

L'Amministrazione **INFORMA**



TORINO-LIONE

**Approvata dal Ministero
la fermata FM3 di Ferriera**

Quarto numero



L'Amministrazione **INFORMA**

MARZO 2014

INDICE

I valichi alpini e le gallerie di base... 3

Dal corridoio 5 al Nuovo Corridoio
Mediterraneo 3 e al Progetto
Prioritario PP6... 4

Gli sviluppi recenti della Nuova
Linea Torino-Lione... 6

Avanzamento dei lavori della
Nuova Linea Torino-Lione lato
Francia e lato Italia... 8

Il cantiere della Maddalena di
Chiomonte: lavoro e occupazione... 10

Le risposte della Regione alle
Osservazioni del Comune di
Buttiglieria Alta... 12

Il Ministero dell'Ambiente ha
approvato la fermata FM3 di
Ferriera e il parcheggio di
interscambio... 14

www.comune.buttiglieriaalta.to.it

> home page

> rubriche

> osservatorio Torino-Lione



Come da prassi consolidata, e nel rispetto dell'impegno che ci siamo assunti fin dall'inizio, seguiamo nell'informazione sull'avanzamento dell'iter relativo alla Torino-Lione.

In questo quarto numero, seppur come sempre in sintesi, intendiamo aggiornarVi sull'evoluzione del progetto europeo con la ridefinizione del nuovo Corridoio Mediterraneo 3, sull'avanzamento dei cantieri e fornirvi le risposte fin qui avute dalla Regione e dal Ministero dell'Ambiente con l'approvazione della procedura di V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale) relativa al progetto preliminare della Tratta nazionale.

Importante sottolineare che le richieste del territorio di particolare interesse per noi, come la richiesta tesa ad ottenere l'istituzione della fermata di Ferriera del servizio ferroviario metropolitano FM3 all'altezza degli orti sociali, è stata condivisa e fatta propria sia dalla Provincia che dalla Regione e, adesso, anche dal Ministero dell'Ambiente che l'ha inserita tra le prescrizioni della V.I.A. Altre prescrizioni riguardano la soluzione di eventuali interferenze idrauliche, il mantenimento in efficienza della viabilità locale durante il cantiere, la salvaguardia e le eventuali opere di mitigazione per consentire la conservazione e la fruibilità del complesso di Sant'Antonio di Ranverso.

Infine stiamo lavorando alla stesura di un Protocollo di Intesa perché la fermata di Buttiglieria-Ferriera e il parcheggio d'interscambio comincino a prendere corpo con impegni precisi da parte degli enti che dovranno provvedere alla loro realizzazione.

Il Sindaco
Paolo Ruzzola

I VALICHI ALPINI E LE GALLERIE DI BASE

Tutti i valichi alpini stanno realizzando le gallerie di base

Tutti i valichi ferroviari alpini, oltre al Frejus, si stanno rinnovando con gallerie di base alla quota di pianura (Loetschberg, Gottardo, Ceneri, Koralm, Semmering) perché il treno è competitivo solo quando viaggia a quote di pianura, quando cioè possono viaggiare convogli lunghi capaci di trasportare molte merci.



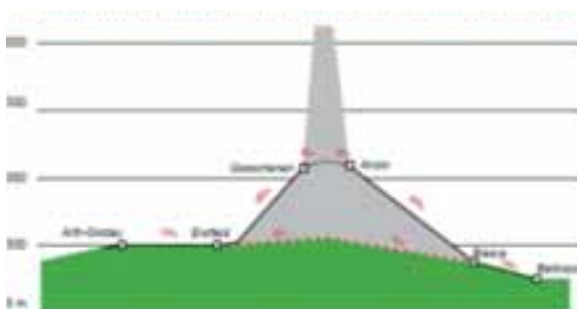
Tavola tratta dal volume "Le infrastrutture al tempo della crisi" di Paolo Fioletta e Manuela Rocca, edizioni Sottosopra - Torino 2013, per gentile concessione degli autori



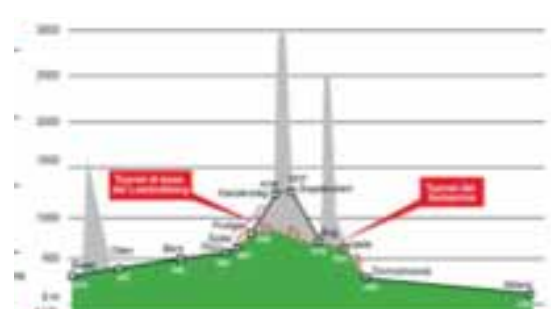
Frejus - 57 km



Brennero - 55 km



Gottardo - 57 km



Loetschberg - 35 km

Fonte: LTF-Copyright

Il nuovo Corridoio Mediterraneo 3, un progetto strategico europeo per il futuro

A causa della crisi economica l'Unione Europea nel marzo 2012 ha deciso di concentrare le risorse economiche su 10 soli corridoi ferroviari ad alta capacità e velocità considerati strategici; alcuni di quelli precedenti, quali il **"Corridoio 5"**, che comprendeva la Torino Lione e che doveva collegare Lisbona a Kiev* è stato ridimensionato, con l'esclusione del Portogallo e dell'Ucraina, e denominato **"Corridoio Mediterraneo 3"**.

Il **"Core Network Europe"** collega i capoluoghi metropolitani, i porti, supera le Alpi e i Pirenei, consente il riequilibrio modale contribuendo agli obiettivi UE per la riduzione di CO₂ con 17.500 km di ferrovie ad alta velocità/capacità.

Il nuovo punto di partenza a ovest è la spagnola Algeciras, con due differenti direttrici: una per le merci, via Alicante e Valencia, l'altra per i passeggeri attraverso Ronda, Cordoba e Madrid. Le varianti si ricongiungono a Barcellona al tracciato originario, rimasto immutato fino al confine con l'Ucraina. La lunghezza è di circa 3.000 km, integra i progetti prioritari 3 e 6 oltre al Corridoio D (merci), contribuirà all'intermodalità nelle aree sensibili dei Pirenei e delle Alpi e collegherà alcune delle principali aree turistiche dell'UE con treni ad alta velocità.

I dieci nuovi corridoi strategici europei; in verde il Corridoio Mediterraneo 3



Fonte: Osservatorio Torino Lione

Il Progetto Prioritario n. 6 e le motivazioni europee**

All'interno del Corridoio mediterraneo è stato individuato il collegamento ferroviario ad alta capacità da Lione al confine ucraino, tratta di 1.638 km, che attraversa quattro stati membri europei (Francia, Italia, Slovenia e Ungheria) che ha preso il nome di "Progetto Prioritario n. 6" (abbreviato PP6) e che consentirà il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

Il PP6 collega Lione con Torino, Milano, Venezia, Lubiana, Zagabria, Budapest fino al confine dell'Ucraina ed è l'unico corridoio est-ovest a sud delle Alpi che sarà in grado di assorbire un considerevole volume di traffico dalla penisola iberica attraverso Francia Italia Slovenia e Ungheria e viceversa; il suo completamento fornirà inoltre a diverse tratte opzioni di riserva per il traffico nord-sud e sud-nord.

* Vedi il Notiziario "L'Amministrazione informa" - Secondo numero monografico dedicato alla Torino Lione

** Le notizie circa il PP6 sono state tratte principalmente dalla Relazione annuale del Coordinatore Laurens Jan Brinkhorst (Bruxelles, Ottobre 2013)

MEDITERRANEO 3 E AL PROGETTO PRIORITARIO PP6

La ragione del PP6 è l'esigenza di utilizzare tutte le tipologie di trasporto al meglio delle loro possibilità (ambientali ed economiche). Il sensibile contesto ambientale alpino e l'insostenibile crescita del traffico stradale lungo questo corridoio ne rendono urgente la realizzazione. Un altro argomento a favore è l'effetto positivo sull'occupazione, grazie alla scelta sia in Italia che in Francia di massimizzare i benefici per i territori attraversati.

Il progetto PP6 comprende tre tratte transfrontaliere:

Torino-Lione: la Nuova Linea ferroviaria Torino Lione (NLT), per una lunghezza di 235 km, appartiene al PP6 e ne costituisce l'elemento centrale in quanto consente l'attraversamento delle Alpi con una galleria di base lunga 57 km di cui 45 in Francia e 12 in Italia

Trieste-Divaccia: nel giugno 2011 l'Italia e la Slovenia hanno trovato una soluzione per il tracciato transfrontaliero; la struttura operativa binazionale del soggetto promotore ha sede a Trieste ed è operativa dall'estate 2013; deve essere avviata la progettazione preliminare

Slovenia-Ungheria: la sezione transfrontaliera va da Hodossány a Boba; sono in corso colloqui bilaterali su come migliorare il corridoio ferroviario.



Entro il 2025 da Lione a Budapest

Al 2025 dovrebbero essere completate tutte le tratte ferroviarie che collegano la Francia (Lione) all'Italia, alla Slovenia, all'Ungheria (Budapest).

Nella tavola a fianco: in verde e azzurro le tratte già completate, in verde tratteggiato i lavori in corso, in giallo i lavori che saranno avviati entro il 2015, in rosso i lavori che inizieranno dopo il 2015. I riquadri indicano le date di prevista ultimazione delle opere; all'estrema sinistra si distingue il tratto in rosso della Torino Lione la cui ultimazione è prevista per il 2025.



Fonte: Relazione annuale del coordinatore Lj. Brinkhorst - Bruxelles 2013

Gli sviluppi recenti della NLTL

Il **30 gennaio 2012** è stato siglato un nuovo accordo bilaterale Italia Francia (sostanzialmente una modifica del trattato di Torino del 2001): è stata concordata l'esecuzione dei lavori per fasi e stabilito il nuovo tracciato, è stato designato il promotore pubblico per l'esecuzione dei lavori della parte comune (in sostituzione dell'LTF), si è stabilita la ripartizione dei costi tra i due paesi (42,1% Francia e 57,9% Italia, dopo il cofinanziamento europeo), si sono definiti i principi di promozione della trasmodalità alpina e il ruolo della Commissione europea.

Il **29 novembre 2012** sono iniziati i lavori di scavo della galleria geognostica nel cantiere della Maddalena a Chiomonte.

Il **3 dicembre** a Lione si è tenuto il 30° vertice bilaterale Italia Francia e la NLTL è stata ritenuta un progetto di "interesse strategico" per entrambi i paesi.

Il **31 gennaio 2013** è stato presentato pubblicamente a Roma il progetto definitivo della galleria di base e delle interconnessioni con la linea ferroviaria esistente.

Per quanto riguarda le tratte di accesso alla NLTL lato Francia, la procedura amministrativa è stata dichiarata formalmente conclusa nella Gazzetta Ufficiale francese del 25 agosto 2013.

Per la Torino – Lione, tratta cruciale del Corridoio Mediterraneo 3, la Commissione Europea ha confermato il 17 ottobre 2013 il finanziamento previsto fino al 40%.

Il vertice italo francese del **20 novembre 2013** a Roma tra i Primi Ministri Letta e Hollande ha confermato la priorità della realizzazione della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione.

La Valutazione di Impatto Ambientale del progetto preliminare della Tratta nazionale italiana è stato approvato dal Ministero dell'Ambiente il **6 dicembre 2013** (vedi oltre).

A seguito dell'approvazione del fasaggio, e del differimento della realizzazione sia della Gronda Merci (fase I bis) sia della Galleria dell'Orsiera (fase 2), la Sezione comune italo-francese lato Italia si limita a Bussoleno dove la NLTL si raccorderà con la Linea Storica (LS).

La Commissione europea ha assegnato 672 milioni di euro agli studi e all'avvio dei lavori per la galleria di base che avrebbero dovuto iniziare prima della fine del 2013, termine ora prorogato al 2015.

La Piattaforma del Corridoio Torino Lione sull'esempio del Brennero

Sull'esempio del Brennero anche per il corridoio Torino Lione è stata costituita la Piattaforma intermodale denominata Corridor Platform Lyon Turin (CPLT) il cui principale obiettivo è riunire tutti i soggetti coinvolti nella pianificazione e gestione di questa importante infrastruttura di trasporto: il Coordinatore europeo (attualmente L. J. Brinkhorst), la Commissione europea, le autorità nazionali, regionali e locali dei due Stati, i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, l'attuale promotore LTF, l'Osservatorio, le organizzazioni industriali e dei futuri utenti quali Transalpine e Transpadana.

La Piattaforma si occuperà sia della NLTL sia dell'ottimizzazione della LS.

Il potenziamento dell'Autostrada Ferroviaria Alpina Orbassano - Aiton

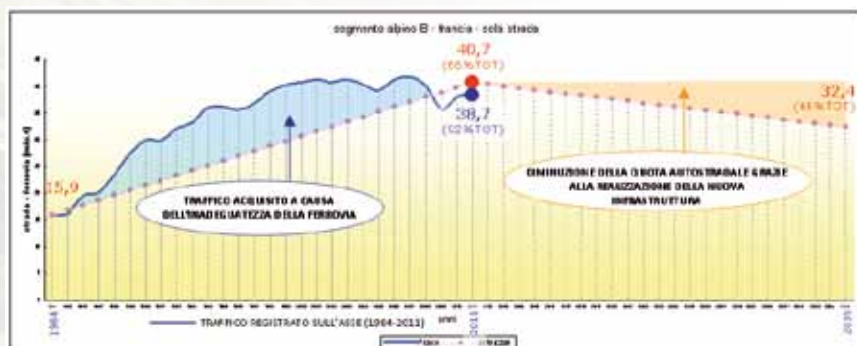
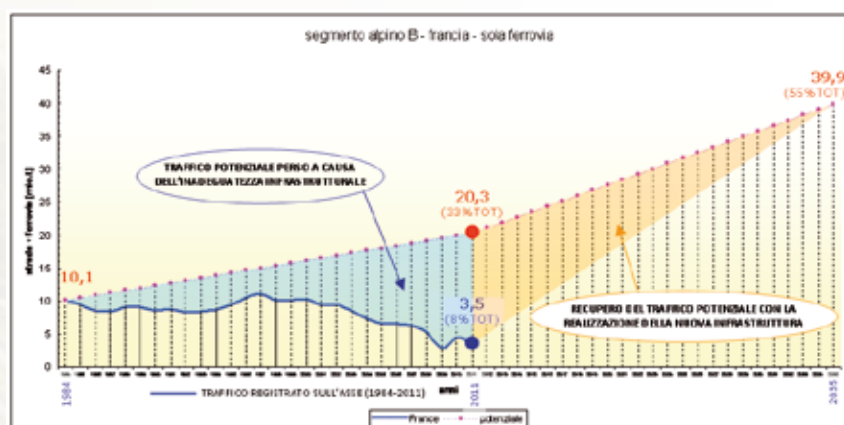
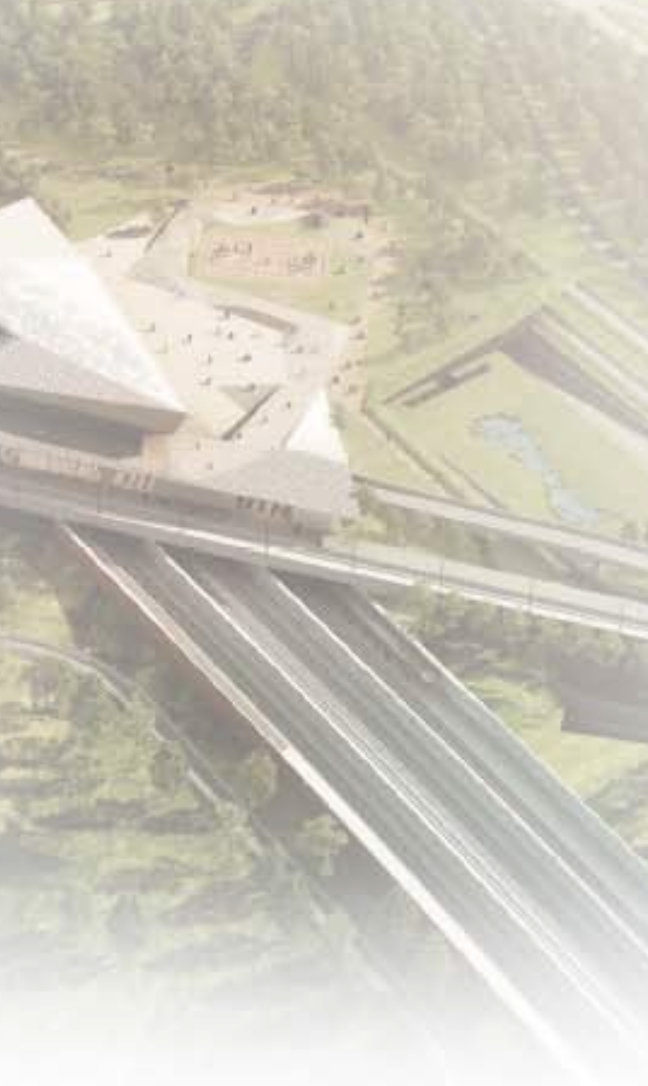
Alla fine del 2003 l'Italia e la Francia hanno avviato un servizio sperimentale di autostrada viaggiante lunga 175 km tra e Orbassano (I) e Aiton (F). Il servizio consente di trasportare su rotaia autocarri completi o semirimorchi anche non accompagnati. Fino allo scorso anno il trasporto era limitato ai carri cisterna di sagoma cilindrica per le limitazioni imposte dal profilo della galleria del Frejus; da quando i lavori di abbassamento del piano del ferro sono stati completati il potenziale di trasporto si è raddoppiato e il gestore intende portare il numero dei veicoli trasportati da 25.000 nel 2010 a 100.000 entro il 2015, ma a seguito della crisi gli obiettivi dovranno essere rivisti. Tuttavia nei primi sei mesi di esercizio con la nuova sagoma GBI i semirimorchi grandi erano già il 25% delle unità trasportate e a luglio 2013 la percentuale era salita al 39%.

Il riconoscimento del successo dei lavori dell'Osservatorio

Il Coordinatore europeo Brinkhorst nella citata relazione annuale dell'ottobre 2013 così parla dell'attività dell'Osservatorio: *"Il lavoro svolto dall'Osservatorio italiano per il collegamento ferroviario Torino-Lione sotto l'abile guida di Mario Virano è stato trattato in dettaglio nelle ultime relazioni annuali. In questa sede basta ricordare il successo di Virano nel mettere in atto un processo inclusivo dopo un periodo di accaniti scontri in Val di Susa. Il suo contributo è stato essenziale anche nella preparazione del progetto preliminare per la linea sul territorio italiano fino a Torino. L'Osservatorio ha altresì sviluppato il concetto di scaglionamento dei lavori, ossia il rinvio della costruzione della galleria Orsiera nella Val di Susa per procedere all'interconnessione della nuova linea ferroviaria con la linea storica di Susa."*

I lavori nella galleria storica del Frejus hanno penalizzato il traffico ferroviario

Qui di seguito la visualizzazione di come i lavori di abbassamento dei binari ferroviari nella galleria storica del Frejus per consentire il transito di container e camion più voluminosi, con il conseguente traffico a senso unico per quasi dieci anni, abbia penalizzato il traffico delle merci tra Italia e Francia. A partire dal 2011 i volumi di traffico hanno cominciato a riprendere quota, ma i limiti strutturali della Linea Storica (eccessiva pendenza del tracciato con conseguente aggancio di due/tre locomotori, limitazione della lunghezza dei convogli e del carico trasportabile, sagoma comunque limitata e inferiore ai correnti standard europei) fanno sì che la LS, sia pur migliorata, non è assolutamente competitiva e solo la galleria di base consentirà di stabilire collegamenti ferroviari merci efficienti tra Francia e Italia, comparabili con i trafori esistenti verso la Svizzera e l'Austria. Analogamente il traffico riversatosi su strada dovrà essere progressivamente riassorbito dalla ferrovia.

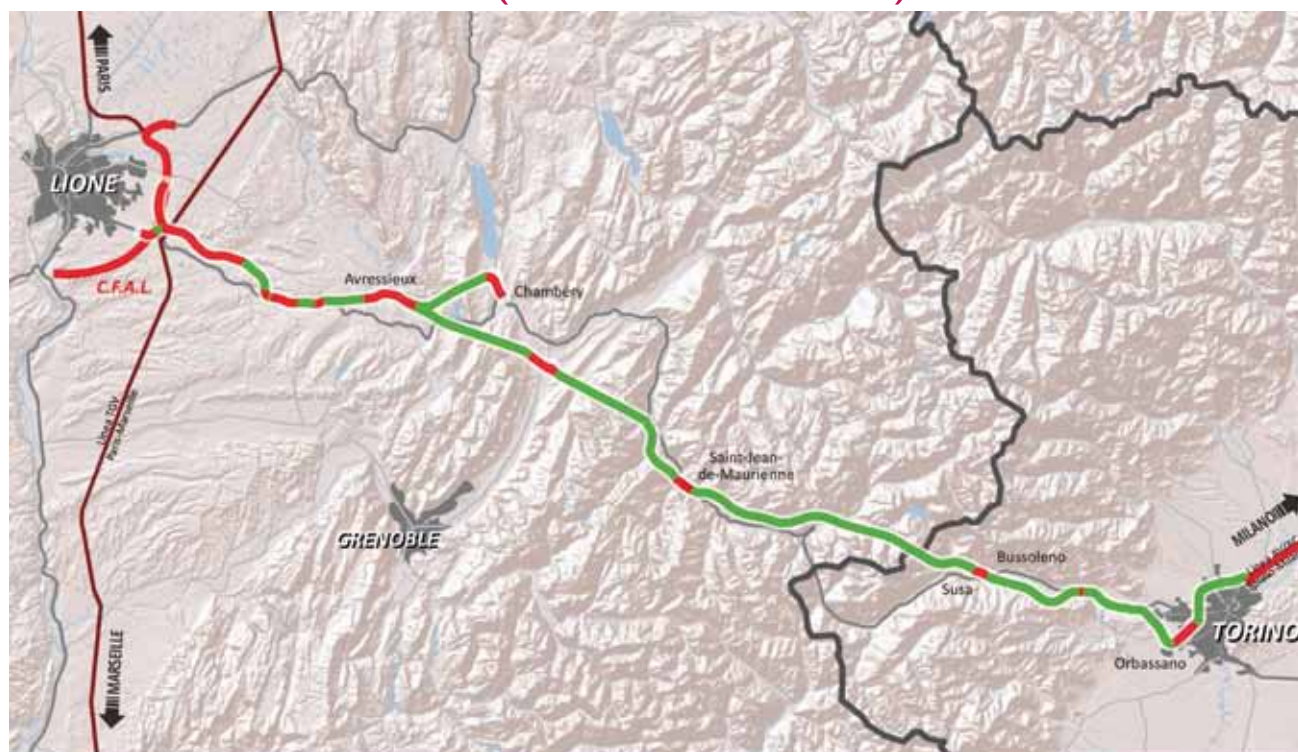


Tavole tratte dal volume *"Le infrastrutture al tempo della crisi"* di Paolo Fioletta e Manuela Rocca, edizioni Sottosopra - Torino 2013, per gentile concessione degli autori

In alto: traffico potenziale merci su ferrovia perso a causa dell'inadeguatezza strutturale del traforo del Frejus.

In basso: traffico autostradale acquisito a causa dell'inadeguatezza strutturale del traforo del Frejus. Tratteggiare le curve del riequilibrio a seguito della realizzazione della NLTL.

La Nuova Linea Torino-Lione (da Lione a Settimo T.se)



Tratta in galleria
Tratta in superficie

La Nuova Linea Torino Lione ha un'estensione di 269,8 Km e territorialmente si sviluppa per il 70% in Francia e per il 30% in Italia.

In Italia il tracciato, di 81,1 km, è per soli 10 Km in superficie di cui il 70% su aree già antropizzate.

Tavola tratta dal volume "Le infrastrutture al tempo della crisi" di Paolo Foietta e Manuela Rocca, edizioni Sottosopra - Torino 2013, per gentile concessione degli autori

Avanzamento dei lavori

I primi 9,5 km, dei 57 km complessivi della galleria di base, saranno eseguiti in Francia a partire dalla fine del 2014 – inizio 2015 e interesseranno lo scavo in località Saint Martin La Porte, dove è già stata realizzata una delle tre gallerie geognostiche.

Le opere preliminari della NLTL comprenderanno: lato Francia la costruzione del camino di ventilazione a Modane; lato Italia la prima canna della galleria tra Susa e Bussoleno per poter allontanare via ferrovia la terra di scavo, la rilocalizzazione dell'Autoporto Sitaf e della Pista Guida Sicura di Consepi, la realizzazione dello svincolo autostradale di Chiomonte.

Perché le gallerie geognostiche

Le gallerie geognostiche permettono di conoscere meglio la struttura del massiccio in cui passerà la NLTL; serviranno inoltre ad accedere ai cantieri della futura galleria di base transfrontaliera e, una volta che il collegamento ferroviario sarà in servizio, saranno utilizzate per la ventilazione, la manutenzione della galleria e come passaggi di sicurezza.

Le tre gallerie di servizio lato Francia (St. Martin La Porte, Modane e La Praz), per un totale di 9 km, sono state scavate tra luglio 2002 e giugno 2010, sono dunque ultimate; i lavori dell'unica galleria di accesso lato Italia sono iniziati alla fine di giugno del 2011; a febbraio 2012 LTF ha acquisito i 7 ettari destinati all'area di cantiere, sono poi seguiti i lavori di allestimento del cantiere e dell'impianto di gestione delle acque; nel novembre 2012 sono iniziati i lavori effettivi di scavo.

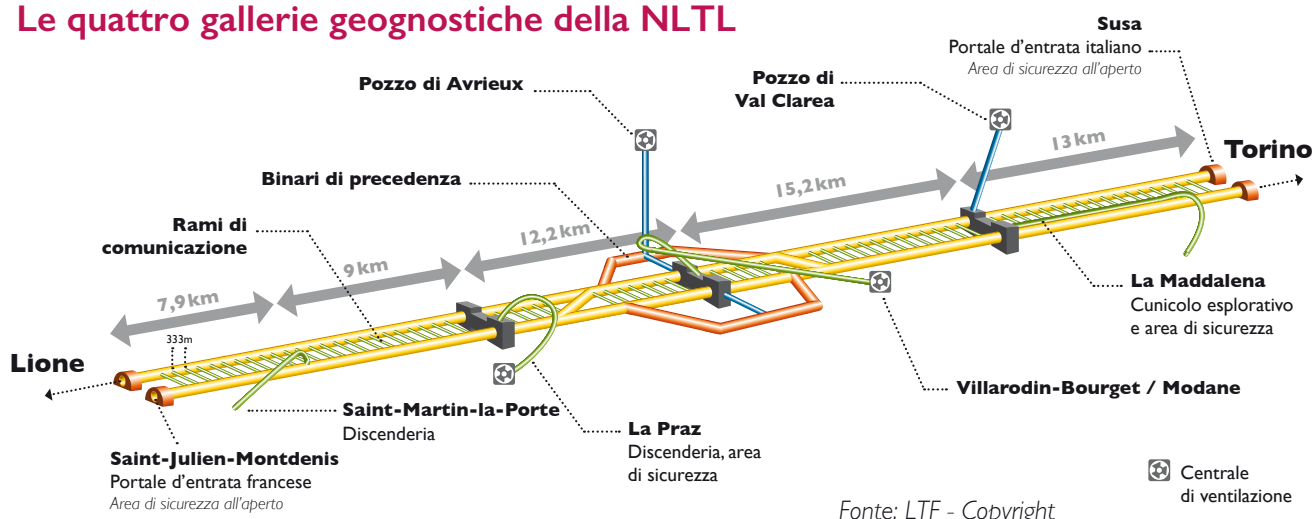
I primi 198 metri sono stati scavati con mezzi tradizionali, anche per effettuare le necessarie indagini geologiche; ad agosto 2013 è subentrata la cosiddetta TBM (Tunnel Boring Machine), il cui montaggio ha richiesto alcuni mesi, che sta attualmente lavorando a ritmi serrati con un largo anticipo rispetto ai tempi

LINEA TORINO-LIONE LATO FRANCIA E LATO ITALIA

previsti. La maggior parte del materiale proveniente dallo scavo sarà convogliato all'esterno della galleria dai nastri trasportatori e poi portato verso il deposito interno al cantiere, che sarà oggetto di ripristino ambientale.

La galleria della Maddalena a Chiomonte, che raggiungerà in profondità il tracciato della futura galleria di base, avrà una lunghezza di 7.500 metri e un diametro di 6,30 metri. La durata dei lavori è stimata in quattro anni (fine lavori 2015).

Le quattro gallerie geognostiche della NLTL



I costi della Torino Lione

Costo dell'opera: 8,3 miliardi di euro di cui: 40% a carico UE (3,3 mld €), il resto suddiviso tra Italia (34,7% pari a 2,9 mld €) e Francia (25,3% pari a 2,1 mld €). Entro giugno 2014 si dovrà definire il nuovo soggetto promotore della NLTL composto da rappresentanti dei Governi dei due paesi e da un rappresentante della Commissione Europea e si definirà il dossier da presentare all'UE per ottenere la copertura del 40% dei costi di realizzazione dell'opera.

Stanziamenti finanziari: la Legge di stabilità 2013 ha previsto la copertura finanziaria di 2,9 mld di euro nei prossimi dieci anni.

Costi unitari al chilometro della Galleria di base del Frejus: sono analoghi a quelli delle gallerie di base svizzere e del Brennero (vedi tabella sottostante).

Fonte: Osservatorio Torino-Lione

RIPARTIZIONE DEI COSTI	100,0%	34,7%	25,3%	40,0%
LA SEZIONE TRANSFRONTALIERA				
	COSTO (MIL. €)			
SAINT JEAN DE MAURIENNE - CONFINE	6,0	2,1	1,5	2,4
CONFINE - SUSÀ	2,3	0,8	0,6	0,9
TOTALE COSTO DELLE OPERE (G2013)	8,3	2,9	2,1	3,3

COSTI UNITARI COMPARATIVI (Milioni di Euro al km)	LUNGHEZZA GALLERIA (km)	COSTO (per canna)
CENERI	15,4	83,8
BRENNERO	55,0	83,7
NUOVO FRÉJUS	57,0	86,0
LOETSCHBERG	35,0	87,0
GOTTARDO	57,0	96,2

Il progetto di Kenzo Kuma della nuova stazione ferroviaria internazionale di Susa
Fonte: LTF - Copyright

Le due visite organizzate dall'Osservatorio al cantiere della Maddalena

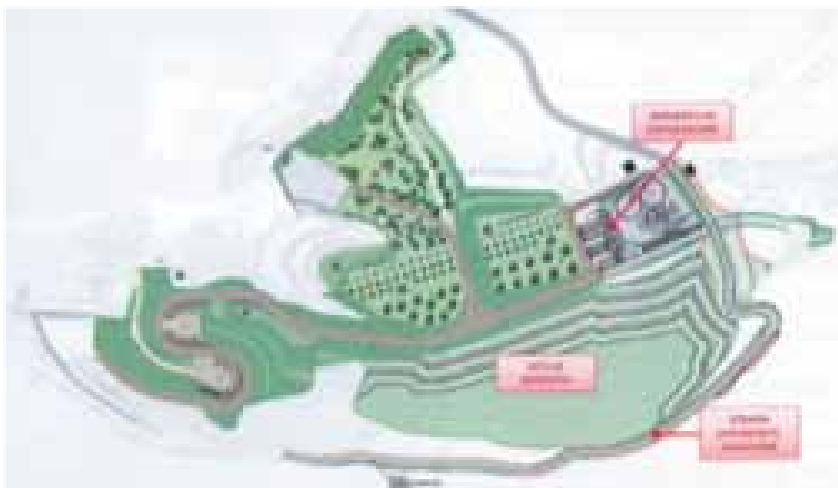
L'Osservatorio ha organizzato due visite al cantiere della Maddalena di Chiomonte aperta ai tecnici e agli amministratori: la prima il 4 aprile 2013 quando lo scavo aveva raggiunto 55 metri di profondità, la seconda il 13 novembre quando gli scavi in tradizionale erano stati ultimati e la TBM, quasi interamente montata, stava per entrare in funzione. Altre visite potranno essere organizzate più avanti nel tempo e, si spera, aperte anche al pubblico.



Dati socio-economici sul cantiere La Maddalena di Chiomonte (febbraio 2014)

Il cantiere impiega attualmente, attraverso le imprese che hanno l'appalto dei lavori, 140 tra operai, capisquadra e quadri che lavorano su tre turni 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 (LTF è il primo fornitore di lavoro della Valle nel campo dei lavori pubblici), di cui circa il 40% proveniente dalla Valle di Susa e Provincia di Torino

- Le aziende che finora hanno interessato il cantiere, per lavori, servizi o per forniture, sono 325, delle quali 42 sono della Valle di Susa (pari al 13% delle 325) e 144 hanno sede in Provincia di Torino (pari al 45%)
- Per ognuna delle 325 aziende coinvolte è stata avviata la pratica per ottenere il certificato antimafia secondo le rigide misure concordate con il GITAV (Gruppo Interforze della TAV) incaricato di vigilare contro le infiltrazioni mafiose durante tutto il periodo delle opere; per oltre il 99% è già stata rilasciata o è in corso di rilascio la liberatoria ;
- Gli investimenti del cantiere producono ricadute economiche per il territorio, valutabili sino ad ora in circa 20 milioni di Euro, di cui 7 per la Valle di Susa
- LTF ha dato risposta a tutte le 128 prescrizioni imposte dal CIPE con invio della Relazione di ottemperanza al Ministero dell'Ambiente che è incaricato della verifica
- I lavori stanno procedendo con alcuni mesi di anticipo rispetto ai tempi previsti
- Da contratto il progetto esecutivo della galleria geognostica viene sviluppato dalla ditta appaltatrice (la CMC) e approvato dagli organi preposti a mano a mano che avanzano i lavori, ovviamente prima di eseguirli
- Per la ristorazione un appaltatore si avvale di un servizio di catering della Valle, gli altri appaltatori utilizzano ristoranti di Chiomonte.



L'area del cantiere della Maddalena sarà restituita completamente riqualificata
Fonte: LTF - Copyright



- A** Vista generale del cantiere, installato tra le pile a sostegno dell'autostrada A32
B L'ingresso della galleria geognostica con la copertura telescopica di protezione della TBM
C I nastri trasportatori che allontanano lo smarino di scavo dalla galleria geognostica (parte centrale della fresa TBM)
D Consolidamento pareti galleria
E La testa di scavo della TBM
F Piattaforma di controllo e monitoraggio della TBM

Il funzionamento della fresa TBM (Tunnel Boring Machine) “GEA”



Fonte: LTF - Copyright

Per lo scavo della galleria della Maddalena è stata scelta una fresa (TBM) denominata GEA lunga 255 metri e composta dai seguenti principali componenti:

- testa di scavo rotante (sette motori con potenza complessiva di 2.205 kW)
- sistema di trasporto dello smarino tramite nastri trasportatori
- coppia di ancoraggi di fiancata in fase di spinta (gripper)
- zona di coda

La parte anteriore della macchina si ancora alle fiancate dello scavo, i pistoni fanno avanzare la testa rotante che scava la roccia, i detriti vengono convogliati sui nastri e allontanati verso la coda, i gripper si riposizionano e lo scavo riprende. Un sistema automatico di rilevazione e registrazione raccoglie in continuo i dati più significativi della lavorazione dello scavo e delle attività ad esso connesse quali l'esecuzione dei fori di prospezione e le conseguenti indagini geognostiche che avvengono senza sospendere l'avanzamento della TBM. Oltre alle zone di lavoro e alla cabina di controllo, situate dietro la testa della fresa, la macchina comprende diversi carri che ospitano postazioni per le pompe di cemento, nastri trasportatori, immagazzinaggio materiale di scavo (smarino), compressori, moduli di raffreddamento, un modulo di salvataggio per le emergenze, trasformatori, quadri elettrici, vasche acqua, filtri, generatore di emergenza, ventilatori, avvolgi tubi, ecc. A oggi la fresa TBM, ancora in fase di rodaggio iniziale, ha raggiunto la profondità di 445 metri; a regime la velocità media di lavoro è stimata (come da programma lavori) in 10 metri al giorno ma a seconda del tipo di roccia si può arrivare a 20 o più metri al giorno.

LE RISPOSTE DELLA REGIONE ALLE OSSERV

Esaminiamo ora qui di seguito, sinteticamente, i contenuti delle prescrizioni regionali per capire in che misura sono state accolte le Osservazioni del Comune al progetto preliminare RFI*

Osservazione n. 3 – Nuova fermata FM3 a Ferriera e parcheggio di interscambio

al punto n. 17 si afferma: *“Il progetto definitivo dovrà essere integrato con un programma di esercizio della linea storica che preveda una fermata del servizio ferroviario metropolitano linea 3 (SFM3) in Comune di Buttigliera in località Ferriera. Al confine tra Buttigliera ed Avigliana deve essere localizzato e progettato un parcheggio di interscambio gomma-ferro atto a sostenere i flussi pendolari vallivi (val Messa, Sangone, Susa e collina morenica)”*
Inoltre la DGR, al sesto paragrafo del dispositivo finale così recita: *delibera .. “di impegnarsi unitamente alla Provincia di Torino, con riferimento ai citati obbiettivi trasportistici e agli interventi di compensazione, a promuovere specifici atti di programmazione negoziata con il Sistema degli Enti Locali interessati”*

Osservazione n. 5 - Interferenze della NLTL con cinque edifici (al confine tra il Comune di Buttigliera Alta e Avigliana)

al n. 78 si afferma: *“Considerato il passaggio in galleria sotto aree antropizzate in più parti del percorso è indispensabile che sia definito un sistema di controllo in superficie per monitorare eventuali cedimenti ed effetti negativi”*

Osservazione n. 6 - Interferenza della NLTL con il sottopasso ferroviario esistente

al n. 49 si afferma: *“Poiché ... il tracciato dell'interconnessione ... interferisce con il sottopasso ferroviario carrabile esistente di Via Villa di San Tommaso, dovrà essere valutata l'entità dell'interferenza e, eventualmente, progettato un nuovo sottopasso a doppio senso che mantenga il collegamento con la Casa di Cura Villa San Tommaso e altri edifici vicini, agibile anche per i mezzi di soccorso e di cantiere”*

Osservazioni n. 7 e 8 - Interferenze della NLTL con la Bealera di Rivoli e con i pozzi di acqua potabile

I punti dal 23 al 26 sono dedicati alle risorse idriche, in particolare al n. 26 si afferma: *“Relativamente all'interferenza con pozzi idropotabili si richiede quanto segue: a) censimento delle fonti di approvvigionamento ...”; b) per ogni fonte dovrà essere predisposta una scheda monografica ...; c) ... dovrà essere caratterizzata e valutata l'interferenza con l'opera, si dovranno esplicitare le misure che si intendono adottare per annullare o minimizzare l'impatto; le eventuali fonti alternative andranno collaudate e messe in funzione a regime assolutamente prima di iniziare qualsiasi attività di cantiere dell'opera ferroviaria ...”*

Osservazioni n. 9 – 10 - 11 - Dimensioni e caratteristiche dei cantieri (due aree tecniche) – Movimentazione del marino

I punti dal 42 al 62 sono dedicati ai Cantieri: organizzazione logistica, progettazione e gestione; in particolare al n. 44 si afferma: *“Le aree di cantiere e i relativi manufatti dovranno essere attentamente progettati, anche dal punto di vista formale/tipologico in modo da ridurre globalmente la percezione visuale dei siti dai punti di vista di maggiore fruibilità (... collina di Rivoli, ecc.). Oltre a un appropriato recupero ambientale dei siti interessati al termine dei lavori, dovranno essere previsti anche interventi di mitigazione in corso d'opera...”*

Al punto n. 50 si afferma: *“Per l'area tecnica Est (B) a Buttigliera Alta dovrà essere valutata la possibilità di modificare il posizionamento dell'uscita all'aperto della finestra di sicurezza verso est allontanandola dalla Torre della Bicocca”*

I punti dal 27 al 35 sono dedicati alla Gestione delle terre e rocce di scavo

Osservazione n. 12 - Interferenze delle attività di cantiere con la viabilità comunale

al n. 45 si afferma: *“Il progetto definitivo dovrà contenere un completo quadro organizzativo per ogni cantiere che individui nel dettaglio il traffico indotto, la viabilità a servizio e quella utilizzata in avvicinamento al sito e tutto quanto necessario all'alloggiamento della maestranze e ai loro spostamenti.”*

al n. 51 si afferma: *“Per i mezzi di cantiere dovranno essere previsti percorsi che evitino l'attraversamento dei centri abitati e delle frazioni dei Comuni di Rosta e Buttigliera.”*

Osservazioni n. 13 e 15 - Sondaggi e monitoraggi a tutela della Collina morenica

I punti dal 18 al 22 sono dedicati alla geologia e alla sismica, in particolare al n. 18 si afferma: *“Un approfondimento dell'analisi dei dissesti e del quadro geologico e geomorfologico e l'individuazione di eventuali criticità con la conseguente predisposizione di una specifica relazione corredata da un'adeguata cartografia. Dovrà essere sviluppata un'attenta analisi funzionale alla corretta definizione delle opere fuori terra nella zona della collina morenica di Rivoli-Avigliana dove il territorio non è del tutto immune da dissesti superficiali; per queste opere dovrà essere sviluppata specifica analisi”*

I successivi punti dal 63 al 67 si riferiscono al rischio amianto, in particolare al n. 66 si afferma: *“Dovranno essere svolte adeguate indagini geofisiche per individuare la presenza di eventuali massi erratici ...”* e al n. 67: *“In presenza di depositi fluvio-glaciali con elevata presenza di massi erratici costituiti da pietre verdi dovranno essere previste adeguate procedure di sicurezza per i lavoratori”*

Osservazione n. 14 - Massima salvaguardia delle attività agricole

I punti dal 38 al 40 sono dedicati al Territorio rurale e alle attività agricole, in particolare al n. 38 si afferma: *“Dovrà essere effettuata una ricognizione delle aziende agricole presenti sull'area interessata dall'intervento in modo da poter valutare gli impatti socio-economici sul comparto agricolo, nonché la redazione di un piano di mitigazioni e/o compensazioni”*

Successivamente al n. 46 si richiama il principio della minimizzazione del consumo di suolo agricolo

Osservazione n. 17 - Recupero ambientale asta fluviale della Dora Riparia

al n. 12 si afferma: *“Quale compensazione dovrà essere valutata la progettazione di interventi di recupero e valorizzazione di contesti degradati nell'ambito paesaggistico interessato dall'infrastruttura ... con particolare riferimento alle aree soggette a tutela paesaggistica (... fasce fluviali, ecc.)”*

Osservazione n. 20 – Garanzie sul mantenimento del servizio di TPL e avvio FM3

Questo argomento viene trattato nel titolo successivo *“Le 8 linee del Servizio Ferroviario Metropolitano”*

Osservazione n. 22 - Osservatorio Ambientale Permanente e Osservazioni generali d'ambito sui temi ambientali (Richieste generali condivise dai Comuni di Buttigliera Alta, Rosta, Rivoli e Rivalta). I temi ambientali sono trattati:

Dal n. 68 al n. 70: Rumori e vibrazioni; dal n. 71 al n. 77: Radiazioni; dal n. 78 al n. 98: Piano di Monitoraggio (Monitoraggi geotecnici, Atmosfera, Rumore e vibrazioni, Amianto, Risorse idriche) dal n. 101 al n. 102: Accompagnamento e monitoraggio ambientale

Osservazione n. 24 - Ricadute socio-economiche a livello locale – No campi base

Al punto n. 4 si afferma: *“Dovranno essere quantificati gli effetti del cosiddetto “cantiere diffuso”, in termini di possibili soluzioni ricettive e insediative per il personale occupato nelle diverse fasi di cantiere; in tal senso si ritiene necessario censire e valutare la disponibilità di ambiti e strutture esistenti...”*

Successivamente al punto 42 si afferma: *“Dovrà essere svolta una puntuale ricognizione delle strutture turistico-alberghiere e/o residenze pubblico-private disponibili, in modo da definire l'effettiva offerta di posti letto e ristorazione delle maestranze....”*

Osservazione n. 25 - Copertura finanziaria delle opere e attività richieste

La DGR, al terzo paragrafo del dispositivo finale così recita: delibera .. *“di richiedere la destinazione del 5% dell'importo complessivo dell'opera per le compensazioni ambientali e territoriali di area, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio”;*

al quinto paragrafo si legge ancora: delibera ... *“di proporre ai Ministeri competenti di richiedere la messa a disposizione di adeguate risorse per l'accompagnamento ambientale del progetto come da premessa indicato al titolo: Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa”.*

* I punti numerati, così come i testi virgolettati e in corsivo, sono stati ricavati dalla DGR (Deliberazione Giunta Regionale) del 26 ottobre 2012 n. 1 – 4824

IL MINISTERO DELL'AMBIENTE HA APPROVATO LA FERMATA

Anche il Ministero dell'Ambiente ha approvato la fermata FM3 di Ferriera e il parcheggio di interscambio

E' notizia di qualche settimana fa che la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale, struttura del Ministero dell'Ambiente, ha dato parere positivo sulla VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) del Progetto preliminare della Tratta nazionale della NLTL redatto da RFI e Italferr, unitamente a fornire gli indirizzi progettuali e programmatici e le prescrizioni cui dovranno uniformarsi i progettisti nello sviluppo del progetto definitivo (Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS parere n° 1391 del 6 dicembre 2013).

Le principali prescrizioni dal Ministero dell'Ambiente, che riguardano Buttigliera Alta

22. Integrare il programma di esercizio della linea storica con la realizzazione di una fermata del servizio ferroviario metropolitano linea 3 (SFM3) in Comune di Buttigliera in località Ferriera e prevedere la localizzazione in loco di un parcheggio di interscambio gomma-ferro atto a sostenere i flussi pendolari ivi afferenti.

32. Predisporre lo studio e la soluzione delle interferenze idrauliche in accordo con tutti gli Enti Territoriali competenti, con particolare considerazione per i Consorzi irrigui interessati dal tracciato e il Consorzio Unione delle Bealere derivate dalla Dora Riparia, Consorzio Irriguo di Il grado delle Valli di Lanzo e Consorzio Val Sangone.

44. Progettare la cantierizzazione:

- garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere
- prevedere già in fase progettuale di anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere;

Il proponente nella redazione del progetto esecutivo dovrà inoltre:

56. Realizzare, in relazione alle citate interferenze con i pozzi idropotabili, quanto segue:

- il censimento delle fonti di approvvigionamento a uso idropotabile (pozzi, sorgenti o altro) ricadenti all'interno della fascia di circa 1 km a destra e a sinistra dell'interasse;
- la stesura delle schede monografiche di ognuna delle fonti individuate contenente ubicazione, caratteristiche, stratigrafia e indicazione del sistema acquifero captato se si tratta di un pozzo, la portata di utilizzo, le analisi qualitative e le aree di salvaguardia identificate nella cartografia CTR;
- la valutazione delle interferenze causate dalla realizzazione dell'opera per la minimizzazione degli impatti;
- la previsione, per ognuna di esse, delle misure da porre in atto in caso si verificasse la necessità di sostituzione completa della risorsa idrogeologica per l'individuazione di possibili alternative in grado di garantire le medesime caratteristiche di quella originaria (pressione, portata totale, distribuzione temporale della stessa, qualità della risorsa idrica, accessibilità), prevedendo contestualmente tempistiche adeguate a dare pronta risposta all'emergenza.

58. Realizzare due punti informativi accessibili al pubblico (di cui uno specificatamente alla documentazione di avanzamento delle gallerie, con particolare attenzione al maggior rischio amianto, di cui alle previsioni di progetto, e il secondo alle problematiche relative alle interferenze con opere e/o proprietà privata e/o beni storico-paesaggistici), in cui sia possibile esporre e diffondere le informazioni sullo stato dei lavori, con illustrazione di rapporti intermedi e finali e restituzione cartografica dei dati ottenuti, nonché la comunicazione dei risultati delle campagne di monitoraggio anche attraverso assemblee pubbliche, appositamente organizzate dalle amministrazioni competenti, al fine di favorire l'informazione e la trasparenza.

64. Prevedere l'adeguamento e la messa in sicurezza delle viabilità interessate dal traffico di cantiere e/o interferite in via provvisoria o definitiva dalle nuove opere, con particolare attenzione alle ripercussioni finali sulla viabilità locale.

65. Assicurare la salvaguardia, il monitoraggio e le eventuali opere di mitigazione atte a garantire la conservazione e fruibilità dei beni storico-architettonici con particolare riferimento a:

- Complesso di S. Antonio di Ranverso a Buttigliera Alta
- Chiesa di S. Vittore a Rivalta Torinese
- Complesso di Villa Cristina a Torino e altri.

FM3 DI FERRIERA E IL PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO

“In attesa dell’approvazione del CIPE si sta elaborando il Protocollo di Intesa

In attesa che il CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) approvi definitivamente il progetto preliminare, indicando le opere da realizzare e gli studi di approfondimento da svolgere, nonché le relative coperture finanziarie, il Comune di Buttigliera ha stilato una bozza di Protocollo di Intesa per la progettazione e realizzazione della Fermata FM3 di Ferriera, del parcheggio d'intercambio e per la redazione di un piano di riordino urbanistico e viario (Master Plan) dell'area che gravita intorno alle nuove importanti trasformazioni, perché si possano gettare le basi di uno sviluppo socio-economico a vantaggio non solo della comunità locale (residenti, commercianti, maestranze e imprenditori), ma anche degli utilizzatori del Servizio Ferroviario Metropolitano e dei pendolari in genere.

Nella bozza di Protocollo di Intesa viene ribadita la richiesta, già avanzata il 14 novembre 2012 dal nostro rappresentante tecnico in Osservatorio, di realizzare le opere prima dell'inizio dei lavori della NLTL, in maniera da rendere operativa la nuova fermata ferroviaria di Ferriera / Buttigliera Alta alla cosiddetta "Tappa 0" (anno 2020) anziché alla "Tappa 1" (anni 2023-2025) come attualmente previsto. Tale richiesta è già stata presa in considerazione nel Gruppo di Lavoro "Modello di esercizio"; la risposta sarà fornita nel corso dello sviluppo del Progetto definitivo, in particolare quando sarà definito il modello di esercizio complessivo della Nuova Linea Torino Lione.

Le 8 linee del Servizio Ferroviario Metropolitano

A partire dal dicembre 2011 è stato attivato in via sperimentale l'orario cadenzato lungo la linea FM3 della Valle di Susa, mentre nel dicembre 2012, dopo il completamento di 13 km di infrastrutture ferroviarie nel nodo di Torino (il cosiddetto Passante ferroviario), sono state attivate tutte le 5 linee del Servizio Ferroviario Metropolitano. Per quanto riguarda la linea Torino – Susa – Bardonecchia le corse sono cadenzate ogni mezz'ora da Torino a Bussoleto e ogni ora da Torino a Bardonecchia, e viceversa.

Dal luglio 2013 si è passati a 7 linee, con 256 treni al giorno e con 75 stazioni collegate; da dicembre 2013 le linee sono diventate 8 linee con 358 treni al giorno e 93 stazioni collegate; il programma è di estendere il numero delle linee a nove entro la fine del 2018, quando tutte le stazioni potranno essere collegate all'aeroporto di Caselle. Il sistema consentirà di passare dalla zona nord dell'area metropolitana a quella a sud in 15 minuti anziché in un'ora come attualmente con l'autobus. Il sistema complessivo del servizio garantisce nelle ore di punta (6 – 9; 12-14; 17 – 19) un treno ogni 30 minuti.



Il Servizio Ferroviario Metropolitano al 2013 - Fote:AMM





Ultima ora: la pista Guida Sicura sarà rilocalizzata a Ferriera?

Nella seduta dell'Osservatorio del 5 febbraio 2014 sono stati illustrati i progetti definitivi delle due strutture dell'Autoporto (Sitaf) e di Guida sicura – Motor Oasi (Consepi SpA), ora a Susa, nelle nuove localizzazioni rispettivamente di San Didero e di Avigliana – Cascina Rolle. Nella stessa riunione sono state illustrate le due proposte alternative, per la sola rilocalizzazione di Guida sicura, presentate una dalla Conferenza dei Comuni dell'Alta Valle Susa, unitamente all'Unione montana dei Comuni olimpici – Via Lattea, e l'altra dal Comune di Buttiglieria Alta. I primi hanno proposto un sito nei pressi di Mollieres, frazione del Comune di Cesana, mentre il Comune di Buttiglieria Alta ha proposto di utilizzare la pista già esistente nell'area che fu oggetto della messa in sicurezza Teksid, a nord della zona industriale, verso la Dora.

La proposta è stata avanzata nella convinzione che la pista di Guida Sicura, in sintonia con la destinazione iniziale dell'area, possa rappresentare un valore aggiunto per il territorio e l'economia locale, in quanto si tratta di un impianto tecnologicamente avanzato (ve ne sono solo altri due in Italia) rivolto alla formazione, a partire dai giovani neopatentati fino agli autotrasportatori professionisti, e al miglioramento della sicurezza stradale.

Nella seduta del 12 febbraio, sempre in Osservatorio, si sono ascoltate le valutazioni di Consepi sulla base delle caratteristiche di ognuna delle due proposte in campo, dei rispettivi punti di forza e delle opportunità. I progettisti hanno valutato diverse opzioni progettuali, successivamente esposte in Provincia alla presenza dei numerosi uffici preposti ai pareri e alle autorizzazioni sia provinciali sia regionali. Successivamente, il 18 febbraio scorso, in sede di Conferenza dei Servizi regionale per l'approvazione del progetto definitivo LTF sono state presentate dalla Provincia le due proposte alternative per la ricollocazione della pista di Guida sicura.

Nel mese di marzo 2014, a Roma, la Provincia presenterà le medesime due proposte alla Conferenza dei Servizi presso il Ministero dell'Ambiente; poi toccherà al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Nel frattempo si stanno approfondendo le ipotesi progettuali.



Area proposta dal Comune di Buttiglieria Alta



Impianto piste Guida Sicura