

“Governance” del progetto da parte dell’Osservatorio
Attività di proposta e interazione
Ambito 3 sud/ovest

Proposte provenienti dal territorio relativamente alla tratta funzionale “Gronda merci” e alle relative aree problema.

1 – Oggetto della valutazione

L’ambito oggetto della valutazione comprende le tratte funzionali *Gronda merci* (a partire dall’asse di C.so Marche) e *Adduzione ovest* come definite dalle Specifiche Progettuali dell’Osservatorio.

RFI e i progettisti da essa incaricati valuteranno per la NLTL i due principali schemi di soluzione alternative e le opzioni che ne derivano:

A - Corridoio della linea storica,

La NLTL da Bivio Pronda a Buttigliera/Rosta (limite dell’area problema n. 6) ricalca sostanzialmente l’attuale corridoio della LS con un tracciato però interamente in galleria; è garantito il collegamento ferroviario con lo Scalo di Orbassano ed il passaggio della linea FM5 del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM).

B - Corridoio in destra Dora con attraversamento della Collina Morenica

La NLTL prosegue dal Bivio Pronda verso l’attuale scalo di Orbassano, per poi proseguire a ovest, fino a ricongiungersi, in destra Dora, con la LS nei pressi della nuova fermata richiesta dal comune di Buttigliera Alta.

Il tracciato, proposto da RFI e inserito nel Dossier proposto all’UE nel 2007, prevede l’attraversamento dello scalo di Orbassano, l’attraversamento del torrente Sangone in due punti (l’interferenza si estende per circa 3 km.), l’attraversamento della Collina Morenica nella sua parte mediana (per una lunghezza di circa 7 km.), il ricongiungimento con il tracciato della LS nei pressi della eventuale nuova fermata richiesta dal Comune di Buttigliera con annesso futuro parcheggio di interscambio auto / bus/ metropolitana di Valle.

L’Osservatorio considera la soluzione del corridoio “in destra Dora”, così come indicato nel Dossier, non come unica e conviene sulla necessità di valutare altre ipotesi di attraversamento che riducano l’impatto sull’asta fluviale del Sangone e sul territorio della Collina Morenica. La Provincia di Torino, ha proposto, a titolo esemplificativo e non esclusivo, altre opzioni alternative che, nella logica del corridoio infrastrutturale, abbinino la realizzazione dell’opera ad altre infrastrutture, necessarie alle comunità locali, che vengono di seguito illustrate:

B1 - Opzione circonvallazione est di Rivalta

Prevede l’attraversamento in asse dello scalo di Orbassano, l’affiancamento/sovrapposizione per circa 2 km. con il tracciato della circonvallazione

est di Rivalta – prevista dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) vigente – (ipotesi di un primo corridoio infrastrutturale) senza interferire con il Sangone, e, a seguire, l' affiancamento/sovrapposizione per circa 4 km. con il tracciato della ipotesi di circonvallazione di Rivoli – galleria Collina Morenica – prevista anch'essa nel PTCP (secondo corridoio infrastrutturale), infine l'innesto nella LS in prossimità della stazione di Rosta. In questa opzione l'attraversamento in galleria della Collina Morenica è limitato a poco più di 2 km.

B2– Opzione circonvallazione di Rivoli

Prevede, subito dopo l'attraversamento dell'attuale tangenziale, di deviare a ovest, in un corridoio parallelo allo snodo autostradale della Società Interporto di Torino (SITO), per poi sovrapporsi – per oltre 5 km. - con il tracciato della ipotesi di circonvallazione di Rivoli – galleria Collina Morenica – prevista nel PTCP (configurandosi dunque un unico corridoio infrastrutturale), innestandosi infine nella LS in prossimità della stazione di Rosta (tratto comune a B1). A differenza di B1 in questa opzione lo scalo di Orbassano non sarebbe attraversato in asse. Qualora si anticipasse lo stacco del tracciato della nuova tangenziale all'altezza dell'intersezione con lo scalo di Orbassano, si dovrà ridisegnare lo svincolo autostradale di SITO, con la separazione del traffico pesante e il raccordo con lo scalo di Orbassano in funzione del potenziamento del Polo logistico (azione, quest'ultima, che dovrà comunque prevedersi in tutte le altre ipotesi). In quest'ultimo caso la lunghezza del corridoio infrastrutturale comune diventerebbe di oltre 8 km.

B3 – Opzione Mista,

Prevede la possibilità di utilizzare indifferentemente l'opzione B1 o B2 per la prima metà del tracciato, per poi convergere sul corridoio B e quindi innestarsi sulla LS a Buttigliera e non a Rosta.

Insieme alle proposte precedentemente illustrate viene riportato in planimetria il corridoio, individuato dal vigente PTCP della Provincia di Torino, che era stato inserito nel Dossier consegnato all' Unione Europea nel 2007.

2 – Problematiche di tracciato

RFI e i progettisti incaricati effettueranno la valutazione comparativa degli schemi di soluzioni alternative, comprese le opzioni, ponendo cura particolare alla risoluzione delle seguenti problematiche:

A - Corridoio della linea storica

- a) *Potenziamento della connessione ferroviaria con lo scalo di Orbassano, che rimarrebbe una derivazione “di attestamento” merci;*
- b) *Potenziamento del Polo logistico di Orbassano tenendo conto del tracciato della futura linea SFM5 “Stura – Orbassano” con la prevista fermata “San Luigi” e del tracciato della futura Linea 2 della metropolitana;*

- c) *In considerazione dell'alta densità insediativa dell'area si dovrà prevedere un interramento in asse (come peraltro già previsto da RFI nel 2007); considerare le compatibilità cantieristiche e ambientali, di attenzione e prevenzione sanitaria, della soluzione infrastrutturale;*
- d) *Mantenimento in esercizio della LS durante i lavori tenendo conto dello sviluppo della linea 3 del SFM.*

B - Corridoio in destra Dora con attraversamento della Collina Morenica

- a) *Rendere il nuovo tracciato compatibile con la futura linea SFM5 "Stura - Orbassano" con la prevista fermata "San Luigi" e con la futura Linea 2 della metropolitana;*
- b) *Potenziamento del Polo logistico (in questo caso passante) come Ab);*
- c) *Attraversamento del tratto di pianura tra l'interporto ed il torrente Sangone dove si rileva, come riportato dal PAI, un denso reticolo molto ricco d'acqua (pozzi di prelievo di acqua potabile della Società Metropolitana Acque Torino (SMAT) che servono una parte rilevante dell'area metropolitana);*
- d) *Attraversamento del torrente Sangone (vedi PAI) e del relativo Parco, passaggio in adiacenza all'abitato di Rivalta e della frazione Ca'Bianca;*
- e) *Attraversamento della Collina Morenica nel tratto centrale interessato da numerosi pozzi di prelievo dell'acqua potabile (vedi Specifiche, allegato 1);*
- f) *Innesto nella LS in prossimità della eventuale nuova fermata richiesta dal comune di Buttigliera con annesso futuro Movicentro (in corso di valutazione).*

B1 – Opzione circonvallazione est di Rivalta

- a) *Potenziamento del Polo logistico di Orbassano come al punto Bb);*
- b) *Attraversamento del Parco del Sangone e del Parco agricolo come al punto Bc);*
- c) *Prossimità di Beni Architettonici, tutti i punti vincolati ex D. L gs. 42/04 (Cimitero sec.XVIII - Cappella dei S.S. Vittore e Corona con affreschi di Giacomo Jaquerio-sec.XII);*
- d) *Attraversamento della Collina Morenica come al punto Be);*

B2 - Opzione circonvallazione ovest di Rivoli,

- a) *Potenziamento del Polo logistico di Orbassano come al punto Bb);*
- b) *Attraversamento dell'area urbanizzata e infrastrutturata di SITO con ridefinizione di un nuovo svincolo;*
- c) *Attraversamento del Parco agricolo come al punto Bc);*
- d) *Attraversamento della Collina Morenica nell'estremità nord-orientale come al punto Be);*

B3 - Opzione Mista,

Non è da richiamare alcuna supplementare problematica oltre a quelle già evidenziate.

3 – Orientamenti in merito dei vari soggetti istituzionali

Circa lo schema di soluzione alternativo A - Corridoio della linea storica, si registra **che tutte le Amministrazioni interessate ritengono insostenibile**, in considerazione dell'alta densità insediativa dell'area, il potenziamento della linea ferroviaria, a meno di prevedere un interramento in asse previa verifica della compatibilità cantieristica ed ambientale e della possibilità di mantenere in esercizio la LS durante i lavori.

Circa lo schema di soluzione alternativo B - Corridoio in destra Dora e le relative opzioni si registra **che tutte le Amministrazioni interessate ritengono indispensabile:**

- procedere ad approfondimenti adeguati nelle ipotesi di attraversamento dell'area del torrente Sangone e della Collina Morenica (vedi specifiche tecniche) per la particolare sensibilità delle aree interessate. Tale esigenza è stata più volte manifestata, in sede di Osservatorio, anche dall'ARPA. A tal proposito ritengono indispensabile escludere, fin dalla fase valutativa, ipotesi progettuali che possano provocare danni ambientali irreversibili;
- che le diverse opzioni di sviluppo e gestione del polo logistico di Orbassano siano sviluppate nell'ambito del progetto preliminare da RFI e dalla Regione Piemonte per quanto di competenza a partire dalle risorse previste nell'Atto Integrativo sottoscritto con il Governo il 23.01.2009, esplicitando il modello di funzionamento con riferimento alle due alternative (passante o di attestamento) anche in termini di ricadute sul contesto interessato.
- la verifica delle compatibilità delle attività cantieristiche con aree particolarmente sensibili come quelle segnalate ai punti precedenti.

La **Comunità Montana Val Sangone** e i relativi comuni, i comuni di **Orbassano, Buttigliera Alta e Rosta** convengono sulle proposte e sulle posizioni esposte precedentemente. In particolare le amministrazioni di **Buttigliera Alta e Rosta** intendono privilegiare le opzioni B1, B2 e B3 rispetto all'ipotesi di cui al Dossier di Bruxelles.

Il **comune di Grugliasco**, per i caratteri che assumerà l'ambito interessato, propone di interrare o, comunque, prevedere azioni atte a ridurre il forte inquinamento da rumore della Borgata Lesna e di garantire continuità al parco agricolo attraversato dalla linea per Orbassano.

La **Regione Piemonte e la Provincia di Torino** considerano:

1. indispensabile che la valutazione comparativa dei corridoi comprenda le diverse alternative di attraversamento della Collina Morenica che possono avere, nella soluzione progettuale, impatti molto diversi; tali alternative dovranno essere rigorosamente esaminate in termini di impatto reale dai professionisti incaricati;
2. necessario ricercare, ove possibile, l'accoppiamento della NLTL con altre infrastrutture necessarie ai territori, già contenute negli strumenti di pianificazione territoriale, nell'ottica del contenimento del consumo di suolo e dell'efficacia degli investimenti;
3. irrinunciabile il ruolo dell'ambito dello scalo ferroviario di Orbassano-SITO quale piattaforma logistica strategica e nodo di connessione dell'area metropolitana e della parte principale del territorio regionale al Corridoio transeuropeo 5.

L'Osservatorio, alla luce dei caratteri ambientali della zona, messi in evidenza nei punti precedenti, ritiene opportuno definire adeguati strumenti tecnico-contrattuali per garantire le Amministrazioni locali che, in sede esecutiva, vengano rispettate le condizioni definite in sede progettuale. A tal fine propone ad RFI e segnala ai Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Ambiente la necessità di definire idonei strumenti di garanzia per le Amministrazioni locali rispetto ai temi ambientali richiamati.

4 – Esercizio e standard

Nel configurare gli schemi di soluzione RFI e i progettisti faranno riferimento al modello di

esercizio e agli standard funzionali di cui alle Specifiche progettuali dell'Osservatorio per le due tratte considerate (Gronda e Adduzione ovest). Particolare attenzione dovrà essere rivolta all'approfondimento del ruolo e delle potenzialità di sviluppo dello scalo di Orbassano (e più in generale del suo Polo logistico), sulla base degli indirizzi delle istituzioni, degli strumenti di pianificazione, delle richieste degli operatori del settore e delle prospettive di mercato, nelle due ipotesi di soluzione: di attestamento e passante, di cui al precedente punto 2).

5 – Rapporto di valutazione

L'Osservatorio sottolinea la necessità che, prima di procedere alle scelte progettuali, RFI e progettisti incaricati effettuino una ricognizione preliminare delle specifiche problematiche indicate per ciascuno schema di soluzione, 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 a RFI dando corso a quanto previsto al punto 1 per la predisposizione del dossier guida del progetto preliminare. RFI, con l'ausilio dei progettisti incaricati, entro 3 mesi dall'affidamento dell'incarico, sviluppano un "dossier-guida del progetto preliminare" che comprenderà orientativamente:*

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

L'Osservatorio, entro un mese dalla consegna del dossier - guida, può richiedere integrazioni sia dal punto di vista tecnico che valutazioni di ulteriori varianti locali. RFI, 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 quale riferimento per la successiva istruttoria. L'Osservatorio, entro 6 mesi dall'affidamento dell'incarico ai progettisti, opera la scelta del tracciato da sottoporre alla progettazione ed all'elaborazione dello studio ambientale preliminare.