modifica; il testo così modificato è stato pubblicato sul sito istituzionale.

Nella seduta del 22 dicembre 2017, il CIPE ha recepito l'informativa del documento dell'Osservatorio ed ha autorizzato RFI a procedere alla progettazione definitiva degli interventi in essa previsti.

Il documento vuole essere il contributo dell'Italia alla discussione sugli accessi al tunnel, avviata anche in Francia a seguito della pubblicazione del Rapporto Duron³⁴, per garantire sui due versanti interventi coerenti e condivisi per capacità, prestazioni, massa trasportata e sagoma.

Il documento è stato formalmente trasmesso alla Delegazione Francese del Tavolo Interministeriale Italia Francia, istituito a seguito del Vertice Italia-Francia di Lione del 27 settembre 2017³⁵, ed è stato presentato alla Delegazione Francese della CIG Asse Ferroviario Torino-Lione nella riunione del 12 dicembre 2017.

³³ Documento dell'Osservatorio "Verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia – Fase 1 – 2030" disponibile sul sito dell'Osservatorio

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/osservatorio.html

³⁴ 1° febbraio 2018 - Dopo tre mesi di lavoro e numerose audizioni e riunioni, il Consiglio per l'orientamento delle infrastrutture (COI) ha presentato il suo rapporto al Ministro dei Trasporti francese, Elisabeth Borne, preliminarmente al "progetto di legge sulla mobilità", voluta dal Presidente Macron per programmare la strategia nazionale di investimento della Francia per le principali infrastrutture di trasporto nei prossimi 20 anni. Il COI ha considerato il tunnel di base del Moncenisio della Torino-Lione (sezione transfrontaliera) un progetto avviato ed in corso di realizzazione, come già ribadito al Vertice franco-italiano del 27 settembre di Lione dal Presidente della Repubblica Francese e dal Presidente del Consiglio Italiano. La Francia ha espresso la volontà di condividere il lavoro di project review già concluso in Italia e di procedere analogamente ad una revisione del progetto relativo agli accessi.



Il **28 febbraio 2018**, il Commissario straordinario di Governo per l'Asse Ferroviario Torino-Lione, RFI e TELT hanno presentato il documento in occasione del **workshop "Accessi al Tunnel di Base del Moncenisio – lato Italia e raccordo alle dorsali nazionali – scenari di traffico, verifiche di capacità, programmazione degli interventi"**.

E. Realizzazione di opere e servizi ferroviari in anticipazione (SFM e servizi regionali e transnazionali)

1. Realizzazione della linea ferroviaria FM5 e dello stazione ferroviaria San Luigi di Orbassano comprensiva di Movicentro

Il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi relativo all'Asse Ferroviario Torino-Lione, nel 2008, nell'approvare il complessivo lavoro svolto dall'Osservatorio in Fase 1, apriva la Fase 2 con alcune decisioni operative, tra le quali la traduzione in termini concreti delle prime iniziative di **potenziamento del trasporto pubblico locale (TPL)**, da considerarsi come **anticipazione delle iniziative per il miglioramento del trasporto regionale passeggeri sulle dorsali della Torino-Lione**. A riguardo, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (ora Agenzia Mobilità Piemontese) predispondeva, tra gli interventi riguardanti la direttrice Torino-Modane, l'istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitan di collegamento con Orbassano-San Luigi (FM5).

Per questa ragione la linea ferroviaria FM5 :

- **veniva inserita nel progetto preliminare RFI della Tratta Nazionale**, pubblicato nel 2011, approvato dalla Regione Piemonte in Conferenza dei Servizi, in cui si sono espresse anche tutte le Amministrazioni Comunali; è stata oggetto di parere di VIA nazionale, di parere dei beni culturali;
- costituisce parte integrante dell'**asse ferroviario Torino-Lione e della piattaforma logistica di Orbassano (scalo merci)**;
- è stata fin dal 2008 oggetto della **governance dell'Osservatorio**, che ha accompagnato, concertato e condiviso, in stretto rapporto con AMMT (ora AMP), lo sviluppo del progetto RFI, gestendo una diretta e continua relazione con tutte le amministrazioni e gli Enti interessati.

In data 12 febbraio 2014, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Grugliasco, Comune di Orbassano, Agenzia per la Mobilità Metropolitana, RFI, TRM avevano sottoscritto un Protocollo d'Intesa e relativo Accordo di Programma, per anticipare la realizzazione della linea e della stazione rispetto ai tempi di realizzazione della tratta nazionale della nuova linea Torino Lione.

La progettazione, allora condotta da RFI, aveva evidenziato l'insufficienza delle risorse stanziare nell'Accordo di Programma (18,5 mln/€) rispetto alle necessità di intervento (40 mln/€). Su proposta del Commissario di Governo, il Contratto di Programma Investimenti MIT-RFI (aggiornamento 2015 completato nell'aggiornamento 2016) aveva finanziato interamente la realizzazione della **linea SFM5 e della stazione ipogea di San Luigi - Orbassano**, liberando le risorse previste nell'Accordo di Programma precedentemente sottoscritto.

RFI e ITALFERR hanno redatto i progetti definitivi illustrati e discussi, al diverso stato di avanzamento, nelle sedute dell'Osservatorio n. 241 del 23 novembre 2015, n. 242 del 17 dicembre 2015 e n. 246 del 16 maggio 2016. Nella seduta del 16 maggio 2016 dell' Osservatorio è stato condiviso l'assetto finale della progettazione.

In data 3 aprile 2017, a Torino, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, il Presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, hanno presentato i progetti della nuova linea

³⁵ Al Vertice italo-francese del 27 settembre 2017 a Lione, la Francia e l'Italia hanno confermato l'importanza strategica della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Lione-Torino, che fa parte delle reti transeuropee dei trasporti, la cui realizzazione si basa su accordi internazionali. I due Stati hanno pertanto convenuto di istituire un Gruppo di Lavoro tra i due Ministeri, in collegamento con il Coordinatore Europeo per il Corridoio Mediterraneo, con l'obiettivo di valutare le conseguenze dell'applicazione della legge italiana "lotti costruttivi" alla sezione transfrontaliera, nella prospettiva della realizzazione del progetto.



ferroviaria SFM5 e della nuova stazione San Luigi (Orbassano), comprensiva del Movicentro, che costituiscono anticipazione della tratta nazionale della linea Torino - Lione .

In data 7 luglio 2017, la Regione Piemonte ha convocato la Conferenza dei Servizi per la verifica di assoggettabilità alla VIA del progetto “Sistema Ferroviario Metropolitan SFM5 (Orbassano-Torino Stura/Chivasso) - Fermata San Luigi di Orbassano” - opere in anticipazione della Nuova Linea Torino-Lione tratta nazionale Linea Torino S. Paolo - Orbassano - Fermata San Luigi di Orbassano ed itinerario interno allo scalo merci della nuova Linea SFM5

In esito della Conferenza di Servizi, la Regione Piemonte ha stabilito che il Progetto non debba essere sottoposto alla fase di valutazione VIA, individuando specifiche prescrizioni a cui RFI si dovrà attenere nelle successive fasi progettuali e realizzative.

In data 22 dicembre 2017 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Piemonte, Valle d’Aosta e Liguria, il progetto definitivo della nuova fermata San Luigi di Orbassano, al fine di attivare le procedure di cui agli articoli 2 e3 del DPR 383/1994 (Conferenza dei Servizi)

Il 21 marzo 2018, il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Piemonte, la Valle d’Aosta e la Liguria ha convocato la Conferenza di Servizi.

Il progetto di RFI prevede i seguenti tempi di esecuzione:

- Inizio/Consegna Lavori a dicembre 2018
- Attività Propedeutiche (Allestimento Cantieri, autorizzazioni, risoluzione interferenze): 3 mesi
- Attività di costruzione: 34 mesi per l’attivazione della configurazione finale della nuova fermata S. Luigi e dello scalo. Ultimazione prevista per dicembre 2021, con margine di circa 6 mesi per eventuali prolungamenti legati alla fase autorizzativa del progetto.

2. fermate di Grugliasco e San Paolo sulla FM5 .

I sottoscrittori dell’Accordo di Programma hanno deciso di destinare le risorse allocate per FM5 e la stazione San Luigi di Orbassano, **interamente finanziate in anticipazione della tratta nazionale della linea Torino - Lione** alla realizzazione della fermata Quaglia-Le Gru (nel Comune di Grugliasco) e della fermata San Paolo, sita nel Comune di Torino, al fine di rendere pienamente funzionale la linea FM5, estendendo il servizio ad aree strategiche e non coperte da adeguati servizi di trasporto pubblico locale. Viene pertanto modificato l’Accordo di Programma del 2014, con una nuova Conferenza dei Servizi del 18 maggio 2016; tale atto è stato sottoscritto in data 8 giugno 2017, da Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino, Comune di Torino, Grugliasco, Orbassano, Agenzia della Mobilità Piemontese, e sottoscritti per adesione da RFI e TRM.

La progettazione definitiva preliminare (studio di fattibilità tecnico economica), sulla base delle indicazioni già presentate in Osservatorio, è attualmente in corso.

Il progetto definitivo FM5-Fermata Le Gru sarà concluso entro il 31/07/2018 e sarà avviata la relativa fase approvativa entro il 01/09/2018. Obiettivo condiviso in sede di Osservatorio è di arrivare all’esercizio della stazione entro il 2022.

Il progetto definitivo FM5-Fermata San Paolo sarà concluso entro il 31/08/2018 e sarà avviata la relativa fase approvativa entro il 01/10/2018. Obiettivo condiviso in sede di Osservatorio è di arrivare all’esercizio della stazione entro il 2022.

3. realizzazione delle fermata di Buttigliera Alta-Ferriera – SFM3

La Prescrizione n. 22, in ambito procedura VIA del progetto Preliminare della tratta nazionale della Nuova Linea Torino-Lione, prevede che *“il progetto Definitivo inoltre dovrà Integrare il programma di esercizio della Linea Storica con la realizzazione di una fermata del Servizio Ferroviario Metropolitan*



Linea 3 (SFM3) in Comune di Buttigliera Alta in località Ferriera e prevedere la localizzazione in loco di un parcheggio di interscambio gomma-ferro atto a sostenere i flussi pendolari ivi afferenti”.

Condivisa tale necessità, si è proceduto con la sottoscrizione di un Protocollo d’Intesa tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Buttigliera Alta, Agenzia per la Mobilità Metropolitana e RFI in data 7 maggio 2014, volto a sviluppare la progettazione. Le risorse necessarie a tale intervento sono state anch’esse inserite nel Contratto di Programma RFI - MIT (aggiornamento 2016).

In data 11 settembre 2017, la Regione Piemonte ha convocato la prima riunione della Conferenza di Servizi per la verifica della procedura di VIA inerente: “Opere in anticipazione della Nuova Linea Torino-Lione - tratta nazionale - Linea Torino-Modane - Fermata di Buttigliera Alta-Ferriera - Linea SFM3”.

Viene avviata la relativa fase approvativa della Conferenza di Servizi entro il primo trimestre 2018, in funzione degli esiti della verifica di esclusione VIA e dell’approvazione da parte del Provveditorato Opere Pubbliche.

In data 10 gennaio 2018 la Regione Piemonte ha convocato la seconda seduta della Conferenza di Servizi, i cui componenti, valutate le integrazioni pervenute ed i chiarimenti forniti in riunione, hanno proposto di escludere dalla successiva fase di VIA il progetto, subordinatamente all’osservanza di specifiche prescrizioni che saranno contenute nel provvedimento finale.

Obiettivo condiviso in sede di Osservatorio è di concludere la realizzazione entro il 2021 per arrivare all’esercizio della stazione nel 2022.

4. Ripristino del collegamento ferroviario transfrontaliero Bardonecchia-Modane

Le attività condotte dal Commissario di Governo, Regione Piemonte e RFI nel corso del 2016 hanno consentito di trattare, fin da subito, un potenziamento dei servizi ferroviari esistenti tra Italia e Francia utilizzando la Linea Storica, ottenuto infatti, mediante il prolungamento della linea SFM3 sino a Modane (avviato in data 10 settembre 2017), secondo modalità ancora da definire nel successivo orario invernale, idonee a consentire l’interscambio con il servizio TER diretto a Saint-Jean-de-Maurienne ed a Chambéry. Tale potenziamento, attualmente attuato in via sperimentale, può costituire un primo passo per ristabilire la necessaria connettività ferroviaria fra i distretti turistici posti a cavallo del confine.

In prospettiva futura è però necessario sviluppare uno specifico approfondimento circa lo schema di esercizio della Linea Storica, in modo da assicurare una buona connettività ai distretti turistici montani che verrebbero aggirati dal Tunnel di Base (Alta Valsusa, Briançonnais, Maurienne); la scelta dei Governi di Italia e Francia, fin dall’Accordo 2012, è infatti quella di evitare che la nuova linea, con il miglioramento delle connessioni tra le grandi aree metropolitane italiane (Torino-Milano) e francesi (Lione-Parigi), penalizzi le connessioni interregionali (anche europee) e locali. L’obiettivo assunto è invece utilizzare le stazioni internazionali realizzate sulla nuova linea (Susa, Saint-Jean-de-Maurienne), per rilanciare la funzionalità delle connessioni consolidate nel tempo a servizio dei tre importanti bacini turistici: Alta Valle di Susa, Haute Maurienne, Briançonnais. Tale aspetto viene avvalorato dall’allegato infrastrutture al DEF 2017, secondo cui la prossima fase di sviluppo dei servizi ad alta velocità dovrà orientarsi verso una maggiore integrazione con i sistemi regionali e metropolitani, secondo la logica dell’Alta Velocità di Rete (AVR).

Proprio per queste ragioni, è affidato al gestore unico binazionale - interamente pubblico ed espresso direttamente dai Governi Italiano e Francese - anche la vecchia tratta di Valico, affinché si sviluppi un progetto integrato che dovrà inoltre tenere conto, in un’ottica di rete anche dello sviluppo coordinato dei servizi, del collegamento su gomma con le località non servite dalla ferrovia, dei possibili interscambi tra la direttrice principale e le connessioni orientate verso Grenoble-Valence ed Annecy-Ginevra, in modo da definire eventuali offerte competitive anche su relazioni attualmente mal servite (ad es. Torino-Ginevra).



F. Sviluppo dell'intermodalità ferroviaria delle merci, in attesa della nuova infrastruttura

L'Osservatorio ha il compito istituzionale di accompagnare e favorire la progettazione e la realizzazione della Nuova Linea Torino-Lione, contribuendo ad assicurare che questo grande investimento internazionale, una volta realizzato, sia nelle condizioni di produrre il massimo dei benefici per le realtà locali e per l'intera Comunità Europea che concorre in modo importante al suo finanziamento.

In tale ottica, l'Osservatorio ha ritenuto strategico porre attenzione agli interventi necessari per:

- a) adeguare le infrastrutture del Corridoio Mediterraneo nel Nord Ovest dell'Italia
- b) garantire un efficace interscambio con il corridoio Reno - Alpi
- c) collegare il corridoio Mediterraneo con il Tirreno
- d) accompagnare gli sviluppi infrastrutturali con una politica di sostegno al trasporto ferroviario e al trasferimento modale da gomma a ferro

L'Osservatorio ha per questo assunto, nel perimetro delle proprie attività, l'obiettivo del trasferimento modale da strada a ferrovia; non basta realizzare l'opera perché magicamente questa sia utilizzata, occorre anche completare e realizzare le infrastrutture necessarie al rilancio dello scalo merci di Orbassano, una grande infrastruttura (una delle maggiori in Italia) che sarà attraversata dalla Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione.

La razionalizzazione dello scalo di Orbassano, lo sviluppo dell'Autostrada Ferroviaria Alpina con la Francia, l'adeguamento delle reti di connessione già esistenti verso Novara-Milano (corridoio Europeo Reno-Alpi) e la portualità ligure (Alessandria, Novara, Mondovì-Vado-Savona) sono quindi trattate approfonditamente nell'Osservatorio, diventando elementi strategici ed essenziali della sua attività.

Le attività avviate ed i risultati raggiunti:

1. interventi per la ripresa e la rivitalizzazione dello scalo di Orbassano

In attesa della realizzazione della Nuova Linea, risulta necessario realizzare **interventi per la ripresa e la rivitalizzazione dello scalo di Orbassano**, rilanciando l'intermodalità ferroviaria, fermando il declino (più presunto che reale) che sta portando al suo smantellamento e alla sua desertificazione. Obiettivo delle attività è il rilancio della piattaforma, evitando una ulteriore contrazione del volume delle merci movimentate tramite ferrovia; per fare questo occorre migliorare l'integrazione tra le diverse componenti logistiche presenti nell'area: lo Scalo Merci esistente (RFI) e gli impianti FS ed AFA, con le aree logistiche multimodali contermini (SITO) e con il sistema economico produttivo (FCA - ex Fiat Mirafiori, CAAT, le aree industriali contigue di Torino, Orbassano, Beinasco e Grugliasco) ed affrontare e risolvere i problemi attuali, aumentando la funzionalità e l'efficienza dello scalo esistente, riducendo gli ostacoli per un migliore utilizzo dell'intermodalità ferroviaria e sviluppando servizi indispensabili per la gestione della logistica moderna. In questa logica, va ripensato anche il sistema delle infrastrutture di accesso all'area (sistema autostradale e tangenziale), l'integrazione modale (gomma/ferro) e le funzioni di distribuzione delle merci.

- Per la definizione dei requisiti per la progettazione del nuovo HUB di Orbassano, sono stati fatti più incontri con Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino, RFI, Italferr, SITO, Unione Industriale di Torino, Confindustria Piemonte, Transpadana, Amministrazioni Locali interessate, operatori esperti e Agenzia delle Dogane.
- E' costituito un tavolo con Regione Piemonte, SITO Spa, RFI, nonché con le aziende di trasporto ferroviario per affrontare i problemi di integrazione delle diverse componenti logistiche dell'area di Orbassano e programmare gli interventi nello scenario di breve/medio termine, in vista di un potenziamento della funzionalità dello scalo da conseguirsi entro il 2022. Si prevede un processo di upgrading tecnologico ed infrastrutturale progressivo che si articola con una serie di interventi strutturali per successive fasi funzionali, permettendo di conseguire un graduale potenziamento dello scalo con l'obiettivo di limitare, il più possibile, azioni di modifica sull'apparato tecnologico esistente. La programmazione e la progettazione degli



interventi dovrà essere mirata al miglioramento della circolazione ferroviaria all'interno dello scalo e alla configurazione di una piattaforma logistica più efficiente che sia in grado di rispondere ai futuri incrementi di traffico. Questo stesso tavolo, nell'ambito dell'Osservatorio, condividerà ed approverà le specifiche tecniche per la progettazione del nuovo scalo merci "passante".

- Nelle sedute dell'Osservatorio n. 240 del 26 ottobre 2015, n. 241 del 23 novembre 2015 e n. 243 del 25 gennaio 2016, si è condiviso il percorso di riqualificazione della piattaforma logistica, del rilancio del trasporto su ferro e del conseguente sviluppo del sistema logistico piemontese e del Nord-Ovest.

2. Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)

Nella riunione della CIG del 23 giugno 2017, è stata sottolineata la forte volontà politica di entrambi i Governi di favorire e incentivare il transfer modale dalla gomma al ferro in tutte le sue componenti (combinato o convenzionale), sia con incentivi diretti al trasporto, sia attraverso il finanziamento di interventi sui terminali in ottica *multi-purpose*, al fine di sostenere e incrementare la domanda in previsione della costruzione della nuova linea Torino-Lione.

La legge di stabilità 2016 ha previsto lo stanziamento delle risorse necessarie per dare attuazione agli obblighi derivanti dall'Accordo firmato a Lussemburgo il 9 ottobre 2009, che istituisce un servizio di Autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, e ciò in ossequio ad obblighi internazionali già sottoscritti da diversi anni e confermati dai diversi Governi succedutisi negli anni, nonché a specifica decisione della Commissione europea (cfr. la Decisione della Commissione europea n. C(2015)3455 del 26.5.2015).

Il Disegno di Legge "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese, relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009" è stato licenziato, in data 18 luglio 2017, dalla III Commissione Affari Esteri del Senato ed è stato approvato nella seduta del Senato n. 890 del 4 ottobre 2017.

Alla Camera dei Deputati, il Disegno di Legge è stato licenziato, in data 8 novembre 2017, dalla III Commissione Affari Esteri ed è approvato nella seduta della Camera dei Deputati n. 890 del 22 novembre 2017.

Nella Gazzetta Ufficiale n. 299 del 23 dicembre 2017, è stata pubblicata la Legge 4 dicembre 2017 - n. 198 - "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009.

In data 1° agosto 2017, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Europea la gara italo-francese, in vista della messa in concessione del servizio di Autostrada Ferroviaria Alpina con trasporto combinato strada-rotaia tra Orbassano e Aiton per dieci anni.

3. Sviluppo con la Regione Piemonte di iniziative per la promozione, la riapertura, lo sviluppo di collegamenti ferroviari utilizzando la rete ferroviaria esistente

Connessioni con le portualità liguri: è stato necessario cogliere le diverse opportunità di sviluppo del traffico merci ferroviario potenziando (e/o ripristinando) il collegamento ai porti liguri. Da lungo tempo, l'Autorità Portuale di Savona aveva posto tra le sue priorità lo sviluppo del trasporto ferroviario, con l'obiettivo di agevolare l'inoltro delle merci su ferro anche sulle tratte di breve percorrenza. Da questa opportunità era nata, nel dicembre 2015, la significativa esperienza del "Treno della Frutta", tra il porto di Savona-Vado e l'interporto SITO di Orbassano. Tutti i soggetti interessati (Autorità Portuale di Savona, Interporto SITO, RFI, Trenitalia, Serfer, Terminal Marittimo, operatore di ultimo miglio, MTO, Agenzia delle Dogane ecc.) affrontavano, ad un concreto tavolo di lavoro congiunto, tutte le problematiche tecniche che condizionavano il servizio sulla tratta Vado Ligure - San Giuseppe di Cairo -



Orbassano, fino ad allora ritenute insormontabili, trovando soluzioni operative che consentivano di realizzare un primo treno sperimentale, dimostrando la fattibilità tecnica ed economica del servizio. Oltre all'iniziativa già descritta, l'Autorità Portuale ha stretto accordi con diverse realtà interportuali e logistiche piemontesi e lombarde (interporto SITO di Orbassano, Rivalta Terminal Europa, Polo logistico di Mortara, Piattaforma Logistica di Mondovi) con cui è avviata una forte collaborazione finalizzata al miglioramento delle connessioni ferroviarie fra porto e retroporti.

Sviluppo del trasporto merci via ferrovia

Nel 2016, il Commissario di Governo operava, insieme a RFI, su diverse iniziative, sia pubbliche che private, per il rilancio e la crescita del traffico merci ferroviario; al fine di promuovere il trasporto merci via ferrovia si è lavorato per analizzare e valutare la domanda di imprese ed operatori, tradotta in volumi potenziali, per metterla in relazione con l'offerta di infrastrutture - capacità e caratteristiche delle linee e la presenza di piattaforme logistiche.

- a) **linea Trofarello - Fossano - Saluzzo - Verzuolo**: potenziamento della infrastruttura ferroviaria (peso assiale) e realizzazione di una piattaforma di interscambio modale (Saluzzo) al servizio delle imprese per la fascia pedemontana cuneese
- b) **linea Trofarello - Fossano - Mondovi**: potenziamento delle infrastrutture e sviluppo della piattaforma di interscambio modale al servizio del sistema economico e produttivo del monregalese

4. Sviluppo del sistema logistico Piemontese e del Nord Ovest

Le tre Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, il cui elevato potenziale di sviluppo e la capacità produttiva dell'area rappresentano un valore strategico non solo per le tre Regioni, ma per l'intero Paese, insieme ai diversi attori economici e sociali, hanno elaborato un programma integrato per lo **sviluppo del sistema logistico del Nord-Ovest denominato "Piattaforma logistica del Nord Ovest"**.

Il 5 febbraio 2015, è stato firmato il Protocollo d'Intesa tra le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria per la costituzione di una "Cabina di Regia", con finalità di coordinamento strategico e di promozione del sistema logistico del Nord-Ovest. A seguire, il 9 febbraio 2015, sono state presentate le Linee Guida del "Piano Nazionale dei Porti e della Logistica".

In data 11 dicembre 2015 a Genova, i Governatori delle tre Regioni sottoscrivevano il documento **"Azioni cardine per l'attuazione del protocollo per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della logistica del Nord Ovest"**. Con questo atto, le tre Regioni intendevano rilanciare la macro area del Nord Ovest lungo gli assi multimodali di interconnessione Est-Ovest (Corridoio Mediterraneo) e Nord-Sud (Corridoio Reno - Alpi e Scandinavo - Mediterraneo), e con lo sbocco al mare, attraverso il sistema della portualità ligure e dei porti fluviali di Cremona e Mantova.

Gli obiettivi:

- a) adozione di misure volte a garantire sia un'adeguata governance degli investimenti previsti nei tre Corridoi, sia un contesto regolatorio favorevole alla ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti
- b) completamento delle nuove grandi infrastrutture ferroviarie e anticipazione degli interventi per l'adeguamento agli standard operativi necessari per l'efficiente sviluppo dell'intermodalità fra i porti e i mercati
- c) sviluppo di sistemi ICT finalizzati alla velocizzazione del flusso delle merci, all'integrazione fra i vari attori della catena di trasporto e logistica

Il Commissario di Governo e l'Osservatorio, su iniziativa della Regione Piemonte, hanno partecipato a tale processo, con proprie analisi e elaborazioni

L'Osservatorio ha prodotto un proprio contributo, elaborando un documento approvato nella seduta n. 245 del 4 aprile 2016, volto a individuare gli interventi necessari per:

- a) adeguare le infrastrutture del Corridoio Mediterraneo nel Nord Ovest dell'Italia
- b) garantire un efficace interscambio con il corridoio Reno - Alpi



- c) collegare il corridoio Mediterraneo con il Tirreno
- d) accompagnare gli sviluppi infrastrutturali con una politica di sostegno al trasporto ferroviario e al trasferimento modale da gomma a ferro

Il documento dell'Osservatorio veniva presentato agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest a Novara l'8 aprile 2016.

Il Protocollo d'Intesa veniva sottoscritto dai Presidenti delle Regioni e dal Ministro Delrio, a Novara il 9 aprile 2016; esso raccoglieva le richieste di tutta la filiera logistica del trasporto merci (Associazioni di categoria delle imprese di logistica, spedizionieri imprese ferroviarie, armatoriali e gestori di terminal ecc.) e conteneva un Documento Strategico per lo sviluppo della logistica del Nord Ovest, che delineava le azioni e gli interventi da attuare nel breve e medio periodo, raccogliendo gli esiti ed i contributi emersi negli Stati generali.

Sulla base degli interventi individuati nei dossier sottoscritti dalle tre Regioni in occasione degli Stati Generali, acquisiva particolare rilievo l'esigenza della definizione di un insieme di interventi infrastrutturali a sostegno del traffico merci ferroviario, che prendeva la forma di una condivisione programmatica tra le Regioni e il gestore della rete ferroviaria. In data 19 ottobre 2017 a Roma, è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa dall'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, dall'Assessore allo Sviluppo Economico, Porti e Logistica della Regione Liguria, dall'Assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia e dall'Amministratore Delegato di RFI.

L'intesa siglata definiva numerosi interventi programmati per incrementare i traffici merci nelle Regioni del Nord-Ovest, che prevedevano il potenziamento della rete ferroviaria, l'adeguamento agli standard internazionali per il trasporto delle merci (lunghezza treni, sagoma limite, carico assiale) e una migliore connettività ai porti e alle infrastrutture di interscambio strada/mare-ferrovia.

5. misure "transitorie" di incentivazione dell'utilizzo della linea storica Torino Modane in attesa della realizzazione del nuovo tunnel del Moncenisio.

Con l'apertura del Tunnel di Base del Lötchberg (2007) e soprattutto del Gottardo (2017), esiste un sempre maggiore svantaggio economico e tariffario della Linea Storica del Frejus (limiti di peso trainato ed extracosto di trazione); si sta operando, per proporre nel periodo transitorio (2017-2030) ad Italia, Francia ed UE, interventi di compensazione del maggior costo sostenuto sulla Linea Storica, per evitare la totale desertificazione della Torino - Chambery.

Il Gruppo di Trasferimento Modale³⁶ della CIG ha valutato la possibilità di ampliare il servizio AFA da 4 a 7 corse giornaliere e sta valutando la possibilità di estendere le politiche di sostegno per il trasporto combinato (AFA) ad altre tipologie ferroviarie al fine di compensare le differenze di costo dell'attuale linea ferroviaria.

Nella seduta dell'Osservatorio n. 244 del 14 marzo 2016, è stata presentata una relazione del Prof. R. Zucchetti che valutava l'extracosto della linea Torino - Modane - Chambery, rispetto alla nuova linea del San Gottardo.

³⁶ Sulle basi del Memorandum, firmato il 5 maggio 2004 tra l'Italia e la Francia per definire i principi del cofinanziamento del nuovo collegamento, il Presidente della CIG ha richiesto ai due Segretari Generali nazionali di presentare delle proposte di organizzazione di un gruppo specifico, con l'obiettivo di preparare le proposte che la CIG farà ai due Governi per tradurre concretamente gli orientamenti definiti con il Memorandum. In questo ambito, cerca di definire le misure da prendere nel quadro di una politica assunta in sostegno al trasferimento modale per il trasporto merci



CONCLUSIONI

L'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione (la TAV come linea ad alta velocità non è mai esistita se non nella propaganda degli oppositori) è nato dopo gli scontri di Venaus del 2005, con il gravoso compito di contribuire a superare un conflitto oramai fuori controllo e senza precedenti nella storia della Repubblica Italiana; un conflitto causato da indubbi errori e forzature, forse per eccesso di delega, da parte dei proponenti, ed in larga parte dalla mancanza di confronto, di comunicazione adeguata.

Ha rappresentato il primo "esperimento" in Italia di gestione e superamento di un conflitto per la realizzazione di infrastrutture, proponendo alle comunità locali, in alternativa allo "scontro" o all'"abbandono del progetto", un **modello "nuovo" di dibattito, relazioni e confronto** sul merito tecnico della proposta, ed un **metodo nuovo di costruzione condivisa di un nuovo progetto**.

L'Osservatorio è quindi stato un unico ed inedito "**luogo di confronto**", di elaborazione e di approfondimento che ha consentito di sviluppare un dialogo vero, a volte anche aspro, tra i diversi punti di vista: gli "ingegneri ferroviari", il "territorio", l'"ambiente", la "salute", l'"economia", le "amministrazioni locali", ricercando e spesso riuscendo a trovare in una difficile sintesi, proposte condivise e soluzioni praticabili. Uno straordinario "luogo" dove i diversi componenti hanno accettato di sperimentare in una condizione perlomeno complicata un metodo nuovo di lavoro e discussione.

L'"**Accordo di Pracatinat**" del 28 giugno 2008, sottoscritto da tutti i componenti dell'Osservatorio, presentato a tutti i Sindaci di tutti i territori (interessati dalla Torino-Lione), e approvato dal Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi il 29 luglio 2008, presenti tutti i Sindaci, ne **ha costituito la tappa fondamentale**, ed ha permesso di definire un programma di lavoro condiviso, **abbandonando il progetto del 2005, già elaborato a livello di definitivo e ripartendo dall'inizio**.

L'obiettivo condiviso era di intraprendere insieme una "lunga marcia" a partire dal confronto sulle ragioni dell'opera per poi avviare, da capo, la redazione condivisa e partecipata di un progetto adeguato.

Un progetto rispettoso del territorio e del punto di vista "locale", che prevedesse tutte le necessarie garanzie ambientali sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio della nuova linea ferroviaria.

Ha voluto dire accogliere una sospensione dei cronoprogrammi concordati con la Francia e l'U.E., sopportando danni: oneri finanziari (perdita di finanziamenti europei), economici (a causa del ritardo prodotto rispetto agli altri tunnel di base in programmazione in Svizzera - Loetschberg e Gottardo- e Austria - Brennero), e di immagine per la credibilità del Paese. I ritardi prodotti nella realizzazione del nuovo tunnel di base, che ora vengono imputati dagli oppositori alla Stato, sono proprio il risultato dell'accoglimento delle richieste delle Amministrazioni Locali nel luglio 2008.

Tale percorso ha visto nel periodo 2006 - 2009 la partecipazione unanime di tutte le amministrazioni della Valle di Susa.

All'inizio, l'Osservatorio ha affrontato una ampia discussione sui **presupposti del progetto**, ovvero dei **flussi di traffico che hanno motivato l'opera** e sulla **capacità della linea ferroviaria esistente**.

Presupposti che oggi risultano radicalmente modificati e che ora a distanza di 10 anni sono molto distanti da quelli discussi nel 2007/2008 (prima di Lehman Brothers e delle peggiore e più lunga crisi mondiale del dopoguerra) e formalizzati nei primi quaderni dell' Osservatorio.

L'Osservatorio ha preso atto che la realtà è molto diversa dalla teoria e che cambia velocemente.

La redazione molto recente del documento di **verifica del Modello di Esercizio**, condotto dall'Osservatorio su dati aggiornati ed elementi nuovi, ha **confermato la necessità dell'adeguamento della linea ferroviaria Torino-Lione**, a partire proprio dalla realizzazione del nuovo Tunnel di Base del Moncenisio (la sezione transfrontaliera).

E' stato riconosciuto che le stime di crescita di traffico, causate dalle previsioni UE (ma anche quelle di OCSE, FMI, BEI, ...), sovrastimando la crescita del PIL, hanno anche sovrastimato i flussi di traffico in tutta l'Europa, Italia compresa, ma soprattutto riconoscendo che **oggi non esiste più una linea ferroviaria adeguata al traffico moderno delle merci**, uno dei presupposti delle valutazioni di 10 anni fa.



La tratta di valico della linea storica **non ha una più una capacità utile di esercizio ferroviario** per le limitazioni introdotte giustamente dal gestore per mantenere standard accettabili di sicurezza ferroviaria in un'infrastruttura pensata a metà dell'Ottocento (tunnel del Frejus e della tratta di valico), **né è economicamente competitiva per il trasporto ferroviario moderno** che richiede treni lunghi e pesanti, assolutamente incompatibili con le caratteristiche fisiche e morfologiche della tratta.

Con la accertata "sparizione" della vecchia linea per il transito delle merci, il trasferimento modale da gomma a ferro dei volumi del traffico esistenti è oggi più che sufficiente a giustificare la realizzazione del nuovo tunnel. A meno di decidere, come qualche economista NOTAV propone e con buona pace dei valligiani e dei torinesi, che il traffico tra Italia e Francia sia servito, su questa direttrice, esclusivamente dall'autostrada.

Il tunnel di base quindi non serve più ad aggiungere capacità dopo la saturazione della linea storica, ma a sostituirla. Il traffico attuale, se inoltrato su una ferrovia moderna con un tunnel di base, produce i vantaggi che ne giustificano abbondantemente la costruzione. Basta a giustificare (e pagare l'investimento) **un riequilibrio modale dell'ordine del 40-50 %, considerando che, ai valichi con la Francia, al 2016 sono passati oltre 42 M/t di merci, al 93% su strada con 2,8 Milioni di TIR.** Una quantità maggiore di quella transitata ai valichi con la Svizzera (40 M/t) che hanno investito in tunnel di base oltre 24 MLD/€, ed hanno già oggi più del 70% di trasporto delle merci su ferrovia.

A partire dall'autunno del 2008 l'Osservatorio, ancora a ranghi completi, superato lo scoglio dei presupposti, **ha incominciato ad occuparsi del nuovo progetto preliminare della linea**, definendo specifiche progettuali unitarie sia per la tratta internazionale (LTF) che per quelle di accesso lato Italia (RFI), definendo un tracciato di riferimento (a partire dalle 13 alternative ad allora studiate), e governando il processo di progettazione preliminare, condotta dai due promotori attraverso il continuo confronto step by step in sede di Osservatorio; **l'attività è stata conclusa il 25 gennaio 2010 con la presa d'atto dei progetti preliminari, coordinati tra i due promotori.**

La prima vera crisi di rappresentanza è avvenuta proprio all'inizio di questa fase (2008-2009), intorno al **piano dei sondaggi funzionali al progetto preliminare** (approvato da tutti i membri dell'Osservatorio) ed alla volontà manifestata dalla maggioranza dell'Osservatorio di procedere, nel rispetto degli accordi di Pracatinat, alla **progettazione preliminare del progetto.**

L'avvio dei sondaggi, autorizzato anche dai tecnici. presenti nell'Osservatorio in rappresentanza della Valle di Susa, è stato violentemente contrastato dal Movimento NOTAV; i Comuni avevano autorizzato i sondaggi ed il movimento aveva organizzato gli scontri ed i presidi per bloccarli in una vera e propria "crisi" dell'intesa tra Enti Locali e movimento NOTAV: i Comuni hanno così perso **il proprio ruolo di guida (e di moderazione) del movimento NOTAV**, che ha avviato un proprio percorso autonomo di progressiva "radicalizzazione".

La piattaforma esplicita del Movimento NOTAV da allora è stata la **lotta**, non contro il progetto proposto nel 2005, ma **contro qualsiasi progetto, o meglio qualsiasi verosimile opzione ferroviaria**, negando l'Accordo di Pracatinat (addirittura la sua stessa esistenza) e contrastando qualsiasi confronto sulla progettazione dell'opera, a partire dalla realizzazione dei sondaggi necessari alla redazione del progetto.

La nuova situazione ha obbligato il movimento NOTAV ad elaborare nuove strategie, un nuovo sistema di relazioni e nuovi comportamenti nei confronti di Osservatorio e Comuni così sintetizzabili:

- **combattere l'Osservatorio, già guardato con sospetto, ma di fatto tollerato.** L'Osservatorio, istituito come luogo di confronto istituzionale per la gestione e la riduzione del conflitto è diventato così il principale nemico del movimento NOTAV;
- **ricostituire le istituzioni comunali al "rifiuto dell'opera, senza se e senza ma",** riallineandole con le buone o con le cattive (se necessario anche con intimidazioni e le minacce) alla linea del Movimento e spingendole alla posizione di rifiuto di qualsiasi progetto e quindi dell'Osservatorio e dei contenuti dell'accordo di Pracatinat;
- **organizzare una propria presenza attiva nelle amministrazioni per condizionare i Comuni** proponendo alle elezioni comunali **liste civiche NOTAV** coordinate da una piattaforma comune di azione.



Alla fine del 2009, in occasione dell'accorpamento delle Comunità Montane, questa strategia ha consentito di condizionare la geografia politica-amministrativa della basse valle di Susa favorendo la realizzazione di una "lista comune", formata dai partiti di sinistra, alleati alle liste civiche NOTAV, in contrapposizione alle liste di Centro Destra; ago della bilancia sono state, per il sistema di rappresentanza utilizzato, proprio le liste civiche di minoranza NOTAV. La nuova Comunità Montana nasceva lacerata da un frattura non solo politica ma anche geografica, che vedeva le amministrazioni di ben due ex Comunità Montane su tre (l'Alta Valle di Susa e la Val Sangone) all'opposizione e le loro minoranze (spesso NOTAV) al governo.

Utilizzando come pretesto la nuova composizione dell'Osservatorio (DPCM 19/1/2010), 17 comuni (prevalentemente della Bassa Valle di Susa) sono usciti dall'Osservatorio che, dopo aver preso atto, con l'adesione di 33 comuni³⁷, ha proseguito la propria attività sul programma di Pracatinat per la **redazione del miglior progetto possibile**.

Il progetto definitivo LTF-RFI del 2005 è stato completamente rivisto, attraverso una nuova progettazione preliminare unitaria orientata al territorio, esaminando ed assumendo le richieste che arrivavano dalle conoscenze e dalle sensibilità dei Comuni, e dei diversi attori sociali ed economici. La partecipazione dei Comuni ha permesso di portare nella progettazione dell'opera infrastrutturale la sensibilità sociale, economica ed ambientale dei territori, e di perseguire "politiche ed azioni tese all'innesco di fattori di sviluppo del territorio interessato dall'opera". Il nuovo progetto preliminare insomma ha consentito di risolvere problemi vecchi piuttosto che crearne di nuovi.

I lavori dell'Osservatorio hanno quindi continuato ad accompagnare tutte le fase di concertazione tra gli Stati - i due Accordi Italia-Francia (2012 e 2015) e le due Leggi di Ratifica (L. 71/2014 - L. 1/2017) - per dare attuazione agli impegni sottoscritti dall'Italia, naturalmente interpretati sulla base alle esigenze e delle necessità espresse dai territori (rappresentati e non).

I risultati raggiunti in questi anni, **per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione**, sono stati estremamente importanti:

A. **La conclusione anche in Italia dei lavori preliminari della galleria geognostica della Maddalena** (giugno 2012 - febbraio 2017), indispensabile condizione dell'Accordo Italia-Francia (2001) e del Finanziamento Europeo; oltre 7 km di scavo conclusi nonostante gli scontri, le violenze ed i sabotaggi, perpetuati da una minoranza di violenti, contrastati con efficacia, misura e professionalità dalle Forze dell'Ordine; il cantiere era considerato dal movimento NOTAV il principale intervento da bloccare ad ogni costo e con ogni mezzo; se non si fosse fatto il cantiere e realizzato il sondaggio non sarebbe stata fatta la Torino-Lione, creando, oltre che un grande danno alla Nazione, un precedente che avrebbe reso impossibile la realizzazione di qualsiasi opera pubblica in Italia. I lavori si sono conclusi nel febbraio del 2017, accompagnati da un sistema di monitoraggio ambientale e degli effetti sulla salute (VIS) che non ha precedenti in Italia; nessuna delle situazioni di rischio ambientale via via inventate e propagandate dai NOTAV per creare paure ed allarme (amianto, uranio, falde acquifere, polveri) ha avuto il benché minimo riscontro. Nel febbraio del 2017 si è concluso il cantiere della galleria geognostica di Chiomonte (oltre 7 km scavati).

Il complesso dei lavori preliminari condotti ad oggi in Italia e Francia, per un valore di circa 1,4 mld/€, finanziati al 50% da UE e per il 25% dalla Francia, attestano che **la sezione transfrontaliera della Torino-Lione non è un progetto, ma un'opera in corso**.

È del tutto falsa l'affermazione che a oggi non si sarebbe scavato **"neppure un metro"**, soprattutto se sostenuta dagli stessi personaggi che affermavano che il cantiere della Maddalena, che ha concluso i lavori da pochi mesi, non sarebbe mai partito.

³⁷ Successivamente altri Comuni sono usciti dall'Osservatorio, altri ne sono rientrati, alcuni per ragioni esclusivamente politico-ideologiche, mai approfondite in un confronto istituzionale di merito. Come Torino che ha deciso di uscire nell'autunno del 2016 dall'Osservatorio a seguito della vittoria del Movimento 5 stelle alle amministrative di giugno. All'Osservatorio ha sempre comunque partecipato la maggioranza dei comuni designati nel DPCM 2010.



Contemporaneamente alle fasi di progettazione sono stati scavati oltre **24 km** di gallerie che costituiscono una parte integrante dell'opera; ultimata la prima funzione geognostica, le discenderie costituiranno parte integrante del tunnel di base in quanto essenziali alla sua ventilazione, alla manutenzione, alla gestione della sicurezza (uscite).

Oltre alle discenderie risultano scavati, al 20 marzo 2018, oltre 3000 m di tunnel tra Saint Martin la Porte e La Praz (sui circa 9 km di tratta appaltati) sull'asse e nel diametro, che a regime costituiranno una parte della canna sud del tunnel di base.

Gli scavi complessivi relativi all'intero tunnel di base assommano a circa 160 km di gallerie da realizzare, 57,5 km per ogni canna del tunnel, oltre ai by-pass e discenderie.

Gli oltre 24 km di gallerie già scavate costituiscono il **14%** del totale degli scavi previsti.

Con i lavori già appaltati e attualmente in corso tra Saint Martin la Porte e La Praz, (che comprendono 9 km della canna sud dell'opera definitiva) saranno realizzati il **18%** degli scavi dell'intera opera.

- B. **La definizione del fasaggio funzionale (2012) ha modificato radicalmente il programma di realizzazione del progetto preliminare 2011;** oggi più che di Nuova Linea Torino-Lione (NLTL) si può parlare di **adeguamento funzionale dell'Asse Ferroviario Torino-Lione alla data 2030** (data di messa in esercizio del tunnel di base). Tale scenario, assunto nell'Accordo 2012, prevede **la realizzazione del nuovo tunnel di Base del Moncenisio (la sezione transfrontaliera) ed interventi di adeguamento e potenziamento delle linee esistenti per le tratte di accesso (in parte in nuova sede)**, riducendo le necessità economiche di investimento e migliorando in modo sostanziale la sostenibilità economica degli interventi (2012).
- C. **La redazione e l'autorizzazione del progetto definitivo della sezione transfrontaliera (2012-2015) e la successiva variante cantierizzazione (2017-2018);** grazie al lavoro dell'Osservatorio il progetto della "sezione transfrontaliera", il tunnel di base del Moncenisio, è oggi in corso di appalto; sono stati conclusi tutti di gli atti parlamentari e tutti i procedimenti autorizzativi di competenza del CIPE:
1. si è concluso con la Ratifica finale dei Parlamenti (L. 1/2017), il lungo ed approfondito percorso di decisione per "l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera" che ha visto la sottoscrizione e la stipula di ben 4 Accordi Internazionali tra Italia e Francia (1996, 2001, 2012 – L. 71/2014, 2016 - L. 1/2017);
 2. si è concluso il percorso autorizzativo di tutti gli atti governativi necessari per l'avvio dei cantieri relativi alla Sezione Transfrontaliera:
 - ✓ Delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 - pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 181 del 6 agosto 2015: *"Nuova linea Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - tratta in territorio italiano"*
 - ✓ delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017 – pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 18 del 24 gennaio 2018: *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione Sezione Internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera. Autorizzazione alla realizzazione per lotti costruttivi e all'avvio del 1° e 2° lotto costruttivo"*
 - ✓ delibera CIPE del 21/3/2018 - in attesa di numerazione e successiva pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale: *"Approvazione Progetto di variante, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Deliberazione CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione - Sezione Internazionale - Parte Comune Italo - Francese - Sezione Transfrontaliera - Parte in territorio Italiano"*,
- D. La definizione di **misure di accompagnamento al cantiere** (L.R. 4/2011) e di **utilizzo dei fondi compensativi per lo sviluppo della Valle** (Smart Susa Valley) con la necessaria dotazione di risorse economiche .
- Nella delibera n. 67 del 7 agosto 2017, il CIPE ha ristabilito l'importo globale stimato **per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale** della nuova linea, pari a **98,95 milioni di euro** ed individuato i Comuni nei quali tali opere e misure compensative potranno essere attuate e cioè



Bussoleno, Chiomonte, Giaglione, Gravere, Mattie, Meana di Susa, Mompantero, Salbertrand, Susa (Comuni coinvolti nell'opera principale) e Venaus, Caprie, Torrazza Piemonte, San Didero, Bruzolo, Buttigliera Alta, Cesana Torinese (Comuni interferiti);

Il **Patto per il Territorio**, che sarà sottoscritto tra Telt - Regione Piemonte e Presidente dell'Osservatorio, costituisce lo strumento per coordinare i diversi interventi ed utilizzare al meglio le risorse disponibili, con l'obiettivo di rendere i cantieri della Torino-Lione un motore di sviluppo ed una opportunità per l'economia locale, dando una risposta strutturale alle esigenze ed alle ambizioni del territorio interessato all'opera ed armonizzando l'utilizzo dei fondi compensativi per:

1. la realizzazione delle **opere di mitigazione** previste o da prevedersi nel quadro economico del progetto definitivo della nuova linea Torino-Lione, sezione transfrontaliera - parte in territorio italiano, di competenza del Promotore Pubblico **TELT** (CIPE 21 marzo 2018).
2. la realizzazione degli **interventi di accompagnamento al cantiere**, ai sensi della L.R. 4/2011, destinati a strutturare e formare l'offerta presente sul territorio per intercettare in sede locale le opportunità di lavoro e sviluppo prodotte dai «cantieri» al fine di:
 - a) favorire l'occupazione locale
 - b) facilitare la ricettività locale
 - c) garantire la salute pubblica e salvaguardare l'ambiente
 - d) assicurare la trasparenza e la comunicazione
3. per la realizzazione delle **misure e delle opere di accompagnamento ambientale, territoriale e sociale al territorio**, in coerenza con quanto disposto dalle deliberazioni del CIPE e formalizzato dall'Osservatorio nel documento Smart Susa Valley (vedi cap.4.4.)

E. Per quanto riguarda **le tratte di accesso al tunnel di base**, in attuazione del fasaggio 2012 ed a seguito della revisione progettuale voluta dal Ministro Delrio (vedi punto B precedente), l'adeguamento della linea sarà realizzato per fasi sia sul lato italiano che francese riducendo in modo significativo le risorse necessarie all'investimento, e riutilizzando, ove possibile, le linee ferroviarie esistenti; questo consente di rendere operativa l'intera linea al 2030, data di esercizio del tunnel di base del Moncenisio, utilizzando, previo adeguamento, una parte consistente della linea storica da Bussoleno ad Avigliana, e completando l'assetto del Nodo di Torino (attraversamento).

In questo contesto le attività dell'Osservatorio hanno consentito di:

- ✓ **Anticipare sull'asse ferroviario le opere utili a potenziare il Sistema Ferroviario Metropolitan**, già previste nel Progetto Preliminare della Tratta Nazionale; le opere sono ora in fase di conferenza di servizi.
- ✓ Definire, a partire dalla Progettazione Preliminare 2010, gli **interventi necessari per realizzare gli accessi al tunnel di base (tratta nazionale) in attuazione operativa del fasaggio (project review)**.
- ✓ Verificare **per la tratta nazionale lato Italia; fase 1 - 2030 il Modello di Esercizio ferroviario della linea**; tale attività ha comportato anche l'**aggiornamento dell'analisi sulla evoluzione del traffico delle merci ai valichi Italia Francia**, il confronto con gli altri valichi alpini, la **valutazione della effettiva capacità della tratta di valico** della linea storica, la **verifica di capacità delle infrastrutture ferroviarie** (da adeguare e da realizzare ex novo). Il documento dell'Osservatorio, recepito da CIPE e finanziato dal contratto MIT RFI 2018-2021 ha autorizzato RFI ad **avviare la progettazione definitiva degli interventi previsti**.

F. Lo sviluppo e la gestione per il transito dei passeggeri di carattere locale, regionale, transnazionale e turistico della tratta di valico della linea storica tra Bussoleno e Saint Jean de Maurienne

G. **L'assunzione dell'Osservatorio dell'obiettivo del trasferimento modale**; non basta realizzare l'opera perché magicamente questa sia utilizzata, occorre anche completare e realizzare le infrastrutture necessarie al rilancio dello scalo merci di Orbassano, una grande infrastruttura (una delle maggiori in Italia) che sarà funzionalmente connessa alla Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, in una logica di Piattaforma Logistica Integrata con le aree logistiche multimodali (SITO) e con il sistema economico



produttivo (FCA - ex Fiat Mirafiori, CAAT, le aree industriali contigue di Torino, Orbassano, Beinasco e Grugliasco); è per questo strategica la razionalizzazione dello scalo e l'adeguamento delle reti di connessione già esistenti verso Novara - Milano (corridoio Europeo ALPI RENO) e la portualità ligure (Alessandria, Novara, Mondovì - Vado-Savona).

L'Osservatorio si sta inoltre occupando, in attesa della realizzazione della Nuova Linea, della ripresa e rivitalizzazione dello scalo di Orbassano, rilanciando l'intermodalità ferroviaria (Autostrada Ferroviaria Alpina) e fermando il declino che stava portando al suo smantellamento e alla sua desertificazione.

Con la seduta n. 266 del 26 marzo 2018 si è conclusa la fase V dell'Osservatorio.

Tutto quanto era stato programmato e previsto nella fase V è stato realizzato ed esiste ora un "programma unitario" di adeguamento dell'Asse Ferroviario Torino-Lione (lato Italia) compiutamente definito e finanziato, costituito da diversi progetti a fasi diverse di definizione e di realizzazione.

I lavori della sezione transfrontaliera di competenza TELT sono ora in fase di appalto.

La fase VI dell' Osservatorio ha avuto inizio con la seduta dell'Osservatorio n. 267 del 20 aprile 2018, nella nuova composizione e con la nuova organizzazione (ambiti di intervento) definita nel DPCM 1° dicembre 2017, con l'obiettivo di ampliare ulteriormente la partecipazione aperta a tutte le Amministrazioni che, a prescindere dalle proprie posizioni politiche e ideologiche in merito all'opera, intendano lavorare per definire e realizzare la migliore opera possibile, per ridurre ulteriormente l'impatto in fase di realizzazione e, successivamente, di esercizio.

L'Osservatorio - FASE VI dovrà pertanto darsi un ampio ed efficace programma di lavoro che consenta, così come indicato nel DPR 14 dicembre 2017 (art. 1 c. 2 e c. 4) e nel DPCM 1° dicembre 2017, di "favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione", e pertanto di esercitare il proprio ruolo di governance complessiva dell' Asse Ferroviario Torino-Lione accompagnando ed orientando la sua compiuta - e condivisa - realizzazione nella :

- ✓ fase di **realizzazione della sezione transfrontaliera** (in capo a TELT) e delle **opere collegate** (di competenza SITAF, TERNA, CONSEPI) dando una efficace attuazione alle diverse prescrizioni proposte anche dall'Osservatorio e recepite nei pareri della Regione Piemonte, di VIA Nazionale del MATTM e del MIBACT ed assunte nella deliberazione del CIPE 26 marzo 2018;
- ✓ piena definizione con Regione Piemonte e TELT del **Patto del Territorio per la sezione transfrontaliera**, e per quanto di competenza, la sua piena attuazione, esaminando e valutando preliminarmente (con parere vincolante) le proposte di progetto e di intervento che utilizzano i fondi compensativi messi a disposizione dal CIPE.
- ✓ fase di **progettazione definitiva delle tratte di accesso** di competenza RFI, in coerenza con quanto approvato nel documento "**Verifica del Modello di Esercizio fase 1 - 2030 per gli accessi lato Italia**", da condurre, per ambiti territoriali, in stretto rapporto con le Amministrazioni interessate:
 - a. adeguamento della linea storica tra Bussoleno ed Avigliana
 - b. il raddoppio della linea tra Buttigliera e Scalo San Paolo, valutando preliminarmente la fattibilità di un raddoppio in asse della linea esistente e, nel caso della sua non sostenibilità, la soluzione di realizzazione della variante della Collina Morenica ed attraversamento dello scalo di Orbassano riducendo gli impatti e verificando, passo a passo con i territori attraversati, la sua sostenibilità territoriale ed ambientale.
 - c. la rifunzionalizzazione dello scalo Merci e della piattaforma logistica di Orbassano
 - d. l'attraversamento del nodo di Torino e la connessione a standard Europei (STI) alle dorsali ferroviarie in direzione Alessandria-Novi Ligure e Novara - Milano.
- ✓ fase di **realizzazione delle opere in anticipazione FM5 - Stazione Orbassano-San Luigi e Movicentro e Fermate, ed FM3 - Fermata Buttigliera Alta-Ferriera e Movicentro;**



Nel DPR, tra i compiti assegnati al Commissario di Governo ed all'Osservatorio, è indicato precisamente il **“promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario”**.

L'Osservatorio per questo deve assumere, nel perimetro delle proprie attività, l'obiettivo del trasferimento modale da strada a ferrovia. Tale compito, già sviluppato come documentato nella fase V, dovrà nella fase VI trovare nuovo impulso, al fine di consentire:

- ✓ **nel transitorio** (il periodo di costruzione del nuovo tunnel), lo sviluppo ed il sostegno di iniziative atte ad evitare la totale desertificazione della linea storica. *La scelta di Italia e Francia è stata quella di ampliare e sviluppare per quanto possibile, visti i severi vincoli infrastrutturali, il servizio AFA nella fase di costruzione del nuovo tunnel di base del Moncenisio (periodo 2018-2029) con l'obiettivo di contrastare l'abbandono delle rotte e degli itinerari di transito delle merci sull'Asse Torino-Lione, attraverso misure di sovvenzione già finanziate da Italia Francia preparando la strada al futuro collegamento tra Torino e Lione, con una rotta di traffico già avviata.* Il nuovo tunnel di base, grazie alle sue caratteristiche prestazionali, potrà fornire un forte impulso al processo e consolidare i risultati di trasferimento modale, consentendo una capitalizzazione degli investimenti operati sulle Autostrade ferroviarie e sull'intermodalità dai due Paesi in questi anni.
- ✓ **a regime** (all'esercizio del nuovo tunnel del Moncenisio) dovrà essere pienamente garantito l'adeguamento a standard europei delle reti di connessione verso Novara-Milano (**Corridoio Europeo Reno-Alpi**) e con la **portualità ligure** (Torino-Alessandria-Novì Ligure, Alessandria-Novara Torino-Mondovì-Vado Ligure/Savona), al fine di rendere il più possibile efficace e produttivo l'investimento di rifunzionalizzazione e razionalizzazione dello scalo merci di Orbassano (in parte anticipato alla data di messa in esercizio del Terzo Valico), che dovrà essere attrezzato per gestire l'esercizio del trasporto combinato con la Francia ad alte prestazioni (raddoppio della capacità attuale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina con: convogli > 21 carri, >750 m. di lunghezza, >850 ton. nette trasportate).

In parallelo a tali attività così come indicato nel documento **“Verifica del Modello di Esercizio fase 1 - 2030 per gli accessi lato Italia”** al capitolo 6.3 **“La necessità del monitoraggio continuo del contesto in accompagnamento al progetto**, sarà oltremodo necessario **“attivare un processo continuo di monitoraggio e verifica per adattare in corso d'opera il progetto, come del resto è stato fatto con successo in sede di Osservatorio negli ultimi anni”**, e partecipare ed accompagnare le diverse iniziative utili a condividere una base aggiornata di conoscenza, a partire dall'analisi dei flussi e delle tendenze in atto nei traffici transalpini.

Paolo Foietta



GLOSSARIO	
AC	Alta Capacità
AFA	Autostrada Ferroviaria Alpina
AFTL	Asse Ferroviario Torino Lione
ANAC	Autorità Nazionale Anticorruzione
ARPA	Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale
ASCOM	Associazione Commercianti
AV	Alta Velocità
CAAT	Centro Agroalimentare di Torino
CIG	Commissione Intergovernativa
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
CMBVS	Comunità Montana Bassa Val di Susa
CNA	Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa
DGC	Delibera Giunta Regionale
DPCM	Decreto Presidente del Consiglio dei Ministri
DPR	Decreto Presidente della Repubblica
FCA	Fiat Chrysler Automobiles
FM	Ferrovia Metropolitana
FS	Ferrovie dello Stato
LTF	Lyon Turin Ferroviaire
LR	Legge Regionale
MIT	Ministero alle Infrastrutture e ai Trasporti
NITEL	Consorzio Nazionale Interuniversitario per i Trasporti e la Logistica
NLTL	Nuova Linea Torino Lione
PRG	Piano Regolatore Generale
RFF	Réseau Ferré de France
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
SERFER	Servizi Ferroviari
SFM	Servizio Ferroviario Metropolitan
SIA	Studio Impatto Ambientale
SITAF	Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus
SITO	Società Interporto di Torino
SSV	Smart Susa Valley
TBM	Tunnel Boring Machine
TELT	Tunnel Euroalpin Lyon Turin
TEN-T	Trans-European Networks - Transport
TRM	Termovalorizzatore - Trattamento Rifiuti Metropolitan
UE	Unione Europea
VIA	Valutazione Impatto Ambientale