

“Governance” del progetto da parte dell’Osservatorio

Attività di proposta e interazione

Ambito 5 - Valico

Proposte provenienti dal territorio relativamente a:

- **Ambito 5 - Valico**
- **Area problema 10 - Chiomonte**

La NLTL non produce impatti diretti immediati sul territorio dell’Alta Valle se non limitatamente alla galleria geognostica della Maddalena e al pozzo di ventilazione di Clarea.

1 – Oggetto della valutazione

L’ambito oggetto della valutazione comprende la tratta funzionale *Valico* come definita dalle Specifiche Progettuali dell’Osservatorio.

LTF e i progettisti da essa incaricati valuteranno per la NLTL le modalità di esecuzione del pozzo di Clarea attraverso una esecuzione dei lavori dall’ “interno” senza rilevanza “esterna” di cantiere nonché le alternative di realizzazione della galleria geognostica della “Maddalena” e, d’intesa con SITAF e con le Amministrazioni locali, le ipotesi per lo svincolo autostradale di Chiomonte. Il progetto dovrà essere corredato da valutazioni in ordine all’ottimizzazione del trasporto locale sulla linea storica nonché ad un ragionevole quadro previsionale sull’equilibrio modale strada-ferrovia anche in relazione ai lavori di realizzazione del tunnel di sicurezza autostradale del Frejus.

Con riferimento ai punti sopraindicati si segnalano in particolare i seguenti temi oggetto di puntuale valutazione tecnica :

A – Galleria geognostica della “Maddalena”

Le alternative di tracciato ipotizzate da LTF sono quattro, indicativamente rappresentate nella planimetria allegata :

- 1) Tracciato diretto al Tunnel di Base, poi in asse fino al sito di sicurezza (8,5 km)
- 2) Tracciato intermedio “est” (7,8 km)
- 3) Tracciato intermedio “ovest” (7,5 km)
- 4) Tracciato diretto al sito di sicurezza (7,4 km)

Le valutazioni preliminari effettuate in sede di Osservatorio e di confronto diretto con gli Amministratori interessati suggeriscono un orientamento prevalente relativo all’opzione 3. LTF e il soggetto incaricato della progettazione dovranno approfondirne gli elementi conoscitivi e le implicazioni realizzativo-funzionali ai fini delle determinazioni finali.

B – Svincolo autostradale di Chiomonte

LTF ha ipotizzato una cantierizzazione con la relativa movimentazione dei materiali utilizzando la rete stradale locale esistente. L’Osservatorio, e successivamente gli Amministratori interessati, hanno segnalato la impraticabilità socio-ambientale di tale soluzione caldeggiando soluzioni che prevedano prioritariamente la sistemazione del materiale di scavo in loco senza dar luogo a movimentazioni di media-lunga distanza. Nel caso in cui tali movimentazioni si rendano comunque necessarie, ancorché per una quota minoritaria del totale, l’Osservatorio e i Sindaci dell’Alta Valle ritengono essenziale una connessione diretta con la soprastante autostrada.

L'Osservatorio, registrando che la galleria geognostica assumerà a regime funzioni di soccorso, richiede che il suo imbocco sia adeguatamente connesso con la rete stradale primaria (autostrada A32) al fine di garantire una adeguata accessibilità ai mezzi di pronto intervento oltre al servizio d'emergenza che potrà essere garantito dall'adiacente eliporto. In quest'ottica pertanto, a giudizio dell'Osservatorio, lo svincolo autostradale deve essere preso in considerazione studiandone l'assetto ottimale con SITAF avendo presente la delicatezza dell'inserimento ambientale che impone ai progettisti una particolare attenzione alla scelta della tipologia della soluzione, alle tecnologie da adottare, ai materiali e più in generale all'inserimento paesaggistico nel contesto.

C – Aspetti trasportistici generali

Per quanto riguarda i servizi pubblici di interscambio e di collegamento ipotizzabili per servire l'Alta Valle Susa sono state presentate tre ipotesi che dovranno essere verificate con i vari soggetti interessati e in particolare con i rappresentanti tecnici e gli Amministratori della Bassa Valle:

- 1) LTF, anche sulla base di analoghe esperienze francesi che sono state illustrate, ipotizza un servizio ferroviario regionale Susa – Alta Valle che prevede il collegamento tra la stazione della NLTL a Susa e l'Alta Valle attraverso treni che raggiungano la LS a Bussoleno e da qui – con inversione del senso di marcia – proseguono verso le stazioni ferroviarie dell'Alta Valle (principalmente Oulx e Bardonecchia) con le conseguenti integrazioni su gomma che, nel caso di Susa, assumono il carattere di un vero e proprio polo turistico intermodale.
- 2) “Treni delle Nevi”, per collegare direttamente grandi città italiane ed eventualmente francesi con le stazioni turistiche alpine della Valle sulla base di modelli collaudati in Europa
- 3) Treni Interregionali ad alta velocità tra Torino e Lione, sul modello proposto recentemente dalla Regione Rhône Alpes e oggetto di valutazione da parte della Regione Piemonte

2 – Problematiche di tracciato e trasportistiche

LTF ha illustrato all'Osservatorio un ampio quadro di considerazioni e di tematiche di grande interesse ambientale da sottoporre successivamente all'approfondimento da parte dei progettisti incaricati nell'ambito del progetto preliminare. L'Osservatorio ha condiviso tale impianto metodologico sottolineando la necessità di una attenta valutazione delle principali alternative con particolare riferimento alle seguenti problematiche:

A – Galleria geognostica della “Maddalena”

- a) *Aspetti geomeccanici: evitare terreni incoerenti, carnirole, zone di faglia, ecc.*
- b) *Aspetti idrogeologici: sottopasso del torrente Clarea, rischio di venute d'acqua (fare tesoro delle esperienze di Pont Ventoux); attenzione particolare al rischio di interferenze con le sorgenti in considerazione dell'alta qualità organolettica dell'acqua della Clarea*
- c) *Rischi litologici: presenza di radon, uranio e rocce amiantifere, ancorché stimabili in quote di modesta rilevanza*
- d) *Interferenze con l'impianto di Pont Ventoux (garantirsi una sufficiente distanza di sicurezza)*
- e) *Depositi per lo smarino: individuare località adeguate che consentano di ridurre al minimo i trasporti su strada; verificare le effettive capienze dei siti e accertare che non esistano insostenibili effetti cumulativi in relazione ad altri cantieri (es. canna di sicurezza del traforo autostradale del Frejus)*
- f) *Funzionalità in fase di esercizio e in caso di emergenza*

- g) *Cantierizzazione: prevedere possibilmente un'area attigua all'imbocco della galleria e prossima al deposito definitivo dello smarino nonché tutte le misure di riduzione degli impatti ambientali derivanti dalle attività stesse*
- h) *Vincoli: rispetto scrupoloso dei vincoli paesaggistico, ambientale, archeologico; minimizzazione degli impatti visivi durante i lavori e a opere ultimate*
- i) *Piano di monitoraggio ambientale: da sottoporre alla validazione di ARPA e degli altri soggetti competenti, così come i risultati del monitoraggio*
- m) *Verifica attenta con gli enti preposti (a partire da Regione e Provincia) della possibilità di recuperare lo smarino per ridurre i costi, gli spazi di accumulo e il trasporto dello smarino, secondo una pianificazione spazio-temporale di tale attività, nonché limitare le estrazioni da cave anche facendo tesoro delle esperienze in corso al Brennero*

B – Svincolo autostradale di Chiomonte

- a) *Viadotti in affiancamento a quelli esistenti sia per la rampa di decelerazione (uscita in direzione Ovest) che per quella di accelerazione (immissione in direzione Est)*
- b) *Muri di sostegno controterra e opere in rilevato*
- c) *Eventuale regolamentazione della velocità di esercizio autostradale in direzione est in funzione delle caratteristiche geometriche della corsia di accelerazione*
- d) *Stima dei costi di realizzazione e relativa loro imputazione*
- e) *Utilizzo dell'opera in fase di cantiere (qualora risulti possibile dal confronto dei programmi di realizzazione dello svincolo con quello della galleria geognostica della Madalena) e a regime nonché compatibilità tra l'uso aperto e le funzioni connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario*
- f) *Attenzione all'inserimento ambientale in fase di progetto e alla minimizzazione degli impatti in fase di costruzione*

C – Aspetti trasportistici generali

1) Servizio ferroviario regionale Susa – Alta Valle:

- a) *occorre garantire un collegamento veloce e diretto tra la stazione internazionale e le stazioni ferroviarie dell'Alta Valle valutando anche la compatibilità di tale collegamento con le nuove funzioni della linea storica nella tratta Susa-Bussoleno evidenziando le eventuali necessità di potenziamento infrastrutturale*
- b) *il servizio ferroviario (motrici e carrozze, frequenza, corrispondenze con la NLTL, velocità di esercizio, ecc.) deve essere ad alto standard prestazionale*

2) Treni delle nevi:

- a) *per questi particolari treni occorre che il modello di esercizio ferroviario preveda, nei periodi dell'anno interessati, le necessarie tracce*
- b) *prevedere lavori di adattamento e miglioria alle stazioni di Oulx e Bardonecchia, mantenendo in esercizio la LS e studiando le opportune interconnessioni modali anche di tipo ettometrico*

3) Treni Interregionali ad alta velocità tra Torino e Lione: vale quanto riferito in precedenza

Nota : Per il Polo intermodale a Susa, fermo restando l'interesse strategico dell'Alta Valle, il tema dovrà essere esaminato e sviluppato d'intesa con i tecnici ed amministratori della Bassa Valle di Susa

3 – Orientamento in merito dei vari soggetti istituzionali

Circa la "Galleria geognostica della "Maddalena"" e le conseguenti necessità di smaltire lo smarino le Amministrazioni interessate richiedono garanzie riguardo:

- tutti i Sindaci hanno segnalato che il transito di mezzi pesanti di cantiere non dovrebbe interessare le strade comunali per non causare disagi alla popolazione e penalizzare il traffico locale
- una corretta scelta dei siti di deposito e una oculata gestione cantieristica dovrà ridurre gli impatti ambientali (una esperienza positiva in tal senso è stata segnalata dal Sindaco di Cesana con riferimento ai recenti cantieri di gallerie a Cesana/Clavière)
- in particolare il Sindaco di Gravera sollecita una verifica della effettiva disponibilità del deposito Cantamerlo e della sua utilizzabilità alla luce dell'eventuale utilizzo per la canna di sicurezza del Frejus

L'ARPA, apprezzando l'impianto generale proposto da LTF per il monitoraggio dei dati ambientali, in particolare pone l'accento sulla necessità:

- di indagini geologiche ed idrogeologiche puntuali finalizzate ai temi del dissesto (area di frana attiva prossima all'imbocco della galleria), all'interferenza con acque superficiali (deflussi di piena), acque profonde (sul piano qualitativo e quantitativo)
- di valutare la caratterizzazione ed il recupero dello smarino, con particolare riferimento anche alla presenza di amianto e uranio (oggetto anche di attenzione per la salute dei lavoratori)
- di prevedere, oltre a quanto già realizzato in precedenti indagini, un monitoraggio finalizzato nello specifico alle opere in progetto
- di porre particolare attenzione all'ambiente naturale (SIC, aree già oggetto di interventi di rinaturalizzazione)

Circa la costruzione dello "Svincolo autostradale di Chiomonte" le Amministrazioni interessate si dichiarano molto favorevoli alla sua realizzazione, anche qualora questo non dovesse risultare indispensabile per il cantiere, in quanto si tratta di un miglioramento dei collegamenti di Valle volto ad attenuare la marginalità dei Comuni montani; raccomandano in ogni caso di tenere in grande considerazione gli aspetti paesaggistico-ambientali e naturalistici su cui si riservano di esprimersi.

Circa gli "Aspetti trasportistici generali" le Amministrazioni hanno apprezzato l'ipotesi della nuova stazione internazionale, ritenuta fondamentale, le proposte di interconnessione con la LS e di intermodalità al servizio dell'Alta Valle Susa; auspicano un ampliamento della futura Metropolitana di Valle, a tal proposito il Sindaco di Bardonecchia richiama l'esempio della Val Venosta.

L'Agenzia di Mobilità Metropolitana evidenzia la necessità di verificare la disponibilità delle tracce al fine di garantire un efficiente servizio di trasporto pubblico in Alta Valle Susa, in particolare l'orario ferroviario cadenzato sulla SFM3 e di conseguenza l'orario coordinato con i mezzi su gomma.

Circa le "ipotesi di riqualificazione territoriale" l'Amministrazione di Chiomonte ha apprezzato le proposte illustrate da LTF per valorizzare il contesto culturale e ambientale prossimo alla discenderia della Maddalena (temi dell'acqua, della cultura e storia, agricoltura e sport) e per riqualificare la Centrale Idroelettrica IRIDE di prossima dismissione e sostituzione.

In tale occasione il Sindaco di Chiomonte richiama le sottolineature già trasmesse all'Osservatorio e in particolare :

- la disponibilità dell'Amministrazione a concedere strutture ricettive e immobili vari per accogliere tecnici, maestranze, servizi delle società e imprese impegnate nella progettazione e costruzione delle opere, ma anche successivamente per la loro manutenzione

- l'importanza di realizzare un Centro Visite della galleria geognostica della Maddalena, una volta ultimata, a scopo informativo e turistico, adeguatamente collegato alla rete viaria per accedervi comodamente
- la disponibilità dell'Amministrazione a concedere un edificio (es. Palazzo Levis) per esporre al pubblico l'avanzamento dei progetti (NLTL ma anche la Metropolitana di Valle) e la progressiva attuazione delle opere a corollario della NLTL
- la volontà dell'Amministrazione di partecipare al progetto di rimodellamento del proprio territorio e delle nuove opportunità offerte dalla realizzazione della NLTL (imprese locali, artigiani, interventi formativi mirati)
- la possibilità di realizzare la nuova Centrale elettrica per alimentare il cantiere in loco ed evitare disperdimenti energetici da trasferimento
- l'opportunità di installare impianti fotovoltaici a favore del cantiere, da riconvertire successivamente a vantaggio dell'alimentazione elettrica di alcune frazioni di Chiomonte
- l'eventualità di riutilizzare eventuali strade di cantiere per migliorare la viabilità valliva e intervalliva.

Infine il Sindaco di Bardonecchia chiede, con riferimento anche ad una nota precedentemente inviata, che l'Osservatorio assuma nel proprio orizzonte di considerazioni anche le problematiche connesse alla realizzazione del tunnel autostradale di sicurezza del Frejus. Ciò al fine di sensibilizzare i decisori nazionali affinché non vengano contraddetti gli obiettivi di riequilibrio modale che sono uno degli assunti di base della realizzazione della NLTL.

L'Amministratore Delegato e il Direttore generale della SITAF confermano la disponibilità al dialogo su tutte le tematiche che mettono in relazione la nuova linea ferroviaria con il corridoio autostradale; dichiarano il proprio interesse a compartecipare con LTF alla progettazione dello svincolo di Chiomonte e ad una valutazione congiunta della tematica dell'equilibrio modale lungo l'intero corridoio transalpino.

4 – Esercizio e standard

Nel configurare gli schemi di soluzione, LTF e i progettisti faranno riferimento al modello di esercizio e agli standard funzionali di cui alle Specifiche progettuali dell'Osservatorio per la tratta considerata (Valico).

5 – Rapporto di valutazione

L'Osservatorio sottolinea la necessità che, prima di procedere alle scelte progettuali, LTF e i progettisti incaricati effettuino una ricognizione preliminare delle specifiche problematiche indicate per ciascuna ipotesi, da formalizzare secondo le modalità previste dalle "Specifiche progettuali" di seguito richiamate.

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

L'Osservatorio procederà a formulare le proprie considerazioni finali ad LTF dando corso a quanto previsto al punto 1 per la predisposizione del dossier guida del progetto preliminare. LTF, con l'ausilio dei progettisti incaricati, entro 3 mesi dall'affidamento dell'incarico, svilupperanno un "dossier-guida del progetto preliminare" che comprenderà orientativamente:

- lo "stato iniziale" dell'ambiente,
- una sintesi degli obiettivi della progettazione;

- il consolidamento delle specifiche funzionali di sicurezza, di esercizio i modelli geologico, idrogeologico e geomeccanico;
- un album di tavole generali di progetto che illustrino le soluzioni proposte dal punto di vista tecnico, ambientale ed architettonico - paesaggistico;
- la descrizione delle criticità da analizzare;
- **delle proposte di soluzioni di principio o degli orientamenti incluse l'identificazione delle alternative più significative da analizzare.**

L'Osservatorio, entro un mese dalla consegna del dossier - guida, può richiedere integrazioni sia dal punto di vista tecnico che valutazioni di ulteriori varianti locali.

LTF, con l'ausilio dei progettisti incaricati, sottopone all'Osservatorio le integrazioni e le conseguenti valutazioni sotto forma di un'analisi multi-criteria che avrà lo scopo di confrontare, dal punto di vista funzionale, tecnico, ambientale, dei costi e della tempistica di costruzione, le differenti alternative di tracciato esaminate e di formulare delle raccomandazioni su/progetto da proporre qua/e riferimento per la successiva istruttoria.

L'Osservatorio, entro 6 mesi dall'affidamento dell'incarico ai progettisti, opera la scelta del tracciato da sottoporre alla progettazione ed all'elaborazione dello studio ambientale preliminare.

In allegato vengono riportati i documenti presentati nelle riunioni dell'Osservatorio del 24 e 28 aprile 2009 (LTF, SITAF, ARPA, Provincia di Torino).

o o o