

L'Amministrazione **INFORMA**



COMUNE DI
BUTTIGLIERA ALTA



TORINO-LIONE

- Aggiornamenti
- Osservazioni al progetto preliminare Rfi

Terzo numero



Indice

Pag. 3
Presentazione del Sindaco

Pag. 4
Che cosa è successo in questi ultimi mesi

Pag. 8
A che punto siamo

Pag. 9
Osservazioni al Progetto preliminare RFI Nuova Linea Torino Lione

Pag. 13
Continuità e valorizzazione territoriale Mobilità sostenibile

Pag. 27
Interferenze progettuali

Pag. 35
Aspetti ambientali e garanzie varie

Pag. 39
Ricadute socio-economiche e Legge Regionale Grandi opere – Piano Strategico provinciale

Pag. 41
Osservazioni generali d'ambito

Pag. 49
Lettera del presidente Saitta a Sitaf e Anas

Pag. 53
Progetto Anas S.S. 25 – Bivio S. Antonio di Ranverso

Pag. 59
Lettera di trasmissione delle Osservazioni in data 27 maggio 2011

Torino – Lione: *Aggiornamenti ed Osservazioni*

Cari concittadini,

come annunciato nel giornalino comunale di luglio proseguiamo nell'informazione sulla Nuova Linea ferroviaria Torino – Lione con questa terza pubblicazione specifica che viene interamente dedicata all'opera in oggetto.

In questo numero intendiamo rendervi sinteticamente partecipi dei fatti più salienti degli ultimi mesi e fornirvi il testo intero delle Osservazioni approvate e inviate agli Enti competenti da questa Amministrazione (ad eccezione di quelle dei privati che per motivi di riservatezza sono state omesse).

L'approvazione delle Osservazioni, grazie all'approfondito confronto e al lavoro svolto precedentemente nella Commissione e in Consiglio sotto la guida del nostro rappresentante in Osservatorio arch. Ballarini – pur partendo da posizioni distinte e riaffermando valutazioni diverse sull'opera – è risultata positiva all'unanimità. È questo motivo di grande soddisfazione per l'intera Amministrazione che vede premiata la volontà di approfondimento dei temi nell'interesse dei cittadini, piuttosto che una preconcepita contrapposizione ideologica tra i favorevoli e i contrari all'opera.

Il sindaco
Paolo Ruzzola

Per saperne di più:

www.comune.buttiglieraalta.to.it > Nuova Linea Torino Lione

www.torino-lione.it



Che cosa è successo in questi ultimi mesi

Il materiale di scavo delle gallerie sarà allontanato dai cantieri via ferrovia

Durante le discussioni sull'impatto ambientale derivante dal trasporto del materiale di scavo via gomma e con teleferica del marino prodotto a Susa dallo scavo della galleria di base (progetto LTF della Parte Comune), si è affermata l'ipotesi di utilizzare in alternativa la ferrovia.

L'Osservatorio ha posto questo imperativo anche a RFI per la tratta nazionale, dunque anche per il marino prodotto nelle due aree tecniche di cantiere a Buttigliera Alta.

I Sindaci ricevuti dal Prefetto il 26 e 27 aprile 2011

Il 26 e 27 aprile 2011 il Prefetto ha incontrato i sindaci dei territori attraversati dalla Torino Lione e ha raccolto le loro indicazioni. Il Comune di Buttigliera Alta è stato ascoltato sia il 27 mattina in quanto Comune cerniera con la Bassa Valle di Susa sia il 27 pomeriggio in quanto Comune contiguo alla tratta Collina morenica (da Rosta a Orbassano).

Il progetto preliminare RFI viene reso pubblico il 28 aprile 2011

Il progetto preliminare della tratta nazionale (da Chiusa San Michele a Settimo Torinese), elaborato da Italferr per conto di RFI, viene reso pubblico il 28 aprile 2011 con un annuncio sui quotidiani. Il progetto viene trasmesso al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dell'Ambiente, alla Regione (così come previsto dalla Legge Obiettivo), ma anche ai sindaci. Ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale i Sindaci, interpellati come enti territoriali interferiti dalla NLTL hanno 60 giorni di tempo per presentare le proprie osservazioni.

Il 3 maggio 2011 si è riunito il Tavolo Politico di Palazzo Chigi

Dopo molti rinvii si è riunito il 3 maggio a Roma il Tavolo Politico per la Nuova Linea Torino Lione. Sono stati ascoltati i sindaci interessati dal tracciato, non solo quelli rappresentati nell'Osservatorio, ed è stato ribadito l'impegno del governo a realizzare la Torino Lione. E' stata data lettura di una nota del ministro Tremonti con la quale si precisa che il finanziamento dell'opera non potrà che essere per il momento solo parziale e si invita a prendere in considerazione la realizzazione dell'opera per fasi e lotti funzionali. Il ministro ha ribadito che i 20 milioni di euro per l'acquisto dei nuovi treni per l'area di Torino saranno erogati all'atto dell'apertura del cantiere della Maddalena.

Dal canto suo la Regione ha fatto sapere che dovrà reperire 16 milioni di euro per “interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle stazioni sulla linea Torino – Bardonecchia per far partire entro l'anno il servizio ferroviario cadenzato. Inoltre la Regione ha negoziato con RFI un intervento da 850.000 euro per l'ammodernamento di 7 stazioni della Valle.

Si decide di ripartire l'opera in fasi funzionali

Dopo l'esplicito invito di Palazzo Chigi l'Osservatorio avvia gli approfondimenti tecnici relativi alla possibilità di sezionare l'opera complessiva in più lotti funzionali e quindi in due o più fasi attuative.

Al momento si stanno verificando le varie fattibilità tecniche, economiche, procedurali per definire una prima ipotesi operativa.

A partire dalle invarianti progettuali (si fa riferimento all'Accordo di Pra Catinat del 28 giugno 2008 e alle successive specifiche progettuali) si sono esaminate le diverse possibilità di "fasaggio".

Poiché le gallerie sono da considerarsi elementi indivisibili, il sezionamento dell'opera può avvenire solo in corrispondenza delle interconnessioni tra la Nuova Linea Torino Lione e la Linea Storica.

I primi risultati forniscono la seguente ipotesi di lavoro, ancora da verificare nel dettaglio:

Fase 1a = Galleria di base lato Italia (reciprocamente lato Francia), compreso nodo di Susa e relativa stazione internazionale, con nuova interconnessione a Susa/Bussoleno (anziché a Chiusa San Michele); galleria S. Antonio, da Buttigliera/Avigliana - compresa interconnessione – a Orbassano, anche qui compresa interconnessione), da realizzare negli anni 2013/2023-25

Fase 1b = Gronda merci (galleria da Scalo Orbassano / Bivio Pronda a Settimo), da realizzare negli anni 2025/2030

Fase 2 = Galleria dell'Orsiera (dall'interconnessione di Susa/Bussoleno a quella di Buttigliera /Avigliana) da realizzare a data da destinarsi (dopo il 2035).

Secondo questa ipotesi si avrebbero i seguenti vantaggi: minori opere (e interferenze pressoché nulle) a Chiusa San Michele a Sant'Ambrogio e Condove (con l'eliminazione dell'interconnessione verrebbe a cessare la necessità di traslare la Linea Storica a Chiusa e nell'immediato non si eseguirebbe nessuna opera perché non si darebbe attuazione alla galleria dell'Orsiera nella tratta Avigliana – Susa); la nuova interconnessione a Susa/Bussoleno sarebbe costruita in galleria e, grazie all'utilizzo delle aree ferroviarie esistenti a Bussoleno, sarebbe drasticamente ridotto l'impatto per il trasporto del marino prodotto a Susa.

I costi della fase 1a sono pari al 55% dell'intera opera secondo lo specchietto seguente.

Ipotesi di fasaggio della NLTL - Tratte a partire dal confine di Stato verso Settimo T.se

Fase	Descrizione	Lunghezza	Costi	Tempi
1a	Confine di Stato - Susa	15 km	2,5 mld	2013 - 2023/2025
1a	Buttigliera Alta – Scalo Orbassano	14 km	2,2 mld	2013 - 2023/2025
1b	Scalo Orbassano – Settimo T.se	25 km	1,5 mld	2025 - 2030
2	Susa – Chiusa San Michele	20 km	1,8 mld	dopo il 2035
2	Chiusa S.M. - Buttigliera Alta	9 km	0,65 mld	dopo il 2035

Totale Fase 1a (entro il 2023/2025): NLTL per 29 km (su un totale di 83 km) e con un costo di circa 4,7 miliardi di euro (rispetto a un totale dell'opera preventivato in 8,65) e dunque con un risparmio al 2025 di circa 4 miliardi di euro (pari al 45% del totale).

Si apre la Conferenza dei Servizi regionale per l'esame del progetto preliminare RFI

Il 18 maggio 2011 viene convocata dalla Regione la prima seduta della Conferenza dei Servizi per l'esame del progetto preliminare – tratta nazionale – presentato da RFI. I privati e gli enti pubblici anticipano verbalmente le loro osservazioni riservandosi di presentarle nei tempi dovuti (a tale riguardo la Regione precisa che i tempi sono stati prorogati dal Ministero dell'Ambiente all'11 giugno 2011).

Si costituisce a Bruxelles la Piattaforma del Corridoio Torino - Lione

Il 19 maggio 2011 si è costituito a Bruxelles, su impulso del coordinatore europeo Brinkost, in analogia con il *Brenner Corridor Platform* già attivo da anni, la *Piattaforma del Corridoio Torino - Lione*.

Alla riunione costitutiva hanno partecipato 38 rappresentanti di enti nazionali e internazionali che dovranno seguire da vicino le vicende attuative dell'opera per garantirne al meglio la realizzazione.

E' approvata la Legge Regionale sui Grandi Cantieri

La Legge Regionale “Cantieri Sviluppo Territorio” presentata e discussa anche in Osservatorio, è stata approvata dal Consiglio Regionale il 20 aprile 2011. Prevede azioni di supporto a favore delle comunità locali interessate dalla realizzazione di grandi infrastrutture a vantaggio dell'occupazione e dell'imprenditoria, da attuarsi sotto il coordinamento di organismi di indirizzo politico e con l'ausilio di tavoli tecnici (la prima applicazione ci sarà con l'apertura del cantiere della Maddalena di Chiomonte). La somma a disposizione della legge è per ora di 200.000 euro attivabile fin da ora. Gli ambiti tematici della legge sono: salute, prevenzione, sicurezza sul lavoro e tutela ambientale, formazione e occupazione, sviluppo di opportunità per le imprese locali, offerta abitativa e ricettiva, valorizzazione dei materiali di risulta, fiscalità agevolata, promozione dei progetti di territorio, di valorizzazione paesaggistica e di quelli a valenza educativa, ambientale, culturale e sociale, pianificazione e gestione urbanistica, attività espropriative, comunicazione.

Si conclude l'Analisi Costi Benefici

Il 13 luglio 2011 l'Osservatorio ha completato la valutazione dell'ACB (durata oltre un anno) e ne ha licenziato il testo. I documenti completi (circa una trentina) saranno raccolti in un Quaderno apposito, unitamente a documenti di sintesi e a carattere divulgativo, e messi a disposizione dei sindaci.

Si è aperto il cantiere della Maddalena a Chiomonte

Dopo aver ricevuto le approvazioni del CIPE (Comitato Interministeriale per la Politica Economica) e della Corte dei Conti nel marzo 2011, LTF ha proceduto all'affidamento dei lavori e ha aperto il cantiere della Maddalena il 27 giugno 2011, entro i termini stabiliti dall'Unione Europea.

Si ricorda che il cantiere della Maddalena si riferisce all'esecuzione di una galleria geognostica esplorativa di circa 7,2 km di lunghezza volta da un lato a conoscere più nel dettaglio la composizione idro-geologica del massiccio che dovrà essere attraversato dalla galleria di base (lunga 57 km di cui 12 in Italia e 45 in Francia), dall'altro a funzionare – a opere completate – come galleria di servizio per la manutenzione e la sicurezza.

La galleria esplorativa della Maddalena, l'unica in Italia (le tre previste in Francia sono già state tutte completate), dovrà essere realizzata in circa tre anni. I risultati consentiranno di progettare con accuratezza l'opera principale in maniera da ridurre al minimo i rischi di ogni tipo.

Fermata ferroviaria di Buttigliera Alta e parcheggio intermodale

In risposta alla nota del 24 giugno 2010, a firma di undici Comuni e inviata dal Comune di Buttigliera Alta a vari Enti, per perorare la richiesta della fermata del Servizio Ferroviario Metropolitano e il relativo parcheggio di interscambio gomma/ferro, si sono ricevute due lettere di condivisione.

Nella prima lettera, in data 6 giugno 2011, inviata a RFI e all'Agenzia Mobilità Metropolitana e p. c. al Comune di Buttigliera Alta, la Regione (a firma dell'assessore ai trasporti Barbara Bonino), considerato che la Provincia ha adottato la Variante al Piano Territoriale di Coordinamento PTC1 che contiene la fermata e il punto di interscambio, e che RFI ha effettuato alcune preliminari valutazioni di merito, *“ritiene di condividere l'intervento proposto dai Comuni ed invita gli Enti in indirizzo ad effettuare le opportune verifiche tecniche relative sia all'infrastruttura che all'esercizio e ad uniformare i propri atti di programmazione a tale previsione”*.

Nella seconda lettera, in data 29 giugno 2011, inviata alla Regione Piemonte e p. c. a RFI e al Comune di Buttigliera Alta, l'Agenzia Mobilità Metropolitana Torino (AMM) dopo aver richiamato le analisi già svolte nel Gruppo di Esercizio in seno all'Osservatorio, conclude confermando che *“gli scenari di sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano sulla direttrice Bardonecchia/Susa-Torino elaborati dall'Agenzia prevedono la fermata di Buttigliera Alta”* e che *“considerazioni tecniche più precise potranno essere effettuate sulla base di studi di fattibilità della nuova fermata una volta predisposti da RFI”*.

Nella riunione dell'Osservatorio n. 25 della IV fase in data 22 giugno 2011, su espressa richiesta del nostro rappresentante del territorio circa la conferma della fermata di Buttigliera Alta indipendentemente dalle ripartizioni dell'opera in fasi attuative (con espresso riferimento all'ipotesi dello stralcio della galleria dell'Orsiera e quindi alla conseguente congestione di traffico sulla Linea Storica da Avigliana a Susa), sia il rappresentante della Provincia, sia quello della Regione, sia ancora il presidente dell'Osservatorio, hanno ribadito che queste opere sono da fare.

Quando si saprà qualcosa delle Osservazioni presentate?

La Provincia di Torino e Regione Piemonte hanno esaminato e integrato le proposte ricevute in un documento unitario dove sono condivise e accolte le principali osservazioni suggerite dai territori per migliorare il progetto della Torino- Lione al fine di limitare al massimo le ricadute negative sul territorio e nel contempo massimizzare quelle positive. Le osservazioni non direttamente afferenti il progetto preliminare saranno esaminate in sede di Piano Strategico Provinciale secondo tempi da definirsi.

I prossimi passaggi tecnico-amministrativi saranno:

- Condivisione del documento di richiesta di approfondimenti ed integrazioni in sede di Osservatorio Tecnico Torino-Lione.
- Trasmissione del documento approvato dall' Osservatorio al Ministero dell' Ambiente (commissione VIA nazionale) per una formale condivisione.
- Trasmissione da parte del Ministero dell' Ambiente del documento di richiesta di approfondimenti ed integrazioni a ITALFERR – RFI per lo sviluppo dei necessari approfondimenti progettuali
- Esame in sede di Conferenza di Servizi delle integrazioni proposte e predisposizione della deliberazione regionale che assuma la scelta tra le alternative analizzate ed elenchi le prescrizioni cui deve uniformarsi il progettista nella redazione del progetto definitivo
- Approvazione del Progetto Preliminare da parte del CIPE, definizione per la tratta nazionale del fasaggio dell'opera (cosa realizzare per primo), delle prescrizioni progettuali per la redazione del progetto definitivo, con i relativi importi finanziari assegnati.

Ora a che punto siamo?

Proseguono i monitoraggi ambientali nelle aree interessate dal passaggio della NLTL

Sia da parte di LTF (168 punti di osservazione in 18 Comuni della Valle di Susa), sia da parte di RFI, sono in corso i monitoraggi a carattere mensile, trimestrale e annuale a seconda delle caratteristiche ambientali da rilevare.

Proseguono i lavori di ammodernamento della Linea Storica e delle stazioni in Valle di Susa

A seguito di una gara bandita da RFI lo scorso anno proseguono i lavori di ammodernamento della LS lungo la Valle di Susa. Si tratta di ammodernamenti che riguardano la sicurezza e i sistemi di segnalazione, ultimati i quali il distanziamento tra i treni potrà scendere a 4 minuti e dunque potrà essere potenziata la capacità della linea. Sono stati anche avviati e stanno procedendo regolarmente i lavori di ammodernamento delle 7 stazioni della Valle.

Infine a breve saranno anche conclusi i lavori di abbassamento del piano del ferro della Galleria Storica del Frejus lato Francia che consentiranno di rilanciare il servizio di Autostrada Ferroviaria tra Orbassano e Aiton grazie alla possibilità del transito di carri merci a grande sagoma.

L'Italia sta adempiendo alle condizioni poste dall'UE per avere i finanziamenti

Tra gli obblighi che l'Unione Europea aveva imposto all'Italia per poter mantenere i finanziamenti accordati (682 milioni di euro), l'apertura del cantiere della Maddalena entro il mese di giugno è stato soddisfatto, mentre al momento i due governi non si sono ancora accordati sulla ripartizione degli oneri per la Parte Comune dell'opera (la variante progettuale in corso d'esame, che prevede la realizzazione per fasi della NLTL sia in Italia sia in Francia, comporterebbe l'accorciamento della tratta comune, il che verrebbe a incidere direttamente sulla ripartizione dei costi: si parla di un 58% a carico dell'Italia (anziché dell'attuale 63%). Il governo francese ha chiesto a Bruxelles una proroga fino a settembre 2011 per definire l'accordo (che sta per essere raggiunto e che sarà ratificato probabilmente dalla CIG - Commissione Intergovernativa italo-francese il 21 p.v.). Dovrà infine essere costituita una nuova società mista italo-francese che dovrà subentrare a LTF per la gestione delle gare di appalto.



COMUNE DI
BUTTIGLIERA ALTA

Ambito Adduzione Ovest



**OSSERVAZIONI
AL PROGETTO PRELIMINARE RFI
NUOVA LINEA TORINO LIONE**

23 maggio 2011

**QUESTO FASCICOLO E' STATO APPROVATO CON DELIBERAZIONE DI
CONSIGLIO COMUNALE N. 18 DEL 16/05/2011 CON VOTAZIONE
UNANIME E AGGIORNATO CON DELIBERAZIONE DI GIUNTA
COMUNALE N. 80 DEL 24/05/2011.**

**SI ALLEGANO INOLTRE LE OSSERVAZIONI AD OGGI PERVENUTE DAI
PRIVATI CITTADINI IN MERITO AL PROGETTO DI CUI TRATTASI.**

Buttiglieria Alta, 27.05.2011

IL SINDACO
Paolo Ruzzola

Premessa

Questo documento intende riassumere in maniera organica la posizione dell'Amministrazione circa il Progetto Preliminare della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione (NLTL) – Tratta Nazionale, redatto da Italferr per conto di RFI, consegnato ufficialmente al Comune e del quale si è data evidenza il 28 aprile 2011 con inserzione nei maggiori quotidiani dell'avvio della procedura VIA.

Il filo conduttore del presente documento è la **territorializzazione progettuale**, il concetto cardine del documento di Pra Catinat del giugno 2008 che è stato assunto come riferimento anche per la stesura della deliberazione del Consiglio Comunale di Buttigliera Alta del 30/11/2009 nella quale si affermavano come *“irrinunciabili e dunque non negoziabili le seguenti richieste:*

- ***L'interramento della Linea Storica nei pressi di Ferriera e dell'eventuale NLTL***
- ***La nuova fermata del Servizio Ferroviario Metropolitano FM3 nei pressi di Buttigliera Alta / Avigliana e l'attiguo parcheggio di interscambio nell'area già individuata, naturale confluenza delle tre Valli***
- ***La valorizzazione storico-culturale, paesaggistica e turistica dell'eccezionale complesso monumentale di Sant'Antonio di Ranverso”.***

Altro filo conduttore del documento è il **valore aggiunto per le comunità locali** che il progetto deve generare. Si tratta di dare attuazione alle specifiche progettuali del 4 febbraio 2009 e a quelle del relativo Allegato 1 ***“Descrizione delle Aree problema in rapporto con il Piano Strategico”*** che contengono espliciti riferimenti all' ***“obiettivo di generare valore aggiunto per le collettività locali”***, al ***“possibile interrimento della linea ferroviaria ... e all’opportunità strategica di pensare a un ampio riordino territoriale”***, alla ***“realizzazione del nodo di interscambio Buttigliera Alta / Avigliana (SFM)”***, al ***“parcheggio di interscambio e nuova fermata ferroviaria”***.

A oggi le richieste dell'Amministrazione sono rimaste sostanzialmente le stesse, integrate da specifici rilievi sulle scelte progettuali che sono stati già oggetto, nel tempo, di comunicazioni scritte e verbali in sede di Osservatorio e di singoli Gruppi di Lavoro (in particolare il GdL Nodo di Buttigliera Alta, GdL Multicriteri, GdL Modello di Esercizio, GdL Analisi Costi e Benefici). Questa è comunque l'occasione per avviare un confronto con le parti interessate e addivenire a un risultato il più possibile condiviso prima in sede di Osservatorio alla presenza di Regione, Provincia e altri enti, poi in sede di “endoprocedimento” regionale prevista dalla Legge Obiettivo (l'equivalente della Conferenza dei Servizi).

**CONTINUITÀ
E VALORIZZAZIONE TERRITORIALE
-
MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Osservazione n.1

Ripristino della continuità territoriale (deviazione della LS)

Questa richiesta (spostamento e conseguente interrimento della Linea Storica senza modificare le livellette del piano del ferro), in corrispondenza del tracciato della NLTL sul modello di Chiusa S. Michele, da tempo avanzata in Osservatorio dal Comune di Buttigliera Alta (vedi figura 1), va considerata come un'attuazione del processo di ricucitura territoriale fatto proprio – tra l'altro – anche dal **Piano Strategico della Provincia** che prevede espressamente diverse opere di questa natura. Il rilevato della ferrovia che attraversa il Comune di Buttigliera costituisce una drastica cesura territoriale e una barriera quasi invalicabile tra il capoluogo sulla Collina Morenica e la frazione Ferriera in pianura in quanto il collegamento è consentito da un solo sottopasso viario che non consente il transito di veicoli pesanti (il transito è a senso unico alternato riservato ai soli autoveicoli, con esclusione di autoscale e autopompe VV.FF., mezzi di cantiere, autocarri in genere).

Le immagini che seguono (figure 2-3-4-5-6-7) illustrano l'attuale sottopasso, il rilevato ferroviario e alcune abitazioni di Ferriera; in particolare viene evidenziata la posizione di tre alti condomini molto prossimi al rilevato. I vantaggi derivanti dalla possibilità di una connessione più ampia tra le due porzioni di territorio sarebbero rilevanti sia in termini di valorizzazione degli immobili di Ferriera (maggior vivibilità soprattutto grazie all'eliminazione del rumore provocato dal transito ferroviario che oggi comporta un livello sonoro diurno e notturno quanto mai pregiudizievole per la residenzialità), sia di potenziale riqualificazione urbanistica dell'area perché il sedime dell'attuale LS potrebbe essere riconvertito a nuove destinazioni funzionali (la figura 8, ricavata dal documento "Documenti del Comune di Buttigliera Alta all'Osservatorio sulla Torino Lione e al Tavolo di pilotaggio per il Piano strategico del territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino Lione" pubblicato dal Comune di Buttigliera Alta nel febbraio 2009 e consegnato al presidente dell'Osservatorio, esemplifica una possibile nuova destinazione).



Figura 1 *La proposta di rettifica del tracciato della LS verso sud*

- *In rosa il percorso sinuoso dell'attuale Linea Storica*
- *in rosso il tracciato di traslazione della LS verso sud proposto dal Comune*
- *la LS potrebbe essere traslata senza modificare il piano del ferro e risulterebbe completamente interrata.*



Figure 2-3 Il rilevato della ferrovia che separa il capoluogo di Buttigliera dalla frazione Ferriera; i convogli ferroviari transitano a pochi metri dalle abitazioni e all'altezza delle finestre



Figure 4-5 I tre alti condomini che si affacciano sulla ferrovia e, in primo piano, un treno merci in transito



Figure 6-7 L'impianto ferroviario della Linea Storica incide pesantemente sul panorama della Valle

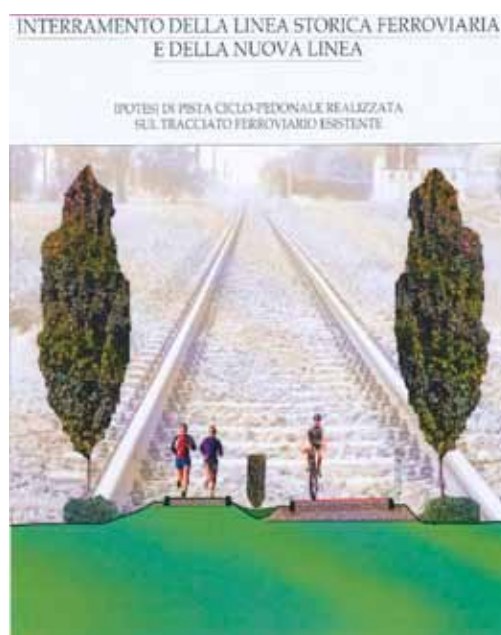


Figura 8 – Suggerimento di un possibile utilizzo del rilevato ferroviario

Si chiede di stimare le ricadute positive sul territorio grazie alla traslazione della LS (e del suo naturale interrimento sotto la collina senza modificare la livelletta del piano del ferro), all'eliminazione dell'inquinamento acustico nell'abitato di Ferriere, alla rivalutazione degli immobili, alla nuova disponibilità di terreni per attività urbane agricole e di svago (pista ciclabile da connettersi alle numerose piste delle "Terre dell'Ovest" e a quelle della Bassa Valle di Susa), e alla ripristinata continuità territoriale del Comune di Buttigliera Alta.

Osservazione n. 2

Nuovo sottopasso ferroviario per mezzi pesanti a Ferriera

In attesa che si realizzi lo spostamento della LS si dovrà costruire, se non altro che per motivi di sicurezza, un nuovo sottopasso ferroviario a Ferriera, a doppio senso di circolazione e abilitato per i mezzi pesanti (es. betoniere) compresi soprattutto quelli di soccorso.

Osservazione n. 3 – Richiesta approfondimento Prog. Prelimin.

Nuova fermata FM3 a Ferriera e parcheggio di interscambio

Una lettera (figura 10, in due pagine) a firma di 11 Comuni appartenenti alla Valle di Susa, Val Sangone, Val Messa e della Collina Morenica, con capofila Comune di Buttigliera Alta, è stata indirizzata all'Osservatorio e a vari enti con la richiesta della fermata FM3 a Buttigliera/Ferriera e relativo parcheggio di interscambio.

La lettera del 24 giugno 2010 – nel giustificare tale richiesta - richiama l'importanza del SFM, afferma che **solo la presenza di ampi parcheggi intermodali gomma/ferro potranno favorire l'uso del treno**, richiama la posizione strategica del sito del futuro parcheggio individuato nel Comune di Buttigliera Alta lungo la SS n. 25 alla confluenza delle tre citate Valli (figura 9) e servito da numerose strade: dalla Valle di Susa attraverso le statali n. 24 e 25 e l'autostrada A32, dalla Val Messa (Almese, Rubiana, ecc.) attraverso la SP 197, dalla Val Sangone (Giaveno, Coazze, ecc.) attraverso la SP 190, dal Pinerolese (SS n. 589) e infine dalla Collina Morenica (Buttigliera, Reano, Villarbasse, ecc.) attraverso le SP 185 e 186.

La lettera evidenzia **l'insufficienza del Movicentro della stazione di Avigliana per svolgere un adeguato servizio di intermodalità**. Si tratta di un documento di rilevante importanza perché

sottoscritto dai sindaci dei Comuni che potrebbero ricevere un sostanziale giovamento dalla realizzazione della nuova fermata FM3 a tutto vantaggio dell'utilizzo dei servizi pubblici e dello sviluppo della mobilità sostenibile del territorio. Il sindaco di Almese (undicesimo Comune) ha aderito alla proposta con una lettera del 7 luglio 2010 dove tra l'altro si invoca l'attuazione di una "visione moderna della mobilità basata sull'interscambio" e si ritiene "assolutamente prioritaria" la realizzazione della fermata FM3 e del relativo parcheggio di interscambio.

Tale parcheggio di interscambio potrebbe favorire e incrementare notevolmente l'utilizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM 3) verso Torino e, in direzione opposta, da Torino. L'area potrebbe essere utilizzata con vantaggio per l'attestamento di navette e servizi di autobus pubblici al servizio di chi proviene dall'Area Metropolitana in treno e deve recarsi nei paesi e nelle numerose fabbriche vicine (nel raggio di poche centinaia di metri lavorano circa 4.000 operai), oltre che, nel tempo, di altri servizi complementari. Si consideri anche l'importante progetto AAM di un Servizio Ferroviario Metropolitano con orario coordinato e cadenzato che dovrebbe entrare in esercizio a breve.

Per soddisfare le esigenze degli undici Comuni che sono fortemente interessati all'utilizzo del Servizio Ferroviario Metropolitano occorre che la fermata di Ferriera sia inserita da subito nell'orario ferroviario cadenzato e coordinato della futura FM3 e che si realizzi al più presto il parcheggio di interscambio modale.

Si chiede pertanto che il parcheggio sia costruito prima dell'installazione del cantiere dell'Area tecnica A (le aree sono confinanti).

Nella versione di minima la fermata ferroviaria potrebbe consistere anche nella sola realizzazione dei due marciapiedi per la sosta e delle relative pensiline di protezione dalle intemperie; le strutture di ulteriore servizio potrebbero essere differite.



Figura 9 – La posizione strategica del parcheggio di interscambio alla confluenza di tre Valli



COMUNE DI BUTTIGLIERA ALTA

PROVINCIA DI TORINO
Via Reano, 3 – CAP 10090 – P. IVA/C.F. 03901620017 –
TEL. 0119329340 FAX 0119329349 – e-mail sindaco@comune.buttiglieraalta.to.it

Oggetto: Richiesta della fermata FM3 a Buttigliera/Ferriera e relativo parcheggio di interscambio

I Comuni di Buttigliera Alta, Giaveno, Sangano, Trana, Coazze, Reano, Valgioie, Rubiana, Villardora, Villarbasse,

Premesso:

- che il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (linea FM3), il cui avvio è previsto dal 2012, consentirà collegamenti verso Torino cadenzati e coordinati
- che per favorire l'uso del SFM occorrerà prevedere un'offerta adeguata di aree sosta per auto private e per bus di linea da ricavare in parcheggi intermodali di scambio gomma/ferro situati in punti strategici

Considerato:

- che nell'area adiacente alla S.S. n. 25 indicata nell'allegata planimetria, al confine tra i Comuni di Buttigliera Alta (Ferriera) e Avigliana, converge la viabilità proveniente dalla Valle di Susa est e ovest (S.S. 24, S.S. 25, autostrada A32) dalla Val Sangone (SP 190 e nuova SR 589) dalla Val Messa (SP 197) e dalla Collina morenica (SP 185)
- che quest'area è da ritenersi idonea per collocarvi un parcheggio di interscambio con la FM3 in quanto essa è raggiungibile dai 12 Comuni più vicini (con una popolazione totale di 64.000 abitanti) senza attraversare alcun centro abitato
- che questa localizzazione era già stata individuata anni fa dalla Provincia (assessore Rivalta) come sede di parcheggio intermodale
- che di fronte a quest'area ha sede un'importante zona industriale (Azimut, Tekfor, IBS, Flenco, Brugnago, Call Center, ecc.) di circa 4.000 addetti, buona parte dei quali potrebbe utilizzare la FM3 proveniente da Torino e una navetta di servizio locale

Evidenziato:

- che il parcheggio esistente presso la stazione di Avigliana è largamente insufficiente già ora per i potenziali utenti ferroviari
- che con l'avvio in esercizio della FM3 la situazione si aggraverà e potrà verificarsi che la domanda di TPL non potrà essere soddisfatta per la carenza di parcheggi
- che di conseguenza i viaggiatori cercheranno di utilizzare sempre più in alternativa la stazione di Rosta con la conseguenza di congestionare ulteriormente il traffico a Ferriera aggravando una situazione già insostenibile.

Richiamati:

- l'Accordo di Pracinat, al punto 1 b) b., che prevede l'attivazione di interventi infrastrutturali integrativi per l'avvio del SFM
- le Specifiche progettuali del 4 febbraio 2009, al punto 5 - Territorializzare la NLTL in Italia, che richiama "la sfida di una progettazione dell'opera come parte della progettazione del territorio con l'obiettivo di generare valore aggiunto per le collettività locali anziché limitarne il valore sottratto"
- gli Indirizzi operativi del 29 gennaio 2010, tratta E-F, in particolare i seguenti criteri assunti da RFI: integrazione-sinergia con i progetti di sviluppo urbano e altri progetti infrastrutturali
- i documenti inoltrati in Osservatorio dai Comuni di Buttigliera e Rosta in data 15/9/2008, 20/11/2008, 16/12/, 30/12/2008 e le schede tecniche inserite nel Piano Strategico
- la deliberazione del Consiglio Comunale di Buttigliera Alta n. 79 del 30 novembre 2009

CHIEDONO

- 1) che il progetto preliminare NLTL in corso di redazione preveda la realizzazione di un parcheggio di interscambio con la FM3 in corrispondenza dell'area individuata nelle allegate planimetrie al confine dei Comuni di Buttigliera Alta e Avigliana.
- 2) che il piano di esercizio relativo al citato progetto preveda la relativa fermata FM3.

Comune di Buttigliera Alta

IL SINDACO
[Signature]

Comune di Coazze

[Signature]

Comune di Reano

IL SINDACO
Geom. Celestino *[Signature]*

Comune di Almese

SEGUIRA' PROPRIA
POSIZIONE IN MERITO

Comune di Giaveno

[Signature]

Comune di Rubiana

IL SINDACO
BI ANDINO *[Signature]*

Comune di Sangano

[Signature]
IL SINDACO
Adriano MONTANARO

Comune di Valgioie

IL SINDACO
OSVALDO NAPOLI

Comune di Trana

IL SINDACO
Geom. Ezio SADA

Comune di Villardora

[Signature]

Comune di Villarbasse

IL SINDACO
(d.ssa Maria Giuseppina CAVIGLIASSO)
[Signature]

Figura 10 – La richiesta della nuova fermata FM3 e del parcheggio sottoscritta da 11 Comuni

Qui di seguito viene ora illustrata nel dettaglio la localizzazione proposta per il parcheggio di interscambio e indicata una sua possibile capienza, pari a circa 700 posti auto e 60 posti autobus, oltre a ulteriori postazioni per biciclette e motociclette (figure 11 e 12).



Figura 11 – Il parcheggio di interscambio è localizzato in adiacenza alla rotonda della S.S. n. 25

- tratteggiato in rosso il tracciato della LS (futura FM3)
- l'area da destinare a parcheggio situata al confine tra Buttiglieria Alta e Avigliana
- in adiacenza al parcheggio è visibile il centro abitato di Ferriera (Comune di Buttiglieria Alta)
- in alto la zona industriale.



Figura 12 – Il parcheggio di interscambio nella versione limitata al Comune di Buttiglieria Alta

La richiesta della fermata FM3 a Buttigliera / Ferriera, avanzata dal Comune di Buttigliera già nel 2008, e più volte presentata in Osservatorio, è stata successivamente inserita nel documento n. 1 “Presentazione GdL Nodo di Buttigliera Alta”, discusso all’interno del Gruppo di Lavoro “Modello di Esercizio”, e successivamente presentata all’Osservatorio il 9 giugno 2010.

Si fa presente che **attualmente già esiste un sottopasso ciclopeditonale al di sotto della S.S. n. 25 che si innesta in una rete di piste ciclopeditonali al servizio dell’area industriale** e che potrebbe validamente collegare la nuova fermata ferroviaria con l’Area industriale (figure 13 e 14). Esiste poi un altro sottopasso pedonale sotto la ferrovia che potrebbe inizialmente collegare i due marciapiedi della nuova fermata ferroviaria (figura n. 15)



Figure n. 13-14-15 - Il sottopasso ciclopeditonale esistente di collegamento sotto la S.S. n. 25 tra la nuova fermata di Ferriera e l’Area industriale, e il vecchio sottopasso pedonale ferroviario.

La **Provincia** dal canto suo ha provveduto a inserire la nuova fermata FM3 nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP 2) adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 26817 del 20 luglio 2010 e presentato il 12 agosto 2010 in Regione per la sua approvazione (figura 16).

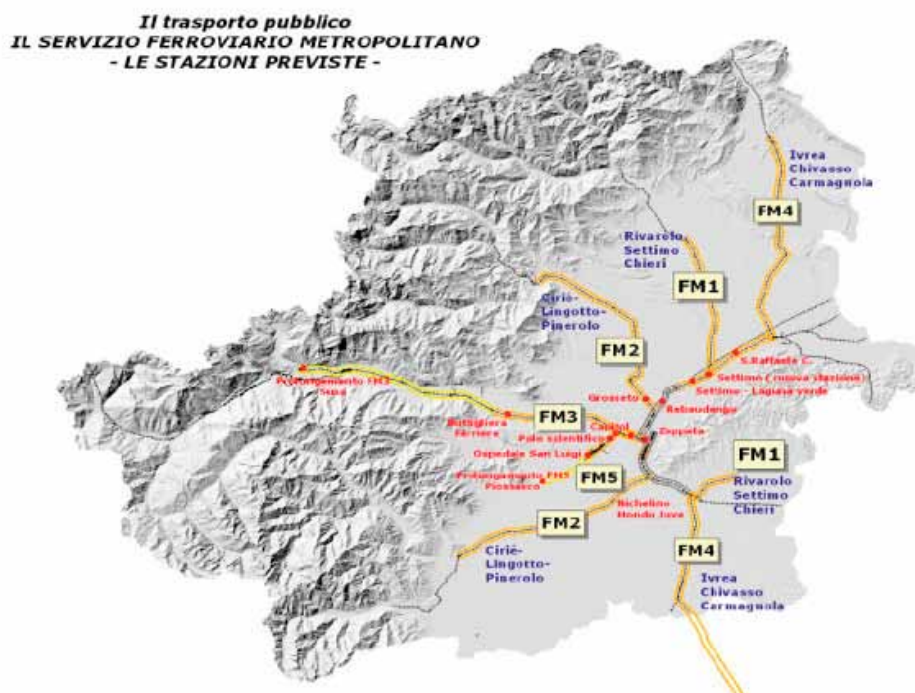


Figura 14 – La nuova fermata FM3 nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP 2)

Infine si richiama il fatto che al Tavolo Politico del 3 maggio 2011 a Palazzo Chigi è stata posta all’attenzione del Ministro Altero Matteoli e del Sottosegretario Gianni Letta, **la necessità di uno specifico approfondimento progettuale** della nuova fermata ferroviaria sulla LS e del nuovo parcheggio di interscambio che sia poi assunta dal CIPE e costituisca vincolo urbanistico.

INSTALLAZIONE FOTOVOLTAICA SUL PARCHEGGIO INTERMODALE

Il consumo energetico correlato al funzionamento della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione è rilevante e quindi significativo è il seguente impatto ambientale.

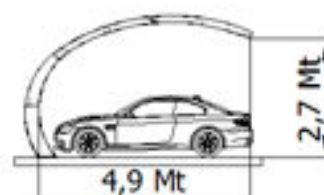
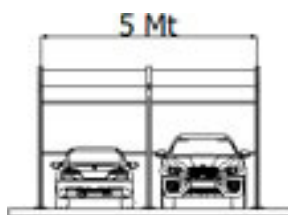
L' esposizione solare del parcheggio intermodale di Ferriera (Buttiglieria Alta) della capacità di circa $700 \div 800$ auto, orientato a sud, risulta particolarmente favorevole per l'installazione di un parco fotovoltaico realizzato su pensiline di copertura dei posti auto. **Si stima la possibilità di installare una potenza di 1MW con una produzione di circa 1.000 Mwh/anno.**

Oltre a costituire un'efficace protezione delle auto contro gli effetti climatici (pioggia e sole) ed essere un' opera in linea con il piano di sostenibilità ambientale delle Ferrovie e il progetto europeo 20/20/20, tale realizzazione dovrebbe essere finalizzata a:

- Consentire a Ferrovie dello Stato e/o al Comune di autoprodurre energia verde da cedere alla rete diminuendo il proprio fabbisogno e quindi i costi gestionali a partire dai fabbisogni del nuovo sito;
- Cedere a favore del Comune di Buttiglieria Alta e dei suoi cittadini (eventualmente anche attraverso un Consorzio) i proventi del conto energia per 20 anni, ad integrazione dei rimborsi da definire per la cessione dell'area oggi ad uso pubblico.

In analogia si richiede che soluzioni simili siano valutate per realizzazioni su area ex discarica Teksid e su capannoni area industriale e centro artigianale di Ferriera.

Con questo tipo d'intervento, così come previsto dal progetto LTF a Susa e da RFI a Orbassano e a Settimo T.se, si darebbe un concreto segnale nel senso della più volte dichiarata intenzione dei promotori di sviluppare una opera con attenzione all'ambiente, tra l'altro favorendo attività artigianali e industriali a livello locale che vedono ampie disponibilità a realizzare opere del tipo indicato.



Installazione di pensiline fotovoltaiche lungo l'Autostrada del Sole (A1) e altri modelli in commercio

Osservazione n. 4

Valorizzazione della Precettoria di Sant'Antonio di Ranverso

Si tratta di un progetto molto ambizioso portato avanti dal Comune di Buttigliera Alta e di Rosta, entrambi competenti territorialmente, per un rilancio culturale, storico, artistico e paesaggistico, ma anche funzionale e turistico della Precettoria di Sant'Antonio di Ranverso, capace di innescare uno sviluppo locale basato sull'accoglienza, la ricettività, la ristorazione, i momenti di incontro. La Precettoria, posta in posizione strategica lungo la Via Francigena, grazie alla ricchezza della sua architettura gotica e delle opere d'arte che racchiude, è considerata un monumento di grande interesse e valore storico - culturale ed è meritevole di una vasta campagna di valorizzazione complessiva dell'insediamento edilizio e delle circostanti aree agricole di pertinenza (già dell'ordine Mauriziano e ora della Regione Piemonte).



Figura 17 – La copertina dello schema di Piano Strategico redatto dal Comune di Buttigliera Alta

CONCENTRICO DI SANT'ANTONIO DI RANVERSO



--- CONFINI DEL PIANO DI RECUPERO
 --- CONFINI COMUNALI

CONCENTRICO DI SANT'ANTONIO DI RANVERSO

LEGENDA DESTINAZIONI D'USO:

Ambito A - Ospedale e aree pertinenze:

COMPRESO ANCHE: NO. 1440

DESTINAZIONI D'USO:

- EDIFICI ACCOMODAZIONE OSPEDALIERA E STRUTTURE ADIACENTI
- STRUTTURE MEDICHE
- UFFICI AMMINISTRATIVI
- FERRAMENTI DELLA MANIFATTURA

Ambito B - Convento e aree di pertinenza:

COMPRESO ANCHE: NO. 1440

DESTINAZIONI D'USO:

- EDIFICI CONVENZIONE
- STRUTTURE DESTINATE AL CONVENZIONE ADIACENTI
- LOCALI USATI DA SERVIZIO ALLA CURA E ALLE ATTIVITÀ RELIGIOSE

Ambito C - Cascina Bassa e aree di pertinenza:

COMPRESO ANCHE: NO. 1440

DESTINAZIONI D'USO:

- LOCALI DESTINATI ALLA PRODUZIONE AGRICOLA E ZOOTECNICA
- STRUTTURE DESTINATE AL CONVENZIONE ADIACENTI
- LOCALI DESTINATI

Ambito D - Cascina di Poggio e Cascina di Mezzo e aree di pertinenza:

COMPRESO ANCHE: NO. 1440

DESTINAZIONI D'USO:

- LOCALI DESTINATI ALLA PRODUZIONE AGRICOLA E ZOOTECNICA
- STRUTTURE DESTINATE AL CONVENZIONE ADIACENTI

Ambito E - Cascina di Levante:

COMPRESO ANCHE: NO. 1440

DESTINAZIONI D'USO:

- FERRAMENTI DESTINATI AL CONVENZIONE ADIACENTI
- SPAZI DI SERVIZIO ALLA ATTIVITÀ RELIGIOSE

AREA PER LA VISITA E TURISMO - NO. 1440

AREA A PRODUZIONE AGRICOLA - NO. 1440

AREA A USI DIVERSI - NO. 1440

STRUTTURE DESTINATE AL CONVENZIONE ADIACENTI - NO. 1440

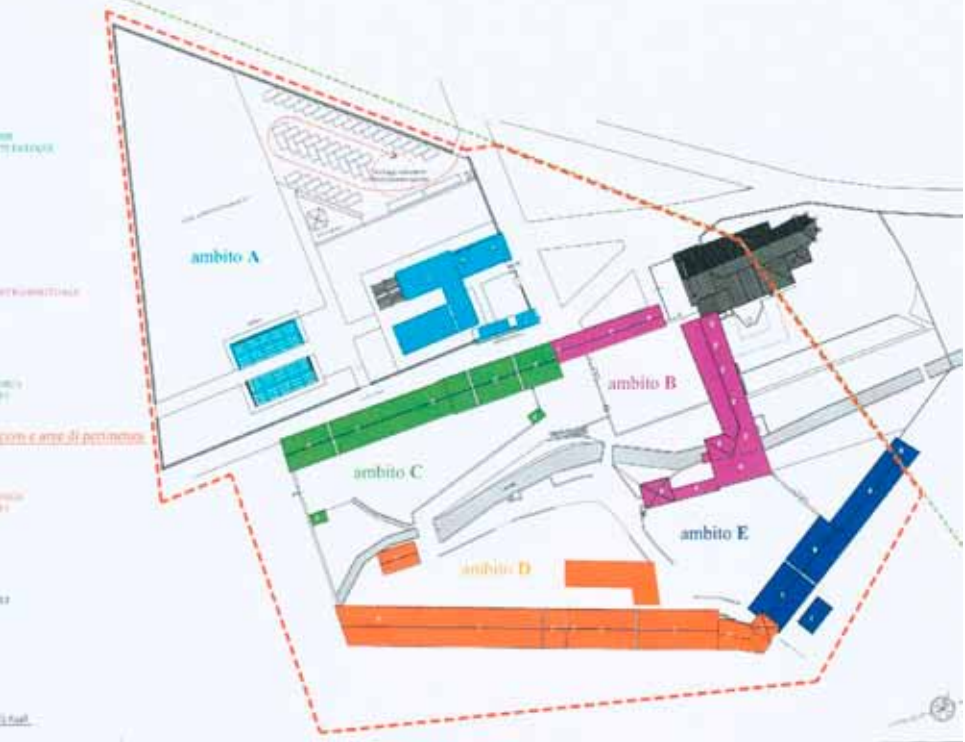


Figure 18 e 19 – Fotografia aerea e planimetria generale del Piano di Recupero

Osservazione n. 5

Interferenze della NLTL con cinque edifici

Al confine tra il Comune di Buttiglieria Alta e Avigliana, da quanto si è potuto desumere dai documenti RFI, i binari della NLTL scorrono a circa 28 metri sotto il piano di campagna.

Si fa notare che **il tracciato interferisce con tre alti condomini e con due ville a più piani con ampio giardino** che potrebbero risentire di vibrazioni e rumori dovuti prima ai lavori di cantiere e poi, in fase di esercizio, al transito dei treni. Durante il sopralluogo effettuato alla presenza di un ingegnere Italferr, sono stati puntualmente segnalati gli edifici in questione.

Si chiede pertanto un approfondimento specifico e dettagliato per poter dare conto agli abitanti direttamente interessati.



Figure 20 – 21 - 22 - I tre condomini che sono interferiti dalla NLTL



Figure 23 – 24- Le due ville sulla verticale del tracciato della NLTL

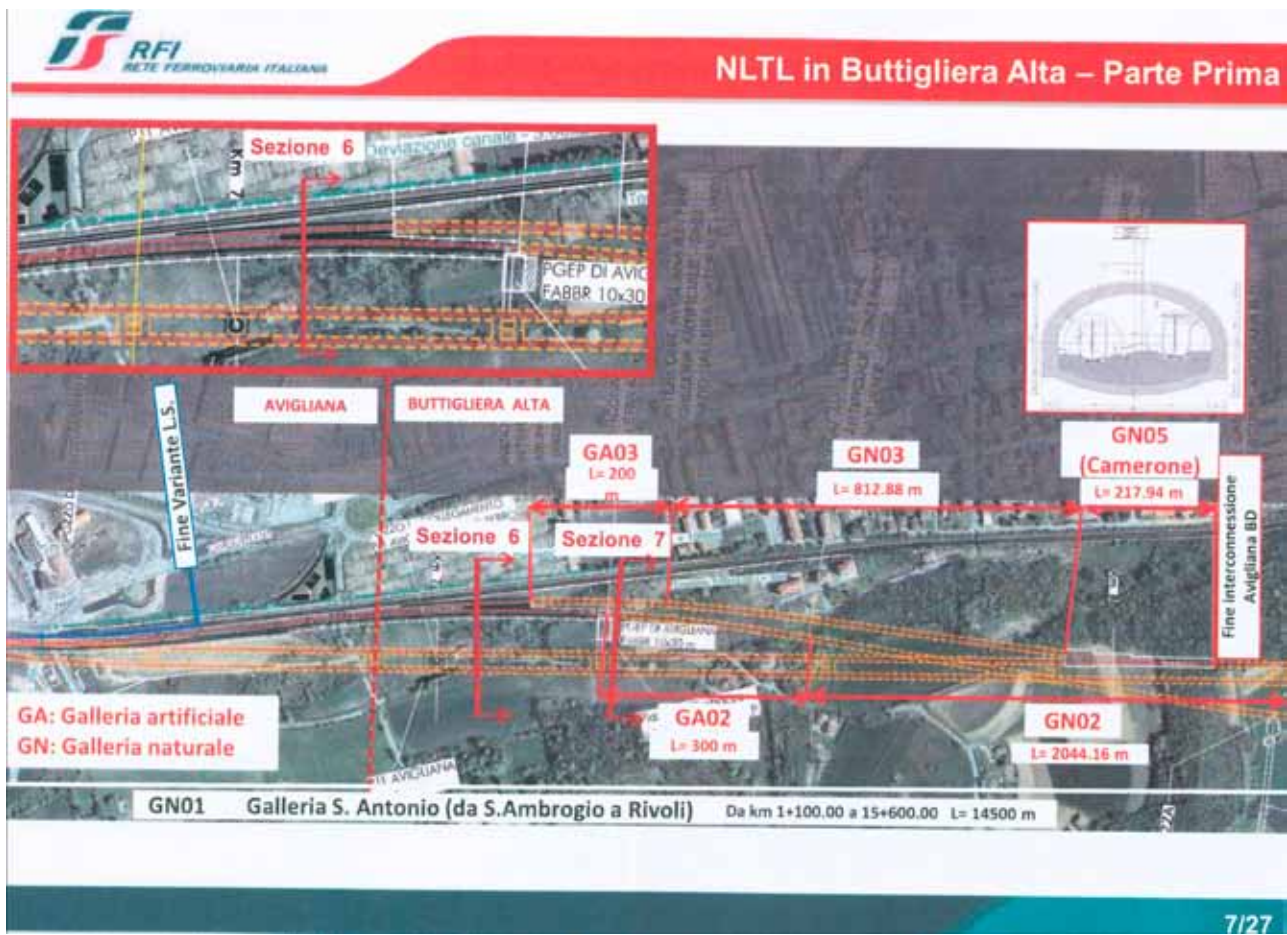


Figura 25 – Tracciato NLTL - Fonte: Presentazione RFI in Osservatorio del 28 ottobre 2010

INTERFERENZE PROGETTUALI

Osservazione n. 6

Interferenza della NLTL con il sottopasso ferroviario esistente

Sempre al confine tra il Comune di Buttigliera Alta e Avigliana, il tracciato dell'interconnessione della NLTL con la LS interferisce con il sottopasso ferroviario carrabile esistente di Via Villa di San Tommaso (vedi figg. n. 26 e 27). Si chiede un approfondimento tecnico per verificare l'interferenza e, se del caso, si chiede di provvedere a **realizzare un nuovo sottopasso a doppio senso**, per mantenere il collegamento con la Casa di Cura Villa San Tommaso e altri edifici vicini, agibile anche per i mezzi di soccorso e di cantiere (e così avere un accesso diretto alla A32), anche abbassando il sedime stradale se necessario. **Si richiama a tale riguardo la Convenzione esistente con le Ferrovie dello Stato** rep. 56174, raccolta n. 5584, registrata a Rivoli Atti Civili il 25-11-1997 al n. 2582 (la pagina seguente riporta il frontespizio della convenzione di 46 pagine).



Figure 26 e 27 – Il sottopasso ferroviario a Ferriera (Buttigliera Alta) in Via Villa di San Tommaso, messo in discussione dal tracciato dell'interconnessione NLTL - LS

Osservazione n. 7

Interferenze della NLTL con la Bealera di Rivoli

Durante il sopralluogo effettuato alla presenza di un ingegnere Italferr, tra le varie criticità è stata segnalata la presenza della **Bealera di Rivoli** che potrebbe interferire pesantemente con il tracciato ferroviario. Si consiglia di verificare con estrema attenzione le livellette (vedi figure 28 e 29). Si invita a **considerare attentamente la morfologia e le caratteristiche del territorio** (rilievi collinari, abitazioni e viabilità esistenti, canali e reticolo ideologico minore, ecc.). A titolo esemplificativo, ma non esaustivo si rimanda alle raccomandazioni ai progettisti inserite nel documento n. 2 “*Stato Avanzamento lavori GdL Nodo di Buttigliera Alta*” presentato all’Osservatorio il 9 giugno 2010 nel quale – tra l’altro - si sottolinea con fermezza che **la NLTL dovrà produrre per il territorio un valore aggiunto, come sempre sostenuto in sede di Osservatorio.**

Si ricorda che in questo tratto la Bealera di Rivoli riceve da un fosso le acque di impluvio dell’area Parco Rosa Luxemburg e Castello San Tommaso.



Figure 28 e 29 – La Bealera di Rivoli nel tratto di attraversamento del Comune di Buttigliera Alta.

Osservazione n. 8

Interferenze della NLTL con i pozzi di acqua potabile

A fianco della ferrovia storica nei pressi del tracciato della NLTL, esistono alcuni **pozzi idropotabili del Comune di Buttigliera**, regolarmente indicati nelle planimetrie di PRGC con le relative fasce di rispetto. Inoltre, sempre a fianco della ferrovia storica e in corrispondenza del tracciato della NLTL, **in territorio di Avigliana ma in terreni di proprietà del Comune di Buttigliera**, esistono altri **pozzi idropotabili** (vedi figure 30 e 31). In considerazione dell'estrema delicatezza del tema si chiede un approfondimento tecnico dettagliato per avere le dovute rassicurazioni o, in alternativa e **prima del cantiere, per ottenere opere o indennità equivalenti**.

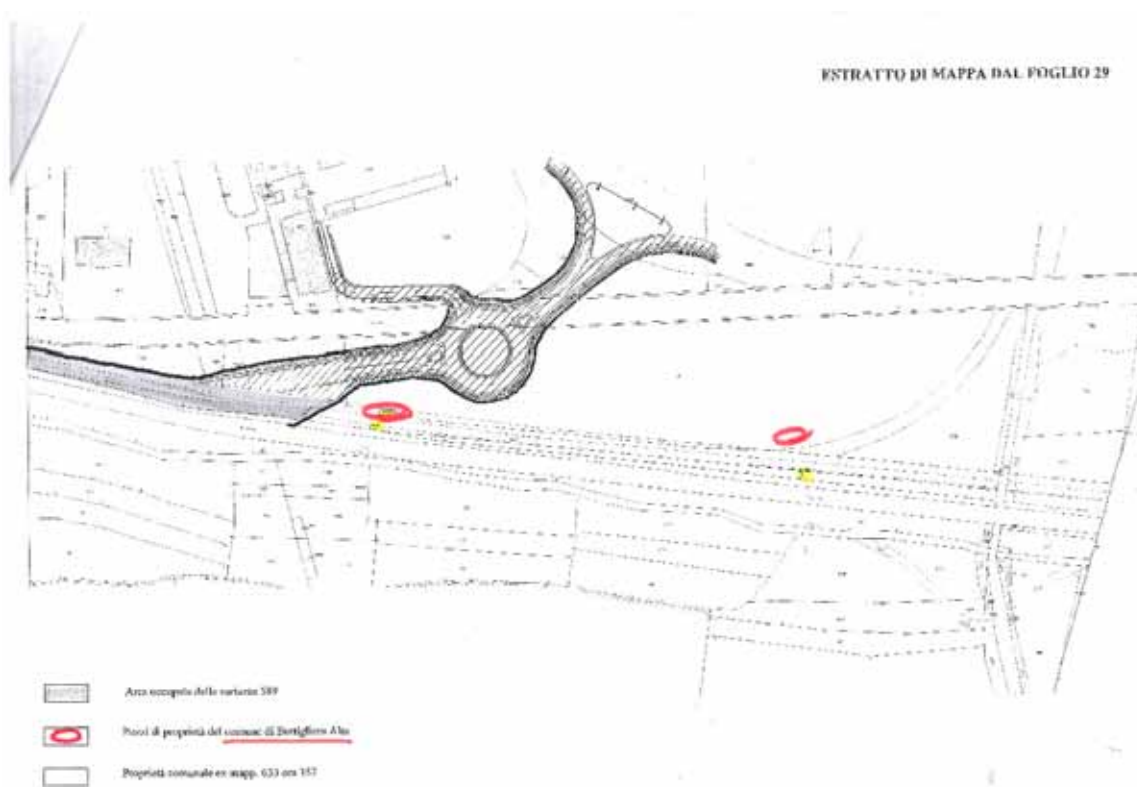


Figure 30 e 31 – La centralina dei pozzi idropotabili di proprietà del Comune di Buttigliera Alta nel territorio di Avigliana.

Osservazione n. 9

Dimensioni e caratteristiche dei cantieri (due aree tecniche)

Le aree di cantiere, tutte in “occupazione temporanea”, alla fine dei lavori dovranno essere **restituite nelle condizioni originarie, compresa la terra da coltivo** nel caso di aree agricole, ad esclusione degli spazi che rimarranno edificati o destinati al servizio ferroviario.

1 - Si chiede che il **dimensionamento dei due cantieri** sia ridotto in fase di progettazione definitiva alle effettive necessità organizzative, per interferire il meno possibile con le attività produttive in atto (tipicamente quelle agricole).

2 - Si chiede che la **durata dei due cantieri** finalizzati alla realizzazione di opere accessorie, stimata orientativamente in ca. 2 - 3 anni, sia ridotta il più possibile e che l'Amministrazione sia informata preventivamente e con largo anticipo dell'apertura degli stessi.

3 - Si chiede conferma dell'**assenza dei campi base** in quanto il Comune di Buttigliera Alta è interessato a fornire ricettività e ristorazione sotto diverse formule.

Osservazione n. 10

Area tecnica Ovest (A) a Buttigliera Alta

La prima area tecnica da sinistra (Ovest) è finalizzata alla costruzione delle opere delle interconnessioni con la Linea Storica (che interessano anche Avigliana) ed è denominata “Area tecnica Arrivo frese da Rivoli”.

1 - Al confine con Avigliana è previsto un **trincerone per l'uscita dei binari di interconnessione**; **si chiede che sia ben inserito nel circostante panorama edilizio** (palazzine residenziali) e sia realizzato con adeguate finiture; analogamente anche il piccolo fabbricato tecnico dovrà risultare curato e gradevole.

2 - Si chiede che **il materiale di scavo relativo all'interconnessione sia estratto dalla galleria profonda** senza importanti movimentazioni di marino in superficie, e allontanato via ferrovia, contrariamente a quanto previsto (via autostrada A32).

Osservazione n. 11

Area tecnica Est (B) a Buttigliera Alta

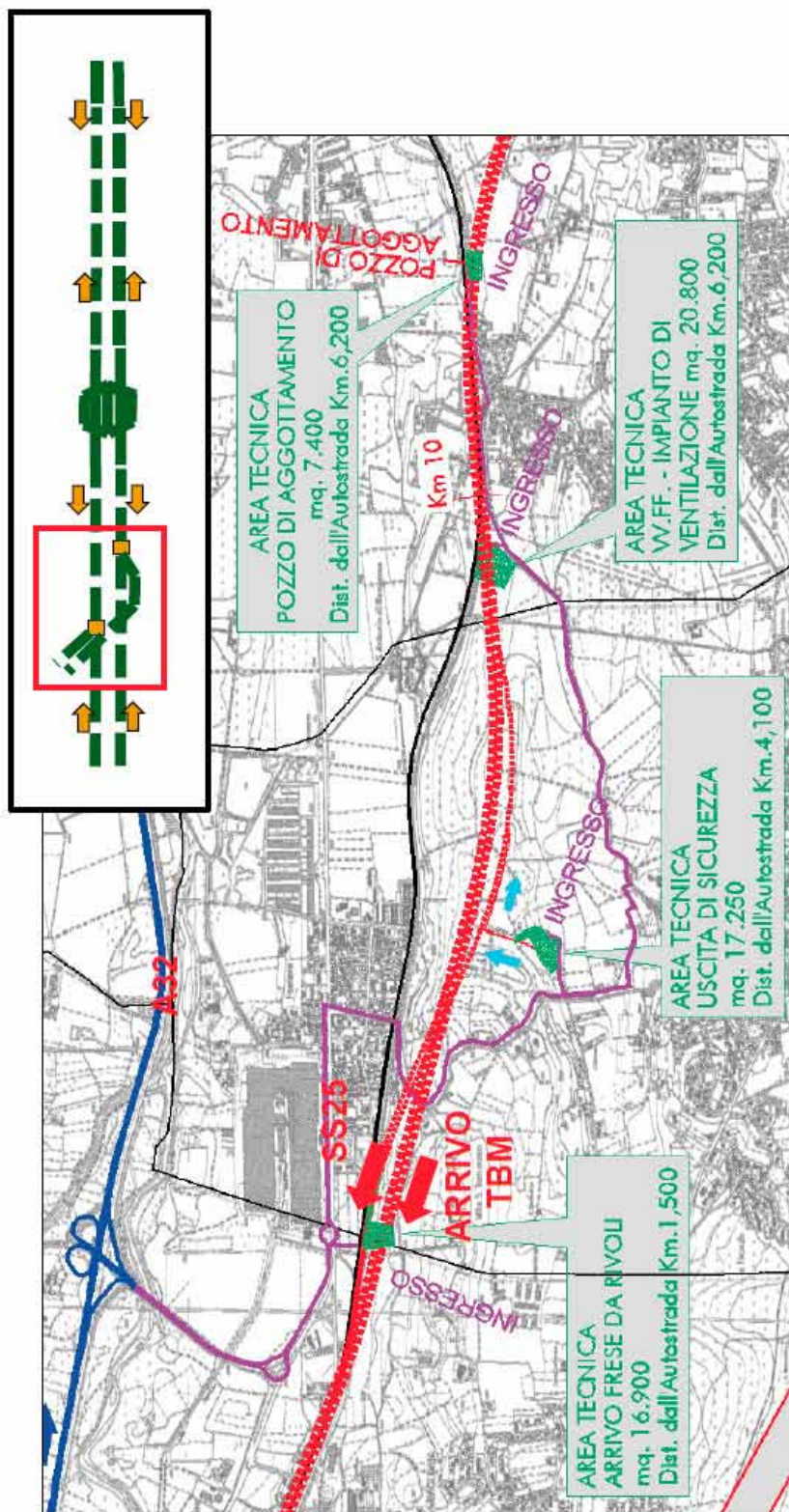
La seconda area tecnica da sinistra (Est) è finalizzata alla costruzione della finestra di sicurezza della galleria di interconnessione con la Linea Storica ed è denominata “Area tecnica Uscita di sicurezza”.

1 - Si chiede di **modificare il posizionamento dell'uscita all'aperto della finestra di sicurezza** verso est in quanto troppo vicino alla **Torre della Bicocca**, emergenza architettonica registrata anche dallo Studio di Impatto Ambientale del Progetto Preliminare di RFI. Nell'occasione sarebbe conveniente **sistemare la viabilità di accesso al monumento e provvedere alla sua riqualificazione**.

2 - Si chiede, in analogia al punto precedente, che le opere previste (un piazzale di dimensioni ca. 60 x 40 metri) con l'imbocco della galleria di sicurezza e l'eliporto siano risolte con adeguate finiture e che anche i fabbricati tecnici previsti siano gradevoli e ben inseriti nel paesaggio circostante, **con adeguate opere di mitigazione ambientale**.

3 - Si richiede infine che **il materiale di scavo relativo alla finestra di sicurezza sia estratto dalla galleria profonda** senza importanti movimentazioni di marino in superficie, e allontanato via ferrovia, contrariamente a quanto previsto (via autostrada A32).

LAY-OUT AREE DI CANTIERE: TRATTA NAZIONALE CANTIERI DI BUTTIGLIERA ALTA/ROSTA



PER MINIMIZZARE L'IMPATTO DEI CANTIERI SUL TERRITORIO NON SONO STATE PREVISTE FINESTRE COSTRUTTIVE PER LA REALIZZAZIONE DEI CAMERONI DI INTERCONNESSIONE. L'INTERVENTO VERRA' REALIZZATO DAL CANTIERE LATO ORBASSANO.

I CANTIERI PREVISTI IN QUESTA AREA SONO FINALIZZATI ALLA REALIZZAZIONE DI OPERE ACCESSORIE PERTANTO AVRANNO UNA DURATA INFERIORE RISPETTO AI CANTIERI INDUSTRIALI

Localizzazione dei quattro cantieri secondari RFI (due a Buttigliera e due a Rosta)

In nero sottile i confini comunali; in nero spesso la LS; in rosso la NLTL; in blu l'autostrada A32; in viola i percorsi stradali ipotizzati dai progettisti per raggiungere la A32

Fonte: Presentazione LTF – RFI, in Osservatorio, del 14 settembre 2010, rielaborata.

Osservazione n. 12

Interferenze delle attività di cantiere con la viabilità comunale

Nel Progetto Preliminare si afferma che in via generale la viabilità ordinaria e locale sarà utilizzata principalmente per gli spostamenti del personale e non per la movimentazione dei materiali.

1 – **Si chiede che la viabilità di cantiere sia rivista** e si chiede inoltre - alla luce della decisione già assunta in sede di Osservatorio e successivamente recepita dalla DGR 29/4/2011 n. 18-1954 – **che sia utilizzata la ferrovia per l'allontanamento del marino** in eccesso, mentre invece la planimetria di Progetto Preliminare prevede ancora l'utilizzo dell'autostrada A32 (vedi Figura 32).

2 - Il rappresentante in Osservatorio ha rilevato in più occasioni che **i percorsi proposti da RFI per la movimentazione dei materiali di cantiere presentano forti criticità** per due aspetti principali: da un lato alcuni restringimenti di carreggiata impediscono materialmente il transito dei mezzi pesanti, dall'altro i centri abitati sono interessati direttamente dalla viabilità di cantiere; **la viabilità proposta non è dunque accettabile e occorre valutare soluzioni alternative per evitare l'attraversamento dei centri abitati.**

3 – Si richiama l'esistenza di un nutrito carteggio con la Provincia volto ad **eliminare il divieto di accesso ai mezzi pesanti in corrispondenza dello svincolo della A32 di Avigliana per ridurre l'attraversamento dei mezzi pesanti nell'abitato di Ferriera**, in particolare la richiesta di incontro da parte del Comune con l'Assessore provinciale ai trasporti del 10/12/2008, la **lettera del Presidente Saitta** alla SITAF e all'ANAS del 2 febbraio 2009 (vedi allegato pag. 42), la deliberazione del Consiglio Comunale di Buttigliera Alta n. 35 del 13/5/2010, infine la lettera di sollecito del Comune al Presidente Saitta, all'Assessore e al dirigente del Servizio Trasporti del 02/7/2010.

4 - Per quanto riguarda l'Area tecnica Est di Buttigliera Alta (e Area tecnica Ovest di Rosta) **si propone di utilizzare una strada poderale esistente** (eventualmente da allargare) che consente di immettersi sul cavalcaferrovia di Rosta. Il grande vantaggio di questa modesta viabilità integrativa consiste nell'**evitare l'attraversamento dei mezzi di cantiere nei centri abitati dei due Comuni e delle relative frazioni.**



Figura 32 – Le proposte dei Comuni di Buttigliera Alta e Rosta per una nuova viabilità di cantiere

5 – Per aumentare la sicurezza della S.S. n. 25 in prossimità dell'incrocio con la via di accesso alla Precettoria di S. Antonio di Ranverso (considerato da ANAS un punto nero della viabilità perché ad alta incidentalità, si chiede di **realizzare il progetto ANAS esistente** (di cui si allegano il provvedimento autorizzativo e il frontespizio del progetto – vedi pag. 47).

6 - Si chiede infine una valutazione attendibile della quantità e tipologia di traffico stimata, riferita ai due cantieri di progetto, unitamente alla quantità di marino da smaltire.

ASPETTI AMBIENTALI E GARANZIE VARIE

Osservazione n. 13

Sondaggi e monitoraggi a tutela della Collina morenica (NLTL)

A garanzia della tutela ambientale della Collina Morenica e del prezioso patrimonio idro-geologico, il Comune di Buttiglieria Alta, unitamente a quello di Rosta, ha richiesto ai progettisti – in sede di Osservatorio - **nuovi sondaggi esplorativi**.

Si rinnova con forza tale richiesta in maniera che il Progetto Definitivo possa essere redatto dopo aver approfondito questi aspetti nel dettaglio. Analogamente si richiede che i monitoraggi in corso circa la portata delle acque superficiali e delle sorgenti, le qualità chimico-fisiche e organolettiche delle stesse, siano estesi oltre il periodo della progettazione, durante i cantieri e in fase di esercizio ferroviario. **In particolare si richiede uno studio molto approfondito sulle falde acquifere e in generale sulla situazione geologica assai delicata che caratterizza la Collina morenica**, anche per fornire le dovute rassicurazioni ai cittadini.

Osservazione n. 14

Massima salvaguardia delle attività agricole

Si richiede che le aree da occupare provvisoriamente per l'esecuzione delle opere si ridotta al minimo indispensabile per **limitare le interferenze con le attività agricole** ed evitare di dover ricorrere a eccessivi frazionamenti.

Osservazione n. 15

Incontri continui con i progettisti

Per avere un proficuo e costante rapporto con i progettisti, anche al fine di migliorare il progetto e di perfezionare il suo inserimento nel delicato territorio della Collina morenica, si chiede di poter mantenere l'abitudine di incontrare periodicamente i tecnici responsabili della progettazione della NLTL.

Osservazione n. 16

Mantenimento del Gruppo di Lavoro “Nodo di Buttiglieria Alta”

Si chiede anche di poter mantenere in attività il Gruppo di lavoro “Nodo di Buttiglieria Alta” all'interno dell'Osservatorio. Si ritiene anche utile prevedere una visita degli amministratori interessati al traforo del Gottardo e del Brennero per constatare di persona come può essere gestito un cantiere e come potrà diventare in futuro centro di attrazione turistica.

Osservazione n. 17

Recupero ambientale asta fluviale della Dora Riparia

Si richiede:

- 1 - La sistemazione della sponda destra della Dora con relativa messa in sicurezza da rischio esondazioni e revisione del vincolo idrogeologico
- 2 - La realizzazione del Parco della Dora anche nel tratto del Comune di Buttiglieria Alta
- 3 - La razionalizzazione del reticolo ideologico minore
- 4 - L'interconnessione tra le sponde della Dora con la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali e passerelle di collegamento.

Osservazione n. 18

Interramento dell'elettrodotto esistente

La richiesta dell'interramento dell'elettrodotto che attraversa il territorio di Buttigliera Alta e Rosta trova la sua giustificazione nella volontà delle due Amministrazioni comunali di recuperare per quanto possibile la bellezza paesaggistica originaria della Collina morenica, anche sulla base di interventi analoghi realizzati da Enel in Val di Susa.

Osservazione n. 19

Acquedotto di Valle

L'acquedotto di valle è stato progettato per servire i Comuni della Valle di Susa fino a Caselette. Si richiede che venga progettato il suo prolungamento da Avigliana fino Buttigliera Alta, per poi proseguire per Rosta.

Dovrà essere sottopassata la ferrovia in prossimità della zona industriale, dove peraltro è già stato previsto il passaggio del collettore fognario di Valle. Il nuovo servizio sarebbe quanto mai gradito perché attualmente l'acqua distribuita alla popolazione è alquanto dura.

Osservazione n. 20

Garanzie sul mantenimento del servizio di TPL e avvio FM3

Come più volte affermato in ambito di Osservatorio e inserito in numerosi documenti si richiede:

1 – Il mantenimento del servizio ferroviario lungo la Linea Storica durante i lavori della NLTL limitando al massimo le interferenze con le attività di cantiere, in particolare con la movimentazione del marino prevista con carri ferroviari che utilizzeranno, sia pur di notte, la Linea Storica

2 – L'attuazione del nuovo orario cadenzato e coordinato prima dell'apertura dei cantieri della Nuova Linea Torino ione (NLTL)

3 – L'acquisto di nuovo materiale rotabile come già inserito nell'accordo quadro Governo Regione

4 – L'avvio della realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) a partire dalla linea FM3

5 – **L'anticipazione della costruzione del tratto di NLTL tra Bivio Pronda e Avigliana per decongestionare il traffico sulla Linea Storica che si prevede andrà in saturazione verso il 2018 al fine di garantire la regolarità del servizio ferroviario locale.**

Osservazione n. 21

Informazione certificata costante e puntuale ai cittadini

Le Amministrazioni ritengono che sia loro compito comunicare con tempestività alle popolazioni gli esiti dei previsti sondaggi nel sottosuolo, i risultati dei monitoraggi sulle acque, le informazioni circa le necessità di formazione in vista delle opportunità di lavoro e di occupazione che si presenteranno, l'avanzamento dei progetti e dei lavori e ogni altra informazione inerente lo stato di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano e della NLTL. **Si chiede che siano destinate specifiche risorse ai Comuni che se ne dovessero far carico direttamente.**

Si concorda con la proposta avanzata dal Comune di Rosta di realizzare un Info point al primo piano della stazione, debitamente arredato e attrezzato per fornire – con rapidi e costanti aggiornamenti – le informazioni che interessano il territorio dei Comuni dell'Ambito Adduzione Ovest.

Osservazione n. 22

Un Osservatorio Ambientale Permanente

In linea con quanto richiamato sopra si chiede l'istituzione di un Osservatorio Ambientale Permanente (**organismo indipendente e super partes** a garanzia della salute dei cittadini) che effettui monitoraggi continui e che riferisca costantemente - con adeguati strumenti informativi - ai sindaci gli esiti di tale attività.

Per la stima dell'inquinamento ambientale si dovrà tener conto dei livelli di inquinamento di partenza e non solo di quelli aggiuntivi.

Un'attenzione particolare dovrà essere riservata all'ascolto della popolazione residente o che lavora nei luoghi interessati dai cantieri e dalle opere.

Osservazione n. 23

Garanzie contrattuali certe e dirette per i Comuni interessati

In Osservatorio è stato posto a più riprese il tema delle garanzie per gli enti locali in caso di danni arrecati al patrimonio pubblico. **I Sindaci incontrano grandi difficoltà a far valere le loro ragioni perché i contratti di appalto regolano i rapporti tra ente appaltante e impresa aggiudicataria e normalmente non prevedono garanzie dirette a favore dei Comuni a ristoro di eventuali danni al patrimonio pubblico (es. strade).**

In sede di Osservatorio si è specificatamente chiesto che si predispongano contratti di appalto con clausole che riconoscano ai Sindaci la possibilità di essere garantiti con **polizze fidejussorie dirette**.

**RICADUTE SOCIO-ECONOMICHE
E LEGGE REGIONALE GRANDI OPERE
-
PIANO STRATEGICO PROVINCIALE**

Osservazione n. 24

Ricadute socio-economiche a livello locale

1 - Si chiede che a livello locale i Comuni più direttamente interessati alla realizzazione delle opere e alla presenza dei cantieri possano godere di una **rapida attuazione della Legge Regionale Cantieri – Sviluppo – Territorio** recentemente approvata.

2 – Si chiede che si avvii al più presto il censimento delle professionalità presenti sul territorio rapportato alla domanda che nascerà all'atto dell'apertura dei cantieri, si attivino adeguati strumenti di formazione, informazione, orientamento e mediazione, per rendere sempre più competitive le risorse locali e di conseguenza rendere più conveniente – per le grandi imprese appaltatrici – l'avvalersi di maestranze e professionalità reperibili in loco.

3 – Analogo censimento dell'offerta ricettiva e ristorativa dovrà essere svolto per verificare concretamente come si possa far fronte alla necessità di pernottamento e ristorazione del personale impiegato in loco facendo ricorso prioritariamente alle strutture presenti nel territorio.

4 – Si chiede che si attivino tutte le possibilità offerte dalla Legge Regionale negli ambiti della salute, sicurezza, ambiente, materiali di risulta (**valorizzazione del marino a favore delle comunità locali**), formazione, occupazione, sistema imprenditoriale, ricettività, ristorazione, fiscalità (vedi punto successivo), comunicazione.

5 - **Richiamata la legge n. 220/2010, si chiede di inserire tra i criteri, al fine di ottenere le agevolazioni connesse con il Patto di Stabilità regionale di cui alla legge citata, l'appartenenza dei Comuni alla fascia territoriale interessata dal tracciato della NLTL.**

Osservazione n. 25

Copertura finanziaria delle opere e attività richieste

La copertura finanziaria delle richieste avanzate a più riprese all'Osservatorio, alcune delle quali già inserite nel Piano Strategico della Provincia, e ora riconfermate, potrà essere ricercata o **all'interno del progetto della NLTL o all'interno del Piano Strategico Provinciale.**

* * *

Seguono ora le richieste generali condivise dai quattro sindaci dei Comuni dell'Adduzione Ovest interessati dal tracciato della NLTL (Buttiglieria Alta, Rosta, Rivoli e Rivalta) e la nota tecnica a firma del dott. geologo Nicola Quaranta, redatta per conto del Comune di Villarbasse.

OSSERVAZIONI GENERALI D'AMBITO

ADDUZIONE OVEST

COMUNI DI BUTTIGLIERA ALTA, ROSTA, RIVOLI, RIVALTA

***OSSERVAZIONI GENERALI D'AMBITO
AL PROGETTO PRELIMINARE RFI (TRATTA NAZIONALE)***

- Richieste Generali dei quattro Comuni dell'Adduzione Ovest
- Nota tecnica sulla verifica dello stato di consistenza delle risorse idriche, a firma del dott. geologo Nicola Quaranta, redatta per conto del Comune di Villarbasse

RICHIESTE GENERALI

Informazione ai cittadini

- Garantire il massimo livello di informazione continua ai cittadini sulle caratteristiche del progetto e sull'esito dei monitoraggi, anche attraverso l'utilizzo di Info Point

Rapida approvazione della Legge Regionale “Cantieri Sviluppo Territorio” (Demarche Grand Chantier) (*)

- Presenza nei tavoli di tutti i 4 Comuni interessati dal passaggio della linea NLTL.
- Prevedere formazione per imprese locali a sostegno della possibilità di aggiudicarsi appalti o subappalti di opere.
- Definire, sulla base del progetto preliminare ed in accordo tra tutti i soggetti interessati, le attività di accompagnamento degli interventi finalizzati alla realizzazione dell'opera al fine di creare le condizioni per massimizzare le ricadute positive sui territori.(ospitalità alle maestranze, logistica, ecc.)
- Definire, in accordo tra tutti i soggetti interessati, le azioni da intraprendere per valorizzare le opportunità di sviluppo del territorio interessato.

Collina Morenica

- Predisporre un piano dei sondaggi molto articolato (vedi specifica relazione geologica esemplificativa del Comune di Villarbasse) già in questa fase di progetto preliminare per eliminare l'eventuale impatto sul regime delle acque di falda
- Avviare da subito i necessari monitoraggi ambientali e riferire periodicamente ai Comuni interessati

Garanzie sulla salute, patrimoniali, finanziarie

- Fornire precise garanzie sull'impatto ambientale dei cantieri in fase di costruzione della NLTL e in fase di esercizio (problema di ossido di azoto, polveri, rumore, ecc)
- Costituire un Osservatorio Ambientale Permanente a garanzia della salute dei cittadini con la presenza di ASL e ARPA.
- Fornire garanzie contrattuali certe e dirette per i sindaci che, in caso di danni arrecati al patrimonio pubblico comunale, incontrano grandi difficoltà a far valere le loro ragioni perché i contratti di appalto regolano i rapporti tra ente appaltante e impresa aggiudicataria e normalmente non prevedono garanzie e ristori a favore dei Comuni. Si chiede che si predispongano contratti di appalto con clausole che riconoscano ai Sindaci la possibilità di essere garantiti con polizze fidejussorie dirette.
- Garanzia della copertura finanziaria delle opere e attività richieste (da inserire nel progetto della NLTL o nel Progetto strategico provinciale).

Salvaguardia agricoltura e attività esistenti

- Convocare ai tavoli le categorie interessate (Coldiretti, ecc..) e rappresentanze significative di agricoltori.
- Garantire la massima salvaguardia delle attività agricole durante i lavori della NLTL.

(*) ora approvata (ndr)

Servizio ferroviario e SFM

- Mantenimento del servizio ferroviario sulla LS durante i lavori della NLTL.
- Avvio del SFM anche in presenza dei cantieri della NLTL.
- Realizzazione delle linee FM3, FM5 e della stazione S. Luigi

Anticipazione dell'esecuzione delle opere complementari rispetto alla NLTL (a partire da quelle previste nel Piano Strategico Provinciale)

- Realizzazione delle opere complementari (es. parcheggi di interscambio di Buttigliera e Rosta, opere complementari previste nei Comuni di Rivoli e Rivalta) prima dell'avvio dei lavori della NLTL, sull'esempio di LTF (Parco della Dora a Susa).

Cantieri

- Ridurre al massimo la dimensione dei cantieri di lavoro, industriali e di deposito e distanziarli maggiormente dalle zone residenziali
- Definire con la maggiore precisione possibile, già in sede di P.P., le interferenze sulle attività lavorative (agricole, manifatturiere, commerciali, ecc) e sulle residenze (edifici e pertinenze) per limitare al massimo l'impatto
- Definire con la maggiore precisione possibile, già in sede di P.P., le occupazioni temporanee (e i tipi di vincoli a opera eseguita), gli espropri e egli abbattimenti totali/parziali di edifici. Si tratta di impatti sulla "vita" delle imprese e delle famiglie e quindi bisognerà fornire, da subito, il massimo livello di informazione e fornire adeguate garanzie sulle ricollocazioni e sulle compensazioni economiche previste
- Definire con ragionevole certezza la durata dei lavori per ogni singola tratta (es. tratta interporto di Orbassano – cantiere di Rivoli, galleria naturale, galleria artificiale, collina artificiale). E' opportuno precisarla almeno con riferimento ai lavori in superficie che sono quelli che interferiscono di più con il contesto
- Definire quali condizionamenti sul contesto indurranno le "piazzole di emergenza" nella fase di gestione
- Visualizzare con una animazione (Power Point) come avviene il trasporto del marino tra i cantieri e le stazioni ferroviarie di carico, in particolare nel tratto tra il cantiere di Rivoli e l'interporto di Orbassano (in superficie, in galleria, nastri trasportatori, ecc.)
- Visualizzare, con analoghe simulazioni, le varie fasi dei cantieri e come sarà il nuovo paesaggio risultante ad opere eseguite.
- Individuare ed esplicitare, fin da subito, un'efficace modalità contrattuale per garantire la bonifica e la sistemazione finale delle aree.
- Definire l'utilizzo della viabilità esistente per l'accesso ai cantieri e le caratteristiche delle "piste di cantiere"
- Individuare il numero di mezzi/giorno ipotizzati o viabilità alternativa

Espropri e compensazioni economiche

- Definire già in sede di P. P. uno "schema" (enti erogatori, soggetti, modalità, tempi, entità, etc.) per la regolazioni delle compensazioni economiche che non dovranno riguardare solo i "beni materiali", ma anche il disagio morale e psicologico
- Le famiglie e/o gli imprenditori interessati dovranno essere contattati al più presto e comunque prima che gli interessati vengano a saperlo dai giornali

- Definire le modalità di risarcimento alle aziende agricole conduttrici dei terreni occupati dalle aree di cantiere, per il mancato raccolto delle diverse colture e per la forzata riduzione della dimensione dell'azienda.
- In merito si chiede la redazione - in tempi rapidi - di un documento specifico, di carattere divulgativo, così come da impegno preso da RFI nella riunione n. 11 - IV fase dell'Osservatorio del 23 novembre 2010 per fornire una corretta informazione ai soggetti interessati.

Servitù di sottosuolo / soprassuolo

- Definire i tipi di vincoli e di servitù a cui saranno assoggettati i terreni al termine dell'opera, e quali saranno gli utilizzi possibili per i proprietari delle aree.

Fasi di post cantiere

- Individuare già in sede di P.P., i potenziali pericoli di inquinamento ambientale (e i relativi raggi di influenza) indotto da eventuali sversamenti nei terreni di sostanze chimiche, da emissioni nell'aria di polveri, etc. conseguente all'attività di cantiere.
- Individuare le soluzioni tecniche previste per mettere in totale sicurezza le aree rispetto ai problemi citati
- Definire i tempi di bonifica e di rimessa a regime dei terreni per la disponibilità ad uso agricolo dei fondi
- Definire un progetto di recupero dei terreni e di riqualificazione ambientale delle aree di cantiere ovvero di ripristino delle preesistenze.
- Conoscere, già in sede di P. P., se l'opera nel suo complesso, e l'area di cantiere in particolare, impatta sui corsi d'acqua di superficie e quali soluzioni tecniche sono state adottate per non modificarne il corso ed il regime.

1 PREMESSA

Per incarico del Comune di Villarbasse è stata acquisita dallo scrivente la seguente documentazione preliminare:

- "Piano dei monitoraggi ambientali integrativi alla raccolta dati ambientali e territoriali"
- "Piano dei sondaggi geognostici per la tratta nazionale" (R.F.I., 29.09.2009)

Vengono fornite all'Amministrazione Comunale alcune note che si configurano come ipotesi preliminari di richieste di precisazione ed approfondimento rispetto ai documenti oggi a disposizione.

2 PIANO DEI MONITORAGGI AMBIENTALI

Dall'analisi delle tavole del P.M.A., per quanto attiene specificamente alle componenti legate all'ambiente idrico, si rileva che parte del comune di Villarbasse è inclusa nell' "Area sviluppo corridoi ed aree problema".

Non risultano acquisiti dati di pozzi o piezometri nella tavola "Acque sotterranee - Dati di monitoraggi ambientali acquisiti".

Risultano in programma alcuni punti nella tavola "Monitoraggio integrativo: individuazione dei punti": con le limitazioni legate alla modalità di rappresentazione dei simboli grafici sovrapposti ad una scala propria di inquadramento ad area vasta, i punti integrativi sicuramente ricadenti nel territorio comunale includono

- un punto di monitoraggio integrativo "pozzi" codice ASO9
- un punto di monitoraggio integrativo "sorgenti" codice ASO10
- un punto di monitoraggio integrativo "piezometri" codice ASO13

I parametri di monitoraggio previsti comprendono

- misure di portata
- determinazioni chimico-fisiche spedite in situ
- prelievo di campioni ed analisi chimico fisiche e batteriologiche di laboratorio

La durata del monitoraggio è di un anno, per campagne con frequenza trimestrale.

Dal documento reso disponibile non risultano elementi per la localizzazione operativa e l'identificazione in sito dei punti di monitoraggio suddetti.

Da un punto di vista della frequenza di acquisizione del dato, è opportuno premettere che il monitoraggio trimestrale fornisce una stima indicativa delle caratteristiche idrogeologiche generali del sito, senza entrare nel merito della dinamica di ricarica ed esaurimento dei circuiti alimentanti il sistema idrico intercettato dal punto di monitoraggio, né della variabilità dei medesimi, a differenza di quanto è possibile ottenere installando strumentazione con registrazione programmata (data-logger).

3 PIANO DEI SONDAGGI GEOGNOSTICI PER LA TRATTA NAZIONALE

La schematizzazione dell'assetto geologico proposta non evidenzia, alla scala proposta, distinzioni delle unità formazionali presenti nei depositi quaternari costituenti l'anfiteatro morenico di Rivoli-Avigliana, distinte nel progetto CARG (Foglio Torino Ovest n°155, scala 1:50.000).

Sono previste indagini di tipo diretto (sondaggi) e indiretto (geofisica).

Tra le prime, in foro di sondaggio, per quanto attiene le modalità di caratterizzazione dei parametri idraulici dei terreni attraversati, prove di permeabilità.

Le perforazioni saranno completate con installazione di strumentazione in foro; per quanto attiene le modalità di caratterizzazione dei parametri idraulici dei terreni attraversati, piezometri.

Le indagini geofisiche proposte sono dedicate all'acquisizione dei parametri elastici dei mezzi (sismica a rifrazione, cross-hole).

Per una conoscenza adeguata dell'assetto idrogeologico del sottosuolo, al fine di ottenere un modello di riferimento sufficientemente affidabile, è sin d'ora opportuno segnalare le seguenti opportunità.

- Oltre alle prove in foro di tipo discontinuo, puntuale (quali le prove di permeabilità proposte), decise in fase di avanzamento dall'operatore, occorre prevedere l'acquisizione di **logs geofisici in foro**, in grado di restituire un'informazione di tipo continuo lungo tutta la verticale di indagine attraversata dal sondaggio.
- Ad integrazione alle prove geofisiche proposte, con la finalità di fornire elementi di correlazione idrogeologica tra i diversi sondaggi (posizionati alla distanza di alcuni chilometri l'uno dall'altro), occorre prevedere l'esecuzione di **indagini geoelettriche tomografiche (2D)**, in grado di restituire lungo le sezioni verticali indagate una ricostruzione delle variazioni di spessore dei corpi sedimentari nell'anfiteatro morenico.

Alla progressiva di progetto 96+000 in comune di Villarbasse, Via Rivoli, su terreno comunale, è prevista l'esecuzione di un sondaggio denominato S13.

Tenendo conto della variabilità di depositi che presumibilmente verranno incontrati lungo la verticale di perforazione, riferibili a diverse fasi deposizionali di costruzione dell'apparato morenico, ciascuna delle quali corrispondente a corpi idrici sotterranei con caratteristiche ben differenziate, **non è sostenibile il completamento del piezometro con un'unica tubazione filtrante**, in quanto fornirebbe un'indicazione riferibile a più orizzonti acquiferi connotati da diverso carico idraulico/pressione, e quindi priva di un chiaro significato progettuale ed ambientale. La perforazione di sondaggio sarà utile a scopo conoscitivo, per acquisire il profilo litostratigrafico con carotaggio continuo.

Il completamento dei piezometri dovrà essere eseguito riferendosi ad uno schema multiplo, valutato a profilo stratigrafico acquisito, con successiva perforazione a distruzione di nucleo partendo da diverse verticali (cluster in fori separati), spingendosi in ciascuna a differenti profondità e posizionando i filtri in corrispondenza dei diversi orizzonti acquiferi identificati con l'indagine geofisica in foro (logs).

Torino, 16 novembre 2009

Dott. Geol. Nicola Quaranta



**LETTERA DEL PRESIDENTE SAITTA
A SITAF E ANAS**

COPIA


**PROVINCIA
DI TORINO**
COMUNE DI BUTTIGHERA ALTA

Provincia di Torino

IL PRESIDENTE

06 FEB. 2009

www.provincia.torino.it

Prot. N. _____

C. _____

PROVINCIA DI TORINO	
P. COLLO GENERALE	
49237	
02/02/2009	
Struttura	AA7000109
Classif.	12.16

Torino, - 2 FEB. 2009

Al Presidente SITAF

On. Arch. Giuseppe CERUTTI

Fr. San Giuliano, 2

10059 SUSA TO

E.p.c. Al Direttore Centrale

Autostrade e Trafori dell'ANAS

Arch. Mauro COLETTA

Via Monzambano, 10

00185 ROMA

Oggetto: Interdizione al transito dei mezzi pesanti nello svincolo di Avigliana Est.

Caro Presidente,

come è noto, durante la fase di realizzazione dell' Autostrada A32, si sviluppò un ampio dibattito sulle modalità di pedaggiamento della nuova infrastruttura ed in particolare sulla liberalizzazione o meno degli svincoli di Bassa Valle.

La scelta finale fu di gestire l'opera in sistema aperto, cioè collocando due barriere di esazione, a monte di Avigliana ed a Salbertrand, realizzando i due svincoli di Avigliana senza caselli.

Questa scelta, se favoriva l'utilizzo gratuito dell'opera da parte di molti abitanti della Dassa Valle, suscitò qualche timore relativamente alla possibilità che i mezzi pesanti diretti al Frejus potessero utilizzare questi svincoli per non pagare il pedaggio alla barriera di Avigliana, utilizzando la viabilità normale per rientrare in autostrada a Bussoleno, aggirando la barriera.

Si diede pertanto corso al provvedimento di cui all'oggetto (il rispetto del divieto era inizialmente garantito da una barriera fisica che limitava in altezza il transito; questa barriera è stata successivamente eliminata presumibilmente, a causa di alcuni incidenti verificatisi ed il controllo del rispetto del divieto resta di competenza della polizia stradale).

Questa scelta, all'epoca ragionevole, penalizza peraltro gli abitati posti sulla SS 25 tra Rivoli ed Avigliana, in quanto i mezzi pesanti, diretti alla vasta zona industriale esistente lungo tale asse, devono uscire allo svincolo di Rivoli e non possono servirsi dell'autostrada.

La situazione è ulteriormente aggravata a seguito della recente apertura (in occasione dei giochi olimpici del 2006) della circonvallazione di Avigliana, in variante alla ex SS 582.

**PROVINCIA
DI TORINO****IL PRESIDENTE**

www.provincia.torino.it

Quest'opera, realizzata ed oggi gestita sempre da Sitaf, ha di molto celerizzato il traffico lungo la direttrice di viabilità ordinaria, trasversale alla A32, verso la zona industriale di Rivalta/Volvera e Pinerolo, attirando di conseguenza in misura cospicua traffico pesante.

Questo traffico, paradossalmente, dovrebbe abbandonare l'autostrada a Rivoli, percorrere un tratto largamente urbanizzato di strada statale, e poi, percorsi circa 10 Km. sulla SS 25 (?), in corrispondenza dello svincolo di Avigliana Est, riprendere la circonvallazione di Avigliana gestita da Sitaf.

Si ritiene pertanto ragionevole proporre l'eliminazione del divieto di transito per i mezzi pesanti su questo svincolo. Ciò anche alla luce delle modifiche intervenute sulla viabilità statale, che a seguito di alcuni interventi sulla ex SS 24, hanno reso poco interessante ai mezzi pesanti l'uso della medesima per aggirare la barriera di esazione di Avigliana.

Del resto l'esperienza di questi anni ha dimostrato che sulla direttrice del Frejus l'aggiramento della barriera in questione con uscita a Rivoli e rientro a Bussoleno - del tutto legittimamente praticabile e pressoché equivalente a quello praticabile con l'uscita ad Avigliana - rappresenta un fenomeno assolutamente marginale.

Il timore di una riduzione degli introiti per la Concessionaria, sembrerebbe dunque del tutto ingiustificato. Un provvedimento adottato, per intanto, a titolo sperimentale, per un periodo temporale definito, potrebbe comunque risultare la scelta più prudente.

Si auspica pertanto che possano essere assunte le determinazioni in merito.

Con i più cordiali saluti.

IL PRESIDENTE
(Dr. Antonio SAITTA)

PROGETTO ANAS

S.S. 25 – BIVIO S. ANTONIO DI RANVERSO



**Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti**

SERVIZI INTEGRATI INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI
Settore Infrastrutture
Corso Bolzano n. 44 - Torino

Sezione U.T. Art. 81

Prot. N° 3557/88 Allegati.....

Torino, 14 GIU. 2005

ANAS S.p.A.
Compartimento della Viabilità per il
Piemonte
Corso Matteotti n. 8
10100 Torino



OGGETTO : Art. 81 D.P.R. n. 616 del 24.07.1977 e s. m ed i.

S.S. 25 "del Moncenisio"

- Lavori per l'adeguamento piano-altimetrico della piattaforma stradale tra i Km 46+600 e 47+500 in Comune di Bussoleno
- Lavori per l'adeguamento del piano viabile con completamento spartitraffico centrale tra i Km 15+600 e 20+650 - Comuni di Rivoli, Rosta e Buttigliera Alta.

Provvedimento autorizzativo.

Regione Piemonte
Presidenza della Giunta
Piazza Castello n. 165
10100 TORINO

Regione Piemonte
Assessorato Urbanistica
Settore Accordi di Programma
ed Esame di Conformità
Urbanistica
Corso Bolzano n. 44
10121 TORINO

Sig. Sindaco
Del Comune di Bussoleno

Sig. Sindaco
Del Comune di Rivoli

Sig. Sindaco
Del Comune di Rosta


*Sig. Sindaco
Del Comune di Buttigliera Alta*

E.p.c. Provincia di Torino

Questo Istituto, legittimato dal decreto n.524 del 08.10.1997 all'espletamento della procedura di cui all'art. 81 del D.P.R. n. 616 del 24.07.1977 e successive modifiche ed integrazioni, ha proceduto all'accertamento di conformità urbanistica delle opere di interesse statale indicate in oggetto.

PREMESSO

- che con nota n. 18531 del 02.09.2004 e nota n. 18529 del 02.09.2004 l'ANAS di Torino ha inoltrato la documentazione per l'ottenimento del parere di conformità urbanistica degli interventi in oggetto;
- che con note n.5380 e n. 5379 del 01.10.2004 questo Istituto – titolare della funzione di indirizzo e coordinamento in materia di assetto territoriale per le opere di interesse statale ricadenti nell'ambito della propria competenza territoriale e funzionale – ha chiesto alla Regione Piemonte – Settore Accordi di Programma ed Esame Conformità Urbanistica – di pronunciarsi ai sensi delle norme sopra citate sull'opera in argomento;
- che con nota n. 5978 del 07.10.2004 questo Istituto ha convocato apposita Conferenza dei Servizi per l'esame dei progetti per il giorno 23.11.2004.

CONSIDERATO

- che in data 23.11.2004 si è tenuta la suddetta riunione, le cui risultanze sono contenute nel verbale della riunione stessa, e che la stessa è stata riconvocata per il giorno 30.11.2004;
- che in data 30.11.2004 si è tenuta la II riunione della Conferenza dei Servizi, le cui risultanze sono contenute nel verbale della riunione stessa, in cui sono stati dichiarati approvati i progetti all'unanimità e si è dichiarata raggiunta l'intesa Stato – Regione ai sensi delle norme in oggetto citate;
- che in data 15.02.2005 prot. 1991 il Comune di Bussoleno ha trasmesso copia della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 5 del 10.02.2005 di condivisione del progetto dei

lavori per l'adeguamento piano-altimetrico della piattaforma stradale tra i Km 46+600 e 47+500;

- che in data 26.01.2005 prot. 926 il Comune di Buttigliera Alta ha trasmesso copia della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 21.12.2004 di condivisione del progetto dei lavori per l'adeguamento del piano viabile con completamento spartitraffico centrale tra i Km 15+600 e 20+650;

- che in data 08.03.2005 prot. 1865 il Comune di Rosta ha trasmesso copia della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 70 del 13.12.2004 di condivisione del progetto dei lavori per l'adeguamento del piano viabile con completamento spartitraffico centrale tra i Km 15+600 e 20+650;

- che in data 06.06.2005 il Comune di Rivoli ha trasmesso copia della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 71 del 17.05.2005 di condivisione del progetto dei lavori per l'adeguamento del piano viabile con completamento spartitraffico centrale tra i Km 15+600 e 20+650;

- che con nota n.21610/19.7 del 14.06.2005 la Regione Piemonte – Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica - Settore Accordi di Programma ed Esame Conformità Urbanistica ha trasmesso il parere urbanistico definitivo emesso in data 09.06.2005, che si allega quale parte integrante del presente provvedimento, in cui dichiara che le opere risultano difforni rispetto agli strumenti urbanistici vigenti nei Comuni di Bussoleno, Rivoli, Rosta e Buttigliera Alta. Ha dichiarato altresì che l'espressione dei pareri acquisiti dei Settori Regionali, delle Direzioni e degli Istituti Regionali è favorevole con specifiche osservazioni e raccomandazioni cui l'ANAS dovrà ottemperare. Ha restituito inoltre una copia vistata degli elaborati progettuali esaminati.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Ai sensi dell'art. 81 D.P.R. n. 616 del 24.07.1977 e s.m.i. sulla scorta degli atti esaminati il sottoscritto Direttore dichiara conseguita e perfezionata l'intesa Stato – Regione finalizzata all'autorizzazione dei progetti dell'ANAS sulla S.S.25 "del Moncenisio" riguardanti:

- Lavori per l'adeguamento piano-altimetrico della piattaforma stradale tra i Km 46+600 e 47+500 in Comune di Bussoleno.

– Lavori per l'adeguamento del piano viabile con completamento spartitraffico centrale tra i Km 15+600 e 20+650 – Comuni di Rivoli, Rosta e Buttigliera Alta.

Si trasmette all'ANAS di Torino, unitamente al presente provvedimento, copia degli elaborati progettuali debitamente timbrati.

Il presente provvedimento autorizzativo dei progetti definitivi sopra citati, approvati in sede di Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art.81 del D.P.R. 616/77 e s.m.i., determina la variazione urbanistica automatica allo strumento urbanistico dei Comuni di Bussoleno, Rivoli, Rosta e Buttigliera Alta e, a seguito del relativo adeguamento cartografico prodotto unitamente alle deliberazioni di Consiglio Comunale di condivisione del progetto sopra elencate, l'apposizione ove previsto del vincolo urbanistico sull'area interessata, preordinata all'esproprio ai sensi del T.U. in materia di espropriazioni.

Si rappresenta ai Comuni di Bussoleno, Rivoli, Rosta e Buttigliera Alta la necessità di esercitare la vigilanza durante l'esecuzione dell'opera.

IL DIRETTORE
(Dott. Arch. Ciriaco D'ALESSIO)





ANAS S.p.A.

Compartimento della Viabilità per il Piemonte

S.S. n° 25 "del Moncenisio"

Tronco: Rivoli - Borgone di Susa

Provincia di TORINO



PERIZIA dei lavori per l'adeguamento del piano viabile con completamento
spartitraffico centrale tra i km. 15+600 e 20+650.

**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA SULLA RETE
STRADALE NAZIONALE (art. 15 - Legge 166/02)**

PROGETTO ESECUTIVO

n° 55 in data 9 AGO. 2004

Tipo di elaborato:

Planimetria generale

Elaborato n° 4

Scala **1 : 2000**

Revisione n° del

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE:



Ing. Carlo CANTAVENNA

Via Susa, 5 - BUSSOLENO (TO)
tel. 0122841028 - fax 0122847434
E-mail: sertek@tin.it

Redatto da:

IL PROGETTISTA
dott. ing. Marcello D'ACUNTI

IL GEOMETRA
geom. Marco SIBIGLIA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
dott. ing. Valter BORTOLAN

COPIA CONFORME
ALL'ORIGINALE

Geom. Marco SIBIGLIA



COMUNE DI BUTTIGLIERA ALTA

PROVINCIA DI TORINO

Via Reano, 3 - CAP 10090 - P. IVA/C.F. 03901620017 - TEL. 0119329340-385

FAX 0119329349 - E-mail: sindaco@comune.buttiglieraalta.to.it

SINDACO

Prot. n. 6603
Buttigliera Alta, 27/05/2011

Dott.ssa Gabriella Giunta
Direzione Infrastrutture strategiche
Regione Piemonte
Via Belfiore, 23 - 10122 Torino

Dott. Salvatore De Giorgio
Direzione Ambiente
Regione Piemonte
Via Principe Amedeo 17 - 10123 Torino

Prof. Vittorio Amadio
Commissione VIA
Ministero dell'Ambiente
e della tutela del territorio e del mare
Via Cristoforo Colombo 112, 00147 Roma

p.c.

Dott. Carlo Digianfrancesco
Ministero dell'Ambiente
e della tutela del territorio e del mare
Via Cristoforo Colombo 44, 00100 Roma

Arch. Giuseppe Mele
Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Via Nomentana 2, 00100 Roma

Ing. Maurizio Bufalini - LTF
Piazza Nizza 46, 10126 Torino

Arch. Mario Virano
Commissario di Governo
Osservatorio Torino Lione
Corso Giovanni Lanza 75, 10100 Torino

Ing. Galliano Ballarani - RFI
Direzione Investimenti
Stazione Centrale, 20100 Milano

Arch. Paolo Foietta
Dirigente Area Territorio, Trasporti Provincia di Torino
C.so Giovanni Lanza 75 - 10131 Torino

Oggetto: Osservazioni al Progetto Preliminare RFI - Asse Ferroviario Torino Lione - Tratta nazionale

Con la presente si trasmette il fascicolo allegato, che è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 16/05/2011, con votazione unanime e aggiornato con deliberazione di Giunta Comunale n. 80 del 24/05/2011.

Si allegano inoltre, le due osservazioni ad oggi pervenute da privati cittadini, prot. n. 6263 del 18/05/2011 e prot. n. 6599 del 26/05/2011, in merito al Progetto Preliminare RFI- Asse Ferroviario Torino Lione - Tratta nazionale.

Il Sindaco
Paolo RUZZOLA





Copyright LTF

L'Amministrazione INFORMA



COMUNE DI
BUTTIGLIERA ALTA

Comunicazioni alle Famiglie
Terzo Numero

Testi a cura: Amministrazione Comunale di Buttigliera Alta