L'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

12 DICEMBRE 2006 – 22 GENNAIO 2020

STORIA, EVOLUZIONE, ATTIVITÀ E RISULTATI RAGGIUNTI DELLA PRIMA ESPERIENZA DI "PROGETTAZIONE PARTECIPATA" IN ITALIA

a cura di Paolo Foietta e Andrea Costantino

Prefazione a cura di Vincenzo Ilotte

La Riunione n.281 dell'Osservatorio - 22 gennaio 2020

Gennaio 2020

«Le storie, se non si raccontano si disseccano a poco a poco, si sbriciolano e scompaiono nel nulla. L'unico modo per preservarle è raccontarle».

Gianrico Carofiglio, La versione di Fenoglio, p. 22, Einaudi, Torino, 2019

SOMMARIO

INVITO ALLA LETTURA I

PREFAZIONE II

INTRODUZIONE III

1 FINALITÀ, FUNZIONI E COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO 1

1.1 CRONOGRAMMA 2000-2019 DEGLI ATTI E DELLE DECISIONI RELATIVE ALLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE 1

1.2 FINALITÀ E FUNZIONI 4

1.2.1 L'Osservatorio non è un "ente" ma un "luogo di confronto" 4

1.2.2 La Presidenza dell'Osservatorio 4

1.2.3 A chi risponde il Commissario di Governo 4

1.3 L'EVOLUZIONE DEI COMPITI AFFIDATI AL COMMISSARIO DI GOVERNO ED ALL'OSSERVATORIO 4

1.4 COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO 6

1.4.1 Composizione DPCM 2006 6

1.4.2 Composizione DPCM 2010 6

1.4.3 Composizione DPCM 2017 7

1.5 STRUTTURA TECNICA E COMPONENTI DELL'OSSERVATORIO 9

1.5.1 La struttura tecnica governativa a supporto della Torino-Lione 9

1.5.2 Componenti e partecipanti dell'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione 12

2 PRIMA DELL'OSSERVATORIO 1992-2006: LA DEFINIZIONE DEL NUOVO ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE 16

2.1 ACCORDI E DECISIONI PRELIMINARI ASSUNTE DA ITALIA E FRANCIA 1992 - 2004 16

2.2 REDAZIONE PROGETTO IN SPONDA SINISTRA DORA: 2002 – 2005, LATO ITALIA 17

2.2.1 LTF sas - Progetto Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione. Tratta confine di Stato Italia/Francia - Bruzolo 17

2.2.2 LTF-sas - cunicolo esplorativo di Venaus 17

2.2.3 RFI - ITALFERR Nodo Urbano di Torino, potenziamento della tratta Bussoleno e cintura merci 18

2.3 L'OPPOSIZIONE AL "PROGETTO ALLA NUOVA LINEA TORINO LIONE" 18

2.4 LA COMMISSIONE TECNICA MINISTERIALE PRESIEDUTA DALL'ARCH. LUIGI RIVALTA 18

2.5 GLI SCONTRI DEL SEGHINO E DI VENAUS 19

3 L'OSSERVATORIO: TERRITORIALIZZAZIONE, CONDIVISIONE ED ACCOMPAGNAMENTO DEL PROGETTO E DELLA SUA REALIZZAZIONE 21

3.1 PRIMA FASE DELL' OSSERVATORIO: 12 DICEMBRE 2006 - 29 LUGLIO 2008 21

3.1.1 Descrizione delle attività e dei risultati raggiunti 21

3.1.2 I Quaderni dell'Osservatorio Fase 1 (2007 Luglio 2008); uno strumento fondamentale di documentazione del confronto, di rendicontazione delle attività svolte e di formalizzazione dei risultati conseguiti 24

3.2 SECONDA FASE DELL' OSSERVATORIO: 23 SETTEMBRE 2008 - 4 FEBBRAIO 2009 35

3.3 TERZA FASE DELL' OSSERVATORIO: 17 FEBBRAIO 2009 - 25 GIUGNO 2010 37

3.3.1 I cambiamenti della composizione dell'Osservatorio nel 2010 38

3.3.2 Riunioni dell'Osservatorio della III fase e fatti rilevanti accaduti nel periodo 39

3.4 QUARTA FASE DELL' OSSERVATORIO: 27 GIUGNO 2010 - 20 GIUGNO 2015 46

3.4.1 "Fasaggio" dell'intera linea in Italia, a partire dalla Sezione Transfrontaliera della Parte Comune 46

3.4.2 Governance del processo di definizione del Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera 47

3.4.3 Governance "cunicolo geognostico della Maddalena" nel Cantiere di Chiomonte 47

3.4.4 Verifica del Progetto della Tratta Nazionale ed esame delle proposte da proporre in sede di definitivo 48

3.4.5 Analisi Costi Benefici (ACB) 48

3.4.6 Smart Susa Valley 48

3.4.7 Misure di Accompagnamento ai Cantieri (L.R. 4/2011) 49

3.4.8 Contributo all'approccio decisionale alle grandi opere 49

3.4.9 Accordi Italia-Francia 2012 "condizioni per il progetto" e 2015 "condizioni per i lavori definitivi" 50

3.4.10 I Quaderni dell'Osservatorio 2011 -2012; contributi tecnico scientifici e proposte normative 51

3.5 QUINTA FASE DELL' OSSERVATORIO: 20 GIUGNO 2015 - 26 MARZO 2018 55
3.5.1 L'Accordo Italia Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera" 56
3.5.2 Perfezionamento degli atti necessari all'avvio dei lavori relativi alla Sezione Transfrontaliera 57
3.5.3 Attuazione del fasaggio: revisione del progetto delle tratte di accesso alla sezione transfrontaliera 60
3.5.4 La verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - fase 1 - 2030..... 63
3.5.5 Realizzazione di opere e servizi ferroviari in anticipazione (SFM e servizi regionali e transnazionali)..... 63
3.5.6 Sviluppo dell'intermodalità ferroviaria delle merci, in attesa della nuova infrastruttura..... 66
3.6 SESTA FASE DELL'OSSERVATORIO..... 70
3.6.1 Cosa è successo nel periodo gennaio 2018 – gennaio 2020 71
3.6.2 Le principali attività sviluppate in Osservatorio nella VI fase 80
3.6.3 Riunioni e attività dell'Osservatorio nella VI fase 87
3.6.4 I Quaderni dell'Osservatorio 2018 – 2019..... 90

LA SOCIETÀ CIVILE IN FAVORE DELLA TORINO-LIONE E A SOSTEGNO DELL'OSSERVATORIO..... 101

ALLEGATO - CRONISTORIA DELLA TORINO LIONE ATTRAVERSO I PRINCIPALI ATTI ED AVVENIMENTI CHE HANNO CONDIZIONATO L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO..... 105

Invito alla lettura

Un sogno per alcuni e un incubo per altri. E poi ancora la panacea di tutti i mali economici e sociali del Paese; ma anche un moloch divoratore di un territorio che già molto ha sopportato. Infido strumento della globalizzazione dilagante, così come rappresentazione quasi plastica del progresso. Probabilmente mai nella storia, la realizzazione di una linea ferroviaria, seppur complessa, ha avuto così tante connotazioni diametralmente opposte.

Storia (troppo) lunga quella della Nuova Linea Torino-Lione in Valle di Susa. Storia fatta di progetti buoni e progetti cattivi, di incomprensioni e scontri, di accordi e prevaricazioni, di cambi di fronte, ma anche di grandi intuizioni e sagge intenzioni, di fantasie e realtà; vicenda nella quale le demagogie a buon mercato si sono mischiate con legittime ambizioni di crescita e altrettanto legittime preoccupazioni di sviluppo, così come di tutela ambientale; racconto di accordi transnazionali e scontri istituzionali, di schieramenti di forze economiche e sociali eterogenee, accomunate a seconda dei casi dal "sì" oppure dal "no" ad un treno.

Storia complessa da decifrare. Ad iniziare dallo stesso nome dell'oggetto del contendere: la Tav (cioè una linea ad alta velocità), oppure il Tav (un treno ad alta velocità), ma anche il Tac (un treno ad alta capacità di trasporto). Di sfuggita, fra l'altro, è bene ricordare che il passaggio di un treno ad alta velocità in Valle di Susa non è mai stato previsto.

Tutto questo è stato - ed è -, la realizzazione del moderno collegamento ferroviario fra Torino e Lione, non certo - occorre dirlo -, una semplice strada ferrata, ma qualcosa di complicato da realizzare e anche di strategico, visto che la linea è inserita a pieno titolo nella rete di grandi corridoi europei: il "sistema nervoso" che dovrà unire con efficacia tutte le parti del Vecchio Continente.

In ogni caso, che si sia a favore oppure contro la Torino-Lione, la vicenda della sua realizzazione merita un'attenzione particolare, supportata però dalla descrizione documentata di tutto ciò che è accaduto.

Ecco perché la storia dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione è fondamentale.

Ecco perché è utile leggere quanto troverete in questo libro, anche se, c'è da scommetterlo, il suo contenuto non metterà tutti d'accordo!

Andrea Zaghi*

**Giornalista, collabora con il quotidiano Avvenire, ha seguito nei primi anni di attività la comunicazione dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione.*

PREFAZIONE

La Camera di commercio di Torino ha sempre dimostrato, con consapevolezza e trasparenza, il sostegno alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Lo ha fatto a nome delle associazioni di categoria torinesi che rappresentano il settore produttivo ed economico e che siedono nel suo Consiglio.

Il nostro territorio economico ha dunque voluto e ottenuto, di fronte a tutta l'Unione Europea, la nuova linea, convinto che le ricadute economiche coinvolgono l'intero tessuto produttivo locale e nazionale: dalle industrie manifatturiere alle piccole e medie imprese artigianali, commerciali, turistiche, immobiliari e agricole.

Fin dal 1996, la Camera di commercio di Torino ha testimoniato - promuovendo studi, dati, conferenze e manifestazioni pubbliche - la necessità di dotare il Piemonte e l'Italia di un'infrastruttura strategica per lo sviluppo, costruita secondo gli standard europei contemporanei, in grado di contribuire efficacemente alla competitività del territorio e dell'Italia nel corridoio Mediterraneo e nell'Europa del futuro. La linea Torino-Lione non consuma il territorio, ma anzi riconquista l'esistente attraverso interventi ecosostenibili di valorizzazione dei centri urbani e delle aree verdi. Come pubblica amministrazione ha sempre legittimato il metodo del confronto con le istanze locali, privilegiando l'ascolto.

Con la pubblicazione di questo volume si testimonia tutta l'attività dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, dal 2006 fino ad oggi. Si tratta di un altro passo importante, per non dimenticare la documentazione di tutto ciò che è avvenuto, e il filo della "storia" che non va mai dimenticato.

Vincenzo Ilotte

Presidente della Camera di commercio industria artigianato e agricoltura di Torino

INTRODUZIONE

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

L'Osservatorio ha rappresentato il primo, e forse finora l'unico, "esperimento" italiano di progettazione partecipata e gestione di un conflitto per la realizzazione di infrastrutture: la costruzione di un ***modello "nuovo" di relazione e confronto*** *con le Comunità Locali, che ha condotto all'abbandono del vecchio progetto di linea per affrontare un inedito lavoro comune* ***per la definizione condivisa del nuovo progetto****.*

L'esperienza dell'Osservatorio ha quindi rappresentato in Italia una grande novità nella gestione delle opere pubbliche dove, in caso di conflitto, le soluzioni erano state in precedenza o l'"imposizione del progetto" od il suo "abbandono"; un laboratorio "istituzionale" inedito costituito sulla base del mandato formalizzato dai Governi Italiani e dai Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e Sergio Mattarella, a partire dal DPR del 16 agosto 2006 fino al DPR 14 dicembre 2017.

*In tutti questi anni l'Osservatorio è sempre riuscito ad essere, pur tra mille difficoltà, un inedito "****luogo di confronto****", **di elaborazione e di approfondimento**, **praticato con partecipazione da chi accettava di collaborare per costruire insieme il miglior progetto possibile attraverso un confronto di merito sull'opera**; per questa stessa ragione era fortemente **avversato da chi, invece, rifiutava l'opera pregiudizialmente ed ideologicamente**.*

Un luogo di confronto né formale né burocratico - l'Osservatorio non sostituisce i procedimenti istruttori ed autorizzativi dell'opera - ma che, proprio per questo, ha consentito di sviluppare un dialogo vero, intenso, a volte anche aspro, ma sempre libero all'espressione di ogni opinione.

Ma è stato anche molte altre cose:

- *una sede istituzionale dove si sono sempre affrontati problemi concreti e studiate, ricercate, approfondite soluzioni condivise alle criticità reali; soluzioni che sono poi entrate nel progetto presentato dai proponenti;*
- *un laboratorio interdisciplinare dove si confrontavano in modo vivace i diversi punti di vista tecnici e scientifici: gli "ingegneri ferroviari", il "territorio", l' "ambiente", la "salute", l' "economia", le "amministrazioni locali", ricercando e riuscendo spesso a trovare, in una difficile sintesi, proposte condivise e soluzioni praticabili;*
- *uno straordinario "luogo" dove i diversi componenti hanno accettato di sperimentare in una condizione complicata, anche da minacce ed intimidazioni, un metodo nuovo di lavoro e discussione.*

Il percorso dell'Osservatorio in questi anni è stato senz'altro "lungo e periglioso": dal confronto sulle ragioni dell'opera, fino alla redazione condivisa e partecipata di un progetto rispettoso del territorio e delle sue esigenze, che prevedesse tutte le necessarie garanzie ambientali sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio della nuova linea ferroviaria. L'Osservatorio si sta ora occupando anche di cantieri, di compensazioni, di trasporto ferroviario e di trasferimento modale.

L'Osservatorio ha dovuto prendere atto del fatto che la realtà è molto diversa dalla teoria e che cambia molto velocemente*. La redazione del* ***Quaderno 10 pubblicato nel 2018****, voluto dall'Osservatorio su dati aggiornati ed elementi nuovi, ha* ***confermato, a distanza di 10 anni, la necessità dell'adeguamento della linea ferroviaria Torino-Lione****, a partire proprio dalla realizzazione del nuovo Tunnel di Base del Moncenisio (la sezione transfrontaliera), verificando che*

***oggi non esiste più una linea ferroviaria adeguata al traffico moderno delle merci**, visti gli importanti volumi di traffico registrati annualmente ai valichi con la Francia che hanno ormai recuperato la quota precrisi.*

*Per questa ragione, la tratta di valico della linea storica **non ha più capacità residua di esercizio ferroviario e non è economicamente competitiva per il trasporto ferroviario moderno** che richiede treni incompatibili con le caratteristiche fisiche e morfologiche della tratta; proprio per effetto dell'accertato e documentato "declino" della vecchia linea, il trasferimento modale da gomma a ferro del traffico esistente è oggi più che sufficiente a giustificare la realizzazione del nuovo tunnel, a meno di decidere, come propone la controversa ACB di Marco Ponti, di rinunciare alla ferrovia e gestire il traffico tra Italia e Francia esclusivamente con l'autostrada.*

Il volume che oggi pubblichiamo arricchisce, aggiorna il primo rapporto pubblicato il 26 marzo 2018[1] e documenta in dettaglio questo complesso lavoro che ha coinvolto in incontri tecnici ed audizioni centinaia di tecnici ed esperti; un inedito nella storia delle opere pubbliche in Italia, condotto nella sede istituzionale dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione in oltre 12 anni ed in 280 sessioni di lavoro.

In questi ultimi anni gli oppositori della Torino-Lione ed i loro "fiancheggiatori" hanno cercano di rimuovere, negare e mistificare questa esperienza. Il loro scopo era ridurre la storia della Torino-Lione ad un conflitto politico ideologico tra Stato e Popolo. Per fare questo era necessario negare i fatti e l'utilità dell'esperienza dell'Osservatorio: un percorso tecnico e partecipato che ha consentito di definire e realizzare, in modo condiviso con i rappresentanti istituzionali delle comunità, un'opera indispensabile all'Italia ed all'Europa. Per fare questo era quindi necessario negare i fatti e l'utilità dell'esperienza dell'Osservatorio.

Anche il Governo giallo-verde ha partecipato a questo disegno: il Ministro Toninelli, appena insediato ha volutamente ignorato il Commissario di Governo e l'Osservatorio, i suoi dati, i suoi studi le sue elaborazioni poi, nei primi mesi del 2019, alla scadenza dell'incarico del Commissario di Governo ha tentato di bloccarne l'operatività non nominando il nuovo Commissario/Presidente; la frettolosa chiusura il 15 febbraio 2019 della struttura commissariale, non era nient'altro che un altro tentativo per disperdere e cancellare insieme all'esperienza di chi ci ha lavorato per anni, le migliaia di atti e documenti che attestano il percorso ed i risultati raggiunti.

Proprio perché la storia esiste solo se viene raccontata, ed una storia "raccontata" è più difficile da nascondere o da riscrivere (non basta mandare al macero gli archivi ed i documenti per cancellarla) abbiamo voluto descrivere e documentare il percorso e le attività svolte all'Osservatorio:

- *spiegando il suo funzionamento, descrivendo i compiti assegnati all'Osservatorio ed al Commissario di Governo dai Governi e dai Presidenti della Repubblica, succedutosi negli ultimi 12 anni;*
- *raccontando in modo analitico, attraverso le attività e le riunioni, la sua storia e la sua continua evoluzione in un contesto sociale ed economico che cambiava profondamente per effetto della peggior crisi economica mondiale del dopoguerra.*

Per effetto di questi fatti e di queste scelte, evidenti a tutti e negate pervicacemente dagli oppositori, il progetto della Nuova Linea Torino Lione è cambiato radicalmente, raccogliendo nella sua definizione sul territorio italiano, le istanze arrivate dal territorio rappresentato nell'Osservatorio - anche quelle dell'ala dialogante degli oppositori. Si è così costruito, insieme ad un nuovo metodo, un progetto migliore e maggiormente condiviso. La naturale evoluzione è stata quella poi di accompagnare le diverse fasi operative dell'opera, estendendo l'attività dell'Osservatorio dalla progettazione alla fase di realizzazione attualmente in corso di esecuzione.

[1] *http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/PDF/20180525_OSSERV_SINTESI.pdf*

Abbiamo voluto anche dare conto delle difficoltà di relazione e confronto con il "Governo Conte I" e con il Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli e delle azioni che l'Osservatorio ha deciso di intraprendere per non essere ingiustamente escluso dal confronto e dal dibattito sulla Torino-Lione.

Gli ultimi mesi del mio mandato di Commissario (concluso il 15 di febbraio 2019) e dei lavori dell'Osservatorio - che invece continua ad essere pienamente istituito ed operativo - sono stati utilizzati per aggiornare il grande lavoro tecnico con la redazione di ben ***5 Quaderni dell'Osservatorio****.*

Abbiamo voluto essere presenti in questo modo al confronto tecnico sull'opera da cui Osservatorio e Commissario erano stati esclusi nonostante gli incarichi ricevuti e le funzioni assegnate.

*Abbiamo voluto anche integrare il documento allegando una aggiornata "****Cronistoria della Torino-Lione attraverso i principali atti ed avvenimenti che hanno condizionato l'evoluzione del progetto****", necessaria a raccontare un percorso, complesso ma sempre coerente, di cui non pare ci sia ancora piena coscienza.*

Negli ultimi mesi l'Osservatorio ha proseguito le proprie attività nella forma "inedita" dell'autoconvocazione, fedele all'unico riferimento formale ricevuto; il mandato ricevuto dal Governo Italiano attraverso il DPCM 1° dicembre 2017.

Lo ha fatto rifiutando delegittimazioni, intimidazioni e provocazioni e ricercando sempre il confronto tecnico e di merito.

Oggi, dopo una scadenza elettorale che ha rinnovato la Regione Piemonte, una parte considerevole delle amministrazioni locali interessate all'opera e l'insediamento del nuovo Governo, auspichiamo che finalmente giunga una risposta alla lettera del 28 dicembre 2018 e che pertanto il Consiglio dei Ministri proceda alla nomina del nuovo Commissario Straordinario di Governo (o di un nuovo Presidente dell'Osservatorio).

Chi ha partecipato, condiviso e difeso con orgoglio questa esperienza è convinto che ci sia ancora la necessità dell'Osservatorio e che sarebbe un grave errore la sua chiusura.

I luoghi istituzionali di condivisione e confronto, aperti alle diversità dei territori e rappresentati dai Sindaci eletti democraticamente dalle proprie comunità, sono oggi più che mai necessari.

Certamente possono essere migliorati, estesi, rilanciati e resi più efficaci, ma chiudere per scelte "ideologiche" o elettorali i luoghi di confronto rappresenta sempre un grave errore; una concessione a chi preferisce invece praticare il conflitto e lo scontro.

Paolo Foietta

1 FINALITÀ, FUNZIONI E COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO

L'***Osservatorio*** è stato istituito con il DPCM 1° marzo 2006 e con successivo DPR 16 agosto 2006; è stato poi prorogato con atti successivi che hanno modificato le funzioni, la sua composizione (*DPCM 1° dicembre 2017*) e le finalità del Commissario di Governo[2], che copre anche la funzione di Presidente dell'Osservatorio.

Elenco degli ATTI ISTITUTIVI (2006-2017)[3]

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

1.1 CRONOGRAMMA 2000-2019 DEGLI ATTI E DELLE DECISIONI RELATIVE ALLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

Il lungo e ponderato processo di definizione del nuovo progetto dell'Asse Ferroviario Torino-Lione ha attraversato ed accompagnato gli ultimi 20 anni della storia della Repubblica Italiana; è quindi passato per tre Presidenti della Repubblica, per 10 diversi Governi (e Presidenze del Consiglio), 7 Ministri delegati, 5 Presidenti della Regione Piemonte.

Gli specifici incarichi governativi hanno inoltre interessato dal 1996 quattro Presidenti della Commissione Intergovernativa Italia Francia (CIG) e dal 2006, anno di costituzione dell'Osservatorio, due Commissari Straordinari di Governo che assumevano anche la funzione di Presidenti dell'Osservatorio.

Le fasi temporali politico-legislative in cui si sono sviluppate le decisioni di realizzare il nuovo collegamento ferroviario, le attività dell'Osservatorio e della Commissione Intergovernativa Italia Francia (CIG) sono state rappresentate sinteticamente, a partire dal 2000, nelle figure successive.

Una documentazione analitica dell'intero processo è riportata nell' Allegato.

Nei due cronoprogrammi viene sintetizzata temporalmente l'evoluzione del quadro istituzionale (Presidente della Repubblica, Presidente del Consiglio, Ministro dei Trasporti, Presidente della Regione) e dei soggetti istituzionali incaricati per la definizione, progettazione e realizzazione della nuova linea ferroviaria (Presidente italiano della CIG e Commissario di Governo).

Il Grafico 1 rappresenta su tale schema gli Accordi Internazionali e le Leggi di Ratifica di tali accordi.

Il Grafico 2 gli Atti e le Decisioni operative del CIPE relative al progetto lato Italia.

---

[2] Legge 23 agosto 1988, n. 400 - Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Art. 11 Commissari straordinari del Governo:

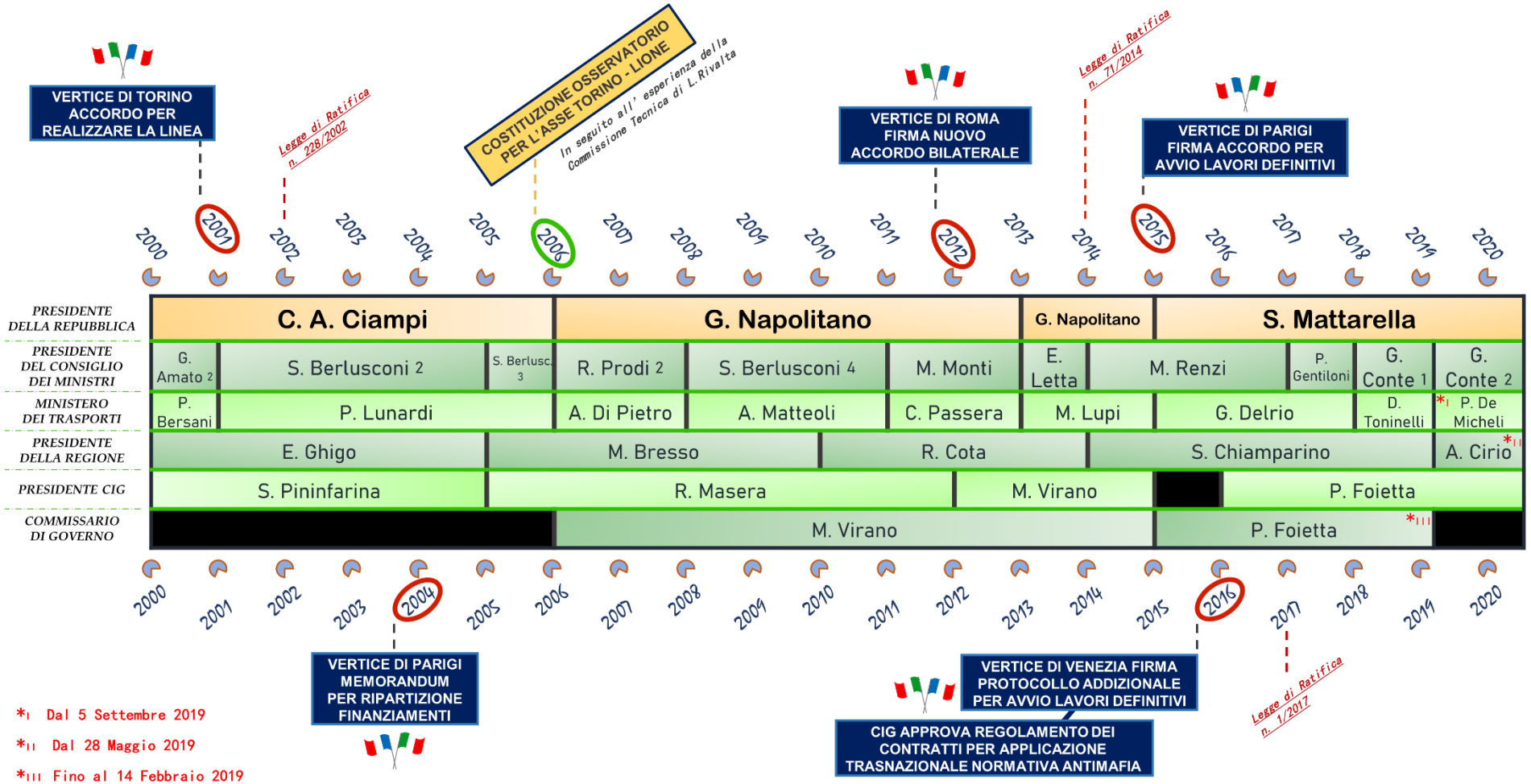
1. Al fine di realizzare specifici obiettivi determinati in relazione a programmi o indirizzi deliberati dal Parlamento o dal Consiglio dei Ministri o per particolari e temporanee esigenze di coordinamento operativo tra amministrazioni statali, può procedersi alla nomina di Commissari straordinari del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

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

[3] Tutti gli atti sono disponibili sul sito dell'Osservatorio al seguente link: http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/atti.html

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

Situazione aggiornata al 11 settembre 2019



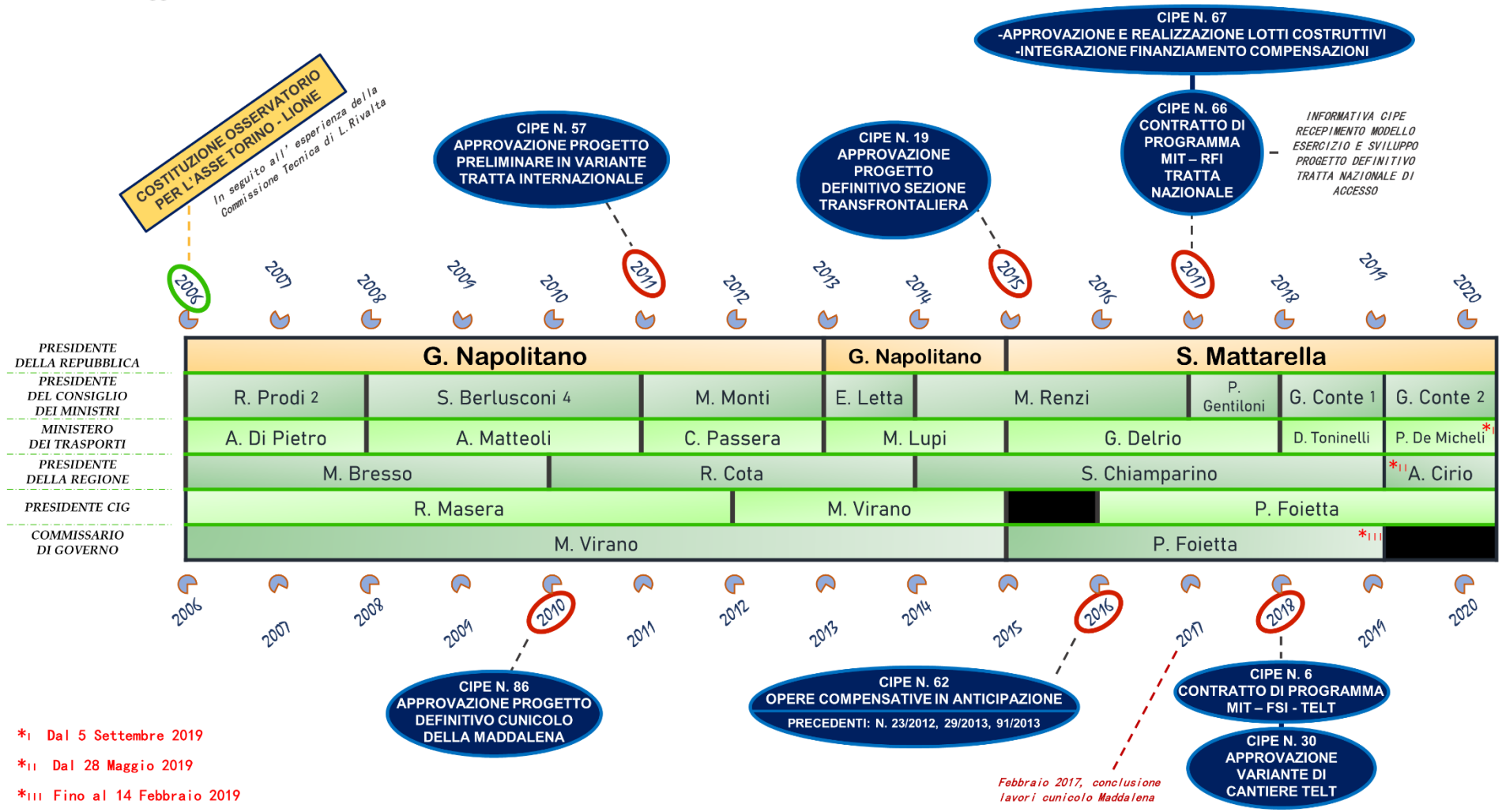
*I Dal 5 Settembre 2019

*II Dal 28 Maggio 2019

*III Fino al 14 Febbraio 2019

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

Situazione aggiornata al 11 settembre 2019



*I Dal 5 Settembre 2019

*II Dal 28 Maggio 2019

*III Fino al 14 Febbraio 2019

1.2 FINALITÀ E FUNZIONI

1.2.1 L'OSSERVATORIO NON È UN "ENTE" MA UN "LUOGO DI CONFRONTO"

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

La partecipazione è stata poi estesa, con DPCM 19 gennaio 2010, **ai territori interessati dalla Nuova Linea Torino-Lione** (*art. 2*).

1.2.2 LA PRESIDENZA DELL'OSSERVATORIO

Il DPR 14 dicembre 2017 - art. 1 c. 3 - specifica che "*Al Commissario straordinario, …, è attribuito, **fra gli altri**, il compito di presiedere l'Osservatorio citato in premessa*".

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

a. presiede l'Osservatorio relativo alla realizzazione dell'Asse Ferroviario Torino-Lione, del quale convoca le riunioni fissandone l'ordine del giorno;
b. dispone audizioni di esperti, di rappresentanti degli Enti Territoriali interessati dall'Asse Ferroviario di cui alla lettera a), nonché di Enti o Imprese interessate alla realizzazione di detto asse ferroviario;
c. assicura la tempestiva, corretta e completa informazione ai soggetti interessati dalle varie attività, poste in essere per il raggiungimento dei compiti affidati;
d. provvede, anche attraverso studi e convenzioni con Enti pubblici nazionali e soggetti internazionali, agli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'asse ferroviario TO-LY;
e. fornisce ogni opportuno chiarimento, anche attraverso il ricorso ad esperti, in relazione a quesiti o questioni poste dai soggetti interessati;
f. coordina e sovrintende gli sviluppi progettuali occorrenti per i compiti affidati.

1.2.3 A CHI RISPONDE IL COMMISSARIO DI GOVERNO

L'art. 1 c. 5 del **DPR 14 dicembre 2017** specifica che il Commissario di Governo:

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

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

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

FASI ed ATTI	COMPITI AFFIDATI AL COMMISSARIO DI GOVERNO ED ALL'OSSERVATORIO
FASE I **DPCM 1 marzo 2006** **art. 2**	**Art. 2 (compiti e finalità dell'Osservatorio)** ***"L'Osservatorio è il luogo del confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico e persegue la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa"****.*
FASE I **DPR 16 agosto 2006** **art. 1 c. 1**	Il Commissario di Governo, che presiede l'Osservatorio "***coordina tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'Asse Ferroviario Torino-Lione, anche al fine di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa e rispondere alle stesse****"*.
FASE II **DPR 2 agosto 2007** **art. 1 c. 1**	Il Commissario di Governo, che presiede l'Osservatorio "***coordina tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'Asse Ferroviario Torino-Lione, anche al fine di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa e rispondere alle stesse***", "*nonché* ***per provvedere a coordinare e sovrintendere l'attività per quanto inerente la definizione degli elementi guida onde configurare una proposta progettuale da condividere con gli amministratori locali interessati ed il raccordo con i soggetti competenti***".

FASE III **DPR 20 gennaio 2009** **art. 1 c. 3**	Il Commissario di Governo, attraverso l'Osservatorio, "***Pone in essere con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti che ne fanno parte, tutte le attività occorrenti per indirizzare la redazione e consentire l'approvazione del progetto preliminare, garantendo la regia unitaria dell'intera progettazione della Nuova Linea ferroviaria dal confine di stato all'interconnessione con la linea AV/AC Torino - Milano***".
FASE IV **DPCM 19 gennaio 2010** **art. 2**	**Art. 2 (compiti e finalità dell'Osservatorio)** ***"L'Osservatorio è il luogo di confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico e persegue la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle questioni preoccupazioni espresse dalle popolazioni dei territori interessati dalla nuova linea Torino-Lione".***
FASE IV **DPR 13 gennaio 2014** **art. 1 c. 3**	Il Commissario di Governo, attraverso l'Osservatorio, "***Pone in essere con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti che ne fanno parte, tutte le attività occorrenti per indirizzare la redazione e consentire l'approvazione del progetto preliminare della tratta italiana della linea e del progetto definitivo della sezione transfrontaliera, garantendo la regia unitaria dell'intera progettazione della Nuova Linea ferroviaria dal confine di stato all'interconnessione con la linea AV/AC Torino – Milano, fino alla data di approvazione del progetto definitivo della sezione transfrontaliera e di avvio del cantiere del tunnel di base dell'opera principale***".
FASE V **DPR 23 aprile 2015** **art. 1 c. 3**	Il Commissario Straordinario, attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento della delegazione governativa già costituita nell'ambito dell'Osservatorio medesimo, "***oltre a gestire gli effetti della cantierizzazione della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione nel territorio dei comuni di Susa-Bussoleno, ed in quello dei comuni di Chiomonte e Giaglione, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività che costituiscono la governance del progetto volto alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione nel passaggio dallo stadio preliminare a quello definitivo per la tratta nazionale, così come già avvenuto in precedenza per la tratta internazionale***".
DPR 10 gennaio 2017 **art. 1 c. 2 e c. 4**	***"Nello svolgimento dell'incarico il Commissario Straordinario continuerà a svolgere le attività finalizzate alla realizzazione dell'opera che prevede l'avvio operativo dei cantieri della sezione transfrontaliera per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, l'adeguamento della tratta nazionale lato Italia ed il superamento del Nodo di Torino al fine di consentire un'adeguata capacità tecnica e funzionale della linea ferroviaria, anche nelle tratte di adduzione del tunnel".*** ***"Il Commissario Straordinario, attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli enti locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino – Lione nella sua interezza e per promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario"***.
FASE VI **DPCM 1° dicembre 2017** **art. 2**	**Art. 2 (compiti e finalità dell'Osservatorio)** ***"L'Osservatorio è la sede di confronto per gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico connessi alla realizzazione del progetto e persegue la finalità di esaminare, valutare e rispondere alle questioni sollevate dalle popolazioni dei territori interessati dalla nuova linea Torino-Lione. La partecipazione all'Osservatorio da parte degli enti locali non impegna gli stessi rispetto alle decisioni assunte in assenza del rispettivo consenso"***.
FASE VI **DPR 14 dicembre 2017** **art. 1 c. 2 e c. 4**	***Nello svolgimento dell'incarico il Commissario straordinario pone in essere tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario. In particolare, il Commissario cura, per la sezione transfrontaliera, le attività relative alla definizione e gestione della cantierizzazione e alla soluzione delle interferenze, nonché alla valutazione e alla selezione di interventi compensativi al servizio del territorio e per la tratta nazionale, le attività di indirizzo alla progettazione e quelle propedeutiche alla fase realizzativa degli interventi necessari a garantire l'adeguata capacità funzionale e tecnica delle linee di adduzione al nuovo tunnel di base del Moncenisio. Nel contesto metropolitano, cura, altresì, gli interventi di adeguamento e riattivazione della funzionalità dello scalo merci di Orbassano e del nodo ferroviario di Torino, al fine di consentire il transito delle merci ed il raccordo alle dorsali del sistema ferroviario nazionale.*** ***Il Commissario straordinario attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento della delegazione governativa già costituita nell'ambito dell'Osservatorio medesimo, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli enti locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario***.

1.4 COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO

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

1.4.1 COMPOSIZIONE DPCM 2006

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

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

1.4.2 COMPOSIZIONE DPCM 2010

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

RAPPRESENTANZA DEI COMUNI INTERESSATI ALLA NLTL		***COMUNI***	***RAPPR.***
TORINO	GRONDA MERCI - PASSEGGERI in PASSANTE FERROVIARIO	**1**	**1**
ORBASSANO	SCALO MERCI	**1**	**1**
SUSA	STAZIONE INTERNAZIONALE	**1**	**1**
CHIOMONTE	SBOCCO DISCENDERIA	**1**	**1**
SANT'ANTONINO DI SUSA	INTERSCAMBIO LINEA STORICA	**1**	**1**
AVIGLIANA	INTERSCAMBIO LINEA STORICA	**1**	**1**
GRONDA NORD	SETTIMO T.SE, BORGARO	**2**	**1**
GRONDA OVEST	VENARIA, COLLEGNO, GRUGLIASCO	**3**	**1**
ADDUZIONE OVEST	ALPIGNANO, VILLARBASSE, RIVOLI, ROSTA, BUTTIGLIERA ALTA, BRUINO, RIVALTA DI TORINO	**7**	**2**
VAL SANGONE	REANO, SANGANO, TRANA, GIAVENO, VALGIOIE, COAZZE	**6**	**1**
BASSA VAL DI SUSA	SANT'AMBROGIO DI TORINO, CHIUSA DI SAN MICHELE, VAIE, VILLAR FOCCHIARDO, SAN GIORIO, BUSSOLENO, MEANA DI SUSA, MATTIE, CONDOVE, CHIANOCCO, BRUZOLO, S. DIDERO, BORGONE DI SUSA, MOMPANTERO	**14**	**3**
VALICO	VENAUS, GIAGLIONE, GRAVERE	**3**	**1**
COMUNI ALTA VALLE DI SUSA	CONNESSIONE DAL PUNTO DI VISTA FUNZIONALE DELL'ALTA VALLE - COMUNI OLIMPICI ALLA NLTL (EXILLES, SALBERTRAND, BARDONECCHIA, OULX, CESANA TORINESE, CLAVIERE, SAUZE D'OULX, SAUZE DI CESANA, SESTRIERE)	**9**	**1**

1.4.3 COMPOSIZIONE DPCM 2017

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

Con **DPCM 1° dicembre 2017**[4], la Presidenza del Consiglio dei Ministri, su proposta del Commissario di Governo e sentiti Regione Piemonte e Città Metropolitana di Torino, ha ridefinito la composizione della rappresentanza degli Enti locali (35 comuni), che sono coinvolti nell'Osservatorio per ambiti territoriali di intervento.

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

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

Alcuni Comuni sono interessati da più ambiti territoriali di riferimento. La partecipazione dei Comuni agli ambiti territoriali potrà essere modificata in futuro sulla base delle possibili evoluzioni del progetto.

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

DPCM 1°dicembre 2017 - composizione degli Enti Locali interessati

GRUPPO		AMBITO TERRITORIALE	COMUNE
A	A1	**Progetto e realizzazione Sezione Transfrontaliera** Confine di Stato (Giaglione) - Bussoleno (Stazione Ferroviaria)	BUSSOLENO CHIOMONTE GIAGLIONE GRAVERE MATTIE MEANA DI SUSA MOMPANTERO SALBERTRAND SUSA VENAUS
	A2	**Raddoppio tratta Buttigliera Alta - Scalo Merci di Orbassano (Bivio Pronda)** **e realizzazione stazione S. Luigi di Orbassano - SFM5**	BUTTIGLIERA ALTA RIVALTA DI TORINO RIVOLI ROSTA ORBASSANO

GRUPPO		AMBITO TERRITORIALE	COMUNE
B	B1	**Adeguamento Linea Storica Bussoleno-Avigliana** nuovo PRG Avigliana (interconnessione) nuovo PRG Bussoleno (interconnessione) adeguamento infrastrutture e sagoma interventi per la riduzione dell'impatto acustico	AVIGLIANA BORGONE DI SUSA BRUZOLO BUSSOLENO CHIANOCCO CHIUSA DI SAN MICHELE SAN DIDERO SANT'AMBROGIO DI TORINO SANT'ANTONINO DI SUSA VAIE
	B2	**Completamento nodo di Torino** diretta Porta Susa - Porta Nuova adeguamento sagoma interventi sicurezza in galleria miglioramento funzionalità e capacità sviluppo del SFM sull'Asse Ferroviario Torino-Lione	GRUGLIASCO MONCALIERI SETTIMO TORINESE TORINO TROFARELLO
	B3	**Linea Storica Bussoleno - Modane** utilizzo nel transitorio merci + passeggeri (fino al 2030) in condizioni di sicurezza ferroviaria utilizzo a regime passeggeri (trasporto regionale, transnazionale, turismo)	BARDONECCHIA BUSSOLENO CHIOMONTE EXILLES GRAVERE MATTIE MEANA DI SUSA OULX SALBERTRAND

GRUPPO		AMBITO TERRITORIALE	COMUNE
C		a) **deposito finale di materiale da scavo** b) **risoluzione interferenze:** - Autoporto - Guida Sicura	BUTTIGLIERA ALTA CAPRIE CESANA TORINESE CHIANOCCO SAN DIDERO TORRAZZA PIEMONTE

La partecipazione dei Comuni agli ambiti territoriali potrà essere modificata in futuro sulla base dell'evoluzione del progetto

1.5 STRUTTURA TECNICA E COMPONENTI DELL'OSSERVATORIO

1.5.1 LA STRUTTURA TECNICA GOVERNATIVA A SUPPORTO DELLA TORINO-LIONE

Molte persone hanno lavorato negli anni nelle strutture governative a supporto della Torino-Lione:

- La Commissione Intergovernativa (CIG)
- Il Commissario di Governo e l'Osservatorio

Tali strutture hanno avuto una radicale evoluzione e le strutture assegnate sono state progressivamente ridotte fino ad essere quasi completamente azzerate.

1.5.1.1 Supporto organizzativo alla delegazione italiana della Commissione intergovernativa (CIG)

L'accordo internazionale tra Italia e Francia del 29 gennaio 2001, ratificato con legge n. 228 del 2002, confermava la composizione ed ampliava le competenze della Commissione Intergovernativa italo-francese per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione, già prevista dal precedente accordo del 15 gennaio 1996.

L'accordo prevedeva **l'obbligo di dotare ciascuna delegazione nazionale, presso la suddetta Commissione Intergovernativa, di un segretariato generale.**

Per la parte italiana, il Segretariato generale veniva istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con il compito di *fornire il supporto organizzativo alla delegazione italiana*; il DPCM del 9 agosto 2002 definiva la "Struttura di missione per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione".

La struttura è stata confermata dai vari Governi che si sono succeduti nel corso degli anni alla guida del Paese.

La sua denominazione utilizzata fino al 28/02/2012 è stata quella di "Struttura di missione per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione".

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 28 febbraio 2012, la struttura è stata prorogata fino al 30 giugno dello stesso anno, in vista del successivo trasferimento dei compiti in materia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.**

Dal 1° marzo al 30 giugno 2012 è quindi diventata "Struttura di missione - Segretariato generale della Delegazione italiana presso la Commissione intergovernativa per la realizzazione della linea ferroviaria tra Torino e Lione".

Responsabile della Struttura sono stati:

Ing. Saverio Palchetti	Dal 9.08.2002 fino al 31.12.2009
Ing. Corrado Seller	Dal 1.1.2010 al 31.03.2010 (incarico ordinaria amministrazione)
Dott. Crescenzo Rajola	Dal 1.4.2010 al 30.6.2012

A tale struttura hanno lavorato in questi 10 anni:

Dirigenti:

BALDINI Veronica	Dirigente I fascia a tempo determinato	Esterna all'Amministrazione dello Stato	
SELLER Corrado	Dirigente I fascia	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Ruolo
ANNESE Carpina Luana	Dirigente II fascia a tempo determinato	Estranea all'Amministrazione dello Stato	dal 15/02/2007 al 30/06/2012
BULZACCHELLI Margherita	Dirigente II fascia a tempo determinato	Estranea all'Amministrazione dello Stato	Dal 01/04/2011 al 30/6/2012
VANNUCCI Stefania	Dirigente II fascia a tempo determinato	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Ruolo dal 05/07/2010 al 30/6/2012

Personale:

MENNA Marco	dal 5/2/2003 al 30/6/2012
VENTRICELLI Anna Maria	dal 19/04/2005 al 31/01/2012
IAVARONE Vincenzo	dal 25/09/2009 al 30/6/2012

BERTOLDO Lorenzo Giuseppe	dal 03/08/2009 al 30/6/2012
SIGNORIELLO Carla	dal 04/05/2009 al 30/6/2012
FALCUCCI Sante	dal 15/03/2004 al 30/6/2012
FACCO Adriano	dal 16/05/2005 al 30/6/2012
RANDAZZO Mario	dall'1/04/2009 al 30/6/2012
TEODOLI Giovanni	dal 31/01/2005 al 30/6/2012
CIOCCA Mauro	dall'1/12/2007 al 30/6/2012
NASTASI Giovanni	dal 16/12/2002 al 30/6/2012
PISANO Giuseppe	dal 15/05/2006 al 30/6/2012
PALOMBO Daniela	dal 21/05/2009 al 30/6/2012

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in data 25 giugno 2012, in attuazione del citato provvedimento del 28 febbraio 2012, sono state trasferite al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti le funzioni esercitate dalla struttura di missione a decorrere dal 1° luglio 2012, non prevedendo, peraltro, un contestuale trasferimento di risorse per l'esercizio di tali compiti.

Le dotazioni finanziarie e di personale della CIG sono state poi progressivamente ridotte nel corso degli anni fino ad essere praticamente annullate.

Al **12 luglio 2014** risultavano assegnati al Segretariato n.6 unità:

- ing. **Rossella Napolitano, Segretario Generale** (MIT);
- dott. Marco Menna, Vice Segretario Generale;
- dott.ssa Angela Soluri;
- dott. Giovanni Luca De Giorgio;
- dott.ssa Valentina Fanuele;
- sig.ra Carmela Sorrentino.

Al **28 ottobre 2016**, le funzioni di Segretariato della Delegazione italiana presso la CIG esercitate dal MIT ex DPCM del 26 febbraio 2012 sono assicurate, presso la sede del Segretariato di via del Policlinico, dalle seguenti risorse:

- dott. **F. Pasquali, Segretario generale (esterno);**
- sig.ra C. Sorrentino, dipendente MIT, a titolo esclusivo;
- dott. G. De Giorgio, la dott.ssa V. Fanuele e la dott.ssa A. Soluri, tutti e tre dipendenti MIT, **a titolo non esclusivo, e quindi, progressivamente sempre più saltuario.**

Allo svuotamento delle risorse di personale assegnato corrispondeva anche il progressivo azzeramento delle risorse economiche. L'attività del Segretariato e della Delegazione italiana presso la CIG (come per la parte francese) veniva inizialmente finanziata attraverso un budget stabilito annualmente, a carico del soggetto promotore binazionale, secondo quanto previsto dall' Accordo del 2001 (art. 9 d (II)). L'importo annuale di tale budget è stato per l'anno 2014 pari a 210.000 Euro. Tale fonte di finanziamento è stata disponibile fino al 31 dicembre del 2014, anno di entrata in vigore dell'Accordo siglato il 30 gennaio 2012. Dopo tale data **ciascuna delegazione nazionale avrebbe dovuto finanziare, ai sensi dell'Accordo stesso, le proprie attività in autonomia**[5].

Sarebbe stato quindi necessario avere fin dal 1° gennaio 2015 uno stanziamento annuale per la copertura finanziaria delle spese delle delegazioni italiane della CIG e dei suoi Gruppi di Lavoro. Così nonostante le numerose insistenze non è stato.

Mentre per il pagamento delle spese legate allo svolgimento delle attività delle delegazioni italiane della CIG e dei suoi GdL (viaggi, spese alberghiere e di ristorazione, traduzioni, etc.) si è deciso di ricorrere nuovamente

[5] *Nell'Accordo 2012 vi è una previsione specifica concernente il finanziamento di ciascuna delegazione nazionale presso la Commissione intergovernativa, contenuta all'interno dell'articolo 9-1-5: "Ciascuna delle Parti si fa carico delle spese di funzionamento della propria delegazione in seno alla Commissione intergovernativa. Il controllo delle spese effettuate da ogni delegazione è assicurato seguendo le regole di gestione della Parte interessata. Questa disposizione entrerà in vigore il 1° gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore del presente Accordo". Si ricorda, per completezza, che il procedimento di ratifica è regolato dalle seguenti disposizioni dell'articolo 28: "Ciascuna delle Parti notifica all'altra parte il completamento delle procedure costituzionali previste per quanto la concerne per l'entrata in vigore del presente Accordo, che ha validità il primo giorno del primo mese successivo al giorno della ricezione della seconda notifica".*

al promotore (dopo aver rischiato il blocco delle attività), **nessuna dotazione finanziaria è stata più allocata dal MIT per le attività della CIG**.

Anche il personale è stato prevalentemente assegnato ad altri incarichi ad esclusione della segreteria (la sig. Carmela Sorrentino) collocata in aspettativa per ragioni di salute a marzo 2019; le attività di supporto sono state prevalentemente svolte dal personale assegnato alla struttura tecnica del Commissario Straordinario di Governo, **fino al suo scioglimento avvenuto il 14/2/2019.**

Le funzioni di segretariato della Commissione Intergovernativa per il collegamento ferroviario Torino-Lione, hanno quindi oggi zero budget e, di fatto, zero personale.

1.5.1.2 Supporto organizzativo al Commissario Straordinario di Governo e dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione

Con il DPCM del 5 ottobre 2006 viene istituita (ai sensi del DPR 16 agosto 2006) la "Struttura a supporto dell'attività del Commissario Straordinario del Governo per il coordinamento degli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'asse ferroviario Torino-Lione".

Tale struttura ha accompagnato le attività dell'Osservatorio garantendo il suo funzionamento amministrativo, tecnico e giuridico a partire dalla sua istituzione (2006) fino ad oggi (2019) e fornendo il supporto necessario ai due Presidenti, Mario Virano (2006-2015) e Paolo Foietta (2015-2019)[6].

I Decreti del Presidente della Repubblica di nomina e i successivi decreti di conferma del Commissario Straordinario prevedevano l'istituzione di una apposita struttura di supporto di cui si avvale il Commissario. Al termine delle attività - in data 14 febbraio 2019 - la denominazione aggiornata era diventata "Struttura a supporto del Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione".

Alla struttura nell'anno 2018 era assegnato il capitolo n.180 per il funzionamento della medesima, il cui stanziamento era pari ad euro *109.316,00.*

Il contingente di personale era costituito al 2018 da:

- un dirigente di seconda fascia, appartenente ai ruoli della Presidenza del Consiglio dei Ministri o di altra amministrazione dello Stato;
- 4 unità di personale, equiparate alla categoria A, appartenenti ad altre amministrazioni pubbliche;
- 4 unità di personale, di cui almeno una unità appartenente alla categoria B del personale del comparto della Presidenza del Consiglio dei Ministri e le restanti 5 unità anche a questa equiparate, appartenenti ad altre pubbliche amministrazioni;
- da 5 esperti da nominare ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303.

La sede del Commissario era collocata a Roma, ospitata presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti MIT nella sede di Viale del Policlinico n. 2.

La sede operativa di Torino, dedicata specificatamente alla gestione ed al supporto delle attività dell'Osservatorio, convocato abitualmente presso la sede della Prefettura, è stata prima ospitata in locali di competenza della Prefettura, poi presso la sede della Provincia di Torino (e della città Metropolitana) ed è approdata negli ultimi anni in locali RFI ubicati nella Stazione Porta Nuova, in Via Paolo Sacchi n. 9.

Responsabile della struttura è stata dal 2/5/2011 al 31/12/2018 il Vice Prefetto Anna LICOCCIA.

Nella struttura, nelle sedi di Roma e Torino hanno lavorato in questi 10 anni:

VENTRICELLI Anna Maria	dal 01/02/2012 al 14/02/2019	ROMA
POLETTO Gabriella	dal 19/02/2007 al 26/11/2014	TORINO
SERRA Barbara Celsa	dal 25/01/2007 al 06/07/2015	TORINO
BRUNO Elena Erminia, C5 (II F4)	dal 25/01/2007 al 06/07/2015	TORINO
RAVIZZA Stefano	dal 15/11/2007 al 06/07/2015	TORINO
COZZONE Renato, II F7 (B - F9)	dal 01/09/2009 al 14/02/2019	TORINO
CRAVERO Antonello	dal 21/07/2015 al 14/02/2019	TORINO

[6] Commissario straordinario del Governo: Arch. Mario VIRANO fino al 22 aprile 2015; Arch. Paolo FOIETTA dal 23 aprile 2015 al 14 febbraio 2019

FACCO Adriano	dal 03/11/2014 al 14/02/2019	ROMA
FALCUCCI Sante	dal 11/02/2013 al 14/10/2014	ROMA
RANDAZZO Mario	dal 01/07/2012 al 14/02/2019	ROMA
SPERTI Paola Anna Maria	dal 21/07/2015 al 31/12/2018	TORINO
PISANO Giuseppe	dal 23/06/2017 al 14/02/2019	ROMA

Nota. Nelle prime fasi di attività dell'Osservatorio, le attività di comunicazione sono state curate da Fabrizio BONOMO e Andrea ZAGHI.

L'incarico del Commissario Straordinario di Governo (e Presidente dell'Osservatorio) si è concluso il 15 febbraio 2019 ed il Governo non ha finora nominato un nuovo Commissario di Governo.

È stata intanto, con grande celerità, sciolta la struttura commissariale: il giorno 11 febbraio 2019 sono state inviate al personale della Struttura Commissariale le comunicazioni di cessazione di servizio a far data dal 15 febbraio 2019 (con un preavviso di 4 giorni) con l'obbligo di riconsegna di badge, dotazioni, attrezzature ed uffici.

Tutto questo **nonostante l'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione risultasse pienamente istituito** con il DPCM 1° dicembre 2017, che non ha alcun termine di scadenza.

Quindi l'Osservatorio è un organo pienamente operativo senza più alcuna dotazione finanziaria né di personale per il proprio funzionamento e senza un Presidente che possa convocarlo e presiederlo.

Le attività dell'Osservatorio successive al 15 febbraio 2019 sono su decisione dell'Assemblea, proseguite.

I costi di funzionamento sono stati autofinanziati dalla Regione Piemonte che ha ospitato gli archivi e messo a disposizione una stanza al portavoce e dalla CCIeA, che ha messo a disposizione uno "stagista", uno spazio WEB ed ospitato le riunioni plenarie dell'Osservatorio.

Il "portavoce" e gli esperti hanno continuato a lavorare gratuitamente.

1.5.2 Componenti e partecipanti dell'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione

Ai lavori dell'Osservatorio hanno partecipato (e partecipano) attivamente centinaia di tecnici ed esperti designati dagli Enti che lo compongono.

La sua composizione è stata modificata nel tempo adeguandola alle diverse fasi di definizione del progetto.

Abbiamo scelto di elencare i partecipanti all'Osservatorio sulla base degli atti (DPCM) che hanno stabilito la sua composizione.

DPCM 1 marzo 2006: Periodo dicembre 2006 – dicembre 2009

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conferenza dei Sindaci della Gronda Nord: arch. Maria Sorbo

Comuni della Cintura Metropolitana Sud: arch. Fabio Minucci

Comunità Montana Val Sangone: ing. Marco Gioana

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

Italferr: ing. Maja Dellavedova (dal 2009)

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

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

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

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

DPCM 19 GENNAIO 2010: PERIODO GENNAIO 2010 – DICEMBRE 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RAPPRESENTANZA DEGLI ENTI LOCALI

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

Orbassano: arch. Valter Martino

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

Chiomonte: arch. Michele Ruffino

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

Gronda Nord: arch. Antonio Camillo

Gronda Ovest: arch. Maria Sorbo

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

Val Sangone: ing. Calogero Gravina

Bassa Val di Susa: prof. Oliviero Baccelli

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

Gravere: dr. Piero Nurisso (dal 3.2017)

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

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

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

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

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

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

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

Sono invitati a partecipare alle riunioni dell'Osservatorio:

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

DPCM 1 DICEMBRE 2017: PERIODO GENNAIO 2018 – MARZO 2019

Presidenza Osservatorio: arch. Paolo Foietta - **Commissario Straordinario di Governo e Presidente** dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lyon (DPR 14 dicembre 2017 - fino al 14.2.2019), **Portavoce dell'Assemblea** (dopo il 2.2019)

Vice Presidenza Osservatorio: on. Osvaldo Napoli - **Vice Presidente** dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lyon (fino al 14.2.2019)

CIG – Commissione Intergovernativa italo-francese: dr. Fabio Pasquali **- Segretario Generale**

Prefettura di Torino: dr. Claudio Palomba - **Prefetto** di Torino (dal 2018), dr.ssa Marita Bevilacqua - **Vice Prefetto** (dal 2.2017)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT): ing. Eugenio Martino - Titolare - **Dirigente** Divisione 6, Direzione Generale Trasporto Infrastrutture Ferroviarie, arch. Giuseppe Vigliaturo - Supplente - **Funzionario** Divisione 2 - Direzione Generale Trasporto Infrastrutture Ferroviarie

MIT – Provveditorato OO. PP. Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria: arch. Roberto Ferrazza **- Provveditore**, ing. Michelangelo Pasquariello

Ministero della Salute: dott. Mariano Alessi **-** Titolare - **Dirigente** Professionalità Sanitarie - Medico, dott. Gaetano Settimo - Supplente - **Ricercatore** Dipartimento Ambiente, Salute - Ist. Superiore di Sanità

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare*:* dr. geol. Carlo Di Gianfrancesco - Titolare

Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche Europee*:* dr. Valerio Vecchietti - Titolare - **Capo Ufficio** Coordinamento in materia di Aiuti di Stato, dr.ssa Valentina Guidi - Supplente - **Coordinatrice** servizio coordinamento con le Amministrazioni Nazionali per Coordinamento in materia di Aiuti di Stato

Regione Piemonte: dr. Francesco Balocco - **Assessore** ai Trasporti e alle Infrastrutture, dr. Roberto Ronco - **Direttore** Area Ambiente, ing. Luigi Robino - **Direttore** Area Opere Pubbliche, Difesa Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, ing. Andrea Carpi - **Funzionario** Area Ambiente, arch. Riccardo Lorizzo - **Responsabile** Settore

Infrastrutture Strategiche, arch. Eugenia Molinar Min - **Funzionaria** Settore Infrastrutture Strategiche, dr.ssa Raffaella Scalisi - **Capo Gabinetto** Presidenza Regione Piemonte

Città Metropolitana di Torino: ing. Giannicola Marengo

Comuni ambito A1 sezione transfrontaliera: Chiomonte – Sindaco e arch. Michele Ruffino, Giaglione – Sindaco, Gravere – Sindaco, Meana di Susa – Sindaco, Salbertrand – Sindaco

Comuni ambito A2 varianti in nuova sede: Buttigliera Alta – Sindaco e arch. Alberto Ballarini, Rivalta di Torino – Sindaco e arch. Claudio Malacrino, Rivoli – Sindaco, Rosta – Sindaco, Orbassano – Sindaco e arch. Fiora Gianfranco

Comuni ambito B1 adeguamento linea storica: Chianocco – Sindaco e ing. Livio Dezzani, Sant'Antonino di Susa – Sindaco e ing. Livio Dezzani

Comuni ambito B2 adeguamento e miglioramento accesso nodo di Torino: Grugliasco – Sindaco, Moncalieri – Sindaco, Settimo Torinese – Sindaco, Trofarello – Sindaco e Assessore

Comuni ambito B3 tracciato esistente della linea storica in media/alta Valle: Bardonecchia – Sindaco, Chiomonte – Sindaco e arch. Michele Ruffino, Exilles – Sindaco, Gravere – Sindaco, Meana di Susa – Sindaco, Oulx – Vice Sindaco, Salbertrand – Sindaco

Comuni ambito C interventi connessi: Buttigliera Alta – Sindaco e arch. Alberto Ballarini, Cesana Torinese – Sindaco, Torrazza Piemonte – Sindaco

Rete Ferroviaria Italiana (RFI): ing. Filippo Catalano - **Direttore** Direzione Territoriale Produzione Torino, ing. Filippo Catalano, ing. Luca Bassani, ing. Roberto Rolle, ing. Emmanuele Vaghi, ing. Andrea Demicheli

***Italferr*:** ing. Alessandro Carrà, ing. Vittorio Borsetti, ing. Francesco Perrone, ing. Enrico Piovano, dr. Francesco Paolucci

TELT-sas: arch. Mario Virano - **Direttore Generale**, ing. Maurizio Bufalini - **Vice Direttore Generale**, ing. Fabio Polazzo, ing. Manuela Rocca, ing. Lorenzo Brino, ing. Piergiuseppe Gilli, ing. Matteo Bertello, arch. Gianmarco Uras, ing. Silvio Garavoglia (Lombardi), ing. Francesco Magnorfi (Tecnimont), ing. Carlo Ognibene (Tecnimont)

Arpa Piemonte: ing. Angelo Robotto - **Direttore Generale**, dr.ssa Paola Balocco, dr.ssa Antonella Bari, dr. Crivellaro Giuseppe

Agenzia Mobilità piemontese: ing. Cesare Paonessa - **Direttore Generale**, arch. Andrea Stanghellini

Esperti invitati: prof. Roberto Zucchetti, arch. Ilario Abate Daga, ing. Andrea Debernardi, prof. Carlo Alberto Barbieri, prof. Franco Berlanda, Ing. Franco Campia, arch. Pasquale Bruno Malara, ing. Aldo Manto, prof. Fabio Minucci, dr. Giovanni Nigro, ing. Michele Pantaleo, ing. Silvano Ravera, ing. Pier Carlo Sibille, arch. Maria Sorbo, dr. Andrea Valente Arnaldi, prof. Mario Villa, dr. Vincenzo Coccolo, on. Osvaldo Napoli, prof. Bruno Dalla Chiara, prof. Adelmo Crotti, dr. Livio Ambrogio, dr. Andrea Costantino, dr. Mauro Olivero Pistoletto, ing. Giancarlo Bertalero, ing. Fulvio Quattroccolo, arch. Valter Martino, ing. Nicola Coviello

Invitati: ANIEM Piemonte, API Torino, ASCOM Torino, ATC Torino, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino, CIA, CNA Piemonte, Coldiretti, Confagricoltura, Confartigianato TORINO, Confcooperative Piemonte Nord, Comitato Transpadana, Confindustria Piemonte, FAI, Federalberghi, Imprend'Oc, Legacoop Piemonte, SITO SpA, Unione Industriale, CGIL – FILLEA, CISL – FILCA, UIL – FENEAL

2 PRIMA DELL'OSSERVATORIO 1992-2006: LA DEFINIZIONE DEL NUOVO ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE

2.1 ACCORDI E DECISIONI PRELIMINARI ASSUNTE DA ITALIA E FRANCIA 1992 - 2004

Il **Vertice Italia-Francia** di Parigi del **9 e 10 settembre 1992**[7] sanciva l'accordo politico e l'impegno dei due Stati per la realizzazione di un collegamento ferroviario "moderno" tra Torino e Lione; veniva in quella sede deciso di istituire una struttura di concertazione franco-italiana, il ***Comité de Pilotage***, che dal gennaio 1993, sulla scorta dei risultati degli studi effettuati, doveva definire la fattibilità dell'intervento e proporre le tappe operative per la realizzazione del collegamento.

Nel **Settembre 1994**, sull'impulso del Comitato promotore, le ferrovie italiane e francesi costituivano un GEIE[8], denominato ***Alpetunnel,*** per la realizzazione del progetto della Torino-Lione.

L'accordo Italia Francia del 15 Gennaio 1996[9] **costituiva la Commissione intergovernativa franco-italiana (CIG)** per seguire, per conto dei Governi, i temi connessi alla preparazione della realizzazione della Tratta Internazionale Montmélian-Torino della nuova linea ferroviaria merci/passeggeri Torino-Lione.

I successivi accordi attribuivano alla Commissione competenze supplementari, quali:

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

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

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

La scelta di realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione veniva consolidata e assunta al **Vertice Italo Francese di Torino del 29 gennaio 2001**[10]**,** perfezionata poi con **l'Accordo Supplementare del 5 maggio 2004**[11]**,** che decideva, sulla base degli studi preliminari precedenti condotti tra il 1995 ed il 2001 da Alpetunnel - GEIE, la sostenibilità del progetto; impegnava gli Stati alla costruzione della nuova infrastruttura e costituiva il promotore pubblico binazionale responsabile degli studi e della conduzione dei lavori preliminari.

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

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

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

---

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

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

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

[10] Accordo di Torino, 29 gennaio 2001, ratificata dal Parlamento Italiano con Legge 27 settembre 2002 – n. 228

[11] XIII Legislatura, Presidente del Consiglio Giuliano Amato (25/4/2000 – 11/6/2001), Ministro degli Esteri Lamberto Dini, Ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani; Protocollo Addizionale 5 maggio 2004, che stabiliva la ripartizione delle spese di investimento XIV Legislatura, Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi (11/6/2001– 23/4/2005), Ministro degli Esteri Renato Ruggiero, Ministro dei Trasporti Pietro Lunardi

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

2.2 REDAZIONE PROGETTO IN SPONDA SINISTRA DORA: 2002 – 2005, LATO ITALIA

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

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

2.2.1 LTF SAS - PROGETTO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE. TRATTA CONFINE DI STATO ITALIA/FRANCIA - BRUZOLO

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

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

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

Le tappe della fase approvativa del progetto preliminare Sinistra Dora:

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

2.2.2 LTF-SAS - CUNICOLO ESPLORATIVO DI VENAUS

Come previsto nell'Accordo Internazionale e dalla Commissione Intergovernativa Italia-Francia (costituita a seguito dell'accordo del 15 gennaio 1996), "*preliminarmente e funzionalmente all'opera principale deve essere realizzato un programma di gallerie geognostiche*" tra le quali era prevista in Italia la galleria di Venaus, per verificare il comportamento delle rocce attraversate con forti coperture (2500 m) in previsione dello scavo nel Massiccio di Ambin.

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

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

2.2.3 RFI - ITALFERR NODO URBANO DI TORINO, POTENZIAMENTO DELLA TRATTA BUSSOLENO E CINTURA MERCI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La **Commissione Tecnica Linea AC Torino-Lione,** presieduta dall'**arch. Luigi Rivalta,** ha operato per tre mesi tra molteplici difficoltà, cercando di recuperare un percorso di condivisione e proporre approfondimenti tecnici e modifiche sostanziali al progetto; il clima era ostile e di scarsa disponibilità da parte dei rappresentanti dei territori, dei Promotori Pubblici, ma anche dallo stesso Ministero impegnato a chiudere la

Pre-Conferenza di servizi (20 settembre 2005) in tempi coerenti con le scadenze temporali (e finanziarie) già convenute con Francia e Commissione Europea[12].

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

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

2.5 GLI SCONTRI DEL SEGHINO E DI VENAUS

La redazione del progetto e la realizzazione dei sondaggi (compreso il cunicolo geognostico lato Italia) erano scadenze concordate per ottenere il cofinanziamento europeo, quindi condizioni ineludibili.

Proprio per questa ragione la strategia degli oppositori si è sviluppata nell'impedimento dei sondaggi funzionali alla redazione del progetto. Nel periodo precedente (2002-2005) erano già avvenuti episodi di attacchi alle trivelle e di intimidazione nei confronti dei tecnici incaricati degli studi geologici.

Ma nell'autunno 2005 il vero detonatore dello scontro NOTAV-Istituzioni, è stato l'avvicinarsi della scadenza concordata con la Commissione Europea per avviare il cantiere del cunicolo geognostico programmato in Italia a Venaus.

Tali termini su richiesta delle amministrazioni locali erano già stati in precedenza differiti su richiesta degli enti locali valsusini[13].

- Il **31 ottobre 2005** vengono bloccate in Val di Susa le trivelle ed i mezzi della società incaricata di effettuare un sondaggio geognostico in località Seghino; le Forze dell'Ordine intervenute per garantire l'esecuzione del sondaggio devono ritirarsi per evitare scontri su una mulattiera in un territorio quasi impossibile da presidiare. I Sindaci svolgono una funzione di interposizione e mediazione per evitare scontri gravi. Il tentativo di esecuzione del sondaggio viene sospeso.
- Nella notte del **6 dicembre 2005** le Forze dell'Ordine sgomberano il presidio NOTAV realizzato occupando e "fortificando" l'area prevista per il cantiere, con lo scopo di consentire ad LTF l'allestimento del cantiere della galleria geognostica di Venaus.
- L'**8 dicembre 2005,** un numeroso **corteo si muove da Susa per raggiungere il presidio NOTAV di Venaus**; i manifestanti si scontrano con la Polizia attestata sulla Strada Statale 25 a protezione dell'area e rioccupano per qualche ora l'area. Vengono compiuti rilevanti atti di vandalismo su strutture e macchinari della società aggiudicataria dell'appalto.

Il **10 dicembre 2005** il Governo convocava le Amministrazioni Locali a Roma per un confronto. Sotto la guida del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, *Gianni Letta*, Governo ed Istituzioni Locali si accordano sull'istituzionalizzazione di uno strumento di dialogo, il "**Tavolo di Palazzo Chigi".**

Il cantiere appena aperto di Venaus veniva quindi "congelato", in attesa del confronto con il territorio.

In tale incontro viene inoltre convenuto che i lavori potranno ripartire solo dopo la relazione conclusiva degli approfondimenti ambientali, sanitari ed economici prodotti dalla Commissione Tecnica già istituita presso il Ministero delle Infrastrutture, esteso ai Ministeri della Salute, dell'Ambiente e delle Politiche Comunitarie,

---

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

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

[13] Ai primi di ottobre del 2001 era stata formalizzata la richiesta di Alpetunnel di avviare il tunnel geognostico da Venaus sotto il Moncenisio, dal diametro di sei metri e di 8 chilometri di lunghezza. Per contrastare il progetto, la Comunità Montana assume uno studio legale e sollecita al Ministro l'impegno a formare un tavolo comune di concertazione prima di avviare ogni iniziativa. Il sottosegretario ai trasporti Angelini, come atto di disponibilità al confronto, accetta di bloccare il bando di gara per il tunnel geognostico di Venaus

che dopo la sua istituzionalizzazione da parte della Presidenza del Consiglio, diventerà **l'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione**[14].

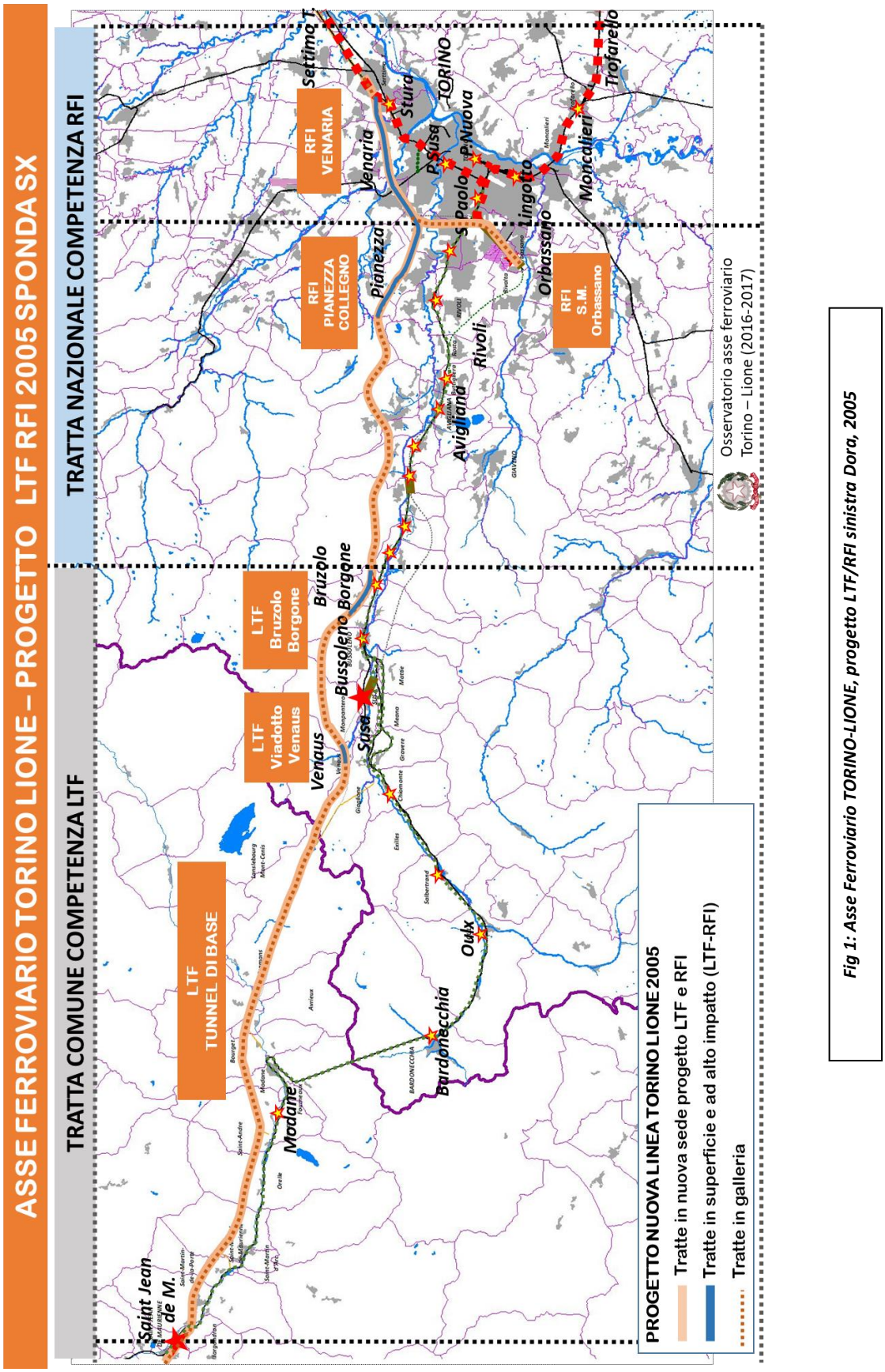


Fig 1: Asse Ferroviario TORINO-LIONE, progetto LTF/RFI sinistra Dora, 2005

[14] *Presidenza del Consiglio dei Ministri "OSSERVATORIO PER L'ASSE TORINO-LIONE – 12 DICEMBRE 2006 – 26 MARZO 2018 – finalità composizioni e risultati raggiunti", maggio 2018*

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

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

Riferimenti Governativi
*L'Osservatorio veniva istituito con **DPCM 1° marzo 2006**, dal Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi** (23/4/2005-17/5/2006) sotto il diretto coordinamento del Sottosegretario della Presidenza del Consiglio **Gianni Letta**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Pietro Lunardi**.*
*L'insediamento e l'avvio operativo dell'Osservatorio è avvenuto a seguito delle elezioni dell'aprile 2006, con il nuovo Governo (17/5/2006 – 6/5/2008), Presidente del Consiglio **Romano Prodi**; il **DPR** del **16 agosto 2006** nomina il Commissario di Governo e specifica il DPCM del 1° marzo; il Sottosegretario della presidenza del Consiglio era **Enrico Letta**; il Ministro delle infrastrutture era **Antonio Di Pietro** ed il Ministro dei trasporti il Prof. **Alessandro Bianchi**.*
*La conclusione della prima fase dell'Osservatorio – 29/7/2008, avviene dopo l'insediamento del nuovo Governo (7/5/2008 – 16/11/2011) con il Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi**; sotto il diretto coordinamento e la supervisione del Sottosegretario della Presidenza del Consiglio **Gianni Letta**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Altero Matteoli**.*

3.1.1 DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ E DEI RISULTATI RAGGIUNTI

L'**Osservatorio** (evoluzione ed istituzionalizzazione della precedente Commissione Tecnica) si insediava il **1° marzo 2006** ed iniziava la sua attività il **12 dicembre 2006**, con la esecutività della nomina de**l Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio[15].**

Il metodo di lavoro è efficacemente raccontato da Mario Virano in premessa del **Quaderno 1**[16]:

"*Il lavoro dell'Osservatorio consiste nel ricercare risposte tecniche a domande politiche, cercando di riannodare i fili di un dialogo interrotto e ristabilendo il mutuo riconoscimento dei molteplici soggetti a vario titolo interessati al tema.*

L'ispirazione di fondo che motiva il lavoro dell'Osservatorio è che un'intesa tra le parti sia non solo necessaria, ma anche possibile alla luce di quattro presupposti:

- *il rispetto di tutte le posizioni in campo;*
- *la razionalità delle argomentazioni;*
- *la chiara individuazione dei soggetti tra cui l'accordo va ricercato e che, per quanto riguarda il territorio, non possono che essere i Sindaci;*
- *la comprensione da parte di tutti del rilievo internazionale delle decisioni da assumere.*

In questo senso, la questione della Torino-Lione diventa – è già diventata – un paradigma delle problematiche "glocal", cioè di quel crescente numero di grandi problemi caratterizzati da un inscindibile intreccio di aspetti globali e di aspetti locali, che non possono risolversi con un taglio gordiano ma richiedono una paziente ricerca basata su una politica di piccoli passi per grandi obiettivi. È questo il tipo di cammino che l'Osservatorio ha iniziato a percorrere".

Un metodo che richiedeva a tutti i partecipanti, anche agli oppositori dell'Opera, uno spirito di leale collaborazione che non sarà successivamente rispettato, lasciando spazio al riaffermarsi di posizioni ideologiche pregiudiziali, espresse dai teorici del movimento No Tav, che non consideravano accettabile qualsiasi "compromesso".

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

- la capacità della Linea Storica;
- la domanda di traffico sull'arco alpino nel medio e lungo periodo e la capacità dei valichi di sostenerla;

[15] DPCM 1° marzo 2006 e DPR del 16 agosto 2006, che nominava Mario Virano Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio (fino al 23 aprile 2015, a seguito della promulgazione del DPR di nomina di Paolo Foietta).
Disponibile sul sito dell'Osservatorio http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/atti.html
[16] Quaderno 1 - Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, INTRODUZIONE Valutazione delle potenzialità della Linea Storica Tratta di valico

- le peculiarità del nodo ferroviario di Torino;
- le possibili alternative di tracciato in Val di Susa.

Su suggerimento dell'Osservatorio, con decisione governativa (Tavolo Istituzionale del 26 giugno 2007) **veniva abbandonata l'ipotesi di tracciato originale in sinistra Dora** (*Fig. 1*) ed il progetto ripartiva con una nuova fase pre-progettuale.

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

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

Lo strumento utilizzato era duplice: l'insieme delle riunioni e la pubblicazione di Quaderni tematici al termine della disamina di ciascun macro-tema.

Le assidue sedute dell'Osservatorio (70 in questa fase), si erano basate a loro volta su una molteplicità di strumenti: audizioni di tecnici espressi dai Promotori (LTF, RFI) o dai territori rappresentati e audizioni di esponenti "terzi" (ovvero non espressi dai Promotori o dai territori o dalle Istituzioni rappresentati in Osservatorio) di riconosciuta autorevolezza; presentazione di documenti da parte di componenti dell'Osservatorio; discussioni verbalizzate sugli aspetti presentati o discussi; lavori specifici richiesti dall'Osservatorio e svolti da soggetti sulla cui attendibilità era stato raggiunto un unanime accordo.

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

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

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

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

I risultati di tale lungo lavoro preliminare e la documentazione del dibattito all'interno dell'Osservatorio venivano progressivamente pubblicati nei primi 8 Quaderni dell'Osservatorio.

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

La conclusione della fase pre-progettuale coincideva con la redazione congiunta del documento "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio" noto

come "Accordo di Pracatinat", dal nome della località, in Alta Val Chisone, nella quale si erano svolte, il 27 e 28 giugno 2008, le riunioni dell'Osservatorio, le cui conclusioni venivano formalizzate in quel documento. *Alcuni oppositori del progetto negavano che tale documento rappresentasse un accordo perché il documento non veniva "formalmente" sottoscritto; nessuno aveva negato che il documento fosse "condiviso", che agli incontri avessero partecipato tutti i componenti dell'organismo rappresentativo, che il testo elaborato venisse rivisto e in parte riscritto con il contributo di tutti (in particolare dai rappresentanti dei territori che si opponevano a vari aspetti del progetto o al progetto nella sua totalità). L'accordo veniva presentato in una riunione tenuta il 29 giugno 2008 presso la Prefettura di Torino, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e della totalità dei Sindaci dei territori interessati senza che alcuno facesse sentire una voce di presa di distanza dal documento.*

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

A fronte di tale decisione, venivano individuate le linee di politica dei trasporti da attivare (sette indicazioni per il trasporto merci e quattro per il trasporto passeggeri), veniva confermata la necessità di una regia unitaria per l'intera attività di progettazione e di interfaccia tra territori e promotori, veniva presa la decisione di procedere alla progettazione dell'intero progetto (compreso il tunnel di base) e non di tratte funzionali via via individuate (posizione quest'ultima sostenuta dai rappresentanti della Bassa Val di Susa); veniva individuato l'elenco delle soluzioni infrastrutturali inquadrate nella politica comunitaria, nazionale e regionale dei corridoi intermodali e rese necessarie dal nuovo quadro di realizzazione della Torino-Lione[17]*.*

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

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

Il documento di Pracatinat proponeva anche **una nuova "ispirazione progettuale" che assume i valori e le criticità del territorio con lo stesso criterio di cogenza che di norma vengono attribuiti alle specifiche ferroviarie** (livellette, raggi di curvatura ecc.), **ribaltando la logica di una progettazione disciplinarmente autoreferenziata da calare nel contesto del territorio, del paesaggio e dell'ambiente, stabilendo con le realtà locali un rapporto basato su mitigazioni e compensazioni.**

Il rifiuto di queste logiche ha segnato da sempre la battaglia dei movimenti che in Valle di Susa hanno contrastato l'impostazione originaria del progetto Torino-Lione; le recenti esperienze approfondite in seno all'Osservatorio hanno dimostrato la praticabilità di una logica diversa, il salto di qualità progettuale che ne può derivare e hanno reso plausibile la tesi secondo cui **può essere immaginata una nuova linea senza creare una nuova cesura (parallela a quelle già consolidate con le due statali, l'autostrada e la ferrovia storica), sfruttando al meglio i corridoi già esistenti e le aree già compromesse da destinazioni legate alla mobilità.**

La sfida del progetto preliminare ha dovuto poi misurarsi con questo ordine di problemi: ciò è avvenuto con rilevanti innovazioni di metodo che prevedano una "**governance" unitaria delle attività**, un **concorso attivo delle realtà locali** (attraverso l'apporto di competenze tecniche che già hanno attivamente contribuito ai lavori dell'Osservatorio), **garantendo il costante rapporto** con gli Enti locali (interessati e interessabili dagli interventi) avendo presente la necessità di un coinvolgimento dei territori interessati nel processo decisionale.

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

[17] *Fabio Pasquali, "L'esperienza dell'Osservatorio Tecnico nel progetto della Nuova Linea Torino-Lione come contributo al dibattito sulla realizzazione di infrastrutture in Italia - Elementi in risposta alla lettera del Ministro" in Osservatorio collegamento ferroviario Torino - Lione Quaderno 9 Gennaio 2015 - CONTRIBUTI ALL'APPROCCIO DECISIONALE ALLE GRANDI OPERE - spunti di analisi e discussione in un'ottica operativa sulla base dell'esperienza dell'Osservatorio*

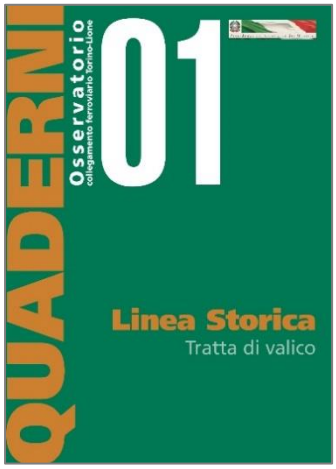
I principali risultati raggiunti questa fase sono stati formalizzati in documenti ufficiali[18] oltre che nei Quaderni dell'Osservatorio (da 1 a 7):

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

3.1.2 I QUADERNI DELL'OSSERVATORIO FASE 1 (2007 LUGLIO 2008); UNO STRUMENTO FONDAMENTALE DI DOCUMENTAZIONE DEL CONFRONTO, DI RENDICONTAZIONE DELLE ATTIVITÀ SVOLTE E DI FORMALIZZAZIONE DEI RISULTATI CONSEGUITI

I **Quaderni** sono stati in questa prima **fase pre-progettuale di confronto**, tra posizioni spesso distanti, lo strumento principale di verbalizzazione e formalizzazione dei lavori consentendo di arrivare a conclusioni "pubbliche e condivise", dando conto delle differenti posizioni (i "distinguo") dei critici del progetto[19].

Nella FASE 1 pre-progettuale, sono stati prodotti, condivisi e pubblicati ben 8 Quaderni di cui si propone una sintesi, rimandando per i contenuti ai testi pubblicati sul sito della Presidenza del Consiglio.

<table>
<tr><th>Link al quaderno</th><th>Descrizione</th></tr>
<tr><td>


Maggio 2007

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno1.pdf
</td><td>
Quaderno 1 – Linea storica - Tratta di valico

Il Quaderno 1, (risultato di 10 riunioni dell'Osservatorio) propone la sintesi degli elementi valutativi del potenziale della Linea Storica del collegamento ferroviario Torino-Lione, relativamente alla sua tratta di valico, quale risulta al termine di una serie di approfondimenti e di audizioni dell'Osservatorio, specificamente dedicate a questo tema, avvenute nel periodo dicembre 2006 – marzo 2007.

Le valutazioni riportate nel quaderno 1 risultano ormai chiaramente superate dai fatti e dalla storia: il Quaderno 11 (novembre 2018) chiarisce inesorabilmente come l'attuale tratta di valico sia "incompatibile" con l'evoluzione della normativa europea sulla sicurezza ferroviaria (STI 2011-2014) e con le esigenze del mercato ferroviario moderno, che per essere competitivo ed economicamente sostenibile richiede treni lunghi (>750 m), alti (p/c 80), e pesanti (2000 t). Lo stesso gestore dichiara oggi una capacità residua della tratta di valico assolutamente limitata e, nel caso possibile di introduzione di ulteriori limitazioni per ragioni di sicurezza, pressoché satura.

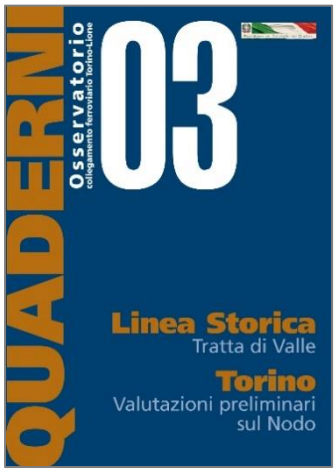
Riunioni dell'Osservatorio dedicate all'esame della Linea Storica
<table>
<tr><td>12 dicembre 2006</td><td>Insediamento dell'Osservatorio e Ricognizione dello stato dell'arte sugli argomenti in agenda</td></tr>
<tr><td>22 dicembre 2006</td><td>Avvio dell'esame delle problematiche della Linea Storica nella tratta di valico (caratteristiche, potenzialità, criticità)</td></tr>
<tr><td>27 dicembre 2006</td><td>Approfondimenti delle caratteristiche della Linea Storica nella tratta di valico</td></tr>
<tr><td>8 gennaio 2007</td><td>Criticità dell'innesto della Linea Storica nel nodo di Torino e ipotesi di scenari di esercizio di un'autostrada ferroviaria</td></tr>
<tr><td>12 gennaio 2007</td><td>Audizione del Coordinatore del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), Karel Vinck, con la partecipazione di Alain Baron, della Commissione Europea</td></tr>
<tr><td>16 gennaio 2007</td><td>Audizione del Presidente e Amministratore delegato dell'Autostrada ferroviaria alpina (AFA), Roberto Cinquegrani, e del Direttore dei progetti sud-europei di SNCF, Noël Belin</td></tr>
<tr><td>23 gennaio 2007</td><td>Audizione del Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi: Le politiche del Governo italiano per i trasporti sull'arco alpino</td></tr>
<tr><td>30 gennaio 2007</td><td>Presentazione della nota di sintesi sulla Linea Storica; studio di LTF su "Capacità delle linee ferroviarie-Proposta di terminologia"; audizione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana sul sistema ferroviario metropolitano di Torino: Presidente, Giovanni Nigro, Direttore, Pierluigi Gentile</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

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

[19] *Fabio Pasquali, "L'esperienza dell'Osservatorio Tecnico nel progetto della Nuova Linea Torino-Lione come contributo al dibattito sulla realizzazione di infrastrutture in Italia - Elementi in risposta alla lettera del Ministro" in Osservatorio collegamento ferroviario Torino - Lione Quaderno 9 Gennaio 2015 - CONTRIBUTI ALL'APPROCCIO DECISIONALE ALLE GRANDI OPERE - spunti di analisi e discussione in un'ottica operativa sulla base dell'esperienza dell'Osservatorio*

	6 febbraio 2007	Approfondimenti sulla Linea Storica e sul servizio dell'Autostrada Ferroviaria Alpina: sopralluogo in treno da Orbassano ad Aiton con i tecnici LTF e RFI e lo scrittore Alessandro Peressinotto
	7 marzo 2007	Audizione di Robert E. Rivier, Direttore del LITEP dell'Ecole Polytechnique Federale di Losanna, dedicata al modello CAPRES e alle sue applicazioni

Link al quaderno	Descrizione
 Giugno 2007 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno2.pdf	**Quaderno 2 – Scenari di traffico - Arco Alpino** Il Quaderno 2 dell'Osservatorio (risultato di 16 riunioni dell'Osservatorio) è dedicato alle valutazioni della domanda di trasporto sull'intero Arco Alpino, ipotizzando vari scenari previsionali e assumendo differenti orizzonti temporali di riferimento. Il confronto ha consentito di riportare la questione delle opere all'interno del più generale quadro delle politiche trasportistiche e ambientali in un contesto eccezionale qual è quello della Alpi. L'esame del problema e l'approfondimento delle varie tematiche sono stati sviluppati operando a due livelli: quello scientifico basato sui modelli di simulazione, verificando l'attendibilità dello strumento e degli input posti a base delle elaborazioni attraverso gli algoritmi, e quello della verifica sul campo attraverso un ciclo di audizioni degli operatori del settore in un orizzonte il più possibile internazionale. Ciò ha consentito di uscire da una logica ancorata ai "si" e ai "no" aprioristici aprendo una riflessione nuova che assume la relazione dinamica tra una serie di "se" da cui conseguono degli "allora": "se" si assumo decisioni politiche ambientalmente rilevanti come ad esempio il riequilibrio modale, "allora" la domanda di trasporto ferroviario (tradizionale, combinato, autostrada viaggiante, ecc.) assume rilevanza tale da motivare scelte di potenziamento dell'offerta che si scontrano con i limiti tendenziali dell'esistente secondo logiche e tempi che non sono nè lineari nè uniformi, ma determinano criticità differenziate nel tempo e nello spazio. ***Riunioni dedicate all'esame degli scenari di traffico dell'Arco Alpino:*** 22 dicembre 2006 – Acquisizione di indicazioni sulle fonti per gli approfondimenti sui dati di traffico 8 gennaio 2007 – Presentazione del Modello di previsione del traffico merci elaborato da LTF 16 gennaio 2007 – Anticipazione di due scenari di sviluppo del traffico merci elaborati da LTF per la CIG, e presentazione di uno Studio su un'autostrada ferroviaria a grande sagoma per la nuova linea Torino-Lione 23 gennaio 2007 – Analisi degli elementi utilizzati nell'impostazione del modello LTF 30 gennaio 2007 – Approfondimenti sullo sviluppo del traffico ferroviario merci in Europa 14 febbraio 2007 – Audizione dei Presidenti della Commissione intergovernativa (CIG), Rainer Masera e Louis Besson, con la collaborazione dei Segretari Generali Saverio Palchetti e Marie-Line Meaux, dedicata ai dati rilevati e alle previsioni di traffico merci nell'Arco Alpino 27 febbraio 2007 – Audizione di Noël de Saint-Pulgent, del ministero delle Finanze francese, e di Agostino Cappelli, docente allo IUAV e consulente del ministero delle Infrastrutture, dedicate rispettivamente agli audit sulla Torino-Lione svolti nel 2003 e nel 2006 dal Governo francese e alla validazione dei dati CAFT 2004 13 marzo 2007 – Audizione dei rappresentanti della società Cowi, Christian Abrahamsen e Raphael Zayat, con la partecipazione di Alain Baron della Commissione UE, dedicata al Rapporto 2006 sul traffico merci attraverso le Alpi 30 marzo 2007 – Audizione degli operatori ferroviari, rappresentati da Luca Ronzoni, Presidente dell'European Rail Freight Association (ERFA), e Noel Belin di SNCF 11 aprile 2007 – Audizione degli operatori portuali, rappresentati dal Presidente di Assoporti, Giovanni Nerli, da Luigi Barone, Direttore della Direzione Pianificazione e Sviluppo dell'Autorità portuale di Genova; da Alberto Pozzobon, dell'ufficio Programmazione e studi dell'Autorità portuale di Savona; da Sergio Somaglia e Fabrizio Bugliani, della Direzione Marketing dell'Autorità portuale di La Spezia; da Loïc Bezombes, della Direzione Strategie e finanze del Porto autonomo di Marsiglia

Link al quaderno	Descrizione
 **Dicembre 2007** http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno3.pdf	***Quaderno 3 – Linea storica Tratta di valle, Torino. Prime valutazioni sul Nodo*** Il terzo Quaderno dell'Osservatorio raccoglie i documenti, le analisi, le audizioni e le risultanze condivise sviluppate nel corso di 20 riunioni. A differenza delle due precedenti pubblicazioni monotematiche (capacità della tratta di valico esistente e domanda di traffico sull'intero arco alpino), questa affronta due distinti argomenti. • La valutazione della capacità della tratta di bassa valle della linea storica. • L' analisi del Nodo di Torino. L'esame delle caratteristiche prestazionali di una linea sostanzialmente di pianura, com'è la tratta Bussoleno - Torino, consente un approccio semplificato per la stima della capacità di traffico ammissibile: si è convenuto di analizzare in due parti, considerando, ai fini dell'esame tecnico, la linea scorporabile in una tratta di Bassa Valle (da Bussoleno ad Avigliana) ed una tratta metropolitana (da Avigliana a Torino). In questa lettura restano sullo sfondo talune singolarità costituite da specifici punti in cui si concentrano delle criticità locali (nodi di stazione, impianti, ecc.), la cui influenza non potrebbe che essere ulteriormente restrittiva rispetto alle prestazioni base della linea. Tutte le analisi sono state svolte con una metodologia semplificata analogamente a quanto già era avvenuto per la tratta di valico; anche in questo caso, non si è analizzata la compatibilità ambientale e l'accettabilità sociale dei livelli di servizio ipotizzabili con il massimo grado di sfruttamento della capacità. ***Riunioni dell'Osservatorio sulla tratta di valle della linea storica e sul nodo di Torino*** 12 dicembre 06 – Ricognizione dello stato dell'arte sugli argomenti in agenda 8 gennaio 2007 – Analisi delle criticità dell'innesto della Linea Storica nel nodo di Torino 30 gennaio 2007 – Audizione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, Presidente Giovanni Nigro, Direttore Pierluigi Gentile, dedicata al Nodo di Torino e agli studi per il sistema ferroviario metropolitano 21 marzo 2007 – Avvio dell'esame delle problematiche inerenti il Nodo di Torino e degli input da inserire nella simulazione che verrà sviluppata da RFI 3 aprile 2007 – Esame dei dati e delle prime ipotesi sulla capacità del nodo di Torino 17 aprile 2007 – Audizione dell'Istituto Superiore Sistemi Territoriali per l'Innovazione (SITI), dedicata allo studio di fattibilità per il collegamento ferroviario e autostradale di Corso Marche, presenti Riccardo Roscelli, Presidente, Mario Carrara, del Comitato Tecnico di Direzione di SITI, Andrea Rosa, Project Manager Infrastrutture e Trasporti di SITI, Alessandro Lacava, consulente di SITI 8 maggio 2007 – Approfondimenti sulla capacità del Nodo di Torino e della tratta della Linea Storica nella Bassa Valle di Susa 15 maggio 2007 – Analisi e considerazioni sullo stato di avanzamento degli approfondimenti sulla tratta bassa della Linea Storica e sul Nodo di Torino 22 maggio 2007 – Audizione di Alessandro Di Benedetto, Presidente della Società Interporto di Torino (SITO) 1 giugno 2007 – Audizione di Antonio Chiari, Presidente della Concessionaria autostradale ATIVA, dedicata agli studi per la quarta corsia della tangenziale di Torino e alla sua integrazione con il tracciato della Gronda Nord e con Corso Marche 11 giugno 2007 – Discussione sui lavori per la definizione della bozza di sintesi sul Nodo di Torino e sulla Tratta di Valle della Linea Storica 25 giugno 2007 – Informazione sugli esiti della riunione del Tavolo istituzionale del 13 giugno, decisioni sul programma di attività conseguente 28 giugno 2007 – Valutazione preliminare della bozza di sintesi sul nodo di Torino e sulla Tratta di Valle della Linea Storica (Quaderno 03) 4 luglio 2007 – Seguito della valutazione preliminare della bozza di sintesi sul nodo di Torino e sulla Tratta di Valle della Linea Storica (Quaderno 03) 17 luglio 2007 – Presentazione del lavoro di approfondimento effettuato dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, in collaborazione con RFI, sul traffico ipotizzabile di treni merci, di Autostrada ferroviaria e di lunga percorrenza sul nodo di Torino e sulla Tratta di Valle della Linea Storica

	31 luglio 2007	Proseguimento della discussione sulla bozza di sintesi sul nodo di Torino e sulla Tratta di Valle della Linea Storica (Quaderno 03)
	30 agosto 2007	Proseguimento della discussione sulla bozza di sintesi sul nodo di Torino e sulla Tratta di Valle della Linea Storica (Quaderno 03)
	7 settembre 2007	Proseguimento della discussione sulla bozza di sintesi sul nodo di Torino e sulla Tratta di Valle della Linea Storica (Quaderno 03)
	2 ottobre 2007	Audizione della Società Interporto di Torino e dei sindaci dei comuni interessati, presenti: Alessandro Di Benedetto, Presidente di SITO; Gerardo La Rotonda, Direttore Generale di SITO; Carlo Marroni, Sindaco di Orbassano; Amalia Neirotti, Sindaco di Rivalta; Bruno Graglia, Presidente della Sezione provinciale di Torino della Federazione Autotrasportatori Italiani (FAI), e del Segretario, Enzo Pompilio.
	10 ottobre 2007	Conclusione del rapporto intermedio sul Nodo di Torino (Q3)

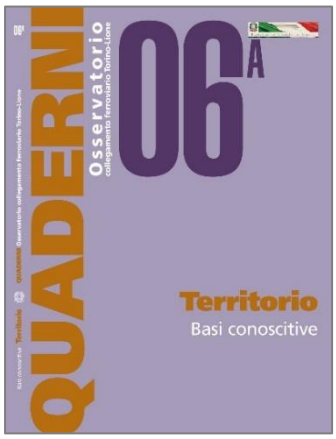
Link al quaderno	Descrizione
 Febbraio 2008 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno4.pdf	***Quaderno 4 – Intermodalità, Centri d'interscambio e Autostrade ferroviarie*** Il Quaderno 4 dell'Osservatorio costituisce un contributo di aggiornamento e di riflessione sul sistema logistico come richiesto in particolare dai rappresentanti dei comuni del quadrante Sud dell'area metropolitana Torinese. Il Quaderno 4 va letto in forma integrata con il Quaderno 2, relativo alle analisi sulla domanda di trasporto nell'Arco Alpino. Esso riassume gli approfondimenti e le indagini di campo che l'Osservatorio ha svolto nel 2007 su alcune delle più significative realtà operanti in Italia ed Europa (tra cui il progetto ferroviario del Lötschberg, aperto al traffico commerciale proprio nel 2007); il centro intermodale Hupac a Busto Arsizio e Gallarate, il più importante interporto privato italiano; l'interporto Quadrante Europa di Verona, l'Eurotunnel e lo scalo intermodale di Fretun-Calais, il trasporto intermodale sull'asse del Brennero, nonché l'interporto di Torino SITO. Gli approfondimenti svolti hanno consentito di verificare, alla data del 2007 e quindi in un contesto precrisi, come l'Italia stava operando con riferimento ai principali partner europei, in termini sia programmatori che operativi. Nel capitolo "Intermodalità" si presentano alcuni importanti approfondimenti sui sistemi economici e logistici delle regioni italiane del nord Italia e di alcune regioni europee connesse dal Corridoio. Infine si affronta il tema dell'Autostrada ferroviaria, che si presenta come tecnica innovativa per una efficiente integrazione tra trasporto stradale e ferroviario. ***Riunioni dell'Osservatorio dedicate al tema dell'intermodalità, centri logistici e autostrade ferroviarie***

25 luglio 2007	Visita al tunnel del Lötschberg (Svizzera), con presentazione di Eduard Wymann, responsabile tecnico della BLS AlpTransit AG, e incontro con i Sindaci dei comuni della zona di imbocco nord, nel Cantone di Berna, che hanno condiviso problemi e opportunità dell'opera e criticità ambientali; Karl Klossner, del Comune di Frutigen, Hans-Ueli Trachsel, del comune di Reichenbach, e Georges Wandfluh, del comune di Kandergrund. Alla visita hanno partecipato Sindaci e rappresentanti dei Comuni della Valle di Susa: Antonio Ferrentino, Presidente della Comunità Montana Bassa Valle di Susa; Giuseppina Canuto, Vice Presidente Comunità Montana Bassa Valle di Susa; Flavia Debernardi, Consigliere del Comune di Caprie; Cesare Oliviero Pistoletto del Comune di Gravere; Renzo Pinard, Sindaco del Comune di Chiomonte; Franco Inardi, Vice Sindaco del Comune di Chiomonte; Claudio Bertacco, Presidente Comunità Montana; Agnese Ugues, Sindaco del Comune di Sangano; Luigi Monge, Consigliere del Comune di Trana; Paolo Ruzzola, Sindaco del Comune di Buttigliera; Mauro Mellano del Comune di Buttigliera
13 settembre 2007	Visita ai terminal Hupac e Ambrogio di Busto Arsizio e Gallarate, con audizione di Francesco Crivelli, Amministratore Delegato di Hupac, di Piero Solcà, Responsabile HUPAC della Logistica e della Qualità, e di Livio Ambrogio, Presidente di Ambrogio Trasporti. Visita all'interporto Quadrante Europa di Verona, con audizione di Nicola Boaretti, Condirettore del consorzio ZAI, di Domenico Miceli,

		della Divisione Logistica e Marketing di Trenitalia e di Giuseppe Dalla Via, della Divisione Cargo per l'area di Venezia e Verona. Presentazione degli studi elaborati da LTF per la CIG per un'autostrada ferroviaria a grande sagoma Torino-Lione. Alla visita hanno partecipato anche Sindaci e rappresentanti dei Comuni dell'Area Metropolitana di Torino: Carlo Marroni, Sindaco di Orbassano; Luigi Turco, Assessore del Comune di Grugliasco; Carla Barovetti, Assessore del Comune di Rivalta; Alessandro Resio, Assessore del Comune di Rivalta. Presente inoltre Vincenzo Macri, della Società interporto di Torino (SITO)
	18 settembre 2007	Visita alla sede RFF di Lione, con presentazione dell'esperienza francese delle Autostrade ferroviarie da parte di Noël Belin e Didier Mercey di RFF, rispettivamente direttore Strategia e responsabile dei progetti di Autostrada ferroviaria. Alla visita hanno partecipato Sindaci e rappresentanti dei Comuni della Valle di Susa e dell'Area Metropolitana di Torino: Carlo Marroni, Sindaco di Orbassano; Luigi Turco, Assessore del Comune di Grugliasco; Amalia Neirotti, Sindaco di Rivalta; Carla Barovetti, Assessore del Comune di Rivalta; Francesco Castellaneta, Assessore del Comune di Orbassano; Renzo Pinard, Sindaco di Chiomonte; Diego Joannes, Consigliere del Comune di Chiomonte; Chiara Cerutti, Assessore della Comunità Montana Alta Valle Susa. Presenti inoltre i rappresentanti della Società interporto di Torino (SITO), Alessandro Di Benedetto, Presidente, e Danilo Marigo
	19 settembre 2007	Visita al tunnel sotto la Manica e del suo terminale sul lato francese, effettuata con Pascal Sainson, Direttore della divisione Esercizio della società Eurotunnel. Alla visita hanno partecipato gli stessi ospiti della visita a Lione
	21 novembre 2007	Audizione di Michel Delaygue, incaricato per la missione di intermodalità del ministero dell'Equipement per la regione Rhône-Alpes, insieme a Dominique Rul di RFF, incarico degli studi sull'intermodalità merci, e Bernard Simon, della Direzione Trasporti della Regione Rhône-Alpes, dedicata alle politiche intermodali nella regione Rhône-Alpes. Audizione di Federico Antoniazzi, sulla localizzazione dei terminali intermodali nel Rhône-Alpes e in Lombardia. Audizione di Agostino Cappelli, dell'università IUAV, dedicata al confronto tra i sistemi logistici di Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto. Audizione di Daniele Borioli, Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, dedicata alle scelte di localizzazione degli hub intermodali in Piemonte. Audizione, in videoconferenza, di Jordi Torrent, della sottodirezione generale di Strategia e sviluppo dell'Autorità portuale di Barcellona, dedicata alle strategie del porto di Barcellona
	6 dicembre 2007	Intervento di Giuseppe Sciallis, del ministero dei Trasporti, dedicato agli incentivi previsti nella legge Finanziaria 2008 per il sostegno del trasporto combinato e il riequilibrio modale, con particolare riferimento al corridoio ferroviario esistente fra Torino e Lione. Audizione di Federico Antoniazzi, sulle misure di incentivazione al trasporto combinato esistenti in Europa e le proposte per un finanziamento della legge 166/02. Intervento di Carlo Di Gianfrancesco, del ministero dell'Ambiente, sui criteri per la rendicontazione degli effetti e dei benefici del progetto Autostrada ferroviaria alpina (AFA)
	20 dicembre 2007	Audizione di Jean Louis Tane e Alberto Chiaraviglio, Vicepresidenti dell'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF) e di Sergio Curi, Responsabile del Centro Studi di CONFETRA, dedicata allo scenario attuale e futuro del trasporto merci in Europa, alla situazione delle reti ferroviarie europee e a un confronto caratteristiche tecnico funzionali delle modalità di trasporto intermodale

Link al quaderno	Descrizione
 Febbraio 2008 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno5.pdf	***Quaderno 5 – Valutazione dei progetti - Esternalità e ricadute territoriali, costi e benefici, finanza di progetto*** In questo Quaderno l'Osservatorio si è posto due obiettivi. In primo luogo, quello di acquisire gli strumenti di analisi, (le tecniche più avanzate e condivise - in un quadro nazionale ed internazionale) di un progetto infrastrutturale complesso. In secondo luogo, quello di costruire degli strumenti di valutazione, finalizzati al confronto tra progetti egualmente complessi e comparabili, ma attuati in contesti o ambiti diversi. Accanto a costi e benefici interni e alle aree di possibile divergenza tra metodi di valutazione, nell'analisi di un progetto di infrastruttura di trasporto appare altresì cruciale la trattazione delle esternalità. Si tratta degli effetti sull'ambiente (inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, gas serra e riscaldamento del pianeta, effetti a monte e a valle nelle fasi di cantiere), sul territorio (attività economiche e scambi, insediamenti abitativi e industriali), sulla mobilità in senso generale (congestione e risparmio del tempo, incidentalità e danni alla collettività). L'insieme degli strumenti acquisiti, in particolare per analisi costi benefici ed analisi finanziarie di progetti nel settore ferroviario, hanno permesso di inquadrare il problema alla luce dei più recenti sviluppi. Si tratta della costruzione di modello di analisi del trasporto in chiave multi-modale, con una stima degli effetti nella sua interezza attraverso il confronto della situazione con e senza progetto; quest'ultimo dovrà essere scelto in base a criteri di efficienza tecnica, ambientale, economica, finanziaria, gestionale, pubblico-privata e comunitaria. ***Riunioni dell'Osservatorio sul tema della valutazione dei progetti esternalità e ricadute territoriali, costi e benefici, finanza di progetto*** 7 settembre 2007 — Presentazione da parte di LTF del Bollettino delle rilevazioni del traffico ai valichi alpini tra 2005 e 2006 16 ottobre 2007 — Audizione degli esperti coinvolti negli studi sviluppati dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale per la Programmazione europea 2007-2013. Presenti Alberto Clementi, Segretario del Direttivo della Società italiana urbanisti, Aldo Bonomi, Direttore del Consorzio Aaster, Giuseppe Dematteis, Ordinario di Geografia urbana e regionale presso il Politecnico di Torino, Antonio Ranieri, Direttore dell'Ufficio studi per l'agenzia per il controllo della qualità dei servizi pubblici del Comune di Roma, e da Stefano Sampaolo, della Fondazione Censis, Settore Territorio 23 ottobre 2007 — Audizione degli esperti coinvolti negli studi coordinati dal Ministero delle Infrastrutture sulla valutazione delle esternalità nei progetti di opere trasportistiche, presenti Nicolino Carrano del Ministero delle Infrastrutture, da Massimo Bagarani della società Economia sviluppo ambiente (ESA) e da Paolo Guglielminetti, Senior Manager della Pricewaterhouse Coopers 30 ottobre 2007 — Audizione dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto (UFTP) presso il CIPE, dedicata al tema del Partenariato Pubblico Privato, presenti Manfredo Paulucci de Calboli, Coordinatore dell'Unità tecnica finanza di progetto (UTFP), affiancato da Rosalba Cori, Alberto Germani e Gabriele Ferrante 6 novembre 2007 — Audizione di Matthew Arndt, Banca Europea degli Investimenti Capo della Divisione Rail and Road nel Dipartimento Projects della Banca europea degli Investimenti (BEI), di Guy Chetrit, Senior Project Finance Manager Lending Operations in Italy della Malta and Wester Balkans (BEI), e di Peter Bickel, dell'Università di Stoccarda, Coordinatore scientifico del progetto UE Heatco, dedicata alle modalità con cui operano i soggetti portatori di visioni europee chiamati a fare valutazioni e a decidere finanziamenti dei progetti infrastrutturali 13 novembre 2007 — Intervento di Anna Gervasoni, Direttore del Centro di ricerca sui trasporti e le infrastrutture dell'Università LIUC, su metodologie, importanza e obblighi di legge dell'analisi costi-benefici in Italia e in Europa, quale strumento per verificare la fattibilità di un progetto, in particolare per quelli che necessitano di finanziamenti pubblici. Intervento di Fabio Pasquali, Responsabile del servizio Analisi economiche della Direzione centrale Finanza di progetto e

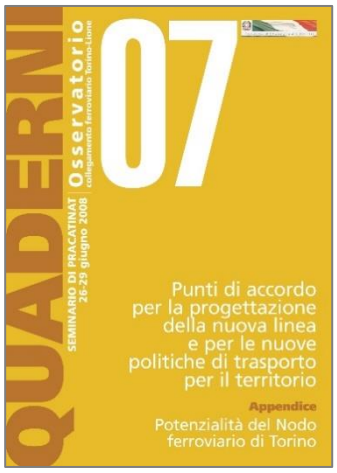
		concessioni autostradali di Anas Spa, dedicato alla ricerca della convergenza tra metodi ed analisi esistenti all'interno dell'Unione europea, il ruolo delle politiche comunitarie nell'analisi e valutazione di progetti di infrastrutture di trasporto e lo strumento della matrice effetti/portatori di nuovo interesse sia rispetto alla letteratura che rispetto alla pratica corrente. Presentazione da parte di Sylvie Bourrier, Responsabile finanziaria di LTF, dei vari studi svolti per la Commissione Intergovernativa in materia di valutazioni socio economiche e finanziarie
	27 novembre 2007	Audizione di Jacques Rambaud, responsabile della Démarche Grand Chantier presso la Prefettura della Savoia, di Bernard Barneoud del Conseil général de la Savoie, di Jacques Ricard di LTF Sas e di Roland Merloz, Sindaco di Saint-Jean-de-Maurienne, dedicata alla Démarche Grand Chantier, che rappresenta il procedimento adottato dal Governo francese per gestire i rapporti con i territori interessati da interventi di particolare rilievo. Presenti i Sindaci interessati dei territori dell'Alta e Bassa Valle di Susa, della Val Sangone e della Area Metropolitana (Nord e Sud): Bruno Gonella, Sindaco di Almese; Carla Mattioli, Sindaco di Avigliana; Francesco Avato, Sindaco di Bardonecchia; Andrea Appiano, Sindaco di Bruino; Paolo Ruzzola, Sindaco di Buttigliera Alta; Luigi Montiglio, Vicesindaco di Grugliasco; Carlo Marroni, Sindaco di Orbassano; Claudio Gagliardi, Sindaco di Pianezza; Celestino Torta, Vicesindaco di Reano; Amalia Neirotti, Sindaco di Rivalta; Agnese Ugues, Sindaco di Sangano; Antonio Ferrentino, Sindaco di Sant'Antonino e Presidente Comunità montana Bassa Valle di Susa; Nicola Pollari, Sindaco di Venaria Reale; Nilo Durbiano, Sindaco di Venaus
	6 dicembre 2007	Audizione di Philippe De Mester, Direttore regionale Rhône-Alpes di RFF, e da Alain Colomb, Responsabile del procedimento di RFF per la procedura DUP sulla tratta di adduzione francese al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, dal Nodo di Lione a Saint-Jean-de-Maurienne
	10 dicembre 2007	Audizione di Rainer Masera, Presidente CIG, e di Valerio Bellamoli, Managing Director Galaxy Management Services, già Direttore Finanza Infrastrutture Cassa Depositi e Prestiti, dedicata alle valutazioni degli istituti bancari e finanziari sul tema del finanziamento dei grandi progetti di infrastrutture di trasporti. Audizione degli esponenti di istituti bancari e finanziari e di società di progetto sul tema del finanziamento e della valutazione di progetti di infrastrutture di trasporti. Audizione di Cecilia Felicetti, Responsabile infrastrutture speciali della società Infrastrutture Lombarde (IL), di Cesare Prete di IL Spa e Carlo Mangiarotti di Concessioni autostradali lombarde (CAL) Spa, dedicata all'esperienza lombarda nel finanziamento di infrastrutture pubbliche

Link al quaderno	Descrizione
 **Aprile 2009** http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno6_a.pdf	***Quaderno 6 A – Territorio - Basi conoscitive*** Il Quaderno 6-A ha essenzialmente uno scopo documentale. Esso dà infatti conto dei materiali acquisiti, dei contributi raccolti e delle audizioni svolte su di un'area tematica precisa: le questioni relative al territorio, ai suoi valori e alle sue criticità, che saranno in parte riprese nel quaderno 6-B incentrato sulla tematica del Nodo di Torino. L'ampia ricognizione ha coinvolto il mondo accademico, le *équipe* che hanno lavorato e lavorano alla programmazione territoriale e paesistica, l'ARPA, alcuni autori di originali riflessioni critiche sui temi in oggetto, nonché l'apporto documentato e puntuale di esperti, indicati dagli stessi Enti locali, su questioni territoriali di particolare significato o di rilevante sensibilità ambientale. Il significato di questa complessiva attività sta nell'assunto base che il territorio, lungi dall'essere solo uno scenario di inserimenti infrastrutturali, deve essere l'ispiratore primo della stessa impostazione progettuale di base, orientandone i caratteri con le proprie criticità e i propri valori, che devono avere lo stesso livello di inderogabilità che hanno abitualmente i vincoli di tipo tecnico delle linee ferroviarie (raggi di curvatura, livellette, ecc...). Assumere il territorio come valore richiede che questo sia conosciuto e ciò significa approfondirne da un lato la comprensione fisico-oggettiva che gli strumenti scientifici consentono, ma dall'altro confrontarsi anche con la soggettività collettiva che quella realtà interpreta ed esprime nel proprio immaginario e nella sua legittima rappresentanza di massa. ***Riunioni dell'Osservatorio dedicate all'acquisizione di elementi conoscitivi del territorio*** 26 febbraio 2008 — Avvio dell'acquisizione degli strumenti conoscitivi sullo stato del territorio per quanto riguarda la cartografia, l'impatto acustico delle infrastrutture di trasporto, con audizione di: Mauro Manson, della società Air Data Srl; Paolo Foietta, della Provincia di Torino; Franco Gallarà, di LTF Sas; Bernardo Magrì, Direttore generale della Società italiana traforo autostradale del Frejus (SITAF); Umberto Pisani, dello Studio Ingegneria Acustica Pisani, consulente SITAF. Presente Silvano Ravera, Direttore generale di ARPA Piemonte 4 marzo 2008 — Approfondimento del tema dei valori naturalistici, paesaggistici e storico-artistico-ambientali dei territori, con audizioni di: Giuseppe Dematteis e Roberto Gambino del Politecnico di Torino, per aggiornamenti sulla programmazione in materia di territorio e di paesaggio (Piano Paesistico Regionale); Egidio Dansero dell'Università di Torino e Attilia Peano, Claudia Cassatella e Mauro Volpiano del Politecnico di Torino, per la ricerca dedicata al sistema dei valori storico-artistici e ambientali in valle di Susa; Massimo Quaini, dell'Università di Genova, per gli aspetti immateriali del paesaggio inteso come genius loci. Sono inoltre presenti Giuseppe Crivellaro ed Enrico Garrou di ARPA Piemonte 11 marzo 2008 — Acquisizione di ulteriori strumenti conoscitivi sullo stato del territorio d'interesse dell'Osservatorio, con audizione di Galliano Ballarani e Francesco Bocchimuzzo di RFI per quanto riguarda l'impatto acustico della Linea Storica e le misure di mitigazione previste o realizzate, e presentazione degli studi di LTF in materia territoriale, ambientale e paesaggistica, effettuata in particolare da Ottavia Berta, consulente di LTF 1 aprile 2008 — Acquisizione di un quadro informativo generale sugli studi e sulle attività eseguite dall'ARPA Piemonte nelle materie d'interesse dell'Osservatorio, con audizione del suo Direttore Generale, Silvano Ravera, e dei dirigenti e tecnici Enrico Garrou, Carlo Bussi, Stefano Bovo, Jacopo Fogola e Ferruccio Forlati 12 maggio 2008 — Audizione dei Sindaci dei Comuni dell'area nord-ovest di Torino direttamente interessati alla linea ferroviaria Torino-Milano, presenti: Bruno Matola, Sindaco di Chivasso; Aldo Corgiat Loia, Sindaco Settimo; Francesco Goia, Sindaco di Volpiano 20 maggio 2008 — Audizione dei Sindaci della Cintura metropolitana Ovest e Sud di Torino, presenti: Cesare Riccardo, Vicesindaco di Bruino; Paolo Ruzzola, Sindaco di Buttigliera Alta; Silvana Accossato, Sindaco di Collegno; Romano Plantamura, Assessore del Comune di

		Collegno, Lorenzo De Cristofaro direttore Comune di Collegno; Carlo Vietti, Sindaco di Druento; Marcello Mazzù, Sindaco di Grugliasco; Eugenio Gambetta, Sindaco di Orbassano; Claudio Gagliardi, Sindaco di Pianezza; Amalia Neirotti, Sindaco di Rivalta di Torino; Guido Tallone, Sindaco di Rivoli; Andrea Tragaioli, Sindaco di Rosta; Nicola Pollari, Sindaco di Venaria; Maria Giuseppina Cavigliasso, Sindaco di Villarbasse; Marco Giardino, Esperto del Comune di Villarbasse
	28 maggio 2008	Audizione dei Sindaci dell'Alta Valle di Susa, presenti: Mauro Carena, Presidente Comunità Montana Alta Valle di Susa; Giorgio Bortoluzzi, Assessore Comunità Montana Alta Valle di Susa; Francesco Avato, Sindaco di Bardonecchia; Renzo Pinard, Sindaco di Chiomonte; Franco Ainardi, Vicesindaco di Chiomonte; Franco Capra, Sindaco di Claviere; Sergio Calabresi, Sindaco di Gravere; Francesco Siro, Assessore di Gravere; Gian Mario Blanchet, Vicesindaco di Cesana Torinese; Mario Perotto, Sindaco di Meana di Susa; Erwin Strazzabosco, Sindaco di Sauze di Cesana; Roberto Faure, Sindaco di Sauze d'Oulx; Andrea Colarelli, Sindaco di Sestriere
	3 giugno 2008	Audizione degli Amministratori della Comunità Montana e dei Comuni della Bassa Valle di Susa e val Cenischia, e audizione degli Amministratori della Comunità Montana e dei Comuni della Val Sangone. Per la prima sono presenti: Antonio Ferrentino, Presidente della Comunità Montana Bassa Valle e Val Cenischia e Sindaco di Sant'Antonino; Bruno Gonella, Sindaco di Almese; Carla Mattioli, Sindaco di Avigliana; Simona Pognant, Sindaco di Borgone di Susa; Mario Richiero, Sindaco di Bruzolo; Giuseppe Joannas, Sindaco di Bussoleno; Gian Andrea Torasso, Sindaco di Caprie; Sandro Dogliotti, Sindaco di Caselette; Domenico Usseglio, Vicesindaco di Chiusa San Michele; Barbara Debernardi, Sindaco di Condove; Cesare Bellando, Sindaco di Mattie; Piera Favro, Sindaco di Monpantero; Ezio Cesare Rivetti, Sindaco di Novalesa; Michele Borletto, Sindaco di Rubiana; Loredana Bellone, Sindaco di San Didero; Luigi Richard Garnero, Sindaco di San Giorgio di Susa; Bruno Allegro, Sindaco di Sant'Ambrogio di Susa; Sandro Plano, Sindaco di Susa; Lionello Gioberto, Sindaco di Vaie; Nilo Durbiano, Sindaco di Venaus; Susanna Oliva, Sindaco di Villardora; Luigi Franco, Sindaco di Villar Focchiardo. Per la seconda sono presenti: Giovanni Turello, Presidente della Comunità Montana Val Sangone e Sindaco di Valgioie; Paolo Allais, Sindaco di Coazze; Daniela Ruffino, Sindaco di Giaveno; Agnese Ugues, Sindaco di Sangano; Ezio Sada, Sindaco di Trana
	11 giugno 2008	Audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli

Link al quaderno	Descrizione
 Aprile 2009 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno6_b.pdf	***Quaderno 6 B – Territorio – Nodo di Torino*** Il quaderno 6-B ha essenzialmente uno scopo documentale. Le analisi e le verifiche condotte hanno evidenziato la correlazione tra conclusioni raggiunte e scenari infrastrutturali considerati e, all'interno di essi, sono richiesti anche interventi al momento non compresi nell'attuale contratto di programma Stato-RFI. L'Agenzia ha provveduto a individuare il numero di tracce nel Nodo di Torino che permetteranno di far transitare tutti i treni (merci e passeggeri) previsti nello scenario di breve periodo 2012. L'analisi del Nodo ed il processo di saturazione hanno evidenziato in prima approssimazione come "strozzature" l'intersezione di Bivio Crocetta e la tratta Stura-Settimo. Le ipotesi progettuali e le analisi svolte riguardanti i territori della cintura metropolitana ovest e sud di Torino sono state socializzate con i Sindaci dei Comuni interessati per un confronto con le esigenze di mobilità avanzate a livello locale al fine di integrare queste ultime con i requisiti connessi con la realizzazione di un nuovo collegamento a lunga percorrenza sull'asse del Corridoio V. ***Riunioni dedicate al nodo di Torino***

27 giugno 2007	Presentazione da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana dei risultati dello studio sulla capacità del Nodo e della sua saturazione individuata con il metodo CAPRES
15 gennaio 2008	Prime valutazioni sulla simulazione della potenzialità del Nodo di Torino e sulle opzioni possibili per l'applicazione del metodo CAPRES, con presentazione di un documento dove l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana individua le fasi operative e gli elementi necessari all'avvio dello studio (applicativi informatici dedicati alla definizione del programma di esercizio e alla saturazione e dati di input indispensabili per una corretta definizione dello scenario)
20 febbraio 2008	Aggiornamenti sulle verifiche capacità del Nodo ferroviario di Torino e proposta programmatica e metodologica da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per le fasi successive
18 marzo 2008	Presentazione da parte di RFI, presso la sua sede di Torino in Via Nizza 2, del progetto in corso di realizzazione del Nodo di Torino, seguita dalla visita al cantiere del Passante
1 aprile 2008	Consegna da parte di RFI e analisi dell'Osservatorio di una prima selezione degli elaborati sul Nodo ferroviario
8 aprile 2008	Illustrazione di RFI della documentazione relativa ai lavori nel Passante ferroviario nel Nodo di Torino. Presentazione da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana dello stato di avanzamento al 31 marzo delle analisi della capacità del nodo di Torino, con una previsione delle linee e dei treni ipotizzati al 2020
6 maggio 2008	Presentazione e discussione dei dati di sintesi sulla capacità della Linea Storica e del Nodo di Torino prodotti dall'Osservatorio dal suo insediamento al 30 aprile 2008
12 maggio 2008	Presentazione da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di una valutazione speditiva della capacità del Nodo e di una proposta di orario al 2012. Presenti i Sindaci dei Comuni dell'area nord-ovest di Torino direttamente interessati alla linea ferroviaria Torino-Milano, presenti: Bruno Matola, Sindaco di Chivasso; Aldo Corgiat Loia, Sindaco Settimo; Francesco Goia, Sindaco di Volpiano
20 maggio 2008	Aggiornamento da parte di Siti sugli studi per il nuovo asse integrato di corso Marche, con i risultati dell'analisi di fattibilità tecnica e cenni sull'impostazione dello studio di traffico. Aggiornamento di Ativa sugli studi per una possibile integrazione fra autostrade e ferrovia. Presenti i Sindaci della Cintura metropolitana Ovest e Sud di Torino, presenti: Cesare Riccardo, Vicesindaco di Bruino; Paolo Ruzzola, Sindaco di Buttigliera Alta; Silvana Accossato, Sindaco di Collegno; Lorenzo De Cristofaro e Romano Plantanura, Assessori del Comune di Collegno; Carlo Vietti, Sindaco di Druento; Marcello Mazzù, Sindaco di Grugliasco; Eugenio Gambetta, Sindaco di Orbassano; Claudio Gagliardi, Sindaco di Pianezza; Amalia Neirotti, Sindaco di Rivalta di Torino; Guido Tallone, Sindaco di Rivoli; Andrea Tragaioli, Sindaco di Rosta; Nicola Pollari, Sindaco di Venaria; Maria Giuseppina Cavigliasso, Sindaco di Villarbasse; Marco Giardino, Esperto del Comune di Villarbasse

Link al quaderno	Descrizione
 **Luglio 2008** http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno7.pdf	***Quaderno 7 – Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio - Appendice - Potenzialità del nodo ferroviario di Torino*** Il Quaderno 7 documenta la **conclusione della prima fase dell'Osservatorio** pubblicando il testo dell'Accordo di "Pracatinat" condiviso nel rispetto della tempistica e del mandato ricevuti dal **Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 13 febbraio 2008.** Il testo dell'intesa, denominata "***Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio***" è il frutto di un ininterrotto "seminario" di circa 50 ore che ha consentito ai membri dell'Osservatorio, nelle condizioni propizie createsi nell'eremo montano di Pracatinat (a 1.760 metri di quota) di tirare le fila del lungo lavoro iniziato il 12 dicembre 2006. Alle spalle di questo lavoro e nel vivo di un rapporto continuo dei tecnici con i sindaci e con i molteplici referenti istituzionali c'è un ricco, ininterrotto, serrato confronto democratico che ha calato nella realtà dei territori e delle comunità locali gli sviluppi e gli esiti di una discussione tecnica su temi sensibili, che è uscita dall'ambito ristretto di una Commissione di lavoro per farsi confronto politico-sociale aperto, sovente anche duro, ma ormai incardinato, grazie ai Sindaci, in un saldo alveo istituzionale. Il testo dell'accordo è assai agile, con una premessa, quattro punti di merito e una conclusione. La premessa, al di là del richiamo alla storia di questa straordinaria (nel senso letterale di fuori dall'ordinarietà) esperienza dell'Osservatorio, ne propone una lettura generale, richiamando **l'esigenza di un adeguamento normativo che preveda il confronto con le comunità locali "prima" della definizione progettuale e secondo modalità rigorosamente proceduralizzate in termini di tempi e metodologie di confronto**. Le conclusioni pongono il tema delle garanzie e ripropongono l'inscindibile legame che deve sussistere fra **politica dei trasporti e politica delle infrastrutture** a partire dal problematico **utilizzo dell'esistente** per far crescere la credibilità del servizio ferroviario per i passeggeri e per le merci, nonché per il riequilibrio modale che, se è auspicato e auspicabile in generale, diventa ineludibile in contesti delicati come quello alpino. In mezzo vi sono i quattro temi che costituiscono i punti di merito dell'accordo e indicano **precise richieste per sostanziare la svolta nel rapporto tra comunità locali e ferrovie** (per le merci e i passeggeri); sottolineano **l'indispensabilità di una regia progettuale unitaria** (a cui corrisponda un analogo processo per la parte finanziaria); danno conto in modo esplicito delle **convergenze raggiunte in materia di progettazione preliminare**, mentre non dissimulano le divergenze persistenti in ordine alla **sequenza degli interventi ipotizzati e alla "filosofia" attuativa**; da ultimo evidenziano i possibili punti di riferimento per una **progettazione ispirata dal territorio** e **rivolta all'Europa delle reti TEN**. Questo sintetico documento è corredato da allegati che ne fanno parte integrante e ne articolano e arricchiscono il significato. I due "allegati" più rilevanti sono da un lato il documento del **Piano strategico del territorio interessato dal collegamento Torino-Lione**, promosso dalla Provincia di Torino con un Comitato di Pilotaggio che ha visto la presenza attiva delle realtà sociali e degli amministratori locali; dall'altro il **Documento FARE (acronimo di Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti)** che ha proposto una parte significativa di Sindaci, in particolare della Bassa Valle di Susa, indicando una logica sequenziale di interventi infrastrutturali volti a realizzare la "nuova" Torino-Lione per parti, a partire dall'area torinese, e al manifestarsi di una progressiva conclamata necessità che, nel tempo, può contemplare anche il Tunnel di base in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo. Ciò premesso tuttavia va rilevato che, tutti, pur mantenendo ferme le proprie visioni politico strategiche, hanno convenuto sulla **necessità-opportunità di disporre di un progetto preliminare complessivo della linea che parta dai riferimenti concordati a Pracatinat e delinei una ipotesi completa dal confine francese a Settimo Torinese**. A valle di tale progettazione sarà possibile finalmente **stimare i costi, prevedere le fasi funzionali ottimali, individuare i problemi e le opportunità** e, infine, delineare le strategie di intervento più idonee (verificando ovviamente anche quelle ipotizzate dal documento FARE). Il Quaderno contiene anche **un'Appendice relativa al Nodo di Torino**: si tratta della valutazione della sua capacità svolta dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, attraverso l'esplorazione della potenzialità del nodo ferroviario di Torino nello scenario infrastrutturale di breve periodo.

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

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

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

Nella tabella sono elencate le diverse riunioni dell'Osservatorio nel periodo:

Riunione	***Argomento***
71 - 23 settembre 2008	Definizione del programma e modalità delle attività future alla luce dell'Accordo di Pracatinat e del Tavolo Istituzionale del 29 luglio 2008 – prima riunione
72 - 7 ottobre 2008	Definizione del programma e modalità delle attività future alla luce dell'Accordo di Pracatinat e del Tavolo Istituzionale del 29 luglio 2008 – seconda riunione
74 - 24 ottobre 2008	Audizione del Presidente dell'Autostrada Ferroviaria Alpina, dott. Roberto Cinquegrani, e del Direttore Generale di SITAF, ing. Bernardo Magrì, dedicata al trasferimento modale
75 - 4 novembre 2008	Avvio dell'analisi del terzo tema, relativo agli interventi di **potenziamento del trasporto ferroviario locale passeggeri** con l'intervento di Trenitalia (ing. Luisa Velardi) e GTT (ing. Giancarlo Guiati)
76 - 11 novembre 2008	Metodologia per la definizione delle Specifiche tecniche progettuali. Nel pomeriggio, incontro con i Sindaci
77 - 20 novembre 2008	Quali misure ed azioni perseguire per sostenere il trasferimento modale; audizioni di Luca Ronzoni (ERFA), Livio Ambrogio (Ambrogio Trasporti Spa), Enzo Pompilio (FAI), Rita Olioso (Autostrada del Brennero Spa) e Alessandro Di Benedetto (SITO)
22 novembre 2008	***Incontro con il Ministro Matteoli*** Secondo incontro del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Altero Matteoli, con i Sindaci e gli Enti territoriali, a Torino
78 - 25 novembre 2008	Sintesi lavori condotti sotto il coordinamento dell'Osservatorio sul Potenziamento del trasporto pubblico locale
79 - 2 dicembre 2008	Esame conclusivo e condivisione delle proposte relative al potenziamento del trasporto pubblico locale e al riequilibrio modale
5 dicembre 2008	***Finanziamento europeo*** Firma a Verona del finanziamento UE ai lavori preliminari del progetto del nuovo asse ferroviario da parte del Commissario europeo ai Trasporti, Antonio Tajani
80 - 10 dicembre 2008	Illustrazione ai Sindaci della Valle di Susa del Dossier europeo sul progetto
81 - 16 dicembre 2008	Illustrazione della proposta di Specifiche tecniche del progetto unitario, effettuata da LTF e RFI
82 - 22 dicembre 2008	Presentazione di una prima bozza di specifiche progettuali
83 - 30 dicembre 2008	Illustrazione del Piano Strategico coordinato dalla Provincia di Torino
23 gennaio 2009	***Atto Integrativo Governo - Regione Piemonte*** Firma dell'Atto Integrativo all'Intesa Quadro tra Governo e Regione Piemonte. Un accordo da 300 milioni di euro (200 dal Governo, 100 dalla Regione) per realizzare interventi per il riequilibrio modale e il potenziamento del Trasporto Pubblico Locale (Servizio Ferroviario Metropolitano), nell'orizzonte 2009-2012. L'accordo recepisce integralmente la piattaforma elaborata dall'Osservatorio
84 - 28 gennaio 2009	RFI-LTF Verifica degli adempimenti necessari per la gara per la redazione del Progetto preliminare
85 - 3 febbraio 2009	Conclusione della discussione delle **specifiche progettuali ed approvazione del documento**
86 - 4 febbraio 2009	Audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Sen. Altero Matteoli

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

L'Osservatorio ha quindi operato per predisporre ed elaborare le cosiddette "**Specifiche Progettuali**", il cui testo finale è stato condiviso nella seduta del **4 febbraio 2009**.

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

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

La Seconda fase dei lavori si è conclusa con l'approvazione da parte dell'Osservatorio del documento sulle "Specifiche progettuali" che viene assunto sia da LTF nel suo bando di gara per la selezione del partner tecnico per la redazione del Progetto preliminare della tratta italiana della parte comune e sia da RFI come documento di affidamento "in house" ad Italferr per l'analogo progetto per la tratta nazionale: un unico pacchetto di 7 norme a valere per le due equipe tecniche unificate in un solo comitato di coordinamento.

I temi cruciali "imposti" ai progettisti sono il legame tra progetto trasportistico e progetto infrastrutturale (compresa la sua attuazione per fasi funzionali) e la territorializzazione degli interventi che devono proporsi di generare valore aggiunto per i territori interessati.

I principali risultati raggiunti sono documentati[20] e pubblicati sul sito dell'Osservatorio in:

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

Il documento è stato presentato e discusso il **4 febbraio 2009** in Prefettura con tutti i **Sindaci**, alla presenza del **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

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

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

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

La terza Fase[21] dei lavori dell'Osservatorio è stata dedicata alla **definizione del tracciato della nuova linea ferroviaria** ed alla **governance nella redazione del progetto preliminare unitario.**

In questo periodo, durato circa 16 mesi, si sono tenute 53 Riunioni, di cui 13 Audizioni nazionali, 3 Audizioni internazionali e 9 incontri di verifica con gli Amministratori locali.

A partire dall'autunno del 2008 l'Osservatorio, ancora a ranghi completi, superato lo scoglio dei presupposti alla progettazione, **aveva dato inizio alla progettazione preliminare**; la prima vera crisi di rappresentanza è avvenuta proprio all'inizio di questa fase (2008-2009), intorno al **piano dei sondaggi funzionali alla redazione del progetto preliminare** (approvato da tutti i membri dell'Osservatorio) ed alla volontà manifestata dalla maggioranza dell'Osservatorio di procedere, nel rispetto degli accordi di Pracatinat, alla **progettazione preliminare del progetto**. L'avvio dei sondaggi, autorizzato anche dai tecnici presenti nell'Osservatorio in rappresentanza della Valle di Susa, veniva violentemente contrastato dal Movimento NOTAV; i rappresentanti dei Comuni della Valle avevano autorizzato i sondaggi mentre il movimento aveva organizzato gli scontri ed i presidi per bloccarli.

Si assisteva così alla prima "crisi" dell'intesa tra Enti Locali e movimento NOTAV: i Comuni perdevano **il proprio ruolo di guida (e di moderazione) del movimento NOTAV,** che avviava il proprio percorso autonomo di progressiva "radicalizzazione". La piattaforma esplicita del Movimento NOTAV da allora è stata la **lotta,** non contro il progetto proposto nel 2005, ma **contro qualsiasi progetto, o meglio qualsiasi verosimile opzione ferroviaria**, negando l'Accordo di Pràcatinat (addirittura la sua stessa esistenza) e contrastando qualsiasi confronto sulla progettazione dell'opera, a partire dalla realizzazione dei sondaggi necessari alla redazione del progetto.

Il movimento NOTAV ha interpretato da allora una nuova strategia, che ha condizionato i rapporti nei confronti dell'Osservatorio e delle Amministrazioni della Valle:

- **contrastare l'Osservatorio, già guardato con sospetto, ma fino ad allora tollerato.** L'Osservatorio proprio perché istituito come luogo di confronto istituzionale (e quindi per la gestione e la riduzione del conflitto) è considerato dal movimento NOTAV come uno strumento incompatibile con la loro strategia;
- **ricondurre le istituzioni comunali** al "***rifiuto dell'opera, senza se e senza ma***", riallineandole con le buone o con le cattive (se necessario anche con intimidazioni e minacce) alla linea del Movimento e spingendole alla posizione di rifiuto di qualsiasi progetto; smentita l' "evidenza" dell'accordo di Pracatinat, occorreva provocare un conflitto che producesse la rottura tra Comuni ed Osservatorio;
- **organizzare una propria presenza attiva nelle amministrazioni** proponendo alle elezioni comunali **liste civiche NOTAV** coordinate da una piattaforma comune di azione.

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

La nuova composizione dell'Osservatorio (DPCM 19/1/2010) è diventata così il pretesto cercato per "uscire dall'Osservatorio" e quindi dal metodo del dialogo e del confronto istituzionale aderendo alla piattaforma voluta dal Movimento NOTAV del "no all'opera" ad ogni costo.

[21] *DPR 20 gennaio 2009*

3.3.1 I CAMBIAMENTI DELLA COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO NEL 2010

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

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

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

Il DPCM **19 gennaio 2010** e gli allegati tecnici trasmessi da Regione e Provincia al Governo, per la sua redazione[22] (citati esplicitamente nel Decreto), specificavano che "*I Comuni che partecipano alla determinazione delle rappresentanze territoriali devono dichiarare la volontà di partecipare al processo di definizione della migliore progettazione preliminare possibile dell'opera, alla conseguente valorizzazione del territorio nel rispetto del calendario europeo*, ***fermo restando che l'adesione ai lavori dell'Osservatorio lascia comunque le amministrazioni aderenti di poter discrezionalmente esprimersi sulla progettazione preliminare***"[23].

Si rompe così l'unanimità della rappresentanza dell'Osservatorio:

- 17 comuni (prevalentemente della Bassa Valle di Susa) si autoescludevano dall'Osservatorio;
- 33 comuni[24] aderivano al nuovo Osservatorio, che proseguiva la propria attività nel rispetto del programma di Pràcatinat per la **redazione del miglior progetto possibile**.

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

[23] Il DPCM e gli allegati sono consultabili sul sito dell'Osservatorio: http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/

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

3.3.2 RIUNIONI DELL'OSSERVATORIO DELLA III FASE E FATTI RILEVANTI ACCADUTI NEL PERIODO

Nella tabella sono sintetizzate le diverse riunioni dell'Osservatorio, oltre ai fatti rilevanti accaduti nel periodo che hanno condizionato lo sviluppo del progetto e le successive attività dell'Osservatorio:

Riunione	***Argomento***
87 - 17 febbraio 2009	Sintesi delle conclusioni della Seconda fase e inizio attività della Terza fase dell'Osservatorio
88 - 26 febbraio 2009	Presentazione di RFI sull'avanzamento degli studi svolti; presentazione di LTF delle risultanze dell'attività del gruppo di studio sul tema del **modello di esercizio**
89 - 3 marzo 2009	Analisi dell'Ambito 1 (Tratta di Adduzione Est), con: acquisizione dei contributi e delle proposte del territorio; verifica dei programmi di RFI alla luce della programmazione dell'Agenzia Metropolitana per la Mobilità; definizione del quadro ambientale dell'Ambito della Provincia e valutazioni dell'ARPA. Nel pomeriggio incontro con i Sindaci interessati
90 - 10 marzo 2009	Recepimento delle specifiche progettuali nei Capitolato di gara di LTF; conoscenza del Piano Strategico attraverso il confronto tra Osservatorio e Comitato di Pilotaggio; presentazione di LTF delle risultanze finali della raccolta dei dati ambientali e proposta per il completamento del quadro conoscitivo
91 - 27 marzo 2009	Stesura del Documento di sintesi relativo all'Ambito 1; contributo del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio alla costruzione del quadro conoscitivo ambientale (prime elaborazioni e standard di riferimento)
92 - 2 aprile 2009	Analisi dell'Ambito 2 (Tratta Gronda Merci) e parte funzionalmente contigua dell'Ambito 3 (Tratta Adduzione Ovest) con l'acquisizione dei contributi e delle proposte del territorio; verifica dei programmi di RFI alla luce della programmazione dell'Agenzia Metropolitana per la Mobilità; definizione del quadro ambientale dell'Ambito da parte della Provincia e valutazioni dell'ARPA. Nel pomeriggio incontro con i Sindaci interessati
93 - 7 aprile 2009	Presentazione di LTF della relazione finale sulla raccolta dei dati ambientali; stato di avanzamento delle attività del sottogruppo "Dati ambientali"; Audizione della Società SMAT (ing. Romano)
94 - 16 aprile 2009	Elaborazione del Documento di sintesi relativo agli Ambiti 2 e 3
95 - 24 aprile 2009 i	Analisi degli aspetti progettuali legati al territorio dell'Alta Valle Susa; nel pomeriggio incontro con i Sindaci interessati
96 - 28 aprile 2009	Elaborazione del documento di sintesi relativo ai territori dell'Alta Valle Susa
6 – 7 giugno 2009	***Elezioni europee e amministrative*** Elezioni che coinvolgono gran parte dei Comuni interessati dall'opera e la Provincia di Torino
97 - 9 giugno 2009	Valutazioni generali relative alla Torino-Lione; informazioni e valutazioni riguardanti l'affidamento di LTF al raggruppamento vincitore della gara europea per l'incarico di progettazione preliminare, denominato TSE3 e rappresentato dal Capoprogetto ing. Michele Pantaleo (Tecnimont)
98 - 16 giugno 2009	Commenti e valutazioni di sintesi sulla presentazione illustrata dall'ing. Michele Pantaleo nella riunione precedente; quadro di riferimento ambientale per la parte nazionale di competenza di RFI; quadro delle ricadute sul territorio derivanti dai cantieri in Francia
99 - 28 luglio 2009	Attività di preparazione del Seminario con i progettisti e preparazione dell'incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Altero Matteoli
100 - 30/31 luglio 2009	Incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Altero Matteoli; Seminario in due sessioni di approfondimento con l'intera equipe progettuale di LTF e di RFI per socializzare i punti di vista e trasferire ai tecnici le esperienze maturate nell'Osservatorio
101 - 15 settembre 2009	Riepilogo della situazione dopo il seminario del 30/31 luglio. Calendario delle attività alla luce degli impegni definiti dalle **"**Specifiche progettuali**"**. Illustrazione del progetto e del SIA della galleria geognostica de "La Maddalena" e indicazioni relative all'iter approvativo e alla VIA. Stato di avanzamento della predisposizione del Piano dei sondaggi per la parte comune e la parte nazionale. Presentazione di LTF del **"**Dossier Guida del Progetto Preliminare – Parte Comune**"**. Permangono da acquisire le proposte dei territori per l'Ambito 4
102 - 23 settembre 2009	Esame degli scenari connessi con il **"**Modello di Esercizio - Avanzamento delle attività del Gruppo di Lavoro esercizio**"** illustrato da LTF e presentazione della nota **"**Contributi all'attività del Gruppo di Lavoro esercizio**"** dell'ing. Debernardi. Esame delle alternative di tracciato sviluppate da LTF con particolare riferimento all'Ambito 4
103 - 29 settembre 2009	Viene fatto il punto sullo stato del quadro ambientale partendo dalla presentazione di RFI "Piano dei monitoraggi ambientali integrativi alla raccolta dati ambientali e territoriali**"**. Il contributo, da integrare con le proposte di LTF, costituisce un quadro provvisorio in attesa delle considerazioni/contributi provenienti dall'Ambito 4. RFI illustra il documento **"**Piano dei sondaggi geognostici per la tratta nazionale**"** ed LTF propone il **"**Monitoraggio delle risorse idriche**"** documento che riporta le risultanze delle indagini condotte
104 - 06 ottobre 2009	Audizione del dott. Massimo Provinciali, Direttore generale Settore Trasporti Ferroviari del Ministero Infrastrutture e Trasporti, di aggiornamento sull'avvio dell'AFA, che costituisce uno dei cardini del rilancio del trasporto ferroviario e del riequilibrio modale lungo la direttrice alpina. Informativa sullo studio commissionato dal Comune di Rivalta sul tema di Orbassano e relativo centro intermodale, da parte dell'ing. Debernardi. Breve riesposizione dell'elaborazione progettuale predisposta da RFI per lo scalo di Orbassano a regime, e il rapporto con il progetto della NLTL nelle due opzioni connessione da Sud o da Nord

105 - 13 ottobre 2009	Approfondimenti e procedimenti conoscitivi da parte di RFI e LTF, con riferimento all'analisi Multicriteria; alla configurazione dei dati ambientali in Valle Susa e la presentazione della carta architettonica; tutti elementi che costituiscono un approfondimento delle tematiche. L'arch. Dell'Aquila, che rappresenta il team degli architetti e dei paesaggisti, illustra la presentazione **"**Carta architettonica-Linee Guida architettoniche e paesaggistiche**"**. La carta ha l'obiettivo di identificare una coerenza architettonica e un'identità comune tra gli eventi architettonici in modo da territorializzare l'opera e integrarla con gli ecosistemi presenti. LTF, in condivisione con RFI, illustra la presentazione **"**Metodologia dell'analisi Multicriteria**"**, che si basa sul confronto delle alternative valutate fattibili, adeguandone i criteri al territorio attraversato e non viceversa
19 ottobre 2009	***Incontro con i Sindaci dei territori interessati dal passaggio della Torino-Lione***
	L'invito è a firma dei Presidenti della Regione Piemonte e della Provincia di Torino. L'incontro ha per oggetto: "Attuazione dell'attività dell'Osservatorio sulla base del programma convenuto dal Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio 2008 – Governo delle attività di progettazione preliminare e impegni delle parti". Al centro del dibattito l'avvio dei sondaggi preliminari alla progettazione
106 - 20 ottobre 2009	Alla luce delle risultanze dell'Assemblea dei Sindaci convocata dai Presidenti di Regione e Provincia il 19 ottobre 2009, prosecuzione delle attività relative alla predisposizione del Piano Sondaggi. Presentato da LTF il documento **"**Piano delle indagini del sottosuolo**"**
21-22 ottobre 2009	***TEN-T Days a Napoli*** Conferenza internazionale sulle reti europee TEN-T. L'appuntamento di Napoli è l'occasione per fare il punto sullo stato di attuazione dei 30 progetti prioritari selezionati nell'ambito del Programma TEN-T, approvato dal Parlamento europeo nel 2004. Le due giornate napoletane serviranno soprattutto a creare le condizioni per giungere a un solo sistema comunitario dei trasporti, contro i 27 attualmente esistenti
107 - 27 ottobre 2009	Audizione del Presidente della Provincia di Firenze, Andrea Barducci, per capitalizzare l'esperienza del Mugello
108 - 03 novembre 2009	Prosecuzione delle attività relative alla predisposizione del Piano Sondaggi. LTF ed RFI presentano un documento condiviso che riporta il piano complessivo dei sondaggi
7 novembre 2009	***Elezioni della Comunità Montana Valle di Susa*** Sandro Plano, con la lista che vede insieme centrosinistra e liste civiche No Tav, è il nuovo presidente della CM più importante del Piemonte. Il nuovo assetto sarà operativo solo dal primo gennaio e fino ad allora rimarrà in vigore il precedente regime. Inviata ai vertici istituzionali, da parte del Presidente dell'Osservatorio, una lettera che conferma l'operatività dell'Osservatorio secondo l'attuale composizione fino al 31 dicembre
109 - 11 novembre 2009	Riprende la discussione sul Piano dei Sondaggi per il completamento del quadro degli elementi conoscitivi del territorio, al fine di sviluppare le attività progettuali
110 - 20 novembre 2009	Presentazione dei correttivi apportati al Piano dei Sondaggi con riferimento, in particolare, ai rilievi e alle osservazioni dei rappresentanti della Bassa Valle di Susa. Si sta lavorando alla creazione di un Sito Internet dedicato ai sondaggi
23 novembre 2009	***Il Comitato di Pilotaggio del Piano Strategico della Provincia di Torino è ricevuto al Ministero delle Infrastrutture.*** Presentazione ufficiale del documento; si apre un tavolo di lavoro per arrivare alla fase di attuazione del piano
111 - 24 novembre 2009	**Approvazione del Piano delle indagini del sottosuolo**
1° dicembre 2009	***Incontro con i Sindaci*** In Prefettura sono illustrati ai Sindaci dei territori interessati dalla linea ferroviaria Torino-Lione, a seguito dei risultati di lavoro dell'Osservatorio, il Documento condiviso relativo al Piano dei Sondaggi, (91 sondaggi propedeutici al Progetto Preliminare per la NLTL), nonché il Piano Strategico territoriale predisposto dalla Provincia di Torino
112 - 11 dicembre 2009	Avvio della riflessione seminariale sulle ipotesi di alternative di tracciato
17 dicembre 2009	***Lettera del Presidente dell'Osservatorio ai vertici istituzionali,*** in cui si rappresenta la situazione in cui si verrà a trovare l'Osservatorio dall'inizio del nuovo anno
113 - 18 dicembre 2009	Prosecuzione della trattazione delle tematiche relative alle ipotesi di alternative di tracciato e alla Metodologia Multicriteria
114 - 22 dicembre 2009	Prosecuzione della trattazione degli argomenti sviluppati nella precedente seduta. LTF illustra i documenti **"**Le alternative locali di tracciato nella piana di Susa**"** e **"**Metodologia dell'Analisi Multicriteria: il metodo della somma pesata**"**
115 - 28 dicembre 2009	Valutazioni di sintesi sull'attività 2009 e prosecuzione della trattazione degli argomenti sviluppati nella precedente riunione
29 dicembre 2009	***Convocazione Sindaci*** I Presidenti di Regione e Provincia convocano in Consiglio provinciale i Sindaci della nuova Comunità Montana Val Susa – Val Sangone per proporre, in attesa di nuove nomine, la proroga degli esponenti incaricati dalle precedenti Comunità Montane. Se entro il 7 gennaio, data della futura convocazione dell'Osservatorio, la Comunità Montana non avrà indicato i nuovi rappresentanti, Regione e Provincia, per evitare il blocco dei lavori, prorogheranno i membri in carica sino a nuove nomine
4 gennaio 2010 .	***Si riunisce per la prima volta il Consiglio della nuova Comunità Montana unificata:*** all'Ordine del Giorno la nomina dei nuovi rappresentanti nell'Osservatorio
5 gennaio 2010	La spaccatura tra i 43 Sindaci della Comunità Montana Val Susa – Val Sangone e la conseguente mancata nomina dei nuovi rappresentanti nell'Osservatorio, inducono i Presidenti di Regione e

	Provincia a firmare un atto che proroga l'incarico ai quattro tecnici che hanno sin qui fatto parte dell'Osservatorio. La finalità è evitare che si fermino i lavori del tavolo e nel contempo garantire una rappresentanza delle comunità locali alle proposte progettuali che dovranno concludersi entro il 31 gennaio prossimo, come da impegni internazionali sottoscritti con la UE
116 - 07 gennaio 2010	L'Ordine del Giorno previsto per la seduta è disatteso. Il neo Presidente della nuova Comunità Montana, Sandro Plano, prende parte alla riunione spiegando di non poter indicare i rappresentanti tecnici della Comunità in sede Osservatorio e di non accettare la proroga di quelli espressi in precedenza e sostenuta da Regione e Provincia. Precisa, inoltre, che al momento non è possibile fornite indicazioni sui tempi di scelta dei tecnici e che la Comunità Montana non si ritiene vincolata dalle tempistiche imposte dall'Europa per quanto riguarda i lavori della Torino-Lione. Alla luce delle posizioni emerse il Presidente dell'Osservatorio dichiara che "non sussistono le condizioni per la prosecuzione dei lavori" e che riferirà ai vertici istituzionali "l'impasse" in cui si trova l'Osservatorio
8 gennaio 2010	**Comunicato stampa della Presidenza del Consiglio su *rappresentanza territoriale***
11 gennaio 2010	***Conferenza Stampa Sondaggi*** In Prefettura alla presenza del Prefetto Padoin, della Presidente Bresso, dell'Assessore Borioli, del Presidente Saitta e del Commissario Virano presentazione dei tabelloni informativi a corredo di tutti i siti di sondaggio e segnalata l'istituzione di punti informativi mobili
11 gennaio 2010	***Proposta operativa DPCM rappresentanza territoriale*** A cura della Provincia di Torino, della Regione Piemonte e d'intesa con il Commissario di Governo arch. Virano viene trasmessa alla Presidenza del Consiglio una proposta operativa per l'identificazione delle realtà territoriali interessate alla rappresentanza territoriale nell'Osservatorio. Tale proposta verrà presentata alle realtà territoriali interessate al fine di verificare l'esplicita volontà collaborativa delle diverse amministrazioni comunali. La fase istruttoria sarà avviata nella giornata del 12 gennaio 2010 per concludersi nella giornata del 15 gennaio
12 gennaio 2010	***Inizio dei sondaggi del progetto preliminare*** Due alla discarica di Basse di Stura, due all'interporto di Orbassano, uno vicino alla stazione di Collegno. Per ora nessun cantiere a Susa, dove trecento No Tav hanno fatto scudo impedendo l'avvio del sondaggio presso l'autoporto della città. Sono i primi dei 91 sondaggi previsti per la realizzazione del Progetto Preliminare
15 gennaio 2010	***Termine della fase istruttoria DPCM rappresentanza territoriale*** Ha termine la fase istruttoria iniziata il 12 gennaio condotta dalla Regione Piemonte e dalla Provincia di Torino, di incontro di tutti i Sindaci per verificarne l'esplicita volontà di collaborare ai lavori dell'Osservatorio, indicando i rispettivi rappresentanti tecnici
17 gennaio 2010	***Proposta di rappresentanza territoriale*** In ottemperanza al mandato ricevuto dalla Presidenza del Consiglio, e a seguito degli incontri con i Sindaci terminati nella giornata del 15 gennaio, Regione Piemonte e Provincia di Torino inoltrano la proposta relativa alla **"**Rappresentanza territoriale dei Comuni che hanno dichiarato di voler aderire ai lavori dell'Osservatorio**"** e che hanno indicato i propri tecnici
19 gennaio 2010	***Decreto Presidente del Consiglio dei Ministri rappresentanza territoriale*** A Palazzo Chigi è stato firmato il D.P.C.M. che ridetermina le rappresentanze territoriali in seno all'Osservatorio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione
117 - 19 gennaio 2010	Valutazione della situazione alla luce della nuova composizione delle rappresentanze territoriali. Riepilogo per uniformare il quadro delle conoscenze fra tutti i membri dell'Osservatorio. Definizione del programma delle attività e del calendario degli adempimenti
19 gennaio 2010	**Primo sondaggio in Valle di Susa**
118 - 22 gennaio 2010	Discussione su tutti i temi presentati e sulle modalità del successivo sviluppo del lavoro per individuare elementi che si possano considerare condivisibili, sia in senso di conferma che esclusione, in modo da determinare un certo numero di invarianti che possano diventare un'indicazione plausibile per i progettisti. Viene fatto il punto sull'andamento dei sondaggi
23 gennaio 2010	***Manifestazione "No Tav"*** A Susa un numeroso corteo sfila pacificamente per le strade per contestare i sondaggi
24 gennaio 2010	***Giornata "Si Tav"*** Al Lingotto di Torino giornata "Sì Tav" promossa da Sergio Chiamparino, da parlamentari di ambedue gli schieramenti e da un centinaio di imprenditori della Val di Susa
26 gennaio 2010	**Nomina del nuovo Commissario ai Trasporti alla UE** Passaggio di consegne alla Commissione europea Trasporti: l'estone Siim Kallas assume l'incarico di Commissario ai Trasporti subentrando all'on. Antonio Tajani
27 gennaio 2010	**Le condizioni di 23 Sindaci per il rientro in Osservatorio** Con una nota indirizzata a Governo, Regione e Provincia 23 Sindaci, che nella fase di consultazione del 15 gennaio attuata da Regione e Provincia avevano dichiarato di non voler partecipare ai lavori dell'Osservatorio e conseguentemente di non designare tecnici in rappresentanza dei rispettivi territori, dettano 5 condizioni per poter rientrare nel tavolo tecnico guidato da Mario Virano
119 - 26 gennaio 2010	Esame e discussione del rapporto di sintesi ***Alternative di Tracciato*** predisposto dalla Provincia di Torino a conclusione della precedente riunione. Partendo da questo documento si lavora per raggiungere le soluzioni più condivisibili. Entro il 31 gennaio devono essere fornite le indicazioni ai progettisti

120 - 29 gennaio 2010	Varato il documento definitivo **"Indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della nuova linea Torino-Lione (dal confine di Stato alla connessione con la linea AV/AC Torino-Milano)"** linee di indirizzo da trasmettere ai progettisti di LTF ed RFI per l'avvio del Progetto Preliminare della NLTL. Prima definizione degli orientamenti per la predisposizione del SIA con la valutazione delle alternative di tracciato (compresa opzione "0"); degli orientamenti per la predisposizione di valutazioni Costi Benefici; dei criteri di avvio di un'operazione di studio delle ricadute sul territorio in analogia alla "Démarche Grand Chantier"
121 - 9 febbraio 2010	Esame della situazione e discussione sul programma delle attività: monitoraggio del Progetto Preliminare; avvio dello Studio di Impatto Ambientale; dell'analisi Costi Benefici; della programmazione delle ricadute sui territori prendendo come modello la Démarche Grand Chantier; nonché la messa a punto dell'analisi Multicriteria. Presentazione da parte di LTF del documento **"**Revisione del Progetto Preliminare – Programma e rapporti con l'Osservatorio**"**
122 - 18 febbraio 2010	Seduta dedicata alla conoscenza dell'esperienza francese di progettazione delle ricadute per i territori denominata "Démarche Grand Chantier", con una visita in Maurienne per l'esame di una delle esperienze sul campo. Incontro con alcuni degli Amministratori interessati e i responsabili delle attività della suddetta procedura. Alla visita sono invitati i Sindaci interessati
18 febbraio 2010	***Scontri in Valle di Susa. Grave un No Tav, feriti agenti*** In occasione delle attività di sondaggio, nella notte tra mercoledì 17 e giovedì 18 blocchi stradali e alta tensione in Val di Susa
123 - 02 marzo 2010	Prosecuzione e sviluppo della discussione sul piano delle attività concordate: **"**Gruppo di Lavoro Susa – proposta organizzativa**"**; **"**Standard progettuali**"**; **"**Presentazione del tracciato**"**; **"**I treni della neve**"**; **"**Stazione Internazionale di Susa – Linee guida della progettazione - Aspetti funzionali e architettonici**"**; **"**Studio di Impatto Ambientale – Inquadramento e struttura delle attività**"**; **"**Metodologia ed ipotesi di base per l'Analisi Costi Benefici**"**
03 marzo 2010	**Dichiarazione congiunta a favore della nuova linea ferroviaria Torino-Lione** Predisposta dal Coordinamento delle Associazioni Imprenditoriali del Piemonte, è stata inviata ai Parlamentari, ai Sottosegretari Piemontesi, nonché ai Ministri Matteoli, Prestigiacomo, Tremonti e al Sottosegretario Letta
124 - 09 marzo 2010	La Provincia di Torino presenta il documento **"**Comparazione delle diverse alternative di tracciato sulla base di criteri indicatori condivisi e resi espliciti utilizzando la metodologia dell'analisi Multicriteria**"**. L'obiettivo è formulare un primo documento di indirizzi per mettere nelle condizioni i professionisti di produrre ed elaborare indicazioni utili, rimandando la questione dei pesi e la relativa ponderazione a una fase successiva. È illustrato il documento **"**Linee guida di comunicazione**"**. L'idea è quella di far crescere i contenuti informatici utilizzando l'intero spettro delle opportunità offerte dalla rete, con riferimento particolare ai social network
125 - 16 marzo 2010	Esame degli approfondimenti sviluppati dai progettisti con particolare riferimento alle tratte Orbassano-Settimo e Avigliana-Orbassano, nonché le prime ipotesi applicative del documento approvato sull'analisi Multicriteria. Durante la seduta dell'Osservatorio ha luogo un incontro con i vertici di Prefettura e Forze dell'Ordine, che fanno il punto sulle attività di prevenzione messe in campo in occasione della campagna sondaggi
126 - 23 marzo 2010 .	Prosecuzione e sviluppo della discussione sul piano delle attività concordate e aggiornamenti sulla questione standard e Analisi Multicriteria. Sono presentati i documenti: **"**Standard progettuali considerazioni aggiuntive**"**; **"**Monitoraggio delle risorse idriche**"**; **"**Modello geologico e idrogeologico – Primi risultati degli studi**"**; **"**Architettura del Ponte sulla Dora**"**. Prime indicazioni dal Gruppo di Lavoro Costi Benefici – Démarche Grand Chantier
28-29 marzo 2010	**Elezioni regionali** L'on. Roberto Cota è il nuovo Governatore della Regione Piemonte
127 - 06 aprile 2010	Prosecuzione delle discussioni avviate e aggiornamenti delle attività progettuali. Presentazione di LTF di un documento sulla Galleria geognostica della Maddalena. Prime indicazioni per la formazione dei Gruppi di Lavoro "Chiomonte" e "Nodo di Buttigliera"
10 aprile - 23 maggio 2010	***A Torino Ostensione della Sindone e visita del Papa***
	Importanti eventi che impediscono l'impiego delle Forze dell'Ordine nell'attività di prevenzione messa in campo a supporto della campagna sondaggi. Le trivellazioni riprenderanno regolarmente in Valle di Susa dopo il 23 maggio
128 - 13 aprile 2010	Presentazione di LTF dei documenti **"**Piano di Monitoraggio ambientale galleria geognostica della Maddalena**"** e **"**Studio di impatto ambientale galleria geognostica della Maddalena**"**. Fatto il punto sullo stato di avanzamento dei "Gruppo di Lavoro Chiomonte" e "Gruppo di Lavoro Costi/Benefici-Démarche Grand Chantier". Presentazione del documento aggiornato del "Gruppo di Lavoro Multicriteria"
129 - 20 aprile 2010	Trattato il tema delle ricadute sul territorio delle tre discenderie francesi. L'arch. Dell'Aquila illustra le linee guida paesaggistiche per i cantieri con la **"**Carta architettonica e paesaggistica – Cantieri e siti di deposito**"**. Fornite dai progettisti le impostazioni generali dei cantieri attraverso le presentazioni **"**Cantieri e fasi realizzative**"** e **"**Siti di deposito e logistica smarino**"**; segue il **"**Planning opere civili**"** relativo alle tempistiche di costruzione della NL. **"**Bilancio delle discenderie francesi e prospettive per la Maddalena**"** è il documento presentato da LTF per cogliere gli aspetti positivi delle ricadute sul territorio

130 - 27 aprile 2010	Approfondite dal punto di vista tecnico e architettonico, da parte di LTF, le tematiche relative all'area tecnica di sicurezza della Piana di Susa e degli imbocchi dei tunnel di base e dell'Orsiera. Per l'attuazione dell'area tecnica di sicurezza della Piana di Susa si formula l'ipotesi del Concorso internazionale. Presentazione di Italferr su **"**Studi geologici (andamento degli studi geologici ad oggi avvenuti sulla tratta nazionale)
131 - 4 maggio 2010	Presentazione di LTF del **"**Piano di Monitoraggio – Ambiente Idrico**"** che analizza l'aspetto delle sorgenti in destra Dora come richiesto dal Comune di Chiomonte. Stato dell'arte su Chiomonte a seguito dei primi tre incontri del Gruppo di lavoro. Emergono i temi: acque (ricerca in destra orografica), marino, studio della viabilità, analisi area di cantiere, ricadute sul territorio. LTF presenta il documento **"**Architettura Piana delle Chiuse**"** un quadro di grande qualità che cerca di mettere insieme le varie necessità
132 - 11 maggio 2010	Poste ad RFI questioni sull'esercizio del Nodo di Torino sia sull'assetto a regime che nelle fasi attuative del progetto; sintesi delle valutazioni emerse dal Gruppo di Lavoro per la Galleria Geognostica della Maddalena; esame dello schema dello stato di avanzamento del progetto e delle elaborazioni fin qui svolte per la tratta comune e nazionale; prosecuzione delle discussioni avviate e gli aggiornamenti delle attività progettuali
133 - 18 maggio 2010	a riunione si svolge alla presenza degli Assessori regionali Bonino e Revello, del Presidente della Provincia, Saitta, e del Sindaco di Susa, Amprino. Illustrato lo stato dell'arte del progetto Torino-Lione e presentato il plastico con la realizzazione della stazione internazionale e del centro servizi di Susa.
134 - 26 maggio 2010	Fornito da RFI un approfondimento sulle tre possibilità di ingresso della Torino-Lione nello scalo di Orbassano. Precisazioni dell'arch. Virano sull'inserimento in "Legge Obiettivo" della Torino-Lione. LTF presenta il documento "Cantieri – tratta nazionale"
28 maggio 2010	***Incontro in Provincia tra i Componenti del Comitato di Pilotaggio del Piano Strategico e i Sindaci del territorio interessato dalla nuova linea Torino-Lione, presenti il Presidente e l'Assessore alle Infrastrutture e Trasporti della Regione Piemonte.*** Il Piemonte importa il modello francese della Démarche Grand che permetterà ai territori di trarre benefici in tema di occupazione e formazione professionale, riqualificazione del territorio e ristorazione
135 - 01 giugno 2010	Prosegue approfondimento da parte di RFI sulle diverse possibilità di ingresso nello scalo di Orbassano. Prospettiva di sviluppo per la formazione di una piattaforma logistica. Presentazione dei documenti di RFI sui **"**Siti di deposito**"** e **"**Gestione delle terre**"** e di LTF sulla **"**Gestione materiale di scavo**"**
136 - 07 giugno 2010	**"La nuova piattaforma di Orbassano sulla Torino-Lione e il suo ruolo nel sistema logistico europeo".** Questo il titolo del Convegno organizzato da Transpadana e dall'Osservatorio per la Torino-Lione, che serve per confrontare le opinioni di operatori pubblici e privati. Tra le istituzioni sono presenti: Coordinatore europeo Brinkhorst, Sottosegretario Giachino, Assessore regionale Bonino, Sindaci di Rivalta e Orbassano, Responsabile del Nodo Lionese del Ministero francese M. Meaux, per il Comune di Torino Assessore Sestero e per la Provincia l'arch. Foietta
8 – 9 giugno 2010	***A Saragoza la Conferenza Europea sulle reti TEN-T (INFO DAYS 2010).*** Siglato un memorandum del Corridoio prioritario PP6 Lione-Torino Budapest tra il Ministro delle Infrastrutture Matteoli e i rappresentanti di Francia, Slovenia, Ungheria, che darà più forza all'impegno politico dei quattro governi per realizzare un'opera definita strategica. Il vertice ha confermato l'interesse della UE per le reti TEN
137 - 09 giugno 2010	Trattata l'ipotesi della sistemazione paesaggistica dell'opera da parte di LTF (Tema del verde). Formulato da RFI il quadro delle ipotesi con riferimento alla connessione collina Morenica zona Avigliana-Buttigliera. Aggiornamento sul Modello d'Esercizio e sull'Analisi Multicriteria
14 giugno 2010	***Incontro tra imprenditori dei territori della Nuova Linea Torino-Lione. Convegno*** trasferito dal Castello di Susa all'aula del Consiglio provinciale di Torino per motivi di ordine pubblico. L'appuntamento, rivolto agli imprenditori lato Italia e lato Francia interessati dalla nuova linea, tratta il tema delle possibili ricadute occupazionali nel periodo dei cantieri sulla scorta dell'esperienza francese della "Démarche Grand Chantier"
138 - 15 giugno 2010	Tratteggiati gli esiti positivi del recente incontro del 14 giugno a Torino. Viene fatto un approfondito punto sull'attività svolta dal Gruppo di Lavoro Analisi Costi/Benefici interessante l'intera tratta Torino-Lione
23 giugno 2010	***Prima riunione della Conferenza dei Servizi per la VIA sul tunnel geognostico di Chiomonte***
139 - 25 giugno 2010	Considerazioni per la stesura di un documento di sintesi che dia conto del lavoro sin qui svolto: punti fermi, punti ancora aperti che necessitano di ulteriore approfondimento (come i temi della cantierizzazione, dell'Analisi Costi/Benefici e dei Nodi)
6 luglio 2010	***A Roma, presso il Ministero delle Infrastrutture, si avvia l'iter della Conferenza dei Servizi per la realizzazione della Galleria geognostica di Chiomonte,*** che nelle prossime settimane dovrà pronunciarsi sul progetto presentato da LTF e poi procedere alla VIA
12 luglio 2010	***DPCM della Presidenza del Consiglio*** con il quale si rinnova l'attività dell'Osservatorio fino al 31/12/2010. Confermato presidente dell'Osservatorio l'arch. Mario Virano

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

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

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

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

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

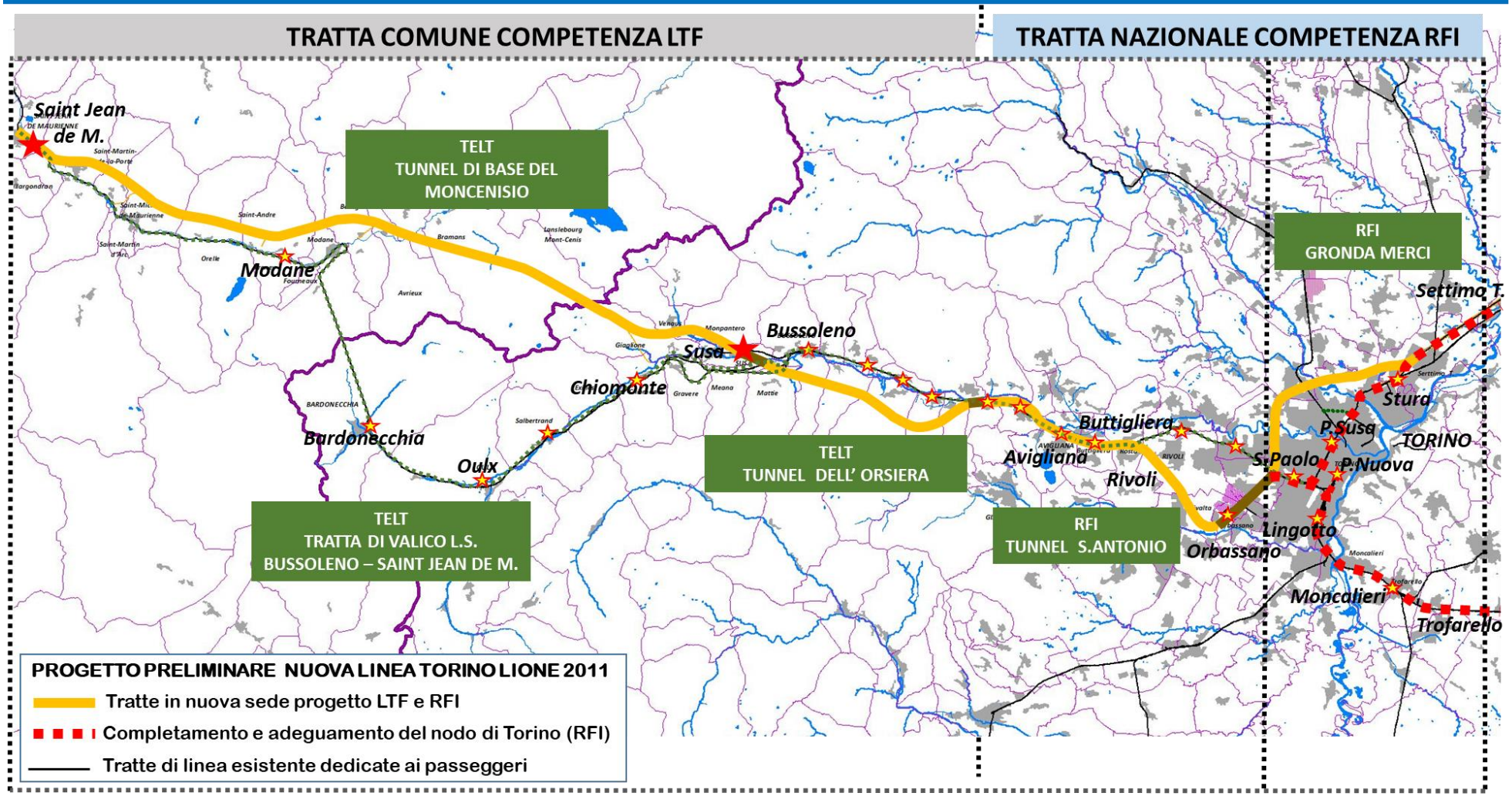
Fondamentale era in questa fase la condivisione e la formalizzazione degli **"Indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della NLTL"**, i cui elementi erano entrati a far parte della documentazione di gara per la scelta del progettista da parte del promotore LTF e del "**Piano dei Sondaggi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

I principali risultati raggiunti sono stati documentati[25] in:

- 25 maggio 2009: avvio in Italia della redazione del Progetto Preliminare e dello Studio d'Impatto Ambientale della parte comune dell'opera, sul tracciato "destra Dora" in variante rispetto a quello approvato con deliberazione CIPE 113/2003;
- 24 novembre 2009: approvazione unanime da parte di tutti i componenti dell'Osservatorio del **"Piano delle indagini del sottosuolo"** [26]della tratta nazionale ed internazionale;
- 29 gennaio 2010: approvazione del documento "indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della NLTL dal confine di Stato alla connessione con la linea AV/AC Torino Milano";
- 20 Aprile 2010: documento finale "Comparazione delle diverse alternative di tracciato sulla base di criteri/indicatori condivisi e resi espliciti con la metodologia di analisi multicriteria";
- 25 Giugno 2010: presa d'atto, in sede di Osservatorio, dei Progetti Preliminari e S.I.A., redatti da LTF e RFI della Tratta Comune e della Tratta Nazionale della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione.

[25] I documenti elencati sono disponibili sul sito dell'Osservatorio al link: http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/documenti_O_T.html
[26] http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/PDF/Piano_indagini_sottosuolo_2009.pdf

ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE – PROGETTO PRELIMINARE NUOVA LINEA 2011



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

Riferimenti Governativi
*La quarta fase dell'Osservatorio ha inizio con il Governo Berlusconi (7/5/2008 – 16/11/2011), Presidente del Consiglio **Silvio Berlusconi**, con il diretto coordinamento e la supervisione del Sottosegretario della presidenza del Consiglio **Gianni Letta**; il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Altero Matteoli**.*
*A seguito delle dimissioni del Governo il 16/11/2011 s'insedia il Governo "tecnico" Monti (16/11/2011 – 28/04/2013), Presidente del Consiglio **Mario Monti**; la struttura era posta sotto il coordinamento del Sottosegretario della presidenza del Consiglio **Antonio Catricalà**; Ministro delle infrastrutture era **Antonio Di Pietro** e Ministro dei trasporti il Prof. **Corrado Passera**.*
*A seguito delle elezioni del 24-25 febbraio 2013, s'insedia il governo Letta (28/4/2013 – 14/2/2014), Presidente del Consiglio **Enrico Letta**, Sottosegretario della presidenza del Consiglio **Filippo Patroni Griffi**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Maurizio Lupi**.*
*A seguito delle dimissioni del presidente Letta, s'insedia il governo Renzi (14/2/2014-7/12/2016), Presidente del Consiglio **Matteo Renzi**, Sottosegretario della presidenza del Consiglio **Graziano Delrio**; Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era **Maurizio Lupi** (fino al 20/3/2015) e successivamente **Graziano Delrio**.*

La quarta fase[27] dei lavori dell'Osservatorio, si sviluppa senza la presenza di 17 comuni della Bassa Val Susa dall'Osservatorio ed ha avuto come "obiettivo" la **Governance del progetto definitivo per la Sezione Transfrontaliera** e **del Progetto Preliminare della tratta di accesso nazionale (RFI)**. Le scelte governative ed internazionali hanno comportato una ridefinizione delle attività al fine di accompagnare la realizzazione del tunnel geognostico della Maddalena, di definire e proporre l'ottimizzazione attuativa di progetti attraverso il fasaggio ed un adeguato piano di cantierizzazione, delineando inoltre il programma di utilizzo dei fondi compensativi.

L'attività ha avuto inizio il 27 giugno 2010 e si è conclusa il 20 giugno 2015 dopo quasi 5 anni di attività (60 mesi); complessivamente si sono tenute 96 riunioni:

- 54 riunioni nel periodo giugno 2010 - giugno 2012;
- 43 riunioni nel periodo giugno 2012 - giugno 2015.

Le Riunioni e le Attività dell'Osservatorio si sono concretizzate nei seguenti punti trattati.

3.4.1 "FASAGGIO" DELL'INTERA LINEA IN ITALIA, A PARTIRE DALLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA PARTE COMUNE

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

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

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

[27] *DPR 20 gennaio 2009*

3.4.2 GOVERNANCE DEL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA

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

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

3.4.3 GOVERNANCE "CUNICOLO GEOGNOSTICO DELLA MADDALENA" NEL CANTIERE DI CHIOMONTE

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

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

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

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

L'Osservatorio ha accompagnato, in stretto contatto con **l'Amministrazione Comunale di Chiomonte,** dapprima il Progetto e poi la cantierizzazione della **galleria geognostica de "La Maddalena".** Dall'approvazione, in data 11 maggio 2010, del documento "*Considerazioni dell'Osservatorio Torino-Lione sul Progetto e il SIA della galleria geognostica de "La Maddalena" nel Comune di Chiomonte",* l'Osservatorio ha approfondito in numerose riunioni il tema del cantiere geognostico (6 aprile 2010), discuteva e approvava il *"Piano di Monitoraggio ambientale galleria geognostica de "La Maddalena",* lo *"Studio di impatto ambientale galleria geognostica de "La Maddalena"* (13 aprile 2010), il *"Piano di Monitoraggio - Ambiente Idrico"* (4 maggio 2010).

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

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

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

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

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

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

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

3.4.5 Analisi Costi Benefici (ACB)

L'Osservatorio ha esaminato e discusso la nuova **Analisi Costi Benefici,** sviluppata da **LTF** redatta da esperti internazionali italiani e francesi, pubblicata integralmente sul **Quaderno 8** dell'Osservatorio, con tutti gli studi, i confronti e i contradditori pervenuti, con le conclusioni condivise ed i punti non condivisi. Il complessivo lavoro dell'ACB è stato poi presentato e discusso ufficialmente a Roma il 26 aprile 2012 al Parlamentino del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del Ministro dello Sviluppo Economico, dei rappresentanti del territorio, di esponenti del mondo universitario, della ricerca e della stampa specializzata.

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

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

3.4.6 Smart Susa Valley

In data 18 luglio 2012, in sede di Osservatorio, si è tenuta la prima riunione tematica sulla "Smart Susa Valley", il progetto di sviluppo dell'intera Valle, basato sull'obiettivo di concentrare i fondi previsti dalla vigente normativa in conto compensazione per i territori interessati dalla realizzazione di opere infrastrutturali, con lo scopo di identificare una strategia integrata ed innovativa. Il progetto, con la definizione comune delle

priorità di sviluppo della Valle e l'identificazione congiunta dei progetti prioritari, è stato condiviso nelle sue linee guida iniziali con tutti i Sindaci del territorio, compresi quelli contrari al progetto, in una riunione plenaria svoltasi in Regione il 18 giugno 2012, alla presenza dei Presidenti di Regione e Provincia.

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

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

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

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

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

3.4.7 MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO AI CANTIERI (L.R. 4/2011)

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

Nell'articolo 1 della Legge sono esplicitati gli obiettivi: "*La Regione Piemonte, attraverso lo strumento della concertazione e le forme di consultazione previste all'articolo 5, comma 6, interviene a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture con la finalità di limitarne gli impatti e renderla vantaggiosa per le collettività territoriali, operando altresì, per armonizzare le opere di mitigazione e compensazione del progetto con quelle di accompagnamento*".

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

3.4.8 CONTRIBUTO ALL'APPROCCIO DECISIONALE ALLE GRANDI OPERE

Nel 2011, il Ministro Corrado Passera ha chiesto all'Osservatorio di elaborare riflessioni e suggerimenti che, partendo dall'esperienza nata dalla conflittualità in Valle di Susa, contribuisse ad individuare indirizzi migliorativi delle pratiche normalmente adottate nel nostro Paese, in occasione delle decisioni relative alle grandi infrastrutture, con particolare riferimento al rapporto con i territori e con le relative comunità locali.

Il lavoro è stato condotto nel 2012 in sette riunioni dell'Osservatorio, sotto il coordinamento di Mario Virano, alla data, Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio, avvalendosi del supporto di esperti internazionali[28].

Il documento finale è stato strutturato in cinque fasi:

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

Per ognuna di esse sono stati forniti indirizzi operativi per la gestione del processo partecipativo di un'opera infrastrutturale. Il documento è pubblicato nel **Quaderno 9** dell'Osservatorio[29].

3.4.9 Accordi Italia-Francia 2012 "condizioni per il progetto" e 2015 "condizioni per i lavori definitivi"

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

- Il **30 gennaio 2012** è stato sottoscritto, al **Vertice di Roma,** l'Accordo Italia Francia, dal Ministro Thierry Mariani e dal Viceministro Mario Ciaccia. Il testo aggiornava il primo Accordo del 2001 e stabiliva "le condizioni di realizzazione del progetto", nonché le condizioni di esercizio dell'infrastruttura una volta realizzata. La firma del nuovo testo sanciva:
  1. la **realizzazione dell'opera per fasi** definendo, come intervento cofinanziato da Italia, Francia ed Unione Europea, la "**Sezione Transfrontaliera**" tra Saint-Jean-de-Maurienne e Bussoleno;
  2. per la tratta **Bussoleno-Avigliana** si è proceduto attraverso **adeguamento della Linea Ferroviaria esistente** e tale intervento, compreso nell'Accordo, è stato oggetto di cofinanziamento (81 ml/€).
- Il **24 febbraio 2015** è stato sottoscritto l'Accordo Italia-Francia, dai Ministri Lupi e Vidalies, **al Vertice di Parigi** tra Hollande-Renzi, alla presenza del Coordinatore L.J. Brinkhorst per "l'avvio dei lavori definitivi".

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

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

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

La presentazione il **26 febbraio 2015**, da parte di TELT, **del Dossier di finanziamento UE a Bruxelles** e la sua successiva "accettazione" ha costituito condizione essenziale per l'avvio dei lavori. La Torino-Lione entra così a far parte del blocco di grandi opere che hanno chiesto il cofinanziamento europeo attraverso il Mie (Mecanisme pour per l'Interconnexion en Europe); le altre sono il tunnel del Brennero, il canale Senna Nord ed il tunnel sottomarino tra le isole Lolland e Fehmarn, tra Danimarca e Germania. Italia e Francia hanno richiesto un contributo di 813,8 milioni di euro, pari al 40% (il massimo previsto dalla Unione Europea) dei

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

[29] "Contributo all'approccio decisionale alle grandi opere", disponibile sul sito dell'Osservatorio, all'indirizzo: http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni

1915 milioni che - stando le previsioni di allora - avrebbero dovuto essere speso per realizzare la Torino-Lione fino al 2019, ultimo anno di questo periodo di sette anni di finanziamenti comunitari.

3.4.10 I QUADERNI DELL'OSSERVATORIO 2011 -2012; CONTRIBUTI TECNICO SCIENTIFICI E PROPOSTE NORMATIVE

Link al quaderno	Descrizione
 Dicembre 2011 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/quaderno8.pdf	***Analisi costi-benefici*** L'ACB è il risultato di un lungo processo valutativo fatto a più voci da soggetti operativi diversi e susseguitisi nel tempo a partire dalla fine degli anni '90. Per sviluppare l'ACB, LTF ha bandito una gara europea per selezionare l'équipe degli specialisti d'intesa con RFF e RFI affidandone il coordinamento operativo al dott. Andrea Ricci; l'ACB si riferisce alla totalità degli interventi prevedibili nel lungo periodo sia in Francia (parte maggioritaria) che in Italia, dal "Contournement" di Lione alla "Gronda merci" di Torino (opere comunque previste nelle due aree metropolitane anche a prescindere dalla nuova linea). La "governance" dell'ACB è stata affidata all'Osservatorio senza limitazioni di ambito nazionale. Per svolgere tale funzione si è costituito un apposito gruppo di lavoro, coordinato dal dott. Fabio Pasquali, dedicando al tema riunioni plenarie e specialistiche. L'Osservatorio ha affrontato anche il tema della valutazione degli impatti socioeconomici a livello locale. L'Osservatorio ha inoltre richiesto a due esperti "contrari all'opera" di partecipare ai lavori, presentando alla fine le loro autonome valutazioni critiche indipendenti sul lavoro complessivamente svolto. Il Quaderno dell'Osservatorio **(Q8)** dà conto con completezza di tutto il lavoro svolto, con i documenti prodotti ed anche con i giudizi critici (di segno opposto) raccolti dagli esperti indipendenti. **RISULTATI DELL'ACB2011** L'analisi è stata condotta sul progetto preliminare complessivo dell'opera, ed esamina diversi possibili scenari alternativi, partendo da assunti ufficiali dell'UE. **Previsioni su cui si fonda l'ACB 2011** L'analisi costi benefici 2011 si basa su dati che provengono: a) Dalle previsioni sull'andamento dell'economia europea redatte dalla UE (studio del 2009 della Direzione Generale Affari Economici e Finanziari della Commissione Europea "Ageing Report: Economic and budgetary projections for the EU-27 Member States (2008-2060)". b) Partendo da queste previsioni di modifica dei PIL nazionali, sono state elaborate fra il 2009 e il 2010 previsioni di traffico da EGIS Mobilitè (passeggeri) e da SETEC (merci). **Chi ha redatto lo studio** L'analisi costi benefici è stata **realizzata per conto di LTF dal raggruppamento EGIS Mobilité – ISIS – NESTEAR – SDG nel 2010-2011** (da qui in avanti analisi EGIS - ISIS). In particolare, lo studio di previsione degli effetti socio economici si è basato sul modello di traffico per l'intero arco alpino, (da Ventimiglia al valico dei Tauri in Austria): **i risultati sono stati confrontati con quelli utilizzati per progetti similari in Svizzera (asse del Gottardo) e in Austria (asse del Brennero), evidenziando un elevato livello di coerenza**. Per i traffici viaggiatori nazionali in Francia lo studio di riferimento è stato sviluppato da SNCF, mentre i traffici viaggiatori nazionali in Italia sono stati oggetto di uno studio semplificato da parte del raggruppamento EGIS. **Presentazioni pubbliche e dibattito** La sintesi dei risultati dell'ACB EGIS-ISIS è stata presentata pubblicamente il 26 Aprile del 2012 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i documenti di dettaglio sono stati presentati fra il 2011 e il 2012 dagli estensori dell'ACB nel confronto con i membri dell'Osservatorio. Il dibattito su questi temi all'interno dell'Osservatorio **aveva preso avvio il 15 giugno del 2010** con la presentazione delle raccomandazioni riguardanti gli elementi di attenzione dell'analisi e una prima versione di dettaglio dei risultati dell'ACB è stata presentata all'Osservatorio il **28 febbraio 2011**, con la consegna n° 72 da parte di LTF.

Il Quaderno numero 8 dell'Osservatorio pubblicato nel febbraio 2012 riprende tutti i passaggi e i principali documenti di lavoro utilizzati nell'analisi.

Metodologia utilizzata e rapporto con standard Europei

Il riferimento metodologico fondamentale è "L'**évaluation socioéconomique des investissements publics**" emanato da "Commissariat général à la stratégie et à la prospecitve", metodologia che è obbligatoria in Francia.

Il regolamento (UE) N. 1315/2013, nella sezione iniziale, afferma: "È altresì opportuno che i progetti d'interesse comune per i quali è richiesto un finanziamento dell'Unione siano sottoposti a un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, **basata su una metodologia riconosciuta**, che tenga conto di tutti i costi e i benefici sul piano sociale, economico, climatico e ambientale."

Tenendo conto della necessità di dover rispondere alle procedure d'approvazione amministrative in Francia e in Italia **l'ACB del 2011 è stata condotta considerando quattro gruppi principali di parametri, che corrispondono** principalmente a:

1. **l'approccio francese** (F2), che si basa sulla piena adozione dei requisiti dei documenti ufficiali in vigore in Francia ("Instruction-Cadre"), con un tasso di sconto del 4%, che diminuisce gradualmente al 3,5% nel 2035 e al 3,0% nel 2055,
2. **l'approccio francese** (F1), che adotta i parametri di riferimento a livello europeo per i paesi coinvolti (fonte HEATCO), esclusi i parametri relativi ai fattori di danno che sono di fonte "Instruction - Cadre", con un tasso di sconto del 4%, che diminuisce gradualmente al 3,5% nel 2035 e al 3,0% nel 2055,
3. **l'approccio italiano** (I1), che adotta integralmente i parametri di riferimento a livello europeo per gli altri paesi (fonte HEATCO), con un tasso di sconto del 3,5%.
4. **l'approccio italiano** (I2), che adotta solo i parametri Italiani (fonte HEATCO), con un tasso di sconto del 3,5%.

Scenari di riferimento

La crisi del 2008-10, che ha provocato effetti rilevanti sulle economie dell'Unione Europea e sulla mobilità di passeggeri e merci, ha reso necessaria la ***predisposizione di nuovi scenari di riferimento, in grado di tenere conto della mutata base di previsione per l'orizzonte di medio e lungo periodo richiesto dal progetto***. È stato adottato come riferimento lo studio del 2009 della Direzione Generale Affari Economici e Finanziari della Commissione Europea "Ageing Report: Economic and budgetary projections for the EU-27 Member States (2008-2060)", predisposto allo scopo di fornire uno scenario di riferimento sulle previsioni macroeconomiche e di popolazione dei Paesi dell'Unione. Il rapporto individua tre scenari:

A. "**Shock permanente**", secondo il quale la contrazione dello sviluppo negli anni della crisi non sarà mai recuperata;
B. "**Decennio perduto**", che postula una ripresa dell'economia europea, che progressivamente si riporterà sui tassi di crescita precedenti la crisi, ma appunto con un ritardo di dieci anni circa rispetto a quanto previsto in precedenza;
C. "**Rimbalzo**", scenario in virtù del quale si ipotizza che l'economia dell'Unione sia in grado di portarsi su un sentiero di crescita economica tale da permettergli di recuperare pienamente la crisi senza ritardi nello sviluppo.

Lo scenario intermedio "**Decennio perduto" è stato indicato come scenario base** perché ritenuto in grado di rappresentare realisticamente i fenomeni recenti e attesi, prevedendo un tasso di crescita medio del PIL UE del 1,7% fra il 2007 e il 2025 e del 1,5% fra il 2026 e il 2060, con il valore relativo all'economia italiana inferiore rispetto alla media (1,18% per il primo periodo e 1,29% nel secondo).

Queste previsioni, seppur contenute in uno scenario prudenziale, si sono rivelate eccessivamente ottimiste.

Risultati per le diverse categorie coinvolte

L'investimento è bilanciato dai benefici ottenuti dagli operatori ferroviari e dagli utilizzatori.

Una rilevante perdita colpisce i gestori delle autostrade mentre i benefici netti sono attesi dagli aspetti sociali (minori incidenti) e ambientali.

Gestori dell'infrastruttura	-21.070
Autostrade	-9.549
Stati	-6.988
Aereo	-138
Operatori ferroviari	7.338
Utilizzatori	30.489
Attori non utenti	11.452
TOTALE	**11.534**

Fonte: rapporto ACB EGIS-ISIS del 2011

Link al quaderno	Descrizione
 Gennaio 2015 http://presidenza.governo.it/osservatoriotorino_lione/quaderni/quaderno9.pdf	***Contributi all'approccio decisionale alle grandi opere*** All'inizio del 2012 il Ministro delle Infrastrutture e trasporti e delle attività produttive, Corrado Passera, ha proposto all'Osservatorio di riflettere sulla sua esperienza, sia per gli aspetti di trattazione di diversi profili tecnici nella vita di un progetto complesso, sia per la valenza di confronto su posizioni diverse, anche conflittuali, tra portatori di interessi; la richiesta si inquadrava nella prospettiva che l'Osservatorio sottoponesse al Governo una riflessione su possibili strumenti tesi ad intervenire su alcune tipiche criticità presenti in Italia nella filiera delle infrastrutture e delle opere pubbliche. Da questa istanza è nata un'esperienza che si è sviluppata in nove riunioni dell'Osservatorio e nell'arco di circa tre mesi, tra gennaio e marzo 2012, e che ha coinvolto insieme ai rappresentanti e ai tecnici dei territori membri permanenti della struttura - tutti con esperienza specifica nelle infrastrutture, nei rapporti con le diverse scale del territorio e nel dialogo tra attori in gioco - anche esperti nazionali e internazionali di dialogo concertato, di dibattito pubblico, di facilitazione e strutturazione di processi di miglioramento dei progetti attraverso diverse fasi di partecipazione. Il Quaderno n. 9 descrive il processo di analisi, discussione e sintesi che ha portato alla formulazione di contributi all'approccio decisionale alle grandi opere in un'ottica operativa e basata su un'esperienza diretta di gestione di criticità. il tema, nonostante il nuovo Codice degli Appalti abbia introdotto una fase preliminare di percorso partecipativo, simile al *Débat Publique* francese risulta ancora aperto in Italia. In questa ottica, il documento ha voluto offrire un contributo al dibattito generale: è solo moltiplicando le occasioni di discussione e confronto che si può pensare di introdurre delle migliorie nelle procedure di avvio, sviluppo e valutazione dei progetti delle infrastrutture complesse, in rapporto alle esigenze del territorio e con l'accordo e l'apporto dei portatori di interessi e dei territori interessati. **Riunioni dedicate all'esperienza dell'Osservatorio e ai contributi all'approccio decisionale alle grandi opere** | | | |---|---| | 18 gennaio 2012 | Avvio della discussione sul tema all'interno dell'Osservatorio e distribuzione del documento preliminare di Mario Virano con allegata la lettera del Ministro delle Infrastrutture e trasporti e dello sviluppo economico Corrado Passera | | 25 gennaio 2012 | Prosecuzione della discussione all'interno dell'Osservatorio | | 1 febbraio 2012 | Prosecuzione della discussione all'interno dell'Osservatorio e presentazione di documenti da parte di rappresentanti dei territori | | 8 febbraio 2012 | Illustrazione all'Osservatorio delle normative francesi in materia, con presentazione da parte di Alain Chabert (LTF) dell'esperienza del Débat Public in Francia e delle procedure di dialogo strutturato che hanno accompagnato la NLTL dal lato Francia. Discussione del tema con i Sindaci in rappresentanza delle 33 Amministrazioni comunali presenti in Osservatorio, con

		la partecipazione del Presidente della Provincia Antonio Saitta e dell'Assessore regionale ai trasporti Barbara Bonino Circolazione della prima bozza del documento
	16 febbraio 2012	Incontro presso l'Osservatorio con gli esperti internazionali Jean-Michel Fourniau (Piattaforma interdisciplinare Inrets "Partecipazione del pubblico ai processi decisionali e ricerca trasporti"), David Laws (Università di Amsterdam), Iolanda Romano (fondatrice e presidente di "Avventura Urbana"), Marianella Sclavi (Responsabile dell'Area "Gestione dei Conflitti" del Master "Mediatori dei Conflitti" Operatori di Pace internazionali" Università di Bologna e Bolzano), Mao Valpiana, presidente del Movimento Nonviolento Nazionale, testimone dell'esperienza Dal Molin a Vicenza
	14 marzo 2012	Incontro presso l'Osservatorio con gli esperti Luigi Bobbio (Università di Torino), Iolanda Romano e Marianella Sclavi Circolazione della seconda bozza del documento
	4 aprile 2012	Discussione ed approvazione da parte dell'Osservatorio dei documenti finali, alla presenza degli esperti Luigi Bobbio e Marianella Sclavi

3.5 QUINTA FASE DELL' OSSERVATORIO: 20 GIUGNO 2015 - 26 MARZO 2018

Riferimenti Governativi
La quinta fase dell'Osservatorio ha inizio con il governo Renzi (14/2/2014-7/12/2016), Presidente del Consiglio ***Matteo Renzi****, Sottosegretario della Presidenza del Consiglio* ***Graziano Delrio*** *(fino al 10/4/2015) e* ***Claudio De Vincenti*** *(dal 10/4/2015); Ministro delle Infrastrutture e Trasporti era* ***Maurizio Lupi*** *(fino al 10/4/2015) e* ***Graziano Delrio*** *(dal 10/4/2015).*
A seguito delle dimissioni del presidente Renzi, 4/12/2016, s'insedia il governo Gentiloni (7/12/2016-31/5/2018), Presidente del Consiglio ***Paolo Gentiloni,*** *Sottosegretario della Presidenza del Consiglio* ***Maria Elena Boschi****; Ministro delle Infrastrutture e trasporti* ***Graziano Delrio****.*

La quinta Fase dei lavori dell'Osservatorio è iniziata con l'avvicendamento del **Commissario Straordinario del Governo** e **Presidente dell'Osservatorio** per la realizzazione dell'Asse Ferroviario Torino-Lione[30]. Il DPR di nomina ha assegnato all'Osservatorio, oltre alla ***governance del progetto definitivo per la sezione transfrontaliera e dei lavori preliminari in corso***, lo sviluppo e l'accompagnamento di tutte le attività per la ***realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione nel passaggio dallo stadio preliminare a quello definitivo per la tratta nazionale***, così come già avvenuto in precedenza per la tratta internazionale.

La quinta fase ha avuto inizio il 20 giugno 2015 e si è conclusa il 31 dicembre 2017, a seguito del DPCM del 1° dicembre 2017, notificato formalmente l'11 gennaio, che ridefinisce la composizione della rappresentanza degli Enti Locali, coinvolti nell'Osservatorio per ambiti territoriali di intervento.

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

In attesa del completamento delle nomine, l'Osservatorio, ancora nella composizione DPCM2010, si è trovato altre 3 volte:

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

Fatti salienti

A seguito delle Elezioni comunali del 19 giugno 2016 vinte dal M5S, la sindaca Appendino assume posizioni sempre più in contrasto verso la Torino-Lione fino all'uscita della Città dall'Osservatorio.

- 11 Agosto 2016 – tentativo di sfratto degli uffici del Commissario dai locali della città metropolitana da parte del Consigliere Dimitri De Vita, annullato successivamente dal Consiglio della C.M. a dicembre 2016;
- 11 Ottobre 2016 – la Giunta nomina la Commissione Tecnica della Città di Torino composta esclusivamente da esperti NOTAV (contro-osservatorio Val Susa);
- 5 Dicembre 2016 – il Consiglio (M5S) delibera l'uscita dall'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione.

Nella V Fase si sono tenute 30 riunioni dell'Osservatorio

L'incarico del Commissario è stabilito con il DPR 10 gennaio 2017[31] che recita:

"*oltre che a svolgere le attività finalizzate alla realizzazione dell'opera, con l'avvio operativo dei cantieri della Sezione Transfrontaliera per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, il Commissario Straordinario ha l'incarico di coordinare le attività per l'adeguamento della tratta nazionale lato Italia ed il superamento del Nodo di Torino, al fine di consentire un'adeguata capacità tecnica e funzionale della linea ferroviaria, anche nelle tratte di adduzione del tunnel. Il Commissario Straordinario, attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli Enti Locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione nella sua interezza e per promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario".*

[30] Il 23 febbraio 2015 Mario Virano ha presentato le proprie dimissioni da Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio per essere designato Delegato del Governo Italiano, Direttore Generale del nuovo promotore. Paolo Foietta, già Vice Presidente dell'Osservatorio viene nominato, con DPR 23 aprile 2015, nuovo Commissario Straordinario del Governo e Presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione
[31] Si veda la pag. 5 del presente documento

In continuità con le fasi precedenti, l'Osservatorio ha organizzato le proprie attività formalizzando **un ambizioso programma dei lavori, approvato dall'Osservatorio nella seduta n. 238 del 30 luglio 2015**[32], che prevede:

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

3.5.1 L'ACCORDO ITALIA FRANCIA PER "L'AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA"

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

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

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

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

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

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

Il 2016 ha visto un ruolo essenziale della CIG e del Promotore pubblico, per la redazione, il completamento e la condivisione degli atti necessari per la Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Francia per "*l'avvio dei lavori definitivi della Sezione transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione"* - Accordo di Parigi 24 febbraio 2015, Protocollo Addizionale di Venezia 8 marzo 2016 e Regolamento dei Contratti - CIG del 7 giugno 2016.

1. In Italia, la Ratifica Parlamentare è avviata con l'approvazione del Disegno di Legge da parte del Consiglio dei Ministri n. 130 del 15 settembre 2016. Il testo è poi approvato dal Senato in data 16 novembre (235 presenti - 234 votanti - 187 favorevoli - 43 contrari - 4 astenuti).
2. Nella medesima giornata, il Disegno di Legge approvato viene trasmesso alla Presidente della Camera dei Deputati per seguire il medesimo iter approvativo. In data 20 dicembre, la Camera dei Deputati ha approvato il Disegno di Legge di Ratifica (391 presenti - 388 votanti - 285 favorevoli - 103 contrari - 3

[32] *Osservatorio Torino-Lione - PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITA' DELL'OSSERVATORIO TECNICO TORINO-LIONE - 30 luglio 2015*

astenuti). Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge 5 gennaio 2017 - n. 1.

3. In Francia, la Ratifica Parlamentare ha seguito un iter differente: in data 26 ottobre 2016, il Ministro degli Affari Esteri e dello Sviluppo Internazionale (Jean-Marc Ayrault) ha presentato il Progetto di Legge di Ratifica, trasmesso successivamente, il 7 novembre, all'Assemblea Nazionale. A seguito dell'approvazione da parte della Commissione Affari Esteri, l'Assemblea Nazionale ha approvato il provvedimento in data 22 dicembre 2016, con procedura accelerata. Il Progetto di Legge approvato è stato trasmesso al Senato, che lo ha approvato nella giornata del 26 gennaio 2017.
4. Con la pubblicazione sul Journal Officiel de la République Française del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116.

3.5.2 PERFEZIONAMENTO DEGLI ATTI NECESSARI ALL'AVVIO DEI LAVORI RELATIVI ALLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA

In data **6 agosto 2015, nella Gazzetta Ufficiale n. 181 - supplemento ordinario 45**, è stata pubblicata la **delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015[33] di approvazione del progetto definitivo** che ha per oggetto il "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001) Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Sezione internazionale: parte comune italo - francese - sezione transfrontaliera: parte in territorio italiano – CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo".

A seguito dell'approvazione da parte dei Parlamenti italiano e francese, della Ratifica dell'Accordo Italia-Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera e del protocollo addizionale siglato a Venezia l'8 marzo 2016. In data 7 agosto 2017, **il CIPE, con deliberazione n. 67**[34] **ha autorizzato la strutturazione del progetto in lotti costruttivi ed ha approvato l'avvio della realizzazione del 1°e 2° Lotto costruttivo della Linea Ferroviaria Torino-Lione** - sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 19 del 24 gennaio 2018).

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

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

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

- **svincolo dell'autostrada A32 (svincolo di Chiomonte**), che ha superato l'intero processo autorizzativo (CSLP) e diventerà intervento prioritario sul lato Italia; il raccordo, come da prescrizione CIPE, sarà nella prima fase di servizio esclusivo al cantiere.
- L'**autoporto di Susa** sarà rilocalizzato in un'area originariamente già destinata da SITAF ad autoporto ed attualmente inutilizzata e degradata, tra la SS25 del Moncenisio e l'autostrada A32 nei comuni di San Didero e Bruzolo.

2. **Variante del Centro di Guida Sicura**
   In ottemperanza alla delibera CIPE, l'Osservatorio ha valutato ed indirizzato la predisposizione, da parte di Telt e Consepi, della **Variante del Centro di Guida Sicura**, nel rispetto del quadro economico già definito dal CIPE stesso, volto alla ricollocazione dell'attuale Centro, sito attualmente nel Comune di Susa. A seguito dell'analisi delle proposte/candidature formalizzate dai Comuni (sedute dell'Osservatorio n. 224 del 5 e n. 225 del 12 febbraio 2014) ritenute non idonee, si è provveduto a valutare ulteriori alternative localizzative nel **comune di Buttigliera Alta** (Pista Guida Sicura - Auto), e nel comune di **Cesana Torinese** (Pista Guida Sicura - Moto). La determinazione dei due siti è avvenuta a seguito della condivisione in Osservatorio, nelle sedute n. 239 del 23 Settembre 2015 e n. 242 del 17 dicembre 2015. Successivamente, il 22 gennaio 2016 è stata firmata la Lettera di intenti tra Consepi e il **Comune di Cesana T.se per la ricollocazione della Pista Guida Sicura Moto** e in data 1° febbraio 2016 viene firmato il Protocollo d'Intesa tra Consepi, il **Comune di Buttigliera Alta e Telt per la ricollocazione della Pista Guida Sicura Auto**.

[33] Disponibile sul sito dell'Osservatorio: http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/cipe.html
[34] Disponibile sul sito dell'Osservatorio: http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/cipe.html

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

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

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

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

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

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

Tale situazione ha reso necessaria l'istituzione del sito di interesse strategico nazionale per l'area di cantiere e di un consistente presidio permanente di Forze dell'Ordine per garantire la sicurezza dei lavori.

Il nuovo cantiere del tunnel di base nella Piana di Susa, già approvato dal CIPE nel 2015, risultava pertanto difficilmente gestibile e la variante, in ottemperanza alla prescrizione, risulta motivata da ragioni prevalentemente di sicurezza. La nuova localizzazione comporta, senza modifiche dell'assetto dell'opera e di costo, un nuovo assetto dei cantieri.

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

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

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

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

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

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

Il 2 febbraio 2018, la Giunta della Regione Piemonte ha approvato la delibera con cui esprime al Ministero dell'Ambiente e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il proprio positivo parere sulla compatibilità ambientale e sull'intesa per la localizzazione della variante alla cantierizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione[35].

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

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

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

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

Il CIPE, con l'avvio delle opere a Chiomonte (realizzazione del tunnel geognostico della galleria di base), ha disposto, con Deliberazione del 23 marzo 2012 (registrata alla Corte dei Conti il 9 agosto 2012 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23 agosto 2012), uno stanziamento preventivo di risorse di 10 milioni di Euro quale prima tranche del totale delle *"assegnazioni per le opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della NLTL"* e ha chiesto all'Osservatorio, d'intesa con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, di formulare delle proposte per l'impiego di tale importo, definendo criteri, modalità e contenuti dei progetti, proposte che sono state finanziate trasferendo le risorse ai diversi soggetti istituzionali interessati.

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

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

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

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

Su proposta del Commissario di Governo e della Regione Piemonte, con Delibera CIPE n. 62 del 1° dicembre 2016[36], il CIPE ha accolto tale proposta.

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

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

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

L'Osservatorio, nella seduta n. 239 del 23 settembre 2015, ribadiva che questa strategia doveva conformarsi ai criteri individuati dall'Unione Europea per lo sviluppo regionale e la coesione di territori,

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

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

dove è rilevante la componente rurale, sono presenti dinamiche economiche e produttive di post-industrializzazione, sono colte le opportunità derivanti da alcuni elementi di sviluppo declinati nell'Unione (green economy, connettività, reti di collegamento tra centri e poli urbani, ecc.).
L'Osservatorio proseguiva quindi il lavoro di promozione di iniziative e proposte da parte dei territori, delle associazioni datoriali e delle forze sociali, coerenti con l'impianto generale della Smart Susa Valley. Su tali punti sono stati avviati i primi approfondimenti: in particolare è stato costituito un tavolo di Confronto con le Associazioni Datoriali in merito alle possibili opportunità derivanti dai lavori e al sistema della formazione professionale (riunioni del 5 febbraio 2016 - 27 maggio 2016 - 25 luglio 2016).
Infine, attraverso la collaborazione con le Associazioni di Valle (ASCOM, CNA, Coldiretti, …), sono state elaborate le prime possibili proposte progettuali, ad oggi ancora in fase di approfondimento, coerenti con i contenuti di Smart Susa Valley, volte allo sviluppo durevole e sostenibile della Valle.
Nella seduta n. 254 del 13 febbraio 2017, è stata presentata la proposta di progetto "Chiomonte 2025 - opportunità di sviluppo per il territorio", dai rappresentanti dell'Associazione Imprend'Oc di Chiomonte.
Nella seduta n. 255 del 20 marzo 2017 sono stati illustrati i progetti di sviluppo e valorizzazione in corso di predisposizione nei territori interessati dalla Torino-Lione.
Il 7 agosto 2017, su richiesta del Commissario di Governo e della Regione Piemonte, il CIPE ha approvato lo stanziamento di ulteriori 57,26 milioni per le opere compensative per i territori interessati dai lavori della Torino-Lione, che si sono aggiunti ai 9,56 già approvati con delibera CIPE 62/2016[37] e ai 32,13 già previsti nella delibera CIPE 19/2015, portando a circa 100 milioni le risorse complessivamente stanziate per le misure compensative e di accompagnamento.

3.5.3 ATTUAZIONE DEL FASAGGIO: REVISIONE DEL PROGETTO DELLE TRATTE DI ACCESSO ALLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA

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

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

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

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

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

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

L'Osservatorio ha quindi programmato le proprie attività per "la definizione, a partire dalla progettazione preliminare, degli interventi necessari per la tratta nazionale e lo sviluppo della progettazione definitiva (tratte di adduzione) - attuazione operativa del fasaggio"[38].

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

Il documento approvato dall'Osservatorio il **20 giugno 2016**[39] ha costituito la risultanza di questo lungo lavoro di elaborazione condotto congiuntamente dalla struttura del Commissario con RFI e Italferr, e sviluppato con

---

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

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

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

interlocuzioni, condivisione e confronto con la Struttura Tecnica di Missione del MIT, la Regione Piemonte, la Città di Torino, le Amministrazioni interessate al progetto.

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

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

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

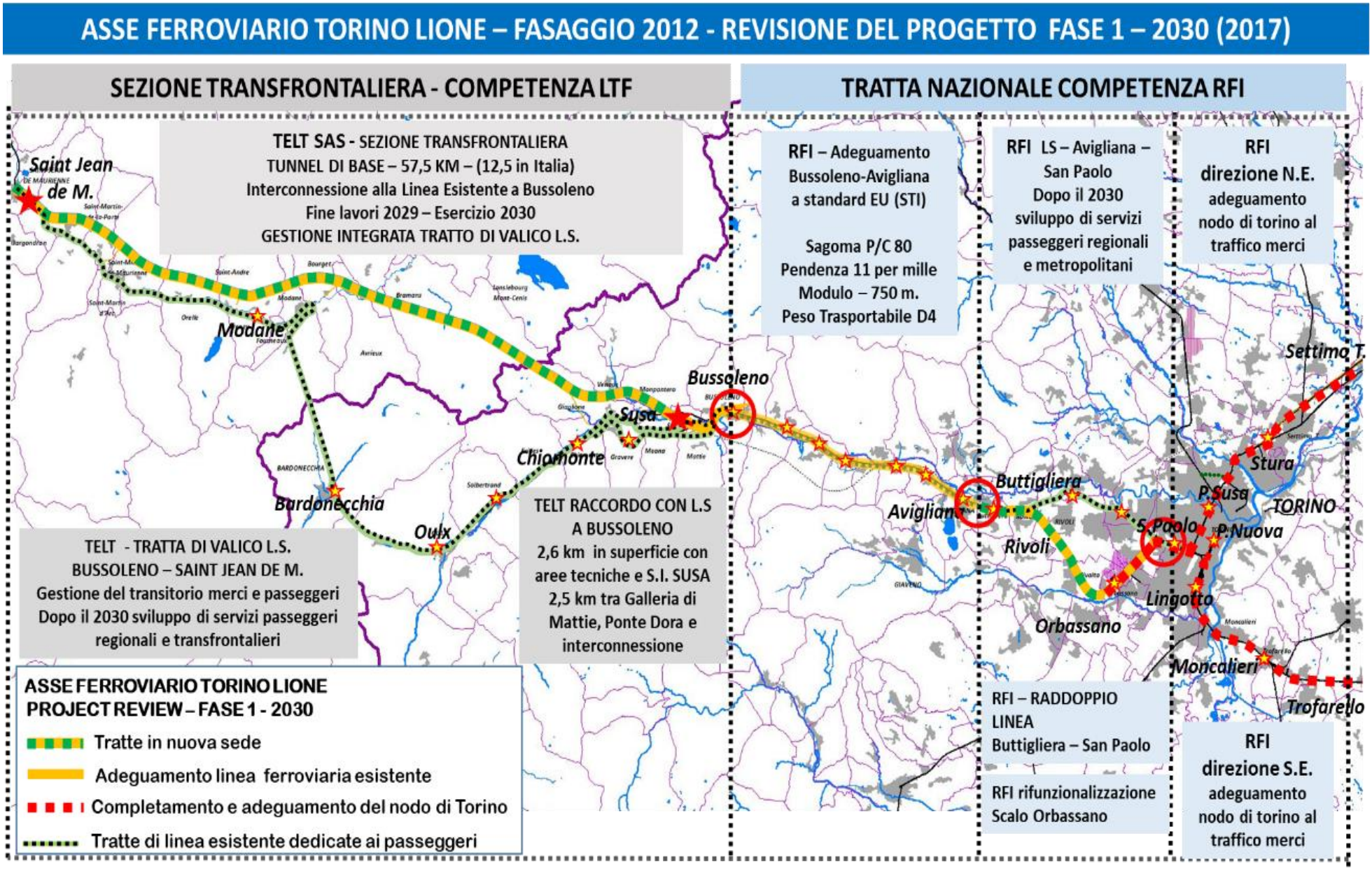
- Adeguamento in sede nella tratta tra la stazione di Bussoleno e il Comune di Buttigliera Alta per circa 23,5 Km, in parte co-finanziata - 81 Mln/€ - dall'Accordo Italia-Francia 2012, L. 71/2014.
- Adeguamento in sede tra lo Scalo Merci di Orbassano e lo scalo San Paolo di Torino.
- Adeguamenti, completamento e regolazione del Nodo Ferroviario di Torino (tra i quali Diretta Porta Nuova-Porta Susa, Upgrading impiantistico, adeguamento Sagoma tra San Paolo e Trofarello, Piano Regolatore di San Paolo).
- Adeguamento di sagoma nella tratta Trofarello - Alessandria - Novi Ligure, secondo una linea di potenziamento del collegamento a Sud di Torino, fra l'interporto di Orbassano e lo snodo di Alessandria per l'apertura efficace della Torino-Lione alla portualità ligure. L'indicazione realizza l'orientamento di programmazione ferroviaria, allargata all'intero Paese, del documento del MIT "Connettere l'Italia".[40]

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

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

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

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


ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE – FASAGGIO 2012 - REVISIONE DEL PROGETTO FASE 1 – 2030 (2017)
SEZIONE TRANSFRONTALIERA - COMPETENZA LTF
TRATTA NAZIONALE COMPETENZA RFI
TELT SAS - SEZIONE TRANSFRONTALIERA
TUNNEL DI BASE – 57,5 KM – (12,5 in Italia)
Interconnessione alla Linea Esistente a Bussoleno
Fine lavori 2029 – Esercizio 2030
GESTIONE INTEGRATA TRATTO DI VALICO L.S.
RFI – Adeguamento Bussoleno-Avigliana a standard EU (STI)
Sagoma P/C 80
Pendenza 11 per mille
Modulo – 750 m.
Peso Trasportabile D4
RFI LS – Avigliana – San Paolo
Dopo il 2030 sviluppo di servizi passeggeri regionali e metropolitani
RFI direzione N.E.
adeguamento nodo di torino al traffico merci
Saint Jean de M.
Modane
Bussoleno
Susa
Chiomonte
Bardonecchia
Oulx
Buttigliera
Avigliana
Rivoli
S.Paolo
Orbassano
Lingotto
Moncalieri
Trofarello
Settimo T.
Stura
P.Susa
TORINO
P.Nuova
TELT - TRATTA DI VALICO L.S.
BUSSOLENO – SAINT JEAN DE M.
Gestione del transitorio merci e passeggeri
Dopo il 2030 sviluppo di servizi passeggeri regionali e transfrontalieri
TELT RACCORDO CON L.S A BUSSOLENO
2,6 km in superficie con aree tecniche e S.I. SUSA
2,5 km tra Galleria di Mattie, Ponte Dora e interconnessione
RFI – RADDOPPIO LINEA Buttigliera – San Paolo
RFI rifunzionalizzazione Scalo Orbassano
RFI direzione S.E.
adeguamento nodo di torino al traffico merci
ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE
PROJECT REVIEW – FASE 1 - 2030
Tratte in nuova sede
Adeguamento linea ferroviaria esistente
Completamento e adeguamento del nodo di Torino
Tratte di linea esistente dedicate ai passeggeri

3.5.4 LA VERIFICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO PER LA TRATTA NAZIONALE LATO ITALIA - FASE 1 - 2030

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

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

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

Nella seduta dell'Osservatorio n. 260 del 25 settembre 2017, è stato condiviso il documento "Adeguamento dell'Asse Ferroviario Torino-Lione - verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - Fase 1 - 2030"[41].

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

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

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

Il documento vuole essere il contributo dell'Italia alla discussione sugli accessi al tunnel, avviata anche in Francia a seguito della pubblicazione del Rapporto Duron[42], per garantire sui due versanti interventi coerenti e condivisi per capacità, prestazioni, massa trasportata e sagoma.

Il documento è stato formalmente trasmesso alla Delegazione Francese del Tavolo Interministeriale Italia Francia, istituito a seguito del Vertice Italia-Francia di Lione del 27 settembre 2017[43], ed è stato presentato alla Delegazione Francese della CIG Asse Ferroviario Torino-Lione nella riunione del 12 dicembre 2017.

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

3.5.5 REALIZZAZIONE DI OPERE E SERVIZI FERROVIARI IN ANTICIPAZIONE (SFM E SERVIZI REGIONALI E TRANSNAZIONALI)

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

[41] Documento dell'Osservatorio "Verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia – Fase 1 – 2030" disponibile sul sito dell'Osservatorio: http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/osservatorio.html

[42] 1° febbraio 2018 - Dopo tre mesi di lavoro e numerose audizioni e riunioni, il Consiglio per l'orientamento delle infrastrutture (COI) ha presentato il suo rapporto al Ministro dei Trasporti francese, Elisabeth Borne, preliminare al "progetto di legge sulla mobilità", voluta dal Presidente Macron per programmare la strategia nazionale di investimento della Francia per le principali infrastrutture di trasporto nei prossimi 20 anni. Il COI ha considerato il tunnel di base del Moncenisio della Torino-Lione (sezione transfrontaliera) un progetto avviato ed in corso di realizzazione, come già ribadito al Vertice franco-italiano del 27 settembre di Lione dal Presidente della Repubblica Francese e dal Presidente del Consiglio Italiano. La Francia ha espresso la volontà di condividere il lavoro di project review già concluso in Italia e di procedere analogamente ad una revisione del progetto relativo agli accessi

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

Torino-Modane, l'istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitano di collegamento con Orbassano-San Luigi (FM5).

Per questa ragione la linea ferroviaria FM5:

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

In data 12 febbraio 2014, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Grugliasco, Comune di Orbassano, Agenzia per la Mobilità Metropolitana, RFI, TRM avevano sottoscritto un Protocollo d'Intesa e relativo Accordo di Programma, per anticipare la realizzazione della linea e della stazione rispetto ai tempi di realizzazione della tratta nazionale della nuova linea Torino-Lione.
La progettazione, allora condotta da RFI, aveva evidenziato l'insufficienza delle risorse stanziate nell'Accordo di Programma (18,5 mln/€) rispetto alle necessità di intervento (40 mln/€). Su proposta del Commissario di Governo, il Contratto di Programma Investimenti MIT-RFI (aggiornamento 2015 completato nell'aggiornamento 2016) aveva finanziato interamente la realizzazione della **linea SFM5 e della stazione ipogea di San Luigi - Orbassano**, liberando le risorse previste nell'Accordo di Programma precedentemente sottoscritto.
RFI e ITALFERR hanno redatto i progetti definitivi illustrati e discussi, al diverso stato di avanzamento, nelle sedute dell'Osservatorio n. 241 del 23 novembre 2015, n. 242 del 17 dicembre 2015 e n. 246 del 16 maggio 2016. Nella seduta del 16 maggio 2016 dell'Osservatorio è stato condiviso l'assetto finale della progettazione.
In data 3 aprile 2017, a Torino, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, il Presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, hanno presentato i progetti della nuova linea ferroviaria SFM5 e della nuova stazione San Luigi (Orbassano), comprensiva del Movicentro, che costituiscono anticipazione della tratta nazionale della linea Torino-Lione.
In data 7 luglio 2017, la Regione Piemonte ha convocato la Conferenza dei Servizi per la verifica di assoggettabilità alla VIA del progetto "Sistema Ferroviario Metropolitano SFM5 (Orbassano-Torino Stura/Chivasso) - Fermata San Luigi di Orbassano" - opere in anticipazione della Nuova Linea Torino-Lione tratta nazionale Linea Torino S. Paolo - Orbassano - Fermata San Luigi di Orbassano ed itinerario interno allo scalo merci della nuova Linea SFM5.
In esito della Conferenza di Servizi, la Regione Piemonte ha stabilito che il Progetto non debba essere sottoposto alla fase di valutazione VIA, individuando specifiche prescrizioni a cui RFI si dovrà attenere nelle successive fasi progettuali e realizzative.
In data 22 dicembre 2017 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, il progetto definitivo della nuova fermata San Luigi di Orbassano, al fine di attivare le procedure di cui agli articoli 2 e 3 del DPR 383/1994 (Conferenza dei Servizi).
Il 21 marzo 2018, il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Piemonte, la Valle d'Aosta e la Liguria ha convocato la Conferenza di Servizi.
Il progetto di RFI prevedeva dalla consegna dei lavori i seguenti tempi di esecuzione:

- Attività Propedeutiche (allestimento cantieri, autorizzazioni, risoluzione interferenze): 3 mesi.
- Attività di costruzione: 34 mesi per l'attivazione della configurazione finale della nuova fermata S. Luigi e dello scalo. Ultimazione prevista per dicembre 2021, con margine di circa 6 mesi per eventuali prolungamenti legati alla fase autorizzativa del progetto.

2. Fermate di Grugliasco e San Paolo sulla FM5

I sottoscrittori dell'Accordo di Programma hanno deciso di destinare le risorse allocate per FM5 e la stazione San Luigi di Orbassano, **interamente finanziate in anticipazione dalla tratta nazionale della linea Torino-Lione** alla realizzazione della fermata Quaglia-Le Gru (nel Comune di Grugliasco) e della

fermata San Paolo, sita nel Comune di Torino, al fine di rendere pienamente funzionale la linea FM5, estendendo il servizio ad aree strategiche e non coperte da adeguati servizi di trasporto pubblico locale. Viene pertanto modificato l'Accordo di Programma del 2014, con una nuova Conferenza dei Servizi del 18 maggio 2016; tale atto è stato sottoscritto in data 8 giugno 2017, da Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino, Comune di Torino, Grugliasco, Orbassano, Agenzia della Mobilità Piemontese e sottoscritti per adesione da RFI e TRM.

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

Il progetto definitivo FM5-Fermata Le Gru è in corso di redazione. Obiettivo condiviso in sede di Osservatorio è di arrivare all'esercizio della stazione entro il 2022.

Il progetto definitivo FM5-Fermata San Paolo è in corso di redazione. Anche in questo caso l'obiettivo condiviso in sede di Osservatorio è di arrivare all'esercizio della stazione entro il 2022.

3. Realizzazione della fermata di Buttigliera Alta-Ferriera – SFM3

La Prescrizione n. 22, in ambito procedura VIA del progetto Preliminare della tratta nazionale della Nuova Linea Torino-Lione, prevede che *"il progetto Definitivo inoltre dovrà Integrare il programma di esercizio della Linea Storica con la realizzazione di una fermata del Servizio Ferroviario Metropolitano Linea 3 (SFM3) in Comune di Buttigliera Alta in località Ferriera e prevedere la localizzazione in loco di un parcheggio di interscambio gomma-ferro atto a sostenere i flussi pendolari ivi afferenti".*

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

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

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

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

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

4. Ripristino del collegamento ferroviario transfrontaliero Bardonecchia-Modane

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

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

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

3.5.6 SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ FERROVIARIA DELLE MERCI, IN ATTESA DELLA NUOVA INFRASTRUTTURA

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

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

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

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

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

Le attività avviate ed i risultati raggiunti:

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

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

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

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

2. Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)

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

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

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

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

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

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

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

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

Oltre all'iniziativa già descritta, l'Autorità Portuale ha stretto accordi con diverse realtà interportuali e logistiche piemontesi e lombarde (interporto SITO di Orbassano, Rivalta Terminal Europa, Polo logistico di Mortara, Piattaforma Logistica di Mondovì) con cui è avviata una forte collaborazione finalizzata al miglioramento delle connessioni ferroviarie fra porto e retroporti.

Sviluppo del trasporto merci via ferrovia

Nel 2016, il Commissario di Governo operava, insieme a RFI, su diverse iniziative sia pubbliche che private, per il rilancio e la crescita del traffico merci ferroviario; al fine di promuovere il trasporto merci via

ferrovia si è lavorato per analizzare e valutare la domanda di imprese ed operatori, tradotta in volumi potenziali, per metterla in relazione con l'offerta di infrastrutture - capacità e caratteristiche della linea e la presenza di piattaforme logistiche.

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

4. **Sviluppo del sistema logistico Piemontese e del Nord Ovest**

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

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

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

Gli obiettivi:

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

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

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

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

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

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

Sulla base degli interventi individuati nei dossier sottoscritti dalle tre Regioni in occasione degli Stati Generali, acquisiva particolare rilievo l'esigenza della definizione di un insieme di interventi infrastrutturali a sostegno del traffico merci ferroviario, che prendeva la forma di una condivisione programmatica tra le Regioni e il gestore della rete ferroviaria. In data 19 ottobre 2017 a Roma, è stato

sottoscritto il Protocollo d'Intesa dall'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, dall'Assessore allo Sviluppo Economico, Porti e Logistica della Regione Liguria, dall'Assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia e dall'Amministratore Delegato di RFI.

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

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

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

   Il Gruppo di Trasferimento Modale[44] della CIG ha valutato la possibilità di ampliare il servizio AFA da 4 a 7 corse giornaliere e sta valutando la possibilità di estendere le politiche di sostegno per il trasporto combinato (AFA) ad altre tipologie ferroviarie al fine di compensare le differenze di costo dell'attuale linea ferroviaria.

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

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

3.6 SESTA FASE DELL'OSSERVATORIO

GLI ULTIMI 20 MESI DELL'OSSERVATORIO: DIFENDERE L' "OSSERVATORIO" PER DIFENDERE IL METODO DEL CONFRONTO E DELLA PARTECIPAZIONE DEI TERRITORI ALLE DECISIONI SULLE OPERE PUBBLICHE.

Riferimenti Governativi
La sesta fase dell'Osservatorio ha inizio con il governo Gentiloni (7/12/2016-31/5/2018), Presidente del Consiglio ***Paolo Gentiloni****, Sottosegretario della Presidenza del Consiglio* ***Maria Elena Boschi****; Ministro delle Infrastrutture e trasporti* ***Graziano Delrio.***
Il Governo, costituito dopo le elezioni del 4 marzo 2018, si è insediato il 1° giugno 2018, Presidente del Consiglio ***Giuseppe Conte****, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio* ***Giancarlo Giorgetti****, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* ***Danilo Toninelli****.*
La Regione Piemonte è governata fino alle elezioni del 24 maggio 2018 dal Presidente della Giunta Regionale ***Sergio Chiamparino****, Assessore alle infrastrutture e trasporti* ***Francesco Balocco****. A seguito delle elezioni regionali e dall'insediamento del Presidente (10 giugno 2019) e della nuova Giunta (17 giugno 2019) dal Presidente della Giunta Regionale* ***Alberto Cirio****, Assessore alle infrastrutture e trasporti* ***Marco Gabusi****.*
A seguito della crisi di Governo dell'agosto 2019 si è insediato il 5 settembre 2019, un nuovo Governo, Presidente del Consiglio ***Giuseppe Conte****, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio* ***Riccardo Fraccaro****, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* ***Paola De Micheli****.*

Il DPCM del 1° dicembre 2017, notificato formalmente l'11 gennaio 2018, ha ridefinito la composizione della rappresentanza degli Enti Locali, coinvolti nell'Osservatorio per ambiti territoriali di intervento[45].

Nel periodo gennaio – aprile è stato svolto un intenso lavoro organizzativo per informare i Comuni e facilitare il formalizzare delle nomine dei rappresentanti degli Enti Locali e dei Ministeri.

La fase di designazione si è conclusa **nel mese di aprile 2018.**

La prima seduta formale della fase VI dell'Osservatorio è la n. 267 del 20 aprile 2018.

In attesa del completamento delle nomine, l'Osservatorio, ancora nella composizione precedente (DPCM2010) si è riunito il 29 gennaio 2018 e 28 febbraio 2018.

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

Gruppo	Ambito Territoriale	Comuni invitati	Comuni partecipanti	Altri Comuni invitati
A: varianti in nuova sede	A1: Sezione Transfrontaliera	10	5	*Exilles*
	A2: Buttigliera - Orbassano scalo merci - Bivio Pronda	5	5	Collegno Alpignano
B: adeguamento infrastrutture esistenti	B1: tratta LS - Bussoleno - Avigliana	10	2	
	B2: Nodo di Torino	5	4	
	B3: Tratta LS di valico	9	9	
C: interventi connessi	C1: aree di deposito materiale	2	1	
	C2: rilocalizzazione dell'Autoporto	2	1	*Bruzolo*
	C3: rilocalizzazione di Guida Sicura	2	2	
		45	28	4

Alcuni Comuni partecipano a più ambiti territoriali di riferimento.

La partecipazione dei Comuni agli ambiti territoriali può essere modificata sulla base delle possibili evoluzioni del progetto; ad esempio, a seguito della discussione sulla cosiddetta "*minitav*" relativa all'**ambito A2**, sono stati aggregati i comuni di Collegno ed Alpignano, inizialmente non compresi nel DPCM 2017.

[45] *Si rimanda al capitolo 1.4.3: Composizione DPCM 2017, a pagina 7*

I diversi comuni che **hanno titolarità a partecipare all'Osservatorio sono 35 (+ 2 aggiunti all'ambito A2). I comuni che hanno nominato i propri rappresentanti e partecipano all'Osservatorio sono stati 23 (21 indicati nel DPCM ed i 2 invitati all'ambito A2), quindi il 62% degli interessati**.

L'obiettivo previsto con il nuovo DPCM era di **ampliare ulteriormente la partecipazione, che veniva allargata a tutte le Amministrazioni che, a prescindere dalle proprie posizioni politiche e ideologiche in merito all'opera, intendevano lavorare per definire e realizzare la migliore opera possibile per ridurne ulteriormente l'impatto in fase di realizzazione e, successivamente, di esercizio**.

In questa fase sono rientrate nell'Osservatorio 5 amministrazioni comunali: le amministrazioni di Bardonecchia, Oulx, Chianocco, Rivalta Torinese e Torrazza Piemonte.

La fase VI si è conclusa con la Seduta n. 276 dell'11/02/2019 con la **condivisione del primo programma delle opere compensative ai sensi della delibera CIPE n. 30 del 21 marzo 2018 – trasmesso al MIT ed al CIPE a firma congiunta con il Presidente della Regione Piemonte il 14/2/2019**.

La conclusione formale della fase è avvenuta **14 febbraio 2019** con la **scadenza del mandato del Commissario di Governo (non rinnovato né sostituito), con la chiusura da parte della Presidenza del Consiglio delle sedi di Roma e Torino ed il trasferimento di tutto il personale assegnato alla struttura del Commissario**.

L'Osservatorio nel periodo **1° gennaio 2018 – 14 febbraio 2019** si è riunito **13 volte**, presso la Prefettura di Torino, con una altissima partecipazione (una media di 65 presenti per Riunione).

Tutta la documentazione relative alle riunioni, convocazioni, ordini del giorno, sintesi delle riunioni e decisioni assunte[46], è disponibile sul sito dell'Osservatorio (*link*).

L'Osservatorio, a seguito della scadenza del Commissario di Governo ha proseguito le proprie attività in autoconvocazione (vedi paragrafo 3.6.1.6); nel periodo **15 febbraio 2019 – 24 maggio 2019** si è riunito **4 volte**, presso la Camera di Commercio di Torino, con una altissima partecipazione (una media di 60 presenti per Riunione).

Tutta la documentazione relative alle riunioni, convocazioni, ordini del giorno, sintesi delle riunioni e decisioni assunte[47], è disponibile sul sito dell'Osservatorio (*link*).

3.6.1 COSA È SUCCESSO NEL PERIODO GENNAIO 2018 – GENNAIO 2020

3.6.1.1 Gennaio 2018 - Maggio 2018: Il mandato assegnato dal governo Gentiloni all'Osservatorio

L'approvazione definitiva dell'Accordo Italia-Francia da parte del Parlamento (**Legge 1/2017**) e la conseguente conclusione degli iter autorizzativi del **progetto definitivo della sezione transfrontaliera** (e del suo finanziamento) ha permesso di avviare la fase conclusiva di realizzazione dell'opera.

L'obiettivo dell'Osservatorio era pertanto quello di accompagnare la fase di realizzazione del progetto della **sezione transfrontaliera**, dando corso agli interventi compensativi previsti sul territorio italiano, al fine di minimizzare gli impatti e massimizzare vantaggi ed opportunità per il territorio; la fase attuativa risultava più efficace se estesa al maggior numero possibile dei Comuni interessati ai diversi ambiti del progetto, a prescindere dalle loro opinioni nei confronti dell'opera.

Questo stesso metodo veniva applicato, a maggior ragione, per gli interventi ancora da definire per **la tratta nazionale di accesso** (adeguamenti e/o varianti), dove la rappresentanza dei comuni interessati dall'opera era già totale (100% dei comuni aventi diritto), dopo che era stata conclusa, sulla base delle indicazioni del fasaggio, una revisione complessiva del progetto di intervento (*project review*) che avrebbe dovuto trasformarsi in progetto "definitivo" a seguito di un serrato e partecipato confronto con le diverse amministrazioni locali.

---

[46] L'Osservatorio non è un Ente deliberativo ma una sede di confronto per gli approfondimenti connessi alla realizzazione del progetto; non è quindi tenuto a produrre verbali delle sedute ma, ai fini della trasparenza, per ogni riunione vengono redatte delle sintesi del dibattito e delle decisioni assunte. Cliccando sul numero della riunione si accede alla relativa sintesi

[47] L'Osservatorio non è un Ente deliberativo ma una sede di confronto per gli approfondimenti connessi alla realizzazione del progetto; non è quindi tenuto a produrre verbali delle sedute ma, ai fini della trasparenza, per ogni riunione vengono redatte delle sintesi del dibattito e delle decisioni assunte. Cliccando sul numero della riunione si accede alla relativa sintesi

Inizialmente i lavori dell'Osservatorio-FASE VI sono stati quindi organizzati in base ad un programma di lavoro che consentisse di accompagnare e governare la compiuta - e condivisa - realizzazione del progetto[48]:

- **per la sezione transfrontaliera** (in capo a **TELT**) e le **opere collegate** (di competenza SITAF, TERNA, CONSEPI) dando una efficace attuazione alle diverse prescrizioni proposte anche dall'Osservatorio e recepite nei pareri della Regione Piemonte, di VIA Nazionale del MATTM e del MIBACT ed assunte nelle deliberazioni **CIPE 26 marzo 2018 e 7 agosto 2018**;
- **per la sezione transfrontaliera** (in capo a **TELT**) dando **attuazione** del **Patto del Territorio** e, per quanto di competenza, esaminando e valutando preliminarmente (con parere vincolante) le proposte di progetto e di intervento che utilizzano i fondi compensativi messi a disposizione dal CIPE;
- **per le tratte di accesso** accompagnando la fase di progettazione definitiva di competenza RFI, in coerenza con quanto approvato nel documento "*Verifica del Modello di Esercizio fase 1 - 2030 per gli accessi lato Italia"*; tale attività sarà condotta, per ambiti territoriali, in stretto rapporto con le Amministrazioni interessate per:

    a. l'adeguamento della linea storica tra Bussoleno ed Avigliana;
    b. il raddoppio della linea tra Buttigliera e Scalo San Paolo, con la realizzazione della variante della Collina Morenica ed attraversamento dello scalo di Orbassano riducendo gli impatti e verificando, passo a passo con i territori attraversati, la sostenibilità territoriale ed ambientale del progetto;
    c. la rifunzionalizzazione dello scalo Merci e della piattaforma logistica di Orbassano;
    d. l'attraversamento del nodo di Torino e la connessione a standard Europei (STI) alle dorsali ferroviarie in direzione Alessandria-Novi Ligure e Novara-Milano;
    e. l'accompagnamento della realizzazione delle opere in anticipazione FM5 - Stazione Orbassano-San Luigi e Movicentro e Fermate, ed FM3 - Fermata Buttigliera Alta-Ferriera e Movicentro.

Tra i compiti assegnati dal DPR del 2017 al Commissario di Governo ed all'Osservatorio veniva inoltre indicato il "promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario".

L'Osservatorio per queste ragioni ha assunto, nel perimetro delle proprie attività, l'obiettivo del trasferimento modale da strada a ferrovia. Tale compito, ha avuto nuovo impulso con l'obiettivo di consentire:

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

In parallelo a tali attività così come indicato nel documento **"Verifica del Modello di Esercizio fase 1 - 2030 per gli accessi lato Italia"** al capitolo 6.3 "la necessità del monitoraggio continuo del contesto in accompagnamento al progetto", è stata data esecuzione alla necessità di "**attivare un processo continuo di**

[48] "favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione", così come recita sia il DPR 14 dicembre 2017 (art. 1 c. 2 e c. 4) che il DPCM 1° dicembre 2017

monitoraggio e verifica per adattare in corso d'opera il progetto, come del resto è stato fatto con successo in sede di Osservatorio negli ultimi anni", partecipando ed accompagnando le diverse iniziative utili a condividere una base aggiornata di conoscenza, a partire dall'analisi dei flussi e delle tendenze in atto nei traffici transalpini.

3.6.1.2 Giugno 2018 - Febbraio 2019: l'insediamento del Governo CONTE I (M5S-LEGA) ed il "cambiamento" di linea sulla Torino-Lione

Le posizioni in merito alla Torino-Lione espresse dal Governo, a seguito delle elezioni del 4 marzo 2018, risultavano differenti rispetto a quelle espresse dai Governi precedenti.

Il "contratto di governo" tra M5Stelle e Lega recita, in riferimento alla Torino-Lione: "*Con riguardo alla linea ad alta velocità Torino-Lione ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'Accordo Italia Francia*".

Una dizione ambigua, concordata per mediare tra due forze politiche posizioni molto differenti; la soluzione "trovata" appariva però perlomeno contradditoria:

- intanto la Torino-Lione **non è mai stata ad alta velocità** ma una linea mista merci passeggeri a standard europei che come tutte le altre linee di valico delle Alpi non ha le prestazioni di AV, ma piuttosto delle linee ferroviarie che sono un obiettivo nel "programma del cambiamento";
- da nessuna parte sta scritto "**ci impegniamo a sospendere i lavori esecutivi**", affermazione che stava nella prima stesura su proposta dei *cinque stelle* ed è stata tolta nella versione definitiva:
- la ratifica conclusiva dell'**Accordo bilaterale Italia e Francia conclusa il 1° marzo 2017** con la promulgazione del trattato dai Presidenti della Repubblica Italiano e francese ha come unico oggetto "**l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione**": se si applica l'accordo non si può che fare la Torino-Lione così come è previsto nel trattato.

3.6.1.3 La vana ricerca di un confronto dell'Osservatorio con il Ministro Toninelli

A seguito dell'insediamento del primo Governo Conte il 1 giugno 2018, il Commissario di Governo e l'Osservatorio hanno preso atto di come gli indirizzi che emergevano dalle dichiarazioni del Ministro non fossero coerenti con il mandato ricevuto negli atti di nomina (DPR 14/12/2017) e negli atti di costituzione dell'Osservatorio (DPCM 4/12/2017): l'incarico assegnato al Commissario prevedeva infatti che "***Nello svolgimento dell'incarico il Commissario straordinario pone in essere tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario".***

Il Commissario di Governo ha quindi **richiesto di incontrare il Ministro ed il Governo** (la prima PEC è del 6 giugno 2018), per **informarlo in merito al progetto, al suo stato di avanzamento, al quadro giuridico-legislativo in cui si colloca e relazionare in merito alle attività svolte per il raggiungimento degli obiettivi assegnati**, ma soprattutto per chiarire che, per svolgere un mandato diverso era necessario un diverso incarico ed un altro DPR, e conseguentemente un nuovo Commissario, (le dimissioni del Commissario sono sempre nella disponibilità del Governo, ma vanno almeno richieste).

La tabella successiva elenca le numerose lettere trasmesse.

Corrispondenza inviata alla Presidenza del Consiglio ed al Ministro (a mezzo pec)

RICHIESTA DI INCONTRO AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	Ministro – 6/6/2018 – Prot. 395
	Ministro – 17/7/2018 – Prot. 452
RICHIESTA DI INCONTRO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI	Sottosegretario – 6/6/2018 – Prot. 394
	Presidente del Consiglio – 10/8/2018 – Prot. 489
TRASMISSIONE DI CONTRIBUTI TECNICI E RICHIESTA DI INCONTRO	
QUADERNO 11	Presidente del Consiglio – 13/11/2018 – Prot. 620
	Sottosegretario – 13/11/2018 – Prot. 620
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 13/11/2018 – Prot. 620
QUADERNO 12	Presidente del Consiglio – 31/12/2018 – Prot. 711
	Sottosegretario – 31/12/2018 – Prot. 711
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 31/12/2018 – Prot. 711
QUADERNO 13	Presidente del Consiglio – 14/02/2019 – Prot. 60
	Sottosegretario – 14/02/2019 – Prot. 60
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 14/02/2019 – Prot. 60
RICHIESTA DI CONTINUITÀ NELL'ATTIVITÀ DELL'OSSERVATORIO TORINO - LIONE	Presidente del Consiglio – 28/12/2018 – Prot. 686
	Sottosegretario – 28/12/2018 – Prot. 686
OSSERVATORIO IN AUTOCONVOCAZIONE: TRASMISSIONE DI CONTRIBUTI TECNICI E RICHIESTA DI INCONTRO	
QUADERNO 14	Presidente del Consiglio – 10/04/2019
	Sottosegretario – 10/04/2019
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 10/04/2019
QUADERNO 15	Presidente del Consiglio – 27/05/2019
	Sottosegretario – 27/05/2019
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 27/05/2019

Nessuna risposta è mai pervenuta alle formali richieste di incontro inviate dal Commissario di Governo che, pertanto non ha mai potuto "***riferire direttamente sulle attività e sulle iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi***" così come previsto nel DPR di nomina. **Quindi il Commissario straordinario di Governo non ha ricevuto alcun indirizzo dal Governo in merito alla propria attività**, che non poteva che proseguire nel rispetto del DPR di nomina.

Il Ministro invece esprimeva, via social o attraverso i media giudizi sull'opera non solo negativi (cosa assolutamente legittima) ma spesso inappropriati[49] ed offensivi nei confronti di chi (come l'Osservatorio) aveva operato alla definizione del progetto ed alla verifica dei lavori.

Tali giudizi basati probabilmente su informazioni sbagliate e mistificate risultavano assolutamente infondati.

In una di tali "esternazioni" veniva anche "spiegata" la ragione per cui il Ministro evitava di incontrare il Commissario di Governo nonché Presidente dell'Osservatorio[50].

L'Assemblea dell'Osservatorio ha ripetutamente preso atto:

- delle dichiarazioni rilasciate dal Ministro e dai suoi collaboratori, contrastanti ed incoerenti con quanto studiato, elaborato, monitorato e formalizzato nell'ambito delle attività dell'Osservatorio stesso;
- del rifiuto del Ministro di incontrare il Commissario di Governo, nel suo ruolo di Presidente dell'Osservatorio, per ricevere risposte o chiarimenti riguardo tali affermazioni.

[49]"non posso che provare rabbia e disgusto per come sono stati sprecati i soldi dei cittadini italiani. È stato enorme lo sperpero di danaro pubblico per favorire i soliti potentati, certe cricche politico-economiche e persino la criminalità organizzata": https://www.facebook.com/danilotoninelli.m5s/posts/1119722121499217

[50]https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/08/01/tav-lite-tra-toninelli-e-il-commissario-di-governo-foietta-non-lo-incontro-senza-dati-surreale-non-sono-controparte/4532135/

3.6.1.4 L'analisi costi benefici della STM del MIT e la richiesta di Toninelli di sospendere le gare di appalto

Sempre solamente dai giornali si apprendeva che il Ministro, a nome del Governo, aveva deciso di effettuare una **nuova valutazione Costi Benefici (ACB) che non doveva essere limitata alla Torino-Lione ma estesa alle principali opere strategiche programmate** alcune delle quali già in corso di realizzazione.

La "nuova ACB" sulla Torino-Lione è stata condotta su un'opera in fase di cantiere, decisa dal Parlamento Italiano e Francese ed oggetto di un trattato internazionale in vigore dal 1° marzo 2017.

Per effettuare tale "studio" veniva costituita una struttura tecnica composta esclusivamente da storici oppositori dell'opera, che avevano manifestato pubblicamente la loro avversione alla Torino-Lione ed alla ferrovia in genere[51].

Tale decisione risultava non solo eccepibile nella "forma", ma assolutamente inappropriata nella sostanza (il metodo utilizzato non risultava infatti conforme alle linee guida europee e dello stesso MIT) oltre che "offensiva" nei rapporti con la Francia: fare una valutazione unilaterale[52] di un opera binazionale, localizzata in gran parte su territorio francese, senza coinvolgere preliminarmente né la Francia né l'U.E, partner del progetto e finanziatori di maggioranza dei 2/3 dell'opera, risultava perlomeno eccentrico.

Lo studio dell'ACB, già annunciato per l'autunno 2018, è stato infine pubblicato il 12 febbraio 2019, dopo essere stato anticipato negli esiti dal *Fatto Quotidiano*.

Il Ministro fin dall'estate 2018 ha richiesto, in attesa della conclusione di tale studio, prima attraverso dichiarazioni su social e media, successivamente attraverso contatti "informali" con il promotore, di sospendere il lancio delle procedure di gara. Una richiesta perlomeno irrituale, espressa senza alcun atto formale da parte del Governo e quindi senza assumersi la responsabilità politica ed amministrativa, di sospendere l'affidamento di lavori finanziati, autorizzati, approvati dal Parlamento e quindi divenuti Legge dello Stato in attuazione ad un Trattato Internazionale.

Tale richiesta ha trovato poi una incerta "formalizzazione" in una lettera a firma congiunta dei Ministri Italiano e Francese del 1° dicembre 2018, in cui veniva richiesto a Telt di non procedere all'avvio dei bandi prima del 31 dicembre 2018.

Tale sospensione avrebbe prodotto un ritardo della programmazione dei lavori, creando così le condizioni per la perdita del finanziamento europeo ed un conseguente danno erariale. Di conseguenza TELT, a metà dicembre 2018, preso atto della lettera dei Ministri, segnalava ad Italia e Francia che tale scelta avrebbe potuto compromettere gli accordi già concordati con la Commissione Europea e soggetti al controllo INEA.

Nei mesi di **gennaio/febbraio 2019**, scaduti i termini concordati con la lettera del 4 dicembre 2018, sia la Francia che la Commissione Europea richiedevano all'Italia di rispettare gli accordi internazionali ratificati dai Parlamenti ed i contratti sottoscritti dagli Stati con la Commissione Europea oppure di assumersi la responsabilità formale (politica e finanziaria) della rottura di tali accordi.

Il 12 febbraio è stato finalmente pubblicato dal MIT lo studio ACB.

Lo studio, redatto sulla base delle pregiudiziali prima descritte non poteva che giudicare l'opera economicamente non sostenibile. I contenuti e le risultanze dello studio sono stati immediatamente contestati sia nella forma (metodologia adottata) che nella sostanza (assunzione come costo delle mancate accise sui carburanti e dei mancati pedaggi autostradali, sistematica sopravvalutazione dei costi e sottovalutazione dei benefici) in ogni sede; in sede tecnica ed accademica, dall'intero mondo scientifico, dai media, dalle opposizioni parlamentari. I risultati della controversa ACB non sono stati neppure condivisi dalla Lega, alleato di Governo del M5S. Lo studio è stato inoltre considerato improprio da Francia ed U.E. che non hanno ritenuto neppure di valutarlo.

In questo contesto l'Osservatorio ed il Promotore pubblico si sono trovati in una situazione confusa che è possibile riassumere così:

- la realizzazione della Torino-Lione era stata decisa con un trattato internazionale ratificato dal Parlamento italiano e divenuto nel 2017 legge dello Stato che impegna Italia e Francia;

[51] L'unico "indipendente", il Prof. Luigi Coppola è stato per il proprio dissenso, prima emarginato e poi non rinnovato da Toninelli

[52] Tutti i numerosi studi precedenti di valutazione economica dell'opera (ben 7) erano stati condivisi nel metodo e sviluppati in collaborazione

- il Governo Francese aveva ribadito formalmente e ripetutamente la volontà di rispettare gli impegni assunti e realizzare senza altri indugi l'opera;
- il Governo Italiano, diviso sul tema, non aveva una posizione univoca; non esisteva nessun atto formale che attestasse una posizione del Governo di contrarietà all'opera che dovrebbe comunque essere ratificata dal Parlamento;
- i quasi 30 km di scavi, finanziati da UE, Francia ed Italia dimostravano che i lavori erano "in corso", come verificato anche dal Ministro dell'interno e da numerose delegazioni parlamentari; la sospensione dei lavori avrebbe costituito un rilevante onere per lo Stato per il ripristino e la messa in sicurezza dei tunnel già realizzati e causato un contenzioso internazionale per la restituzione delle somme spese;
- la sospensione dei bandi, avrebbe costituito la violazione degli impegni assunti e contrattualizzati con l'U.E. con il Grant Agreement con relativa perdita di finanziamento e danno erariale. La Commissione Europea, tramite INEA aveva infatti ripetutamente comunicato che qualora l'attivazione dei bandi fosse stata ulteriormente ritardata, si sarebbe proceduto a tagliare i primi 300 milioni del primo stock di finanziamento europeo.

Risultava quindi chiaro che Il promotore pubblico dovesse procedere, ai sensi dell'Accordo Italia-Francia 2017 a bandire le procedure di gara, nel rispetto dei contratti sottoscritti con la Commissione Europea (Grant Agreement – CEF 2014-2019).

In assenza di tali adempimenti si sarebbero persi 300 milioni di euro di finanziamento europeo, e proseguendo nell'inerzia, si sarebbe perso l'intero finanziamento di 813 milioni. Gli amministratori di TELT avrebbero avuto anche la responsabilità del danno erariale prodotto.

3.6.1.5 Il programma dell'Osservatorio si adegua alla nuova situazione

Il Commissario Straordinario di Governo e l'Assemblea dell'Osservatorio, l'unica sede istituzionale formalmente costituita per accompagnare la realizzazione della Torino-Lione, hanno dovuto prendere atto della ingiustificata esclusione decisa dal Ministro (e avvallata dal Governo), senza che venisse espresso alcun atto formale di sfiducia nei propri confronti. Hanno quindi deciso di rispondere a questa situazione nell'unico modo istituzionale possibile: mettendo a disposizione di Governo, forze politiche ed opinione pubblica informazioni approfondite e corrette affinché qualsiasi decisione in merito alla Torino-Lione venisse assunta in modo legittimo, senza pregiudizi, sulla base di un dibattito e confronto pubblico che tenesse conto delle informazioni ufficiali prodotte e disponibili.

Il Commissario di Governo e l'Assemblea dell'Osservatorio hanno quindi deciso di:

1. ***proseguire le attività già programmate*** nel rispetto degli obiettivi assegnati nel Decreto del Presidente della Repubblica di nomina del 1-12-2019;
2. ***continuare a sollecitare*** in modo formale il Ministro e la Presidenza del Consiglio ad incontrare il Commissario di Governo e l'Osservatorio ed a prendere atto dell'esistenza di informazioni ufficiali ed istituzionali che non possono essere ignorate o negate;
3. ***raccogliere le diverse analisi ed elaborazioni aggiornate*** dagli esperti della struttura commissariale, predisponendo Quaderni dell'Osservatorio, ovvero «contributi tecnici» da mettere a disposizione al Governo per le proprie valutazioni;
4. trasmettere formalmente al Governo ed al Ministro ogni informazione, documento e studio elaborato dal Commissario di Governo e dalla Struttura tecnica commissariale e condiviso in sede di Osservatorio;
5. pubblicare sul sito dell'Osservatorio, per la massima trasparenza, tutti documenti prodotti, così come le convocazioni, gli ordini del giorno, e la sintesi di tutte le riunioni dell'Osservatorio.

Le attività condotte sono descritte in dettaglio nei paragrafi 3.6.2 e 3.6.3.

3.6.1.6 L'Osservatorio prosegue i lavori in "autoconvocazione" dopo la scadenza del Commissario: 15/2/2019 - oggi

Il Commissario Straordinario di Governo (e Presidente dell'Osservatorio), **prima della scadenza del suo incarico**, su mandato dell'**Assemblea del 21 dicembre 2018** (**riunione n. 274**), ha sollecitato, **con PEC del 28 dicembre 2018**, la Presidenza del Consiglio affinché "***venissero assunte le determinazioni necessarie e si provveda a tale nomina***" (- ndr di Presidente dell'Osservatorio) al fine di consentire "***la prosecuzione delle attività senza interruzioni o sospensioni***". Nella lettera inviata al Presidente del Consiglio, il Commissario di Governo ha inoltre comunicato la propria disponibilità "***In attesa di tale nomina, nel caso in cui non sussistano da parte delle SS.LL. indicazioni contrarie, continuerò a garantire, per senso di responsabilità, la***

continuità delle attività dell'Osservatorio, così come richiesto dalla totalità dei presenti alla riunione del 21 dicembre scorso".

Il Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri che istituisce l'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE (DPCM 1° dicembre 2017), **non prevede alcun termine di scadenza**.

Quindi l'Osservatorio, anche dopo la "scadenza" del Commissario è un organo pienamente operativo.

In mancanza della nomina da parte della Presidenza del Consiglio, l'Osservatorio non potrebbe essere convocato e presieduto non avendo provveduto la Presidenza del Consiglio a nominare un Presidente, così come esplicitamente previsto all'art. 3 del DPCM 1/12/2017.

Il giorno **11 febbraio 2019** sono invece state inviate al personale della Struttura Commissariale (senza informare il Commissario), le **comunicazioni di cessazione di servizio a far data dal 15 febbraio 2019 (un preavviso di 4 giorni)** con l'obbligo di riconsegna di badge, dotazioni, attrezzature ed uffici.

La struttura commissariale è stata pertanto sciolta senza alcuna comunicazione formale in merito.

L'Assemblea dell'Osservatorio, convocata il **25 febbraio 2019** ha preso atto di questa situazione: nessuna risposta era pervenuta alla lettera inviata dal Commissario, il Governo non ha proceduto alla nomina del Commissario di Governo e/o del Presidente dell'Osservatorio così come previsto all'art. 3 del DPCM 1/12/2017 e non ha soppresso l'Osservatorio. Non ha neppure espresso indicazioni contrarie alla proposta del Presidente dell'Osservatorio, di garantire "*la continuità delle attività dell'Osservatorio*".

Pertanto nella **seduta n. 277 dell'Osservatorio del 25 febbraio 2019** l'Assemblea, con voto unanime dei presenti, ha assunto la decisione di preservare il funzionamento di questo fondamentale "luogo di confronto" formalmente istituito dal Governo nel 2006 e fino ad oggi pienamente operativo, per garantire in questa fase di discussione sull'opera voluta dal Governo, la partecipazione attiva del territorio alle attività di analisi, elaborazione, condivisione e confronto.

L'Assemblea ha per questo assunto la decisione di "**autoconvocarsi**", delegando l'incarico di convocare e presiedere per conto dell'Assemblea ad un **portavoce**, indicato nell'ex Presidente che si era già reso disponibile per garantire in questa fase la prosecuzione delle attività dell'Osservatorio.

Il Portavoce, sempre il 25-2-2019, ha ricevuto il mandato di:

a. Riorganizzare, dopo lo sfratto dai locali assegnati al Commissario di Governo, uno spazio operativo di lavoro (ospitato presso la Regione Piemonte), con una struttura minima; la Camera di Commercio ha messo a disposizione del portavoce un tirocinio extracurriculare attivato dalla Unione Industriale (dr. Andrea Costantino).
b. Reperire una sede per le riunioni dell'Osservatorio (capienza di almeno 70 persone) in quanto la Prefettura, in attesa di indicazioni della Presidenza del Consiglio, ha ritenuto di non dare più ospitalità alle riunioni dell'Osservatorio; la Camera di Commercio ha dato la propria disponibilità ad ospitare le sedute dell'Osservatorio presso Torino Incontra.
c. Pianificare le attività, predisponendo un programma da sviluppare nel trimestre marzo-maggio 2019, per discutere sulla utilità dell'opera, sui costi e soprattutto sui benefici economici, sociali ed ambientali, non correttamente trattati nell'analisi costi benefici del MIT.
d. Predisporre ed elaborare i documenti tecnici necessari per partecipare in modo adeguato a tale dibattito (Quaderno 14 e Quaderno 15).
e. Realizzare un sito web indispensabile per rendere accessibili convocazioni, verbali, documenti e Quaderni dell'Osservatorio, non avendo più l'accesso e la disponibilità del sito web della Presidenza del Consiglio.

La Regione Piemonte, la Camera di Commercio di Torino, le Associazioni di categoria e sindacali e gli Enti Locali, hanno pertanto garantito all'Osservatorio in autoconvocazione una limitata ed essenziale struttura operativa e logistica, dopo lo scioglimento della struttura commissariale il 14 febbraio 2019.

Nell'affollatissima ultima riunione del 22 gennaio 2020 - alla presenza di quasi 100 partecipanti -, il portavoce dell'Osservatorio ha dato la notizia della imminente nomina da parte del Governo del nuovo Presidente ed ha, conseguentemente, rimesso il proprio mandato.

Ha quindi spiegato come ciò rappresenti il risultato atteso dall'Assemblea dell'Osservatorio; con la nomina del Prefetto di Torino si chiude infatti la fase straordinaria in "autoconvocazione" iniziata il 25 febbraio 2019

e si può ritornare finalmente alla gestione ordinaria rendendo pienamente agibile quello straordinario "luogo di confronto" che si chiama Osservatorio, sospeso "ipocritamente" e per pregiudizio, ma fortemente richiesto dai territori, dalle amministrazioni locali, dalle forze economiche/sociali/sindacali piemontesi e dalla grande maggioranza dei cittadini che anche in valle di Susa è favorevole all'opera; una evidenza certificata nelle ultime elezioni che continua ed essere negata dalla propaganda.

3.6.1.7 12 febbraio 2019 - 12 dicembre 2019: i fatti accaduti dopo la presentazione della ACB

Si è già detto in precedenza dell'imbarazzo del Promotore pubblico (TELT), dell'Osservatorio e della Commissione Intergovernativa (CIG), riguardo alla sospensione "di fatto" delle gare di appalto.

TELT dopo aver comunicato ai Governi Italiano e Francese la gravità della situazione, ha convocato **il 19 febbraio 2019** il CdA a Parigi per procedere al lancio degli *avis de marchés public* per 2,3 miliardi di Euro di lavori (in territorio francese). Il Ministero delle Infrastrutture italiano ha richiesto con poche ore di preavviso di rimandare il consiglio di amministrazione già convocato. Il Cda ha ritenuto invece di rinviare il punto all'OdG mantenendo aperta la seduta per "*acquisire i necessari approfondimenti tecnico-procedurali*".

Nei primi giorni di marzo si è assistito ad un forte contrasto all'interno del Governo italiano sulle decisioni da assumere in merito allo **sblocco dei bandi di gara** e sulla **validità dello Studio Analisi Costi Benefici del MIT,** considerato dalla stessa Lega uno studio "ad hoc", commissionato a storici oppositori della Torino-Lione e della ferrovia, con l'unico scopo di giustificare una scelta già fatta dal M5S.

In esito al vertice notturno dell'8 marzo a Palazzo Chigi, il giorno successivo, il **9 marzo 2019**, il Presidente del Consiglio Conte è intervenuto per mediare la situazione cercando di evitare rotture irreparabili nel Governo.

L'esito è stato espresso nella lettera di indirizzi inviata a TELT sas in cui si prova a conciliare la posizione di avversione pregiudiziale del M5S con la posizione favorevole all'opera della Lega.

La lettera si conclude richiedendo a Telt non solo di "***evitare di assumere impegni di spesa gravanti sull'erario italiano ma di adoperarsi per non pregiudicare gli stanziamenti finanziari posti a disposizione dall'Unione europea*****"**, cosa possibile solo con il lancio delle gare (*avis de marché*).

La lettera prosegue ancora ribadendo che "***Tutte le prossime iniziative che vorrete intraprendere dovranno rispettare pertanto, questa duplice esigenza, avendo cura che sia garantita la piena reversibilità di qualunque attività giuridica o scelta operativa posta in essere e di voler informare il Governo francese e la Commissione Europea della "posizione" del Governo Italiano, avviando le interlocuzioni necessarie per "renderli edotti".***

Una richiesta perlomeno curiosa rivolta ad un promotore pubblico costituito pariteticamente proprio dal Governo Italiano e da quello Francese.

L'**11 marzo 2019** il CdA, dopo lo scambio di lettere con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha approvato e dato il via libera alla **pubblicazione agli "*avis de marchés",* (lato Francia) per un importo complessivo di 2,3 MLD**, *con l'obiettivo di "**salvaguardare l'integrità della contribuzione del finanziamento europeo, consentendo l'approfondimento ed il libero confronto**". "Gli avvisi contengono della facoltà di interrompere senza obblighi ed oneri la procedura in ogni sua fase",* ovvia e scontata per una società di proprietà dei Governi italiano e francese, e *l'esplicitazione* dell'impegno, anche questo ovvio, *"di verificare la volontà dei due Governi, al termine della selezione delle candidature, prima di procedere all'invio dei capitolati di gara alle imprese".*

Analogamente, il **25 giugno 2019**, il CdA ha approvato e dato il via libera alla pubblicazione degli **"avis de marchés", (lato Italia), su due lotti per un importo complessivo di circa 1,0 MLD.**

In parallelo, per ***salvaguardare l'integrità della contribuzione del finanziamento europeo*** Telt aveva presentato ad INEA una nuova proposta di cronoprogramma del *Grant Agreement*, indicando i nuovi termini delle scadenze per le gare d'appalto (impegni di spesa) e per la conclusione dei lavori. Il **6 marzo 2019** Telt ha concordato con INEA, il nuovo termine per la realizzazione delle opere, previsti per il dicembre 2021 (ASR2). Di tale accordo è stata data comunicazione ai Governi che hanno trasmesso la nuova ASR ad INEA entro la scadenza del 31 marzo.

Nel successivo incontro bilaterale tra Italia e Francia, avvenuto il **22 marzo 2019**, a margine della riunione del Consiglio Europeo a Bruxelles il Presidente *Macron*, ribadendo l'impegno della Francia per la piena realizzazione della nuova linea Torino-Lione, ha considerato la richiesta italiana di rinegoziare il progetto "***un***

problema 'italo-italien'" aggiungendo che "***ogni volta che ci sono dei temi di divisione nazionale o domestici di un paese al Consiglio europeo si perde del tempo e io non ne ho molto da perdere***". A conclusione del Consiglio europeo, il presidente francese ha precisato: «***Con Conte abbiamo parlato di diversi temi, sulla Tav mi ha comunicato gli interrogativi e parlato dell'analisi costi-benefici. Io gli ho ricordato che abbiamo un impegno intergovernativo e ci sono degli impegni che ci legano e ci legano all'Ue***».

L'approvazione definitiva il 14 giugno 2019 della ***"loi de la mobilité"*** francese ha quindi ribadito inequivocabilmente **la volontà francese di realizzare la Torino-Lione**.

Le dichiarazioni del Ministro *Borne* in sede di dibattito parlamentare al Senato (21 marzo 2019) risultano particolarmente chiare: «*La Commission européenne est tout à fait rassurée sur la détermination française à réaliser le Lyon-Turin. Les collectivités territoriales le sont aussi, nous avons élaboré un phasage des travaux. Coté italien, si certains sont rassurés, d'autres sont exaspérés par notre détermination. Pour tous, donc, il est très clair que la France veut ce projet*»[53].

Il **26 maggio 2019** si sono tenute le Elezioni Europee e le elezioni regionali Piemontesi, che hanno sancito il successo dei programmi e dei candidati favorevoli della Torino-Lione con una severa sconfitta delle forze politiche contrarie, ora più che minoritarie, diventate "irrilevanti". Persino in Val di Susa le elezioni hanno decretato la sconfitta delle forze politiche e dei candidati contrari alla Torino-Lione.

Il 28 maggio si sono anche conclusi i termini previsti nella pubblicazione degli *Avis de Marché* per raccogliere le «manifestazioni di interesse».

La Commissione Europea ha inoltre ribadito la propria volontà di portare la quota del finanziamento europeo al 55%; si chiede all'Italia chiarezza e si sollecita il lancio delle gare d'appalto e l'avvio dei lavori.

Il Presidente *Conte* ha preso atto il 23 luglio 2019 della ineluttabilità della realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione che ha così motivato:

- I francesi hanno ribadito la volontà di realizzare la Torino-Lione e richiesto di procedere alla sua realizzazione nel rispetto dell'Accordo in vigore dal 1° marzo 2017;
- «La decisione di non realizzare l'opera ci esporrebbe a tutti i costi derivanti dalla rottura dell'accordo con la Francia. Per bloccare l'opera non potremmo confidare nel mutuo dissenso di altri protagonisti, la Francia e la stessa Europa»;
- «Non realizzare il Tav costerebbe molto più che completarlo; dico questo pensando all'interesse nazionale, unica stella Polare che guida e sempre guiderà questo governo. Questa è la posizione del governo, ferma restando la sovranità del Parlamento»;
- «L'Unione Europea si è impegnata ad aumentare la quota di cofinanziamento dell'opera»;
- «A queste condizioni solo il Parlamento potrebbe assumere una decisione unilaterale, viste anche le leggi di ratifica adottate proprio del Parlamento su questo punto».

Invece il M5S ha deciso di **ribadire il suo "no" politico (e simbolico) alla TAV in Val di Susa** proponendo il 7 agosto una mozione parlamentare al Senato.

La mozione presentata dal gruppo Cinque Stelle il 26 luglio 2019 al Senato avrebbe dovuto costituire "*una pronuncia del Parlamento volta ad escludere la prosecuzione delle attività connesse alla realizzazione dell'opera*" e richiedeva l'avvio in sede parlamentare di "*un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino la cessazione delle attività relative al progetto" e "una diversa allocazione delle risorse stanziate per il finanziamento della linea*".

Al termine della discussione e votazione in Assemblea delle mozioni sul Treno ad Alta Velocità Torino-Lione, nella seduta del 7 agosto, è stata **respinta la Mozione del Movimento 5 Stelle con 181 contrari, 109 favorevoli, 1 astenuto**.

Sono state invece **approvate, con il voto favorevole della Lega, tutte le mozioni a favore della realizzazione della Torino- Lione** presentate da:

- Partito Democratico (PD): 180 favorevoli, 109 contrari, 1 astenuto;
- Più Europa (+EU): 181 favorevoli, 109 contrari, 1 astenuto;

[53] *La Commissione europea è stata rassicurata sulla determinazione francese a realizzare la Lione-Torino. Le autorità locali anche; abbiamo sviluppato un fasaggio dei lavori su tutta la linea. In Italia, se alcuni sono rassicurati dalla nostra determinazione, altri ne sono esasperati. Per tutti, quindi, è molto chiaro che la Francia vuole questo progetto*

- Fratelli d'Italia (FDI): 181 favorevoli, 109 contrari, 1 astenuto;
- Forza Italia (FI): 182 favorevoli, 109 contrari, 2 astenuti.

Il Nuovo Governo CONTE II, insediato 5 settembre 2019, ha reso operativo lo sblocco delle attività per la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione; il **30 settembre 2019** il MIT, a nome dei Governi italiano e francese ha trasmesso formalmente la **proposta di riprogrammazione dei termini per l'utilizzo dei fondi del *Grant Agreement* CEF 2015-2019 ad INEA (UE)**: il nuovo cronoprogramma dell'ASR2019, negoziato per garantire il rispetto degli impegni presi indicando i nuovi limiti temporali per la scadenza, prevede che il termine ultimo per l'utilizzo dei fondi del *Grant Agreement* sia spostato a dicembre 2021 con la possibilità di completare alcune attività nel 2022.

La **seduta n. 60 della Commissione Intergovernativa Italia Francia** per il nuovo collegamento ferroviario Torino Lione (Torino – Palazzo Regione Piemonte, **11 dicembre 2019**) ha consentito il pieno ritorno alla normalità delle relazioni bilaterali in ordine all'applicazione degli accordi Italia e Francia sulla Torino Lione.

Sono state riprese tutte le attività assegnate alla CIG dai trattati internazionali: la cronoprogrammazione dei lavori assegnati al Promotore Pubblico Binazionale (TELT) per la realizzazione dell'opera (gare d'appalto), lo stato della negoziazione in corso con INEA sul programma *Grant Agreement - CEF 2015-2021,* l'attualizzazione al 31/12/2018 del costo di realizzazione (certificato al 2012), la verifica dell'applicazione dell'art. 16 del regolamento contratti (misure per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose).

La riunione è stata partecipata da tutti i componenti delle delegazioni Italiana e francesi.

La partecipazione di Iveta Radicova, Coordinatrice Europea del Corridoio Mediterraneo, ha consentito di trattare, per la prima volta, il tema dei finanziamenti CEF 2021-2027 che potranno consentire l'ampliamento del finanziamento al 50% (+ 5% disponibile dove la realizzazione avvenga attraverso promotori pubblici binazionali).

È stata inoltre approfondita la delicata problematica relativa alla sicurezza della vecchia galleria del Frejus di competenza della CIG. In anticipazione dell'Audit binazionale in corso, richiesto dalla Francia, che vede impegnate le Agenzie per la sicurezza ferroviaria ed i VV. F. di Italia e Francia, sono state decise prescrizioni operative nei confronti dei gestori ferroviari che prevedono interventi operativi per la riduzione del rischio (tra i quali l'estensione del divieto di incrocio in galleria) e per il miglioramento della capacità di intervento in situazioni di emergenza.

Nella seduta è stato anche affrontato il tema della programmazione degli interventi nazionali (italiano e francese) relativi alle tratte di accesso al tunnel di base, che sono ancora oggetto di dibattito soprattutto in Francia, sui modi e sui tempi di realizzazione degli interventi. Il presidente di turno italiano ha richiamato l'urgenza per i due Paesi di affrontare in sede bilaterale tale questione, per poter utilizzare i finanziamenti che la Radicova considera estensibili alle tratte nazionali e soprattutto per evitare di arrivare impreparati alla messa in funzione del nuovo tunnel prevista al 2030, con le tratte di accesso non adeguate ad utilizzare la capacità della nuova infrastruttura.

Il 12 dicembre 2019, Telt - conclusa la fase preliminare degli "avis de marchè" - ha lanciato le procedure di gara con la trasmissione della documentazione alle imprese che hanno formalizzato la propria manifestazione di interesse e che rispondono ai requisiti richiesti.

3.6.2 LE PRINCIPALI ATTIVITÀ SVILUPPATE IN OSSERVATORIO NELLA VI FASE

3.6.2.1 Sezione Transfrontaliera: variante cantierizzazione ai fini di sicurezza (Prescrizione CIPE 235)

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

La scelta di spostare la localizzazione è conseguenza delle azioni di disturbo e sabotaggio al cantiere di Chiomonte avvenute nel periodo 2011-2014. La variante, in ottemperanza alla prescrizione, risultava motivata da ragioni prevalentemente di sicurezza e comporta, senza modifiche dell'assetto dell'opera e di costo, un nuovo assetto dei cantieri.

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

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

Fatti rilevanti:

- 10 luglio 2017: pubblicazione del Progetto e del SIA e trasmissione agli Enti competenti;
- 2 febbraio 2018: parere favorevole della Regione Piemonte (DGR 2 febbraio 2018, n. 17-6445) con cui esprime al Ministero dell'Ambiente e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il proprio positivo parere sulla compatibilità ambientale e sull'intesa per la localizzazione della variante alla cantierizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione;
- 16 febbraio 2018: Parere positivo n. 2647 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- 8 marzo 2018: Parere positivo parere n. 6851 del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo;
- 21 marzo 2018: il CIPE ha approvato il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n. 19 del 2015;
- Pubblicazione sulla GU n.185 il 10 agosto 2018.

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

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

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

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

Il 2 febbraio 2018, la Giunta della Regione Piemonte ha approvato la delibera con cui esprime al Ministero dell'Ambiente e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il proprio positivo parere sulla compatibilità ambientale e sull'intesa per la localizzazione della variante alla cantierizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione[54].

[54] D.G.R. n. 17-6445 del 2 febbraio 2018 avente per oggetto: "Espressione di competenza regionale, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale di competenza statale e della positiva intesa sulla localizzazione, sul Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE

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

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

Sono state quindi seguite ed accompagnate con gli uffici del MIT e i del CIPE le fasi conclusive: il CIPE ha approvato con le deliberazioni n. 30/2018 del **21/3/2018** e n. 39/2018 del **26/4/2018** la "Variante di Cantierizzazione ai fini di sicurezza" (Prescrizione CIPE 235) pubblicate sulla GU n.185 del **10 agosto 2018.**

3.6.2.2 Patto del territorio per l'utilizzo dei fondi compensativi previsti per la Sezione Transfrontaliera

Il **Patto del Territorio** relativo all'area interessata dalla sezione transfrontaliera, tra il Commissario di Governo (in quanto Presidente dell'Osservatorio), la Regione Piemonte ed il promotore pubblico Telt, è stato individuato come il più efficace strumento condiviso di programmazione degli interventi sia compensativi che di accompagnamento ai cantieri (L.R. 4/2011).

Nella delibera CIPE 67/2017 *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione Sezione Internazionale – parte comune italo-francese – sezione transfrontaliera. Autorizzazione alla realizzazione per lotti costruttivi e all'avvio del 1° e 2° lotto costruttivo",* pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 24 gennaio 2018, il CIPE ha stabilito l'importo globale stimato **per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale** della nuova linea, pari a **98,95 milioni di euro[55].**

Con la medesima delibera il CIPE ha anche individuato i Comuni nei quali tali opere e misure compensative potranno essere attuate e cioè Bussoleno, Chiomonte, Giaglione, Gravere, Mattie, Meana di Susa, Mompantero, Salbertrand, Susa (comuni coinvolti nell'opera principale) e Venaus, Caprie, Torrazza Piemonte, San Didero, Bruzolo, Buttigliera Alta, Cesana Torinese (comuni interferiti).

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

Nella seduta dell'Osservatorio **n. 258 del 19 giugno 2017**, è stata illustrata la prima bozza del **Patto per il Territorio** relativo all'area interessata dalla Sezione Transfrontaliera, che dovrà essere sottoscritto dal Commissario di Governo, dalla Regione Piemonte e da Telt.

Nella seduta dell'Osservatorio **n. 273 del 23/11/2018** il testo del protocollo d'intesa "Patto del territorio" è stato condiviso con il Territorio ed in particolare con le Amministrazioni Comunali interessate nell'Ambito A1; il protocollo d'intesa **è stato sottoscritto nella stessa giornata dal Commissario di Governo, dal Presidente della Regione Piemonte e dal Direttore Generale di Telt**.

In attuazione del Patto per il Territorio, nella seduta dell'Osservatorio n. 276 dell'11/02/2019, a seguito di specifiche riunioni preparatorie è stato predisposto e condiviso ***il primo programma delle opere compensative*** ai sensi della delibera CIPE n. 30 del 21 marzo 2018, **trasmesso il 14 febbraio 2019 al Ministero delle Infrastrutture ed al CIPE**.

3.6.2.3 Definizione e progettazione delle tratte di accesso lato Italia

Il documento "ADEGUAMENTO DELL'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE VERIFICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO PER LA TRATTA NAZIONALE LATO ITALIA FASE 1 -2030" approvato dall'Osservatorio nella seduta del 15 settembre 2017 rappresenta la conclusione della *Project review* della tratta nazionale.

Con la Project review l'Italia ha più che dimezzato i costi della propria tratta nazionale, sospendendo i progetti della galleria dell'Orsiera, della galleria naturale tra Chiusa ed Avigliana e della gronda di Torino, riutilizzando,

19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Sezione Internazionale (CUP: C11J05000030001), ai sensi degli articoli 166 (e seguenti) del Dlgs 163/2006: http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/corrente/siste/00000085.htm

[55] Stanziamento di ulteriori 57,26 milioni per le opere compensative per i territori interessati dai lavori della Torino-Lione, che si sono aggiunti ai 9,56 già approvati con delibera CIPE 62/2016[55] e ai 32,13 già previsti nella delibera CIPE 19/2015, portando a 98,85 milioni di euro le risorse complessivamente stanziate per le misure compensative e di accompagnamento

adeguando e completando le infrastrutture ferroviarie esistenti e limitando gli interventi nuovi, in variante alle tratte con limiti inemendabili di "capacità".

Tali interventi garantiscono la "funzionalità" del tunnel di base in tappa 1 - 2030, e quindi alla data di esercizio del nuovo tunnel, anche nelle tratte di adduzione, viene garantita la capacità prevista per ricercare progressivamente l'obiettivo dello shift modale del 50% dei flussi di traffico attuali, a condizioni di mercato analoghe agli altri tunnel di base alpini.

In virtù di tale revisione il costo delle opere previste ammonta a 1.700 ml/€ contro i 4.300 ml/€ del progetto preliminare.

- Nella seduta del 22 dicembre 2017, il CIPE ha recepito il documento dell'Osservatorio ed ha autorizzato RFI a procedere alla progettazione definitiva degli interventi in essa previsti.
- Tali interventi sono stati inseriti nel Contratto di programma MIT/RFI 2017–2021, **approvato dal CIPE il 7 agosto 2017, trasmesso il 17/9/2018 alle Camere** per il parere di legge - le competenti Commissioni parlamentari avevano espresso parere sul Contratto tra il 25 ottobre 2018 (IX Commissione Camera) ed il 6 novembre 2018 (8ª Commissione Senato); Il Contratto è stato quindi definitivamente sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 20.12.2018 e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 28.01.2019. Il decreto ministeriale MIT-MEF n. 87 del **7 marzo 2019** di approvazione del Contratto di Programma tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 2017-2021, è diventato operativo il 21 maggio 2019 con la registrazione alla Corte dei Conti.
- Gli interventi sono inoltre contenuti nel **PROTOCOLLO DI INTESA del 19/10/2017**, "miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario mediante interventi infrastrutturali sulla rete delle Regioni del Nord Ovest" sottoscritto da RFI – REGIONE PIEMONTE, REGIONE LOMBARDIA, REGIONE LIGURIA.

Interventi programmati per la tratta di Accesso italiana

Adeguamenti della linea esistente agli standard europei (modulo 750 m, categoria D4, sagoma P/C80, con interasse a 3,555 m), in coerenza con la **capacità definita nel modello di esercizio LTF - RFI tappa 1 - 2030**	1. Adeguamento in sede nella tratta tra la stazione di Bussoleno al Comune di Buttigliera Alta per circa 23,5 Km, in parte co-finanziata – 81 Mln – dall'Accordo Italia Francia 2012, L.71/2014.
	2. Adeguamento in sede tra lo Scalo Merci di Orbassano e lo scalo San Paolo di Torino.
	3. Adeguamenti, completamento e regolazione del Nodo Ferroviario di Torino (tra i quali Diretta PN-PS, Upgrading impiantistico, Adeguamento Sagoma tra San Paolo e Trofarello, Piano Regolatore di San Paolo).
	4. Adeguamento di Sagoma nella tratta Trofarello - Alessandria - Novi Ligure.
Intervento "**in nuova sede**" per la tratta Buttigliera Alta - Scalo Merci di Orbassano – Scalo San Paolo (variante collina morenica)	1. L' intervento risulta necessario per garantire la capacità prevista nel Modello di esercizio 2017 (necessità di due nuovi binari).
	2. La soluzione prevista nel progetto preliminare 2010 prevede la variante della collina morenica - una nuova galleria naturale di 9 km ed una galleria artificiale di 5 km.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI), a partire dai primi mesi del 2018 ha avviato le attività di progettazione definitiva in particolare per l' "*Adeguamento in sede nella tratta tra la stazione di Bussoleno al Comune di Buttigliera Alta per circa 23,5 Km, in parte co-finanziata – 81 Mln – dall'Accordo Italia Francia 2012, L.71/2014*" condivise in sede di Osservatorio nella Riunione n. 269- 10/09/2018.

La realizzazione della nuova Gronda Merci di Torino sarà programmata solo successivamente, a seguito della verifica dei transiti, al fine di metterla in servizio alla saturazione del passante ferroviario esistente.

Su decisione del Commissario di Governo e dell'Osservatorio, nel 2018 è stata effettuata da RFI una ulteriore verifica della possibilità del raddoppio in asse della linea esistente (San Paolo – Avigliana) di cui si dà conto a seguire.

Tratta San Paolo – Avigliana, verifica di fattibilità di un eventuale raddoppio in asse.

L'Osservatorio con il documento "***Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia – Fase 1 – 2030***", approvato nell'ottobre 2017 e recepito dal CIPE nel mese di dicembre 2017 ha preso atto che la tratta **Avigliana – San Paolo** non ha la capacità sufficiente a gestire tale traffico aggiuntivo senza pregiudicare i servizi ai passeggeri previsti dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese (AMP) che saranno attestati ad Avigliana. **I treni merci previsti non possono essere realizzati togliendo i treni del servizio ferroviario metropolitano**. Per questo motivo, per realizzare il numero dei treni merci previsti e dare così attuazione al significativo trasferimento modale programmato **occorre capacità aggiuntiva, e quindi due binari in più**.

La necessità dei due binari in più è già stata discussa, valutata e dimostrata nel 2017 in sede di Osservatorio.

Il Commissario di Governo e l'Osservatorio hanno richiesto ad RFI di approfondire rispetto al percorso previsto nel progetto preliminare 2010 (collina morenica), il raddoppio in asse della linea esistente, **realizzando due binari aggiuntivi**, verificando l'impatto sugli edifici esistenti (demolizione e situazioni critiche), l'impatto dei cantieri sull'area urbana interessata, l'impatto in fase di costruzione sull'esercizio della linea, l'impatto a regime e a linea realizzata sulla popolazione.

È stato inoltre richiesto di valutare gli effetti di questa soluzione sullo **scalo merci di Orbassano**. L'adeguamento e lo sviluppo dello Scalo Merci e della piattaforma logistica di Orbassano (SITO, CAAT, aree industriali contermini), costituisce la grande opportunità economica, occupazionale per il nostro territorio e per tutta la Regione Piemonte e non deve essere pregiudicata da soluzioni infrastrutturali non adeguate.

RFI, su richiesta del Commissario di Governo, ha quindi redatto uno studio di fattibilità in cui viene esaminata e valutata analiticamente la possibilità di raddoppio della linea esistente nella tratta Torino San Paolo – Buttigliera Alta.

Lo studio è stato illustrato e discusso da RFI (ing. Luca Bassani e Francesco Perrone) il 3 ottobre 2018 nella riunione dell'Osservatorio Ambito 2 (Buttigliera A., Rosta, Rivoli, Rivalta, Orbassano), allargata ai comuni di Grugliasco, Collegno ed Alpignano.

Gli esiti dello studio sono stati i seguenti:

IMPATTI SOCIALI/AMBIENTALI:	PRESTAZIONI/VINCOLI:	SM ORBASSANO
• 130 abitazioni interessate • 430 famiglie • 1.400 abitanti • 10 assi stradali interferiti • 150 sottoservizi	*Velocità massima di progetto 120 km/h contro i 220 km/h della variante in nuova sede*	Con lo scenario del quadruplicamento in sede lo scalo sarebbe un "*cul de sac*" e i treni - qualunque fosse la destinazione (Francia, Pianura Padana o Liguria) - dovrebbero ripercorre in senso inverso il tratto Orbassano – Pronda con evidenti diseconomie funzionali e la necessità di intervenire adeguando anche questo tratto di linea. Con questo scenario progettuale sarà inevitabile quindi procedere ad un adeguamento di bivio Pronda con la realizzazione di opere rilevanti di risoluzione dell'interferenza e con importanti impatti sull'abitato

Confronto tra le soluzioni: quadruplicamento in asse versus variante collina morenica

		QUADRUPLICAMENTO IN ASSE LINEA STORICA AVIGLIANA-SAN PAOLO	VARIANTE IN GALLERIA (COLLINA MORENICA)
Costruzione	Edifici esistenti (demolizione, servitù insostenibili e altre situazioni critiche)	Almeno 130 (circa 450 famiglie – 1400 abitanti)	Meno di 8 (circa 16 abitanti)
	Viabilità interferita	10 viabilità rilevanti, oltre tutte le viabilità lungo ferrovia in particolare in Grugliasco e Collegno	4 secondarie
	Sottoservizi	> 150	3
	Cantieri sull'area urbana interessata	Coinvolge gli abitati di Grugliasco, Collegno, Bruere (frazione di Rivoli), Rosta, Ferriera (frazione di Buttigliera Alta)	Nessuno salvo in zone extraurbane a Rivalta e Buttigliera
	Limitazioni di esercizio della linea esistente	Interferenza stretta per circa 15 km	Praticamente nulla
Esercizio	Impatto dell'esercizio sulla popolazione (rumore)	Coinvolge gli abitati di Grugliasco, Collegno, Bruere (frazione di Rivoli), Rosta, Ferriera (frazione di Buttigliera Alta)	Modeste in zona Ospedale di Orbassano e Buttigliera Alta
	Prestazioni della linea realizzata	V=100-140 km/h	V = 220 km/h
	Funzionalità dello scalo merci di Orbassano	Scalo funzionante con solo ingresso lato Italia (utilizzando sia in ingresso che in uscita la tratta Orbassano-bivio Pronda): necessità di importanti lavori in un'area fortemente urbanizzata	Scalo funzionante con accesso lato Italia e lato Francia

L'Osservatorio nella riunione del 3 ottobre non ha ritenuto sostenibile la soluzione del raddoppio in asse:

- nella tratta, la capacità residua della linea esistente è, nelle condizioni attuali (senza le probabili ulteriori restrizioni di capacità) di circa 20 treni/gg;
- dell'esistenza di rilevanti limitazioni di esercizio in entrata/uscita dallo scalo Merci di Orbassano (inadeguatezza del Bivio Pronda a treni lunghi e pesanti).

Ha quindi preso atto e dato mandato ad RFI di approfondire, al dettaglio di progetto definitivo, la variante della Collina Morenica rettificando il tracciato per ridurre impatti sociali ed ambientali.

3.6.2.4 Realizzazione di opere e servizi ferroviari in anticipazione alla Nuova Linea Torino-Lione

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

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

Per questa ragione la linea ferroviaria FM5:

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

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

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

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

In data 3 aprile 2017, a Torino, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, il Presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, hanno presentato i progetti della nuova linea ferroviaria SFM5 e della nuova stazione San Luigi (Orbassano), comprensiva del Movicentro, che costituiscono anticipazione della tratta nazionale della linea Torino-Lione.

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

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

In data **22 dicembre 2017** RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, il progetto definitivo della nuova fermata San Luigi di Orbassano, al fine di attivare le procedure di cui agli articoli 2 e 3 del DPR 383/1994 (Conferenza dei Servizi).

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

Il ***27 aprile 2018*** la Regione Piemonte ha deliberato l'ottemperanza del progetto alle prescrizioni ambientali.

Il ***18 luglio 2018*** il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Piemonte, la Valle d'Aosta e la Liguria ha concluso la C.d.S. con l'approvazione del progetto.

Il progetto di RFI prevede, dalla consegna dei lavori, i seguenti tempi di esecuzione:

- Attività Propedeutiche (Allestimento Cantieri, autorizzazioni, risoluzione interferenze): 3 mesi;
- Attività di costruzione: 34 mesi per l'attivazione della configurazione finale della nuova fermata S. Luigi e dello scalo.

b) Fermate di Grugliasco e San Paolo sulla FM5

I sottoscrittori dell'Accordo di Programma hanno deciso di destinare le risorse allocate per FM5 e la stazione San Luigi di Orbassano, **interamente finanziate in anticipazione della tratta nazionale della linea Torino-Lione** alla realizzazione della fermata Quaglia-Le Gru (nel Comune di Grugliasco) e della fermata San Paolo, sita nel Comune di Torino, al fine di rendere pienamente funzionale la linea FM5, estendendo il servizio ad aree strategiche e non coperte da adeguati servizi di trasporto pubblico locale.

Viene pertanto modificato l'Accordo di Programma del 2014, con una nuova Conferenza dei Servizi del 18 maggio 2016; tale atto è stato sottoscritto in data 8 giugno 2017, da Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino, Comune di Torino, Grugliasco, Orbassano, Agenzia della Mobilità Piemontese, e sottoscritti per adesione da RFI e TRM.

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

Obiettivo condiviso in sede di Osservatorio è di arrivare all'esercizio delle fermate entro il 2022.

c) Realizzazione della fermata di Buttigliera Alta-Ferriera – SFM3

La Prescrizione n. 22, in ambito procedura VIA del progetto Preliminare della tratta nazionale della Nuova Linea Torino-Lione, prevede che *"il progetto Definitivo inoltre dovrà Integrare il programma di esercizio della Linea Storica con la realizzazione di una fermata del Servizio Ferroviario Metropolitano Linea 3 (SFM3) in Comune di Buttigliera Alta in località Ferriera e prevedere la localizzazione in loco di un parcheggio di interscambio gomma-ferro atto a sostenere i flussi pendolari ivi afferenti"*.

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

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

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

In data ***1° febbraio 2018*** la Regione Piemonte ha decretato l'esclusione dalla Procedura di VIA ed il ***15 maggio 2018*** l'ottemperanza del progetto alle prescrizioni ambientali.

Il **21 maggio 2018** RFI ha richiesto al MIT l'attivazione del provvedimento autorizzativo ai sensi del decreto legge 29 dicembre 2016, n. **243** – intesa Stato Regione.

Il ***30 luglio 2018*** è stata convocata dal MIT la conferenza dei Servizi, che si è conclusa, a seguito del parere autorizzativo del MIBAC (1/10/2018), il ***23 ottobre 2018*** con l'autorizzazione del progetto.

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

3.6.2.5 Attività dell'Osservatorio in autoconvocazione

Il portavoce su mandato dell'Assemblea ha svolto in questi ultimi mesi i seguenti compiti:

- Riorganizzare, dopo lo sfratto dai locali assegnati al Commissario di Governo, uno spazio operativo di lavoro (ospitato presso la Regione Piemonte), con una struttura minima; la Camera di Commercio ha messo a disposizione del portavoce un tirocinio extracurriculare attivato dalla Unione Industriale (dott. Andrea Costantino).
- Reperire una sede per le riunioni dell'Osservatorio (capienza di almeno 70 persone) in quanto la Prefettura, in attesa di indicazioni della Presidenza del Consiglio, ha ritenuto di non dare più ospitalità alle riunioni dell'Osservatorio; la Camera di Commercio ha dato la propria disponibilità ad ospitare le sedute dell'Osservatorio presso *Torino Incontra*.
- Pianificare le attività, predisponendo un programma da sviluppare nel trimestre marzo-maggio 2019, al fine di garantire la partecipazione dell'Osservatorio (e degli Enti da esso rappresentati) al dibattito voluto dal Governo e dal MIT sulla Torino-Lione; in particolare l'Osservatorio ha dati e competenze per discutere sulla utilità dell'opera, sui costi e soprattutto sui benefici economici, sociali ed ambientali, **non correttamente trattati nell'analisi costi benefici del MIT**.
- Predisporre ed elaborare i documenti tecnici necessari per partecipare in modo adeguato a tale dibattito (Quaderno 14 e Quaderno 15).
- Curare tutti gli adempimenti formali necessari per la regolare convocazione e la verbalizzazione delle sedute dell'Osservatorio mantenendo la cadenza mensile delle riunioni.
- Realizzare un sito web indispensabile per rendere accessibili convocazioni, verbali, documenti e Quaderni dell'Osservatorio, non avendo più l'accesso e la disponibilità del sito web della Presidenza del Consiglio.

3.6.3 RIUNIONI E ATTIVITÀ DELL'OSSERVATORIO NELLA VI FASE

3.6.3.1 Riunioni dell'Osservatorio con l'Osservatorio formalmente costituito

Riunioni dell'Osservatorio nel periodo 1° gennaio 2018 – 1° giugno 2018

La tabella seguente descrive per ogni riunione i temi all'ordine del giorno trattati nell'Osservatorio ed i fatti rilevanti avvenuti nel periodo antecedente all'insediamento del Governo M5S-Lega.

Riunione n. 267 - 20/04/2018	Insediamento dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione – fase VI – DPCM 1° dicembre 2017 (notificato l'11/1/2018): presentazione del Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio. Intervengono il Prefetto di Torino, dr. Renato Saccone e l'Assessore ai trasporti, infrastrutture, opere pubbliche e difesa del suolo della Regione Piemonte, Francesco Balocco.
Riunione n. 266 - 26/03/2018	Comunicazioni del Presidente dell'Osservatorio; Informativa su costituzione e insediamento dell'Osservatorio DPCM 1° dicembre 2017 - Fase VI; Presa d'atto del documento "Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione 2006-2017; descrizione delle attività svolte" relativamente alla parte inerente alla V fase 20/6/2015 - 31/12/2017; Approvazione sintesi del dibattito e decisioni assunte inerente la seduta dell'Osservatorio del 29/01/2018; Varie ed eventuali.
Riunione n. 265 - 28/02/2018	**Accessi al tunnel di base del Moncenisio lato Italia e raccordo alle dorsali nazionali.**
Riunione n. 264 - 29/01/2018	Comunicazioni del Presidente dell'Osservatorio. **DPCM 1° dicembre 2017**, registrato e vistato dalla Corte dei Conti in data 3 gennaio 2018: Nuova composizione Osservatorio – gestione della fase transitoria; Approvazione sintesi del dibattito e decisioni assunte inerente la seduta dell'Osservatorio del 18/12/2017; Varie ed eventuali.

Riunioni dell'Osservatorio avvenute nel periodo 1° giugno 2018 – 14 febbraio 2019

L'Osservatorio nel periodo di riferimento **1° giugno 2018 – 14 febbraio 2019** si è riunito **9 volte**, presso la Prefettura di Torino, con una altissima partecipazione (una media di 70 presenti per Riunione).

Tutta la documentazione relative alle riunioni, convocazioni, ordini del giorno, sintesi delle riunioni e decisioni assunte[56], è disponibile sul sito dell'Osservatorio (*link*).

Numero e data	Ordine del Giorno
Riunione n. 276 *11/02/2019*	• *Primo programma delle opere compensative ai sensi della delibera CIPE n. 30 del 21 marzo 2018 – condivisione;* • *modelli di calcolo delle emissioni inquinanti e del consumo energetico per i sistemi di trasporto di passeggeri e merci.*
Riunione n. 275 *21/01/2019*	• Presentazione *ulteriori approfondimenti alle analisi di carattere ambientale condotte nel mese di dicembre 2018;* • *Forme e modi di prosecuzione delle attività.*
Riunione n. 274 *21/12/2018*	***BENEFICI AMBIENTALI DELLA TORINO-LIONE*** • ***Considerazioni sul bilancio del carbonio***: LTF (2011) "opera completa" e prime elaborazioni fase 1/2030 SYSTRA (2018) a cura P. Foietta/ A. Costantino; • ***Benefici in fase di esercizio della Torino-Lione*** (fase 1-2030) effetti del trasferimento modale a cura R. Zucchetti; • ***il risparmio di energia in fase di esercizio*** a cura M. Olivero Pistoletto; • ***prime osservazioni sull'ACB del terzo valico*** a cura R. Zucchetti.
Riunione n. 273 *23/11/2018*	***Patto per il territorio linea Torino-Lione***: presentazione e condivisione del testo Sottoscrizione del protocollo d'intesa tra Regione Piemonte, Commissario di Governo e Telt.
Riunione n. 272 *25/10/2018*	• ***Suggerimenti per una valutazione economica della linea ferroviaria Torino-Lione,*** a cura del prof. Andrea Boitani professore ordinario Dipartimento di Economia e finanza dell'Università Cattolica di Milano; • ***scenari nel segmento di mercato passeggeri per la nuova linea Torino-Lione,*** a cura del prof. Lanfranco Senn docente di economia e politica dei trasporti dell'Università Bocconi di Milano; • presentazione: ***la tratta costiera Genova-Marsiglia*** - caratteristiche dell'infrastruttura, limitazioni di progetto al trasporto passeggeri e programmazione degli interventi, a cura del Commissario di Governo; • ***Il nodo di Torino e la linea di Alta Valle***, a cura dell'ing. Andrea Debernardi.
Riunione n. 271 *15/10/2018*	Contributo dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione all'analisi costi e benefici proposta dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. 1. ***Analisi delle infrastrutture esistenti per il trasporto attraverso le Alpi occidentali:*** la tratta di valico della linea storica Torino-Lione: una analisi dello stato reale dell'infrastruttura, criticità valutate e discusse in sede CIG, capacità effettiva della tratta al 2018 (certificate da RFI), investimenti necessari per la sicurezza del tunnel del Fréjus (trasporto merci pericolose); *i costi di un eventuale adeguamento della tratta di valico agli standard STI EU.* **2.** ***il confronto tra le condizioni di trasporto stradale e ferroviario delle merci:*** È conveniente il trasporto ferroviario su quello stradale? Come trasformare lo slogan «treni lunghi, pesanti ed alti» in numeri dimostrabili • *Massa netta trasportata per treno (per essere conveniente)* • *Lunghezza della percorrenza* • *Flessibilità nella scomposizione e ricomposizione dei treni* • *Rapporto con la portualità (servizi di manovra*)
Riunione n. 270- *27/09/2018*	***Contributo dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione all'analisi costi e benefici*** proposta dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti: **Analisi del trasporto merci attraverso le Alpi occidentali:** • dati utili per uno scenario di riferimento "condiviso" per l'analisi costi e benefici; • dinamiche di sviluppo, passate e future, dei Paesi interessati dai corridoi Mediterraneo e Reno Alpi; • confronto tra condizioni di trasporto stradale e ferroviario lungo i corridoi Mediterraneo e Reno Alpi.
Riunione n. 269 *10/09/2018*	**1.** RFI: ***presentazione del progetto di adeguamento della linea storica tra Bussoleno ed Avigliana*** – a cura ing. L. Bassani e F. Perrone.
Riunione n. 268 *25/06/2018*	***Programmazione dei lavori dell'Osservatorio per il 2018***.

[56] L'Osservatorio non è un Ente deliberativo ma una sede di confronto per gli approfondimenti connessi alla realizzazione del progetto; non è quindi tenuto a produrre verbali delle sedute ma, ai fini della trasparenza, per ogni riunione vengono redatte delle sintesi del dibattito e delle decisioni assunte. Cliccando sul numero della riunione si accede alla relativa sintesi

3.6.3.2 Riunioni dell'Osservatorio in "autoconvocazione"

L'Osservatorio dal **25 febbraio 2019** si è riunito 5 volte.

4 volte, presso la Sala Einaudi di Torino Incontra, con una altissima partecipazione (una media di 60 presenti per Riunione).

Il 22 gennaio 2020 l'Osservatorio si è nuovamente convocato, sempre ospitata dalla CCIAeA.

La tabella seguente descrive per ogni riunione i temi all'ordine del giorno trattati.

Numero e data	Ordine del Giorno
*Riunione **n. 281** - 22/01/2020*	Comunicazioni discussione e decisioni in merito al prosieguo delle attività dell'Osservatorio in "autoconvocazione" a seguito della proposta del MIT di indicare il Prefetto di Torino come Presidente dell'Osservatorio. Presentazione del Documento dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino – Lione, 12 Dicembre 2006 – 24 Maggio 2019 - Storia, evoluzione, attività e risultati raggiunti della prima esperienza di "progettazione partecipata" in Italia, Redatto da: Arch. P. Foietta, dott. A. Costantino.
*Riunione **n. 280** - 24/05/2019*	Presentazione, discussione e condivisione del quaderno 15 dell'Osservatorio "**Perché Greta viaggia in treno ?**" il contributo della nuova linea ferroviaria Torino-Lione alla transizione ecologica del sistema dei trasporti.
*Riunione **n. 279** - 15/04/2019*	Percorso e programmazione della attività previste nelle procedure di Gara deliberate dal CDA di TELT sas dell'11 marzo e pubblicate sulla Gazzetta Europea il 15 marzo 2019 – lavori in Francia e programmazione appalti lato Italia. Primi elementi per la redazione del Quaderno 15 – il contributo della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione alla transizione ecologica del sistema dei trasporti: la realizzazione della nuova linea Torino – Lione è la condizione per raggiungere il trasferimento modale programmato e, di conseguenza, per una rilevante riduzione di CO2, emissioni atmosferiche, incidentalità e congestione.
*Riunione **n. 278** - 25/03/2019*	Contenuti e rilievi critici in merito alla ACB del Gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione del Ministero alle Infrastrutture e Trasporti. Comunicazione in merito alla riunione degli "Stati generali della logistica del Nord Ovest" tenuta a Milano il 15 marzo 2019. Le ipotesi di "MINITAV" riportate dai media; possibili effetti e conseguenze sulle funzionalità della Torino-Lione e sul territorio. Programmazione delle attività per i mesi di Aprile e Maggio.
*Riunione **n. 277** - 25/02/2019*	Analisi costi benefici del gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti del MIT: esame e condivisione del Quaderno 13 dell'Osservatorio. Decisione dell'Assemblea in merito alla prosecuzione delle attività dell'Osservatorio e designazione del Portavoce dell'Assemblea.

Tutta la documentazione relative alle riunioni, convocazioni, ordini del giorno, sintesi delle riunioni e decisioni assunte, è disponibile sul nuovo sito dell'Osservatorio (*link*).

3.6.4 I QUADERNI DELL'OSSERVATORIO 2018 – 2019

3.6.4.1 Con l'Osservatorio formalmente costituito

Nella FASE VI dell'Osservatorio, sono stati prodotti, condivisi e pubblicati 4 Quaderni.

Il primo, il Quaderno 10, pubblicato nel marzo 2018 costituiva la sintesi di oltre un anno di studio e di analisi condotti dall'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, necessari per ***aggiornare, a distanza di 10 anni dai quaderni 1-7, i presupposti e le motivazioni del progetto*** e ***dare attuazione alla revisione del progetto della tratta nazionale*** - la "project review" - che prevede l'utilizzo di oltre 40 km della infrastruttura esistente ed il dimezzamento dei costi inizialmente previsti nel progetto preliminare.

Link al quaderno	*Descrizione*
 Marzo 2018 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno10.pdf	***Verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia – fase 1 – 2030 e definizione degli accessi al tunnel di base del Moncenisio*** Il Quaderno 10 dell'Osservatorio costituisce la sintesi di oltre un anno di studi e di analisi condotte dall'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, necessari per dare attuazione alla revisione del progetto della tratta nazionale - la "project review" - che prevede l'utilizzo di oltre 40 km della infrastruttura esistente ed il dimezzamento dei costi inizialmente previsti nel progetto preliminare. Il documento dell'Osservatorio - pubblicato integralmente nella Parte I del Quaderno - è un rapporto tecnico di oltre 60 pagine con 7 allegati, realizzato da un numeroso e qualificato gruppo di accademici ed esperti della struttura tecnica di Missione del MIT, della struttura del Commissario di Governo, di RFI, di TELT, della Regione Piemonte e dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese. ***La verifica del Modello di Esercizio*** La verifica complessiva del documento del Modello di Esercizio 2012 (ME2012) ha attualizzato il **quadro articolato delle circolazioni ferroviarie previste all'orizzonte temporale 2030**, lungo le tratte ferroviarie di Bassa Valle (Bussoleno - Avigliana) e di adduzione metropolitana (Avigliana - Bivio Pronda), e nel Nodo di Torino dallo Scalo San Paolo nelle direzioni Nord - Est (Stura - Settimo T.se) e Sud - Est (Lingotto - Trofarello) (**capitolo 3 - SCENARI DI TRAFFICO**). Sono state quindi verificate le misure quantitative dei flussi previsti nel Modello di Esercizio 2012 in un contesto certamente influenzato dalla gravissima crisi economica ("il decennio perduto"), da politiche europee e nazionali di riequilibrio modale in uno scenario trasportistico molto dinamico ed in continua evoluzione, che ha modificato in modo sostanziale le valutazioni espresse in passato circa l'utilizzabilità della linea storica, nonché le tendenze del traffico merci e passeggeri attraverso le Alpi. Successivamente sono state sviluppate **verifiche di capacità delle infrastrutture**, utili ad evidenziare le eventuali criticità delle tratte indicate e quindi, la necessità di interventi infrastrutturali e misure correttive finalizzate ad incrementare le prestazioni del sistema in corrispondenza dei punti critici (**capitolo 4 - VERIFICHE DI CAPACITÀ**). Su questa base, sono state evidenziate le eventuali necessità di intervento sia lungo la tratta nazionale di adduzione al tunnel di base sia per il Nodo Ferroviario di Torino, che rappresenta un punto di transito obbligato per tutti i convogli circolanti sull'Asse Ferroviario Torino-Lione, che non abbiano come punto terminale con provenienza Francia il polo di Orbassano. Il rapporto si compone di una relazione generale di carattere sintetico e di 7 allegati tecnici. La logica espositiva adottata si compone dei cinque blocchi seguenti: a) illustrazione degli antefatti progettuali per inquadrare correttamente le questioni tecniche trattate dal rapporto (capitolo 2); b) aggiornamento ed integrazione degli scenari di traffico, utilizzati per le verifiche di capacità del sistema (capitolo 3); c) esposizione dei risultati delle medesime verifiche (capitolo 4); d) verifica di coerenza con il quadro programmatico in essere a livello nazionale e regionale (capitolo 5); e) il sesto ed ultimo capitolo contiene alcune conclusioni sintetiche relative alle modalità di avanzamento dell'iter progettuale e realizzativo. **I risultati prodotti risultano assolutamente coerenti con quelli presentati nel progetto di TELT, come evidenziato a pag 39 e 40 del documento nel capitolo 3.5.**

Lo studio individua le seguenti circolazioni sulle tratte condivise esterne alla sezione transfrontaliera e di competenza di RFI.

TOTALE CIRCOLAZIONE SULLE TRATTE CONDIVISE (RFI) VME 2017	Treni / gg		
	LS	*LS*	*LS*
	Bussoleno Avigliana	*Avigliana TO San Paolo*	*TO San Paolo*
Passeggeri Lunga Percorrenza	22		22
Passeggeri Regionali - SFM	72	144	144
Passeggeri TM			
Merci - TC	172		130
TOTALE	**266**	**144**	**296**

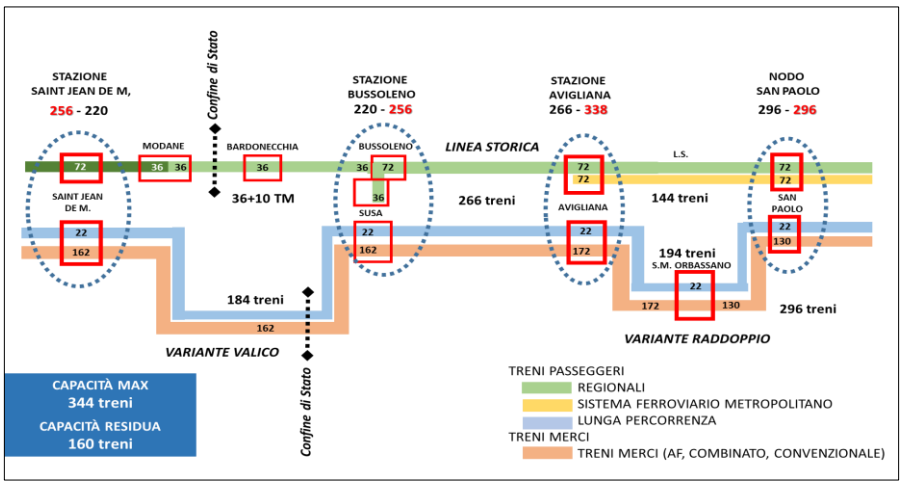
Tali valori differiscono marginalmente dalle previsioni contenute nel ME 2012, come evidenziato nella tabella che segue, fondamentalmente per tre ordini di ragioni:

1) la riduzione del numero di treni merci, conseguente alle variazioni attese sulle masse medie trainate unitarie di ciascun convoglio;
2) la rimodulazione del servizio regionale con leggera riduzione della fascia di servizio, che determina una riduzione del cadenzamento base da 40 a 32 treni/giorno;
3) il possibile utilizzo delle tracce così liberate per il prolungamento sino al nodo di Torino degli otto treni di media percorrenza, posti a servizio delle Alte Valli.

TOTALE CIRCOLAZIONE SULLE TRATTE CONDIVISE ME 2017	Treni / gg		
	LS	*LS*	*LS*
	Bussoleno Avigliana	*Avigliana TO San Paolo*	*TO San Paolo*
Passeggeri Lunga Percorrenza			
Passeggeri Regionali - SFM	-8	-16	- 16
Merci - TC	-8		- 4
TOTALE	**-16**	**-16**	**- 20**

La differenza relativa alla sezione transfrontaliera in esame è rispetto al modello di esercizio proposto da TELT di +4 treni a lunga percorrenza, con uno scostamento dalla previsione contenuta nei documenti di TELT del 2%, pienamente compatibile con la capacità del nuovo tunnel di base.

STIMA CIRCOLAZIONE NUOVA LINEA SEZIONE TRANSFRONTALIERA	Treni / gg	
	TELT - ME 2012	*LN- VME 2017*
	Saint Jean de M. Susa/Bussoleno	*Saint Jean de M. Susa/Bussoleno*
Passeggeri Lunga Percorrenza	18	22
Passeggeri Regionali – SFM	0	0
Passeggeri Treni della Montagna	0	0
Merci - TC	162	162
TOTALE	**180**	**184**



Asse ferroviario Torino-Lione (linea storica e nuova linea)
Schema del modello di esercizio 2010

Le conclusioni del documento

Nel 2017, a distanza di quasi un decennio l'Osservatorio Torino-Lione ha deciso di aggiornare la situazione sull'Arco Alpino Occidentale, relativamente ai flussi di traffico esistenti, all'evoluzione del trasporto ferroviario, alla capacità della tratta di valico della linea storica e delle altre tratte di linea di accesso esistenti:

- Lo studio ha preso atto di come le previsioni della Commissione Europea del 2007-2009 (ma anche quelle di OCSE, FMI, BEI, ...) non abbiano previsto nelle sue dimensioni e nella sua durata la peggiore crisi economica del dopoguerra e che, anche a causa della sovrastima della crescita del PIL, si sia verificata una sovrastima dei flussi di traffico previsti su tutta l'Europa, Italia compresa. Ma questo certamente non vale solo per i flussi previsti ai confini francesi, ma in modo altrettanto e forse più consistente per i flussi con la Germania ed i paesi del Nord e del Centro Europa, dove non risulta che nessuno abbia usato questo pretesto per sospendere e/o riconsiderare i lavori del Brennero.
- Nello stesso documento si è valutato come l'interscambio economico sia negli ultimi anni in marcata crescita; il transito complessivo delle merci sull'asse Ovest (in tonnellate), superiore a quello che interessa i valichi svizzeri, stava però raggiungendo i valori precrisi solo su autostrada, proprio per la mancanza di una infrastruttura ferroviaria adeguata.
- Lo studio dell'Osservatorio ha quindi verificato come la tratta di valico della linea storica del Frejus non sia più rispondente agli standard funzionali per il trasporto delle merci e come risulti economicamente insostenibile, anche a causa delle limitazioni di esercizio necessarie per garantire adeguati standard di sicurezza.

Il documento **"conferma la necessità di realizzare la Torino-Lione" affermando che "Le verifiche fatte in seno all'Osservatorio, e riportate in sintesi in questo documento, preso atto di questo mutato contesto, hanno dimostrato che l'infrastruttura ha la sua dimostrata ed oggettiva validità, soprattutto se inserita nel contesto delle reti europee".**

Le Riunioni del gruppo di lavoro "Modello di Esercizio" dell'Osservatorio

31 gennaio 2017	Nella seduta dell'Osservatorio n. 253 si è deciso di ricostituire il Gruppo di Lavoro "Modello di Esercizio" al fine di verificare, rispetto alle previsioni del Modello di Esercizio - ME 2012: la capacità dell'infrastruttura relativamente alla tratta di linea storica Bussoleno - Avigliana, verificare la capacità della linea storica tra Avigliana e San Paolo (al fine di valutare la necessità della variante della Collina Morenica) ed infine la capacità all'attraversamento del Nodo di Torino in direzione Stura - Novara e Trofarello …".
16 febbraio 2017	Prima ricognizione degli studi, materiali e documentazione già elaborati per il progetto definitivo TELT ed il progetto preliminare RFI, con il fine di verificare ed eventualmente aggiornare tale modello sulla base degli interventi proposti nelle schede tecniche che in corso di allestimento.
28 marzo 2017	Verifica del Sistema Ferroviario Metropolitano e del Sistema Ferroviario Regionale - allo scenario 2030; verifica della saturazione della Linea Storica nella tratta Buttigliera Alta - Bivio Pronda.
3 maggio 2017	Valutare le analisi condotte dai diversi componenti e per affrontare ulteriori questioni trasversali emerse, quali il prolungamento della Linea Storica fino a Modane e l'analisi della capacità attuale della linea storica per i treni merci e AFA.
24 luglio 2017	Analisi degli approfondimenti di AMP - Agenzia Mobilità Piemontese - in merito alle prospettive di evoluzione della linea Sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia e Servizio Ferroviario Metropolitano e degli approfondimenti di RFI sulla linea Bussoleno-Torino (Analisi della capacità rispetto al modello di esercizio desiderato all'orizzonte 2030).
19 giugno 2017	Nella sedute dell'Osservatorio n. 258 sono state presentate le prime risultanze del gruppo di lavoro con un intervento del Prof. Zucchetti (CERTeT - Università Bocconi, Struttura Tecnica Commissario di Governo): Traffico ferroviario merci sulla tratta Torino - Modane; elementi per definire il modello di esercizio sulla tratta nazionale dell'asse Torino - Lione e dell'Ing. Debernardi (Studio META, Struttura Tecnica Commissario di Governo) che ha presentato le prime considerazioni sulle verifiche di capacità sul Nodo ferroviario di Torino.
31 luglio 2017	Nella seduta n. 259 sono stati illustrati gli studi e le elaborazioni condotte dal Gruppo di Lavoro attraverso gli interventi del Commissario di Governo che ha illustrato il metodo di lavoro seguito; l'Arch. Stanghellini (Agenzia Mobilità Piemontese) ha illustrato le prospettive di evoluzione della linea Sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia e

	Servizio Ferroviario Metropolitano; il Prof. Zucchetti ha illustrato il trasporto delle merci attraverso l'Arco Alpino occidentale; l'Ing. Vaghi (RFI) ha illustrato gli approfondimenti di RFI sulla linea Bussoleno-Torino (Analisi della capacità rispetto al modello di esercizio desiderato all'orizzonte 2030).
6 settembre 2017	L'ultima riunione del Gruppo di Lavoro: in tale occasione si è consolidato il testo del presente documento.
25 settembre 2017	Nella seduta n. 260 i contenuti e le decisioni del documento sono stati condivisi dall'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione, che ha dato mandato al Presidente di predisporre la redazione del documento finale.
30 ottobre 2017.	La bozza del documento è stata trasmessa il 10 ottobre 2017 ai componenti dell'Osservatorio e sono stati raccolte correzioni non sostanziali ed integrazioni, oggetto di comunicazione del Presidente nella seduta dell'Osservatorio n. 261.
10 novembre 2017	L'attività di redazione del documento, che recepisce l'intero percorso di esame ed integrazione, è stata conclusa in questa data.

Workshop del 28/2/2018 "Accessi al Tunnel di Base del Moncenisio lato Italia e raccordo alle dorsali nazionali; scenari di traffico, verifiche di capacità e programmazione degli interventi"

Il 28 febbraio 2018 a Torino nella Sala Azzurra della Stazione Porta Nuova, il documento è stato presentato dagli autori e discusso in un affollato e qualificato Workshop dal titolo "Accessi al Tunnel di Base del Moncenisio lato Italia e raccordo alle dorsali nazionali; scenari di traffico, verifiche di capacità e programmazione degli interventi", i cui atti vengono riportati nella **Parte 2 del Quaderno.**

I tre successivi (Quaderni 11, 12, 13) sono stati prodotti a seguito della decisione del nuovo Governo Italiano di *«ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'Accordo tra Italia e Francia».* Il Commissario e l'Osservatorio, per onorare l'incarico ed il mandato ricevuto, hanno deciso di raccogliere e sintetizzare nei Quaderni le diverse analisi e gli elaborati aggiornati dagli esperti della struttura commissariale, integrate dai contributi di professori universitari, esperti ed operatori del settore che hanno partecipato con entusiasmo (e gratuitamente) alle attività di analisi e di elaborazione.

I diversi «contributi tecnici», condivisi in Osservatorio, sono stati quindi trasmessi formalmente al Governo ed al MIT, affinché potesse disporre di ogni elemento utile per assumere le proprie determinazioni in merito e pubblicati *s*ul sito dell'Osservatorio, messi a disposizione della nuova Struttura Tecnica di Missione incaricata dal Ministro di elaborare una nuova ACB, ribadendo la nostra immediata disponibilità "*al confronto ed alla discussione di merito su tutti gli argomenti trattati".*

Nessuna risposta né dal Governo, né dal Ministro, né dalla Struttura Tecnica di Missione è mai pervenuta alle lettere di trasmissione ed ai documenti inviati (via PEC).

Link al quaderno	*Descrizione*
	CONTRIBUTI TECNICI per una corretta valutazione economica degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Torino-Lione Il **Quaderno 11 dell'Osservatorio pubblicato a Novembre 2018**, ha aggiornato ed approfondito le indicazioni già contenute nel Quaderno 10: **A. dinamiche di sviluppo e interscambio di beni: domanda, offerta e scenari evolutivi del trasporto delle merci nell'attraversamento dell'arco alpino occidentale** ▪ la dimensione della **domanda di trasporto** attraverso l'arco alpino occidentale (aggiornata al 2017); ▪ la **crescita dei flussi di traffico autostradali**, in assoluto ed in percentuale che hanno superato i valori pre-crisi del 2007; ▪ la dimensione dei volumi di traffico ai valichi francesi superiore a quella ai valichi svizzeri (+13%),

Novembre 2018 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno11.pdf	▪ la **convenienza del trasporto ferroviario** *rispetto a quello stradale;* ripartizione modale dei traffici: convenienza e sostenibilità economica del trasporto ferroviario; ▪ *la* ***continua diminuzione*** **del traffico ferroviario sulla linea storica** a causa delle inemendabili limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria. **B. scenari che si aprono nel segmento del mercato passeggeri per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione;** **C.** lo stato e le caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie esistenti per l'attraversamento dell'arco alpino occidentale: la urgente necessità di **sostituzione della tratta di valico della linea storica** obsoleta ed insicura, per questo ormai "satura" (capacità effettiva) ed inadeguata a rispondere alla domanda moderna di trasporto delle merci e dei passeggeri; **D.** le **necessità di completamento e sviluppo del nodo di Torino** al fine di adeguarlo al transito delle merci e **le prospettive di utilizzo della tratta di valico della linea storica in alta valle**. Il Professor Andrea Boitani, co-estensore delle Linee Guida per la valutazione economica delle opere pubbliche, predisposto dal MIT nel 2017, ha fornito un utilissimo contributo metodologico sugli strumenti di valutazione economica e sul corretto utilizzo della Analisi Costi Benefici nel caso di un'opera già avviata dal titolo **suggerimenti per una valutazione economica della linea ferroviaria Torino-Lione** di cui non si è voluto in alcun modo tenere conto nell'Analisi Costi – Benefici, predisposta dal gruppo Ponti. Il rapporto è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 13 novembre 2018.

  Dicembre 2018 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno12.pdf	**CONTRIBUTI TECNICO AMBIENTALI per una corretta valutazione economica degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Torino-Lione** Il Quaderno 12 ha costituito un ulteriore «contributo tecnico» sui benefici ambientali ed energetici dell'opera, da mettere a disposizione del Governo, affinché disponga di ogni elemento utile per assumere le proprie determinazioni in merito. Tale necessità, sollecitata dai componenti dell'Osservatorio, è maturata a seguito di articoli ed esternazioni che si opponevano all'opera, in modo spesso confuso, proponendo argomenti "decrescitisti" perlomeno impropri o critiche "ecologiste" infondate basate su informazioni false e/o distorte. *I documenti riportati nel quaderno sono stati redatti in sede di struttura commissariale e quindi esaminati, discussi e condivisi nella riunione dell'Osservatorio del 21 dicembre 2018:* 1) Roberto Zucchetti ha curato la redazione del capitolo 1 dal titolo costi e benefici, ambientali e climatici del traffico delle merci attraverso il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione; 2) Mauro Olivero Pistoletto, appassionato esperto ferroviario che conosce direttamente e "studia" la tratta di valico, ha prodotto una approfondita analisi, su consumi energetici della nuova tratta di valico in fase di esercizio a confronto con gli attuali consumi della tratta di valico della linea storica. Il rapporto è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28 dicembre 2018

Febbraio 2019

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno13.pdf

LETTURA CRITICA DELLA ACB sul collegamento ferroviario Torino-Lione redatta dal gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti del MIT

Il Quaderno 11 e 12 dell'Osservatorio raccoglie i diversi «contributi tecnici» messi dall'Osservatorio a disposizione del Governo, affinché disponga di ogni elemento utile per assumere nel modo più corretto le proprie determinazioni in merito.

Nella giornata del 12 febbraio 2019 è stato pubblicato il documento del Gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal titolo "Analisi costi benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione".

Il quaderno 13 presenta osservazioni e rilievi di merito all' ACB, attraverso il confronto con gli atti e con i documenti prodotti dall'Osservatorio.

Un'impresa ardua; le ***assumption*** della ACB ***non sono esplicitamente dichiarate e sono difficilmente ricostruibili***; le assunzioni - con buona pace di chi cerca di ridurre il suo ruolo a "bean counter" – sono sempre scelte politiche.

Facciamo due esempi:

- Il progetto nasce per "sostituire" la linea storica "obsoleta ed inadeguata": tutti gli Accordi dal 1993 partono da tale assunto. **È possibile non considerare nella valutazione lo stato della tratta di valico della linea storica la sua obsolescenza e la sua conseguente "saturazione per inadeguatezza strutturale" ?** (il vecchio Frejus e le gallerie di accesso sono ormai deserte ed inutilizzabili per il traffico merci moderno).
- L'Italia ha sottoscritto Convenzioni ed Accordi internazionali ed ha assunto impegni con l'Europa per dare corso ad un massiccio **trasferimento modale** (dalla strada al ferro) in particolare per l'attraversamento delle Alpi. Senza gli interventi previsti è impossibile dar corso a tale **obiettivo** che costituisce un impegno ed un vincolo dell'Italia; ignorare tali vincoli significa **favorire il trasporto autostradale e la saturazione delle infrastrutture autostradali che inoltre comporterebbe costi di adeguamento della rete, che non risulterebbero essere stati valutati.**

Quindi sarebbe perlomeno opportuno avere in chiaro le assunzioni fatte per l'Analisi Costi Benefici e chi ha fatto tali scelte squisitamente politiche?

Ancora meno si sa di quali dati sono stati utilizzati nell'analisi; certamente non i contributi raccolti e pubblicati dall'Osservatorio nel Quaderno 10, 11 e 12, trasmessi formalmente; dalla lettura dello studio si è preso atto che mai sono stati utilizzati per gli scenari di traffico merci e passeggeri. Ne troviamo traccia solo su temi "squisitamente" politici quali l'obsolescenza della tratta di valico ferroviaria storica e la sua "pericolosità", gli obiettivi "negati" di riequilibrio modale o nella ripetuta affermazione della "grande capacità residua delle autostrade).

Ancora meno si sa di come sono stati determinati benefici e costi, che non sono una tabella od un algoritmo di assegnazione, ma hanno spesso "modalità di definizione" tutt'altro che univoche e su cui la comunità scientifica si sta accapigliando da tempo; con buona pace di chi si auto-definisce un "conta fagioli", una costi benefici non è mai un algoritmo o un esercizio di ragioneria, ma una pratica certamente "discrezionale".

Sintesi dei rilievi critici ed Osservazioni riportati in dettaglio nel Quaderno 13:

1. Qual è il **mandato assegnato** dal Governo al Gruppo di Lavoro, ovvero, qual è l'oggetto di questa strana valutazione? le scelte strategiche di competenza Europea e Francese fatte dall'Italia senza alcun accordo preliminare?
2. **L'impostazione dello studio** che ne deriva risulta ambigua: qual è lo scopo per cui è viene fatta valutazione e di conseguenza qual è il contesto oggetto di esame? - **l'Italia oppure Italia+Francia+Europa**?
3. Altrettanto ambigua risulta la determinazione (e la misura) dei **costi di investimento che risulterebbero errati e sovrastimati**
4. **La vita utile dell'opera** che influenza in modo diretto l'attualizzazione del costo di investimento è invece **sottostimata** (60 anni)
5. La **metodologia utilizzata risulta eccentrica e non conforme** alle linee guida del MIT e della C.E.:

- La mancanza di reference solutions da confrontare (non considerare gli effetti (anche economici) di non fare l'opera;

	▪ L' introduzione di voci di costo improprie "che condizionano i risultati" (accise e pedaggi concessionari); ▪ L'utilizzo non motivato della regola della metà per scontare i benefici collegati. 6. **ANALISI DELLA DOMANDA**: Approssimazioni, omissioni e criticità producono la **sottostima sistematica della domanda** e per contro una **sovrastima della offerta delle infrastrutture esistenti** (autostrada e ferrovia), che vengono contrapposte tra loro "ideologicamente", negando la stessa esistenza della intermodalità 7. **la sottostima sistematica dei BENEFICI DEGLI UTENTI:** riduzioni delle emissioni veicolari climalteranti, effetti sulla salute, riduzione utilizzo combustibili fossili, congestione, incidentalità, riduzioni del costo del trasporto che saranno trattate poi successivamente nel Quaderno 15.

3.6.4.2 L'Osservatorio in autoconvocazione

In questa fase **dell'Osservatorio, sono stati prodotti e pubblicati 2 Quaderni** su temi oggetto di dibattito pubblico sui media, tra le forze politiche e nell'opinione pubblica: l'ACB del MIT e i vantaggi di una transizione ecologica del sistema dei trasporti, dalla gomma al treno. In sede di Osservatorio si è infatti deciso di fornire il nostro contributo tecnico ad un dibattito, per alcuni versi surreale, sull'opera e fornire al Governo, nel modo più trasparente possibile, analisi ed elaborazioni aggiornate nella forma di «contributi tecnici».

Link al quaderno	*Descrizione*
 25 Marzo 2019 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno14.pdf	**ANALISI COSTI BENEFICI DELLA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE: GRUPPO DI LAVORO DELLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE – MIT 12/2/2019. RASSEGNA DELLE VALUTAZIONI E DEI COMMENTI DI ACCADEMICI, TECNICI ED ESPERTI** L'Assemblea dell'Osservatorio ha ritenuto necessario pubblicare questo nuovo Quaderno: nelle settimane successive all'uscita del documento "***Analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione***" redatto dal Gruppo di Lavoro sulla valutazione dei progetti composto da Marco Ponti, Paolo Beria, Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin, Francesco Ramella e reso disponibile dal MIT il 12 febbraio 2019, numerosi interventi tecnici e scientifici sono stati elaborati, pubblicati ed hanno avuto ampia risonanza mediatica e politica. Il dibattito è stato molto ampio e vivace. Il giudizio complessivo, documentato nel Quaderno 14, è quasi unanimemente negativo. Nonostante questo, il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, al termine del bilaterale del 22 marzo 2019 con il Presidente francese Macron, ha dichiarato: "***abbiamo anche parlato di Tav, abbiamo condiviso un metodo: affideremo ai nostri rispettivi ministri competenti, Toninelli e Borne, il compito di analizzare i risultati dell'analisi costi-benefici e su questa base aprire una discussione aperta***", aggiungendo ancora: "***È prematuro fare una valutazione, prima bisogna condividere questi risultati. L'importante è che partirà un tavolo tecnico con i ministri competenti che faranno un'istruttoria***". Proprio per questa ragione l'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione nella seduta n. 277 del 25 febbraio 2019 ha ritenuto utile integrare e completare il *QUADERNO 13 - LETTURA CRITICA DELLA ACB SUL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE REDATTA DAL GRUPPO DI LAVORO SULLA VALUTAZIONE DEI PROGETTI DEL MIT*, elaborato "a caldo" nelle 36 ore successive alla pubblicazione dello studio del MIT e trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 febbraio 2019. Nella *Rassegna* sono raccolti ed analizzati una cinquantina di "contributi" per oltre 150 pagine di testo. Tutti questi interventi trattano in modo documentato le scelte di carattere metodologico ed i parametri utilizzati che hanno determinato i controversi risultati a cui lo studio dell'ACB è pervenuto. La lettura della *Rassegna* conferma tutte le debolezze, gli errori e l'arbitrarietà della ACB del MIT, che citando il Prof. Andrea Boitani, ben lungi da essere "*il risultato della conta dei fagioli*" pare voler piegare ad un risultato atteso le classificazioni della

botanica. I contenuti del Quaderno 14 sono stati presentati e ***condivisi nella seduta dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione n.278 del 25 marzo 2019.***

Il documento è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 10 aprile 2019.

Con il presente Quaderno, l'Osservatorio intende ribadire la propria volontà di continuare a partecipare attivamente al dibattito in corso, attraverso la redazione di contributi di analisi e di approfondimento da mettere a disposizione nelle prossime fasi di discussione e confronto al Governo, al Parlamento, ai territori ed alle Comunità interessate, oltre che all'opinione pubblica.

Le principali critiche di accademici, tecnici ed esperti allo studio Analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione":

1. **L'analisi costi benefici non è uno strumento adatto ed esaustivo;** ignorare che la Torino-Lione sia un arco (o un *missing link*) di un corridoio europeo di 3.000 km tra Budapest ed Algeciras è "sovranista", arbitrario e sbagliato. Molti sono gli autori che esprimono questo giudizio: l'analisi costi benefici è uno strumento utile ma non è in grado di analizzare tutti i fattori in gioco e quindi non può essere l'unica base analitica su cui fondare un giudizio di convenienza.
2. **La mancata chiarezza sul mandato assegnato, produce ambiguità e confusione sulla interpretazione dei risultati dell'analisi;** l'ACB valuta i vantaggi per l'Italia (analisi sovranista), per l'Italia e la Francia (l'Accordo binazionale), oppure per l'Europa?
3. **Gravi limiti ed arbitrarietà inaccettabili nell'impostazione metodologica generale;** quasi tutti gli autori hanno evidenziato gravi limiti nell'impostazione metodologica, tali da inficiare l'attendibilità dei risultati. Raccogliamo in questo punto le critiche mosse in modo generale all'impostazione, lasciando ai punti successivi l'approfondimento di aspetti specifici.
4. **Non aver seguito le linee guida del MIT e C.E. inficia i risultati dell'analisi;** diversi autori hanno messo in evidenza che non aver seguito le linee guida MIT e CE è una scelta che inficia l'oggettività dell'analisi: le linee guida sono state introdotte proprio al fine di limitare scelte metodologiche orientate ad ottenere i risultati voluti.
5. **Manca la definizione e quantificazione dello scenario di riferimento;** diversi autori hanno messo in evidenza che l'ACB è sempre sviluppata in un'ottica incrementale, quale confronto tra la situazione di progetto e la situazione che si avrebbe senza di esso: quest'ultima deve quindi comprendere i costi necessari per consentire il mantenimento degli standard di servizio programmatici anche senza la realizzazione del progetto.
6. **L'analisi non si basa su previsioni di traffico ma semplicemente su scenari ipotetici ed arbitrari e non motivati;** la mancanza di previsioni di traffico ottenute mediante modelli di simulazione è un punto di estrema debolezza dell'analisi: gli autori non attribuiscono questo ad una mancanza del gruppo di lavoro ma sottolineano che, di fronte a questa oggettiva carenza, occorrerebbe molta più cautela nella esposizione di risultati che sono basati su ipotesi soggettive.
7. **Il calcolo delle accise tra i costi comporta la grave distorsione del risultato***;* è senza dubbio il punto più dibattuto, sul quale si sono esposti quasi tutti gli autori che hanno preso parte al dibattito. Nessuno, ad eccezione ovviamente degli estensori, ha giustificato la scelta metodologica di conteggiare le accise tra i costi e molti hanno espresso le ragioni per cui considerano questo inserimento un grave errore, molto distorsivo dei risultati.
8. **Anche il computo dei minori pedaggi tra i costi comporta una grave distorsione sistematica dei risultati**; un analogo ragionamento, seppur con qualche distinguo, è fatto da diversi autori per i pedaggi autostradali: il loro inserimento tra i costi distorce i risultati dell'analisi e con le accise è uno degli elementi che determinano il risultato negativo.
9. **Accise e pedaggi sono utilizzati come strumento (e pretesto) per mettere in discussione la scelta europea di rilancio del settore ferroviario;** la particolare scelta metodologica di considerare tra i costi accise e pedaggi, porta a valutare negativamente qualunque investimento infrastrutturale che realizzi gli obiettivi della politica europea di trasferimento modale di parte del traffico merci dalla strada alla ferrovia. L'analisi del gruppo di lavoro non boccia quindi la nuova linea Torino-Lione ma la stessa politica europea.
10. **Surplus del consumatore, del produttore e regola della metà;** entrando maggiormente nei dettagli tecnici dell'analisi alcuni autori hanno messo in evidenza che la stima del surplus del consumatore e del produttore è deformata, in maniera ingiustificata, dalla contabilizzazione delle accise e dei pedaggi.

	Questo passaggio interferisce poi con l'applicazione della "regola della metà" che molti contestano quando applicata al traffico che cambia modo di trasporto. 11. **Gravi errori nei dati di input**; il Quaderno 13 dell'Osservatorio per la Torino-Lione, ha documentato la presenza di un grave errore di stima del costo di investimento posto a base dell'analisi. A questo errore, si aggiunge un utilizzo dei dati di spesa che aggiunge ulteriore incertezza all'analisi. 12. **Grave sottostima della vita utile dell'opera e quindi del valore residuo**; diversi autori hanno messo in evidenza che stimare la vita utile dell'opera in 60 anni è del tutto inadeguato e comporta una evidente sottostima del valore residuo, gonfiando in modo artificioso i costi di investimento. 13. **Sottostima dei benefici di natura ambientale;** alcuni autori hanno messo in evidenza che i benefici di natura ambientale sono arbitrariamente sottostimati rispetto a situazioni comparabili. 14. **Il tasso sconto sociale del 3% è giudicato troppo elevato:** CE e MIT consigliano proprio il 3% come tasso di sconto standard ma lasciano la possibilità di applicare un tasso diverso purché la scelta sia motivata. Diversi autori hanno messo in evidenza come un investimento così prolungato (oltre 15 anni) in un contesto di scarsa crescita economica richieda per "equità inter-generazionale", l'applicazione di un tasso minore. 15. **Mancata valutazione del danno reputazionale;** ci sono infine due autori che evidenziano un aspetto direttamente connesso alla ipotesi di interruzione unilaterale del progetto: un grave danno reputazionale, che l'analisi dovrebbe considerare. 16. **Difese d'ufficio;** gli autori del documento sono direttamente intervenuti in difesa del loro studio ed in risposta agli interventi critici pubblicati su *lavoce.info*. Nei giorni successivi alla pubblicazione il *Fatto Quotidiano* ha ospitato gli scritti di Ugo Arrigo consigliere economico del Ministro Toninelli e del Ministro Stefani. I suoi interventi, senza entrare in merito ai contenuti della ACB ed utilizzando dati sbagliati, propongono una difesa ideologica d'ufficio dell'azione del Ministero e del Gruppo di lavoro che ha redatto l'analisi. Per completezza, e con tale avvertenza sono stati comunque proposti.

Link al quaderno	***Descrizione***
 24 maggio 2019 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno15.pdf	**TRANSIZIONE ECOLOGICA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI: IL CONTRIBUTO DELLA FERROVIA E DELLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE** **Il *Quaderno 15* dimostra come la sostituzione della tratta di valico della Torino-Lione sia oggi più che mai una condizione necessaria per raggiungere (e far raggiungere all'Europa) gli obiettivi ambientali condivisi dal nostro Paese attraverso il trasferimento modale programmato dalla gomma al ferro.** La Torino-Lione non è una "singola infrastruttura" ma è uno degli **anelli mancanti** (*missing link*) indispensabili per consentire a tutta l'Italia (ed ai Paesi ad est e ad ovest dell'Italia) l'attraversamento dell'Arco Alpino Occidentale e la connessione ai paesi dell'Europa occidentale. La Torino-Lione non serve solo per il collegamento tra due punti importanti dell'Europa: serve l'intera direttrice dei flussi che passano attraversano le Alpi, diretti ad Ovest in Francia, Spagna, Portogallo, Belgio e Gran Bretagna e ad Est in Italia, Slovenia, Croazia, Austria, Ungheria, Serbia… **È quindi una tratta indispensabile per rendere possibile il "trasferimento modale" di merci e passeggeri sull'intero corridoio europeo e costituisce un contributo fondamentale alla transizione ecologica del sistema dei trasporti dell'Europa per la riduzione delle emissioni climalteranti che l'intero continente produce.** Abbiamo deciso di organizzare il Quaderno 15 in due parti. La **Parte I**, di carattere più generale e scientifico vuole fornire una risposta a tre domande: ▪ Quali sono gli effetti del sistema dei trasporti sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini? ▪ Quali obiettivi ed impegni si sono assunti in Unione Europea ed in Italia? ▪ La "cura del ferro" è ancora oggi la migliore soluzione praticabile? Nella **Parte II** si entra poi in merito al progetto della Torino-Lione ed in particolare della sezione transfrontaliera (tunnel di base del Moncenisio) rappresentando: ▪ Gli ***impatti ambientali nella realizzazione del progetto***; in esito ad anni di scavo, di cantieri, di sondaggi, di cunicoli geognostici, di monitoraggio ambientale e di

valutazione di impatti sulla salute viene misurata la differenza tra paure ed allarmi evocati e spesso indotti dagli oppositori e gli "impatti reali" realmente riscontrati.

- I ***benefici attesi dalla realizzazione della nuova linea***; vengono sintetizzati e misurati gli effetti della realizzazione della nuova linea sul trasporto delle merci e delle persone: la quantità delle merci trasferite dalla strada al treno, la misura dei passeggeri su treni a lunga percorrenza (trasferimento da aereo a treni) e sui servizi regionali e metropolitani (SFM) (da auto e/o bus a treno).
- Il ***bilancio del carbonio***; consente di misurare la redditività ambientale dell'investimento, valutando e quantificando i costi e i benefici ambientali (indicizzati in quote di CO_2 equivalente) del progetto (FASE 1 – 2030):
  - il costo ambientale di realizzazione dell'opera (costi ambientali di costruzione)
  - le emissioni prodotte in fase di esercizio
  - il risparmio ambientale rispetto ad altre modalità di trasporto
  - i tempi di "ammortamento" dell'investimento ambientale
  - *l'utile netto* ambientale prodotto

Sostenere la transizione ecologica del sistema dei trasporti, diminuendo l'impronta ecologica e gli effetti sulla nostra ecosfera, costituisce l'unica prospettiva ragionevole perseguibile. L'opzione alternativa di fare a meno delle infrastrutture di trasporto è invece irreale ed irragionevole.

Il lavoro condotto nel Quaderno 15 è servito per verificare il contributo che la Torino-Lione ed il trasferimento modale del trasporto delle merci dalla strada al ferro possono dare **al percorso di transizione ecologica del sistema dei trasporti** nel nostro Paese, consentendoci di onorare gli impegni internazionali che l'Italia ha già assunto.

Nel Quaderno 15 abbiamo verificato come **non sia più sostenibile il sistema dei trasporti basato sulla strada e sui TIR,** che produce oggi circa 1/4 delle emissioni climalteranti dell'Italia, che consuma 1/3 dell'energia totale proveniente per oltre il 90% da combustibili fossili.

L'unica vera alternativa oggi praticabile è la ferrovia "moderna" interoperabile a standard Europeo e, per l'attraversamento delle Alpi sulla direttrice Est – Ovest, la realizzazione del nuovo tunnel di base del Moncenisio.

Questo è l'unico sistema di trasporto terrestre in grado di ridurre in modo sostanziale:

- l'energia consumata e quindi la dipendenza dai combustibili fossili,
- le emissioni climalteranti (GHG) contribuendo al percorso di riduzione già deciso da Italia e UE,
- le emissioni inquinanti (prodotte dal traffico veicolare) e gli effetti dannosi per la salute da essi prodotti,
- la congestione e l'incidentalità stradale riducendo l'enorme costo sociale ed economico dei morti e dei feriti sulla strada,
- il consumo di suolo, estremamente contenuto per la nuova infrastruttura, ma soprattutto in grado di ridurre la necessità di realizzare ben più impattanti nuove infrastrutture stradali.

Per tutte queste ragioni, l'esito dei lavori condotti in Osservatorio per **la redazione del Quaderno 15 rafforza la convinzione che è indispensabile realizzare questa opera e che occorre farlo in fretta, senza ulteriori indugi.**

L'ammortamento delle emissioni di CO_2 impiegate nella costruzione di quest'opera, descritto in dettaglio nella Parte II – Cap. 3, avviene in 12/15 anni dall'apertura del nuovo tunnel; questo per un'opera che avrà un ciclo di vita utile, e quindi produrrà benefici ambientali, per 120 anni.

Non realizzare l'opera o ritardarla "produce" almeno tre milioni di tonnellate di CO_2 l'anno, causata dal traffico stradale che transita ai valichi tra Italia e Francia, impegnando la rete autostradale, a partire dalla tangenziale di Torino, i cui livelli di congestione sono particolarmente critici. Pensare che la soluzione sia potenziare tale infrastruttura, ormai ridotta ad una autostrada metropolitana senza separazione di flussi, realizzando nuove corsie aggiuntive che saranno presto saturate richiamando altro traffico ed ulteriore emissioni climalteranti ed inquinamento, è folle.

Se moltiplichiamo le 3 milioni di tonnellate di CO_2 prodotte l'anno per i 10 anni passati trascorsi in conflitti e violenze scopriremmo che, per impedire tale opera, si è contribuito al riscaldamento globale con 30 milioni di tonnellate di GHG buttate in atmosfera. Meno della metà di queste rappresentano il costo ambientale complessivo per realizzare l'opera. Emissioni che già oggi potrebbero essere

	risparmiate, consentendo di cominciare ad ammortizzare nei prossimi 10 anni l'intero costo ambientale di produzione. Dal 2029 l'opera, produrrebbe un utile netto ambientale medio di un milione di tonnellate di CO_2 l'anno, consentendo di risparmiare, nei successivi anni di vita utile, oltre 100 milioni di tonnellate di emissioni climalteranti. Un contributo essenziale dato all'Italia e all'Europa per raggiungere quegli obiettivi ambientali, già sottoscritti dal nostro Paese, che abbiamo in questo Quaderno voluto documentare, con la realizzazione di un'opera che nonostante gli allarmi ingiustificati e le campagne di "paura" condotta dagli oppositori, ha impatti "effettivi", in fase di costruzione, assolutamente sostenibili (vedi Parte II - Capitolo 1). Il Gruppo di Lavoro costituitosi nell'ambito dell'Osservatorio a seguito della riunione n. 279 del 15 aprile ed allargato a tecnici, esperti ed accademici che hanno accettato di partecipare fornendo elementi e contributi, ha consentito di produrre in tempi limitati (poco più di un mese) questo documento inedito, senz'altro utile nel dibattito sui benefici della linea ferroviaria che si aprirà nelle prossime settimane. I contenuti del *Quaderno 15* sono stati presentati e condivisi nella seduta n. 280 dell'Osservatorio del 24 maggio 2019 e trasmessi al Governo ed al Ministero delle Infrastrutture e trasporti il 27 maggio 2019.

LA SOCIETÀ CIVILE IN FAVORE DELLA TORINO-LIONE E A SOSTEGNO DELL'OSSERVATORIO

A partire dall'autunno del 2018 l'azione dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione viene affiancata da un vasto movimento in favore della realizzazione della nuova linea, nato dalla società civile e dal mondo della produzione e del lavoro. Si tratta di un passo storico nell'ambito della vicenda della Nuova Linea Torino Lione (NLTL): accanto al movimento No Tav, dopo anni prende forma e contenuto un movimento Sì Tav che raccoglie istanze ed esigenze già presenti rendendole però palesi a livello nazionale.

Il perdurare dell'incertezza sul destino dell'opera e la decisione della maggioranza in Consiglio Comunale di Torino di votare un Ordine del giorno contro la NLTL, conducono - il 29 ottobre 2018 -, al "presidio" dell'aula del Consiglio stesso da parte dei presidenti delle associazioni datoriali torinesi, della Camera di commercio di Torino oltre che dei segretari delle organizzazioni sindacali. Nel comunicato diffuso dopo l'esito della seduta del Consiglio Comunale si legge: "Quanto approvato oggi dal Consiglio Comunale di Torino è un oltraggio al futuro della nostra città, delle imprese, dei lavoratori. È un colpo basso per il territorio e per le sue speranze di ripresa". E ancora: "Le Associazioni ricordano quindi quanto sia stato condiviso e approfondito il percorso che ha portato all'apertura dei primi cantieri relativi alla Tav Torino Lione, oltre agli impegni che l'Italia come Stato ha assunto nei confronti della Francia e dell'Europa. Impegni che adesso costerebbe caro tradire". E quindi: "A questo punto continueremo a presidiare tutti i momenti nei quali si parlerà di sviluppo, infrastrutture, Tav e territorio. Non possiamo stare a guardare la distruzione del nostro futuro di cittadini. Presto vi saranno altre iniziative di lotta". Presenti la sera del 29 ottobre 2018 sono i presidenti di API Torino, Unione Industriale Torino, AMMA, Federmeccanica, Ascom Torino, Confesercenti Torino, Confartigianato, CNA Torino, ANCE, Aniem CONFAPI Torino, Compagnia delle opere, Confcooperative, Legacoop, Ordine degli architetti, oltre al Presidente della Camera di commercio di Torino e ai segretari dei sindacati di categoria Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil.

È da quel giorno che il "movimento Sì Tav" si manifesta e inizia un'azione di supporto alla realizzazione dell'opera lungo diversi mesi e di fatto fino ad oggi.

Accanto ai rappresentanti del sistema della produzione e del lavoro, negli stessi giorni, prende vita anche un'azione condotta da alcune imprenditrici e *manager* torinesi (sinteticamente e mediaticamente poi indicate come "Le Madamine"), che, utilizzando fondamentalmente gli strumenti forniti dal *web* e il contatto personale, lancia la prima di una serie di manifestazioni di piazza volte a chiedere la realizzazione della NLTL oltre che una decisa politica di rinnovamento e investimenti sul territorio. La prima manifestazione - 10 novembre 2018 in piazza Castello a Torino -, riceve anche il sostegno delle associazioni e dei sindacati presenti in Consiglio Comunale e fa registrare la presenza di circa 30mila persone.

Il vasto movimento a sostegno della NLTL e dell'azione dell'Osservatorio (il cui ruolo viene sempre richiamato in tutte le comunicazioni effettuate), dà vita poi ad una serie di occasioni che sono servite a ribadire l'esigenza di realizzazione dell'opera da parte del territorio e del suo sistema produttivo. In particolare fondamentali sono stati questi appuntamenti:

- 3 dicembre 2018 – Convegno nazionale sulle infrastrutture organizzato dalle confederazioni nazionali dei datori di lavoro di industria, commercio, artigianato, agricoltura e cooperazione (OGR Torino);
- 5 dicembre 2018 – Incontro a Palazzo Chigi di una delegazione dei rappresentanti del sistema della produzione e del lavoro con Giuseppe Conte (Presidente del Consiglio), Luigi Di Maio (Vicepresidente del Consiglio), Danilo Toninelli (Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), sulle ragioni dell'opera;
- 12 gennaio 2019 – *Flash mob* in piazza Castello a Torino;
- 9 marzo 2019 – Incontro con i parlamentari torinesi sulle ragioni dell'opera (Torino Incontra);
- 6 aprile 2019 – Corteo e manifestazione di tutte le forze sociali, d'impresa e del lavoro di Torino in favore della realizzazione della NLTL e per chiedere una nuova politica di investimenti per il territorio (piazza Castello Torino).

Intanto, il movimento della società civile in favore della NLTL raccoglie l'adesione di oltre 40 sigle. Nell'agosto 2019 - nel momento nel quale il Parlamento sancisce la volontà di realizzazione dell'opera -, le sigle che compongono il raggruppamento che contiene associazioni datoriali (industria, artigianato, commercio,

agricoltura, cooperazione), ordini professionali, organizzazioni sindacali, associazioni culturali sono: AMMA, ANCE Piemonte, ANCE Torino, API Torino, Apsaci, AQCF, Ascom Torino, Aspesi Torino, CDO Piemonte, Cia, CIDA Piemonte, Cisl Piemonte, Cisl Torino-Canavese, CNA Piemonte, CNA Torino, Collegio Edile Confapi Torino, Confagricoltura Piemonte, CONFAPI Piemonte, Confartigianato Torino, Confartigianato Piemonte, Confcommercio Piemonte, Confcooperative Torino/Piemonte Nord, Confesercenti Torino, Confindustria Piemonte, FAI Torino, FALI, Federalberghi Piemonte, Federalberghi Torino, Federmanager Torino, Federmeccanica, Feneal Uil Piemonte, Filca Cisl Torino-Canavese, Fillea Cgil Torino, Fim Cisl Torino-Canavese, Fismic Confsal, Giovani di Yes4To, Legacoop Piemonte, Ordine degli Architetti di Torino, Osservatorio 21, Sì Tav Sì Lavoro, Sì Torino va avanti, Unioncamere Piemonte, Unione Industriale Torino.

Il senso e le motivazioni che hanno sostenuto le azioni coordinate di questo insieme di attori del sistema sociale ed economico di Torino del Piemonte, è ben riassunto da un passaggio dell'intervento dal palco, alla conclusione del corteo del 6 aprile 2019, di Corrado Alberto (Presidente di API Torino), portavoce del raggruppamento in favore dell'opera: "Oggi abbiamo deciso di tornare per le strade della nostra bella città per ribadire nuovamente la nostra voglia di un futuro fatto di lavoro e sviluppo, benessere e apertura verso gli altri, un futuro nel quale Torino, il Piemonte e l'Italia diventino nuovamente un buon posto dove vivere tutti, in armonia e con la possibilità di veder crescere i propri figli dando loro gli strumenti per esplorare il mondo. Siamo qui oggi per chiedere che si abbandonino definitivamente le sterili e aberranti contrapposizioni basate su falsi miti che dividono invece di unire. Vogliamo quindi la nostra città aperta al mondo, al centro di una rete di collegamenti nella quale la Nuova Linea Torino-Lione è parte fondamentale, insieme alle altre infrastrutture che devono unirci al resto dell'Italia e insieme a politiche che mettano al centro davvero lo sviluppo e la crescita. Vogliamo la Torino-Lione!".

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

ALLEGATO - CRONISTORIA DELLA TORINO LIONE ATTRAVERSO I PRINCIPALI ATTI ED AVVENIMENTI CHE HANNO CONDIZIONATO L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO

La ratifica conclusiva dell'Accordo bilaterale Italia e Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione", si è conclusa il 1° marzo 2017, dopo un percorso durato oltre vent'anni di studi, valutazioni e verifiche.

Sette, tra accordi e trattati internazionali, hanno regolato le diverse fasi di analisi di fattibilità, di progettazione, e di realizzazione dell'opera.

Si ritiene utile per questo riportare, in forma di tabella, una breve sintesi del percorso di definizione, progettazione per la realizzazione della Torino-Lione; un percorso sempre consolidato attraverso "Atti" politici ed amministrativi:

- i Trattati, gli Accordi ed i Vertici internazionali tra Italia Francia – le Direttive;
- le Decisioni, i Programmi ed i finanziamenti dell'Unione Europea;
- gli atti di programmazione, autorizzazione e finanziamento dello Stato Italiano.

In questo percorso si è voluto richiamare anche i "fatti" e gli "strumenti" che, in Italia hanno condizionato questo lungo processo decisionale.

I ritardi nella realizzazione del nuovo tunnel di base in Italia (valutabili in almeno 5 anni) sono il risultato dell'accoglimento dell'Italia delle richieste delle Amministrazioni Locali, sancita nel luglio 2008. Va riconosciuto che la scelta condotta dall'Italia di riavviare il processo progettuale e autorizzativo dotandosi di nuovi strumenti di condivisione e dialogo ha avuto effetti sul cronoprogramma concordato con la Francia e l'U.E. e prodotto danni ingenti all'Italia:

- oneri finanziari (perdita di una quota di finanziamento europeo);
- danni economici (a causa del ritardo prodotto rispetto agli altri tunnel di base in programmazione in Svizzera ed Austria);
- danni d'immagine per la credibilità del Paese.

La Francia in questa fase (durata dal 2006 al 2011) ha dovuto quindi attendere che l'Italia trovasse una soluzione al conflitto in Valle di Susa; soluzione concretizzata con l'avvio del sondaggio geognostico della Maddalena (Chiomonte) e con la redazione del nuovo progetto preliminare sul versante italiano per la sezione transfrontaliera. La CIG ha quindi preso atto nel 2011 del raggiungimento di tali condizioni, che hanno consentito, con 5 anni di ritardo di preparare l'Accordo Italia – Francia del 2012 per *la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione*.

LEGENDA CRONISTORIA DELLA TORINO-LIONE ATTRAVERSO I TRATTATI, GLI ACCORDI, GLI ATTI E GLI AVVENIMENTI PRINCIPALI

Atti Francia, Unione Europea e Commissione Europea

Atti Italia (CIPE, Ministeriali, Parlamentari, Leggi di Ratifica, …)

Vertici, Accordi e Trattati Italia-Francia

Attività istituzionali

Fatti significativi

CRONISTORIA DELLA TORINO-LIONE ATTRAVERSO I PRINCIPALI ATTI ED AVVENIMENTI CHE HANNO CONDIZIONATO L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO

Anno	Sede	Descrizione
1990	**XI Vertice italo-francese di Nizza** giugno 1990	Al **Vertice italo-francese di Nizza** il ministro dei trasporti italiano Bernini ed il suo omologo francese prendono atto della obsolescenza della attuale linea storica, ed assumono la decisione di "*studiare la fattibilità di una nuova relazione ferroviaria*, tra Torino e Lione.
1991	**XII Vertice di Viterbo** 18 ottobre 1991	Il 18 ottobre 1991, nelle sale di Villa Lante a Bagnaia a Viterbo, alla presenza del Presidente della Repubblica Francois Mitterand e del Presidente del Consiglio Giulio Andreotti; i ministri dei trasporti *"incaricano i rispettivi enti ferroviari di avviare uno studio di fattibilità sul collegamento ferroviaria Torino-Lione"*.
1991	**Convenzione delle Alpi** 7 novembre 1991	La Convenzione delle Alpi è un trattato internazionale sottoscritto a Salisburgo il 7/11/1991 dai Paesi alpini (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera) e dall'Unione Europea con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile e tutelare gli interessi della popolazione residente, tenendo conto delle complesse questioni ambientali, sociali, economiche e culturali. La Convenzione delle Alpi, entrata in vigore marzo 1995, è il primo strumento di diritto internazionale vincolante per la protezione di una catena montuosa.
1992	**Vertice di Parigi** 9/10 settembre 1992	Il **Vertice Italia-Francia** di Parigi del **9 e 10 settembre 1992** sanciva l'accordo politico e l'impegno dei due Stati per la realizzazione di un collegamento ferroviario "moderno" tra Torino e Lione; veniva in quella sede deciso di istituire una struttura di concertazione franco-italiana, il ***Comité de Pilotage***, che dal gennaio 1993, sulla scorta dei risultati degli studi effettuati, doveva definire la fattibilità dell'intervento e proporre le tappe operative per la realizzazione del collegamento.
1993	**Vertice di Roma** 26 novembre 1993	Nel **vertice di Roma del 26 novembre**, i ministri Costa e Bousson prendono atto della conclusione degli studi preliminari del Comitato di pilotaggio ed assumono le indicazioni trasmesse dal Comitato. Impegno a stanziare 83 miliardi di L. per gli studi preliminari e la progettazione. Si conferma la linea come "mista" e quindi destinata anche alle merci e viene trattata la necessità di realizzare per l'attraversamento delle Alpi una " autostrada ferroviaria" per trasportare gli automezzi pesanti. I documenti ufficiali ed i progetti non trattano più di Linea ad Alta Velocità, ma, correttamente, di "quadruplicamento della linea ferroviaria".
1994	**Consiglio Europeo Corfù** 24/25 Giugno 1994	Nel **Consiglio Europeo di Corfù** la linea ferroviaria ad alta velocità/trasporto combinato Lione-Torino e Torino-Trieste viene inserita tra gli undici progetti altamente prioritari per il sistema infrastrutturale europeo.

1994	**Costituzione della GEIE Alpetunnel per lo studio di fattibilità del collegamento** 22 novembre 1994	Il 24 novembre 1994, le ferrovie italiane (FS) e francesi (RFF) costituiscono il **GEIE Alpetunnel** la società pubblica incaricata di definire le modalità di finanziamento, di appalto e di gestione della tratta internazionale. Della progettazione della tratta nazionale viene incaricata la società di progettazione di F.S. ITALFERR.
1994	**Consiglio europeo Essen** 9-10 dicembre 1994	Nel dicembre 1993 il Consiglio Europeo decide di procedere alla definizione un piano di completamento delle reti transeuropee: a tal fine costituisce un gruppo di lavoro – che prenderà nome dal vicepresidente della Commissione europea Henning Christophersen – composto dai rappresentanti dei governi nazionali. La relazione finale viene adottata al **Consiglio europeo convocato a Essen il 9-10 dicembre 1994.** Nel documento si elencavano 14 grandi opere ferroviarie, autostradali e aereoportuali, di realizzazione già avviata o in stato di progettazione avanzata, considerate di interesse prioritario; la nuova linea Torino-Lione è inserita nei 14 progetti prioritari europei.
1994	**Vertice Aix en Provence** 16 dicembre 1994	I ministri dei trasporti dei Governi Italiano e francese firmano una prima intesa economica per il finanziamento degli studi (240 miliardi di lire).
1996	**Trattato di Parigi** 15 gennaio 1996	L'**Accordo di Parigi** rappresenta il primo atto internazionale che esprime l'obiettivo degli Stati di investire per migliorare le infrastrutture di comunicazione tra gli Stati, realizzando una **linea ferroviaria di collegamento ad alta velocità tra LYON e TORINO**, dando così attuazione alle decisioni dei precedenti consigli europei - in particolare ESSEN 1994 che iscriveva la nuova linea Torino-Lione tra i 14 progetti prioritari europei nel settore dei trasporti (Rete TEN). I ministri dei trasporti Caravale e Pons firmano il primo Accordo intergovernativo italo-francese "**per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione**" e costituiscono la Commissione Intergovernativa (CIG) che dovrà seguire i problemi del tratto internazionale per conto dei due governi e successivamente definire il progetto, gli studi ed i preliminari per la sua realizzazione. L'accordo sottoscritto a Parigi **il 15 gennaio 1996**, firmatari per il Governo francese il Ministro dei trasporti Bernard Pons e per il Governo italiano il Ministro dei trasporti Giovanni Caravale, non ha richiesto per il suo contenuto una ratifica parlamentare sotto forma di decreto, è stato adottato in Francia il 13 maggio 1996 dal primo ministro, Alain JUPPE, e dal ministro degli Affari esteri, Hervé de CHARETTE; in Italia è entrato in vigore il 4 aprile 1996.
1996	**Decisioni 1692 e direttiva 48 del Parlamento Europeo** 23 luglio 1996	Con la ***Decisione 1692*** del Parlamento Europeo e del Consiglio ***23 luglio 1996***, vengono formulati i primi «orientamenti relativi agli obiettivi, alle priorità e alle grandi linee d'azione previste nel settore della rete transeuropea dei trasporti» (art. 1). Alle caratteristiche della rete ferroviaria europea è dedicata la **sezione III della *Decisione 1692*** del Parlamento Europeo e del Consiglio ***23 luglio 1996***, art. 10. Nella stessa data del **23 luglio 1996**, il Consiglio dell'UE ha emanato la **Direttiva 48** relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità. In essa trovano definizione gli **Standard Tecnici di Interoperabilità (STI)** cui dovrà sottostare la progettazione delle nuove linee. **Nella Decisione 1692 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione Europea viene ribadito il ruolo fondamentale del collegamento Torino-Lione.**
1996	**Costituzione CIG** 14 novembre 1996	**La costituzione della CIG rappresenta il primo atto formale compiuto dai Governi di Italia e Francia ai fini della realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra Italia e Francia.** La commissione intergovernativa si è insediata formalmente il 14 novembre 1996. Le due delegazioni erano presiedute per l'Italia dal **Ministro plenipotenziario Achille Vinci Giacchi** e per la Francia dall'**ispettore generale delle finanze Claude Villain**.

1997	**Vertice di Chambery** 2/3 ottobre 1997	Il **2 e 3 ottobre a Chambery** si tiene il settimo vertice italo francese con la Torino-Lione in agenda; vengono istituiti tre gruppi di studio triennali, così suddivisi, con un finanziamento di 110 MLD di Lire, cofinanziato dall'Unione Europea al 50%: • fattibilità e realizzabilità del tunnel • dati di traffico e costi di realizzazione • effetti sull'ambiente Viene inoltre deciso il finanziamento di 105 miliardi per proseguire gli studi geologici, economici ed ambientali.
1999	**Traforo autostradale del Monte Bianco** 24 marzo 1999	Il 24 marzo avviene il gravissimo **incidente nel traforo autostradale del Monte Bianco**; un TIR belga carico di farina e margarina innesca lo spaventoso incendio in cui muoiono nel rogo del tunnel 39 persone. Questa sciagura mette in primo piano in Europa, Italia e Francia la necessità di attuare una massiccia politica di trasferimento modale dalla strada (e dai valichi stradali) al ferro, dando finalmente seguito alla Convenzione delle Alpi. Per due anni la maggior parte del traffico stradale che non può più passare nel tunnel autostradale del Monte Bianco si riversa su quello del Frejus e in valle di Susa.
1999	**Vertice di Nimes** 24 settembre 1999	**Il 24 settembre, a Nimes** i ministri italiano e francese decidono di realizzare "il più rapidamente possibile" la Torino-Lione e domandano alla Commissione Intergovernativa (CIG) il **completamento degli studi triennali iniziati nel 1998**, in modo da assumere la decisione definitiva per il prossimo vertice. Il documento prende atto della "crescita del trasporto su strada" ed afferma che la Torino-Lione "consentirà di quadruplicare il traffico merci per ferrovia". Nel vertice si prevede la riapertura del traforo del Monte Bianco nell'autunno del 2000 (aprirà il 9 marzo 2002) ed il miglioramento della linea Digione-Modane-Torino. Il **trasferimento modale di una quota rilevante delle merci dall'autostrada alla ferrovia** ed il "**quadruplicamento del traffico ferroviario**" diventano l' "obiettivo politico" che indirizzerà scelta ed il dimensionamento della futura infrastruttura.
2000	**Convenzioni delle Alpi Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi - sezione Trasporti** 31 ottobre 2000	Con il protocollo sottoscritto dai Paesi alpini (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera) e dalla Unione Europea **il 31 ottobre 2000**, la Convenzione delle Alpi diventa una ***priorità della politica di trasporti di Italia, Francia e dell'UE***. Nell'accordo, le Parti contraenti si impegnano ad attuare una politica sostenibile dei trasporti tesa a: a. ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intralpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più **consistente trasferimento su rotaia dei trasporti**, **in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato**; b. garantire il traffico intralpino e transalpino incrementando l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e favorendo i vettori meno inquinanti e con minore consumo di risorse ad un costo economicamente sopportabile. La ratifica francese del protocollo è del **11.07.05**, in vigore dal 11.10.05; la ratifica italiana è del **7.2.2013** in vigore dal **7.5.2013.** **L'Unione Europea ha ratificato il protocollo il 10.6.2013**. La realizzazione del protocollo favorirà il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia attraverso un insieme di misure per favorire la realizzazione di un sistema di reti integrate di trasporto che migliorino la mobilità nelle Alpi, tenendo però conto della fragilità del loro ambiente. L'approvazione del protocollo, erma da 12 anni in Parlamento, ostacolata dalle associazioni dell'autotrasporto, metterà un freno alla costruzione di nuove direttrici per il trasporto pesante attraverso le Alpi.

2001	**Trattato di Torino** 29 gennaio 2001	La scelta di realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione viene assunta al **Vertice Italo Francese di Torino** del **29 gennaio 2001**, in esito agli studi di fattibilità tecnica dell'opera condotti, sotto l'egida della CIG, nel periodo 1996-2001 da Geie ALPETUNNEL. Il **trattato viene sottoscritto** a Parigi dai Ministri dei trasporti dell'Italia, Luigi Bersani e della Francia, Jean Claude Goyssot. Viene assunta la necessità del riequilibrio dei diversi modi di trasporto delle merci, per l'attraversamento delle Alpi ed, a tal fine, viene assunta la decisione di realizzare una infrastruttura ferroviaria adeguata per il trasporto delle merci e dei passeggeri, dando un contributo significativo all'attuazione della "**Convenzione delle Alp**i" firmata il 7 novembre 1991 a Salisburgo. L'Accordo del 2001 esprime la concreta volontà **dei Governi dei due Paesi di realizzare il nuovo collegamento ferroviario e definisce le modalità operative di tale operazione**, assegnando un ruolo centrale alla CIG. Nell'articolo 1, i due governi si impegnano: "… a ***costruire o far costruire le opere della parte comune franco-italiana necessarie per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario merci-passeggeri misto tra LIONE e TORINO*** ... " L'**Accordo**, preso atto della sostenibilità del progetto sulla base degli studi preliminari: a. assumeva la decisione di progettare e realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione; b. costituiva il promotore pubblico binazionale responsabile degli studi e della conduzione dei lavori preliminari; c. rimandava per l'avvio dei lavori definitivi ad un successivo protocollo addizionale, che assumeva gli oneri finanziari per gli Stati ed il contributo dell'Unione Europea. L'Accordo Internazionale dispone che "***preliminarmente e funzionalmente all'opera principale deve essere realizzato un programma di gallerie geognostiche***" tra le quali era prevista in Italia, la galleria di Venaus (poi spostata a Chiomonte), necessaria per verificare il comportamento delle rocce attraversate con forti coperture (2500 m.) in previsione dello scavo nel Massiccio di Ambin. Per lo sviluppo di tali attività l'accordo dà mandato alle ferrovie italiane ed a quelle francesi, di **costituire una nuova struttura pubblica operativa (LTF Sas),** ferme restanti le funzioni di esame e di approvazione della Commissione Intergovernativa (CIG). Sulla base dell'Accordo 2001, LTF riceve quindi il mandato di **committente degli studi, della redazione del progetto e dei lavori geognostici** (lavori preliminari e sondaggi geognostici - cunicoli esplorativi e discenderie) **della sezione internazionale** (*tratta comune ad Italia e Francia*), che comprendeva il tunnel di base del Moncenisio. A LTF era affidato il compito di **realizzare la progettazione del tunnel di base** e **della linea ferroviaria fino al raccordo con le tratte di competenza nazionale.** Agli Enti Ferroviari nazionali, per la Francia RFF (ora SNCF Resau) e per l'Italia **RFI**, veniva affidata la progettazione delle **tratte di accesso al tunnel di competenza nazionale**. In particolare ad RFI veniva affidato il compito di progettare, realizzare e/o adeguare la tratta Italiana) agli standard europei con funzionalità e capacità adeguate e coerenti con il nuovo tunnel di base del Moncenisio.
2001	**Costituzione di Lyon Turin Ferroviarie (LTF)** 3 ottobre 2001	**Il 3 ottobre 2001 viene costituita la Lyon Turin Ferroviarie (LTF)**, promotore pubblico partecipata al 50% da Rete Ferroviaria Italiana ed al 50% da Réseau Ferré de France; il nuovo ente tra ferrovie francesi ed italiane dovrà sostituire Alpetunnel (assorbendo la vecchia struttura). **LTF,** per la **sezione comune tra Italia e Francia,** ha il mandato di procedere alla realizzazione della progettazione del tunnel di base e della linea ferroviaria fino al raccordo con le tratte di competenza nazionale.
2001	**Traforo autostradale del Monte Bianco** Ottobre 2001	Il traforo del Monte Bianco continua a rimanere chiuso; i francesi continuano a rimandare la sua apertura: ad Agosto due referendum locali a Chamonix e Courmayeur sanciscono una schiacciante maggioranza contro il ritorno dei TIR. La Val di Susa denuncia l'aumento del 70 per cento del traffico merci per i TIR dirottati sulle sue strade.
2001	**Vertice di Perigueux** 27 novembre 2001	I due presidenti approvano la decisione della CIG di accorciare i tempi della progettazione e hanno deciso di costituire l'impresa AFA per incoraggiare il trasporto combinato in alternativa al trasporto su strada.

2001	**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo Italia Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione** **Legge n. 228 del** 27 settembre 2002 **G.U. n. 248 del** 22 ottobre 2002	L'accordo di Torino del 29 gennaio 2001 viene ratificato dal Parlamento Italiano con Legge 27 settembre 2002 – n. 228 "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione".
2002	**Traforo autostradale del Monte Bianco** 9 marzo 2002	Il **9 marzo 2002** riapre il traforo autostradale del Monte Bianco dopo tre anni di lavori. Il 18 marzo viene riaperto anche al traffico pesante. Sono stati spesi 260 milioni di Euro per i lavori di ripristino e modernizzazione. Ci sono stati forti ritardi dei lavori dalla parte francese che hanno richiesto molto più tempo del previsto; persistono per ragioni di sicurezza limitazioni di esercizio per il traffico pesante.
2003	**LTF-sas - Progetto Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione. Tratta confine di Stato Italia/Francia- Bruzolo. Delib. CIPE 113/2003 del** 5 dicembre 2003 **GU n.98 del** 27 aprile 2004	• 7 marzo 2003 - Pubblicazione Progetto Preliminare, SIA e trasmissione elaborati del Progetto Preliminare a Comuni, Provincia e Regione; • 21 luglio 2003 - parere Regione DGR n. 67 – 10050; • 13 Agosto 2003 - parere positivo MIBAC con prescrizioni; • 4 settembre 2003 - il Ministero italiano dell'ambiente approva il Progetto Preliminare per la sezione italiana della parte comune italo-francese: parere positivo VIA Nazionale con prescrizioni; • 5 dicembre 2003 - Approvazione da parte del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) del progetto preliminare per la sezione italiana della Parte comune.
2003	**LTF sas - cunicolo esplorativo di Venaus** 30 giugno 2003 5 settembre 2003	In attuazione all'Accordo Internazionale 2001 ed ai disposti delle Commissione Intergovernativa Italia-Francia, "*preliminarmente e funzionalmente all'opera principale deve essere realizzato un programma di gallerie geognostiche*" tra le quali era prevista in Italia, la galleria di Venaus per verificare il comportamento delle rocce attraversate con forti coperture (2500 m.) in previsione dello scavo nel Massiccio di Ambin. • 30 giugno 2003 DGR 40-9816 - parere positivo della Regione Piemonte per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus; • 5 settembre 2003 - nota STM/TF/GC.mp prot. n. 403 - MIT - Struttura Tecnica di Missione – autorizzazione ai lavori di avvio del Cunicolo Esplorativo di Venaus.
2004	**Vertice di Parigi Memorandum per la ripartizione dei finanziamenti tra i due paesi** 5 maggio 2004	Sottoscrizione del **memorandum per la ripartizione dei finanziamenti tra i due paesi**. XIII Legislatura, Presidente del Consiglio Giuliano Amato (25/4/2000 – 11/6/2001), Ministro degli Esteri Lamberto Dini, Ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani. **L'Accordo Supplementare** stabiliva un primo riparto economico della spesa tra i due paesi. Il costo complessivo dei 270 km di linea era diviso al 50% tra i due paesi (non considerando il finanziamento europeo); la sezione transfrontaliera sarebbe stata finanziata al 63% dall'Italia, a compensazione dei maggiori oneri sostenuti dai francesi per propria parte nazionale. Il Memorandum definisce altresì la realizzazione "a due tubi" da subito del tunnel di base.

2005	**RFI - ITALFERR Nodo Urbano di Torino, potenziamento della tratta Bussoleno e cintura merci e connesso elettrodotto a 132kv di alimentazione della nuova sottostazione.** **Delib. CIPE n. 119/2005 del** 3 agosto 2005 **pubblicata in GU n. 69 del** 23 marzo 2006	• 7 marzo 2003 - Pubblicazione Progetto Preliminare e SIA "Nodo Urbano di Torino, potenziamento della tratta Bussoleno e cintura merci e connesso elettrodotto a 132kv di alimentazione della nuova sottostazione"; • 21 luglio 2004 - parere favorevole della Regione Piemonte con delibera n. 26 – 12997; • 1° agosto 2005 - la Regione Piemonte con DGR n. 16 – 609 integrava e rafforzava il parere tecnico precedente riguardo al *progetto del nodo di Torino*, ed impegnava la Regione a **promuovere la partecipazione degli Enti Locali alla definizione del progetto**; • 3 Agosto 2005 - Approvazione del progetto dal CIPE con integrazioni (Delibera Giunta Regionale).
2005	**Scontri e violenze in Val di Susa** Autunno 2005	La realizzazione dei sondaggi necessari alla progettazione preliminare - attività condivisa in sede di Commissione Tecnica anche dai tecnici della CMBVS (Scavia, Chiocchia, Zucchetti e Debernardi nel settembre 2005) e l'impianto del cantiere per il cunicolo esplorativo di Venaus (adempimento necessario per non perdere il finanziamento europeo) costituiscono il detonatore dello scontro. Il **31 ottobre 2005** venivano bloccate dai manifestanti le trivelle ed i mezzi della società incaricata di effettuare un sondaggio geognostico a Mompantero in località Seghino, funzionale alla redazione del progetto; le Forze dell'Ordine intervenute per garantire il sondaggio avevano dovuto ritirarsi per evitare scontri su una mulattiera in un territorio quasi impossibile da presidiare. I Sindaci svolgevano una funzione di interposizione e mediazione per evitare scontri gravi. Il tentativo del sondaggio veniva sospeso. Nella notte del **6 dicembre 2005** le Forze dell'Ordine sgomberavano a Venaus il presidio NOTAV realizzato nell'area, per contrastare l'allestimento del cantiere della galleria geognostica italiana. L'**8 dicembre 2005,** un **corteo di migliaia di persone si muoveva da Susa per raggiungere il presidio NOTAV di Venaus**; i manifestanti si scontravano con la Polizia attestata sulla Strada Statale 25 a protezione dell'area. Si contavano numerosi feriti tra le Forze dell'Ordine ed i manifestanti. I Sindaci, che partecipavano al corteo principale, erano intervenuti per cercare una mediazione. In serata i manifestanti abbandonavano l'area di cantiere. La contestazione in Valle Susa impedisce l'avvio del cantiere della prima opera geognostica in Italia a Venaus. A fine giornata, una nota del Viminale parla di "*gravi incidenti dovuti a 1000 estremisti provenienti da tutta Italia*". Il Questore di Torino, Rodolfo Poli, riferiva che il cantiere era stato gravemente danneggiato con "*macchinari ed automezzi sfasciati e attrezzature danneggiate*".
2005	**Sospensione dei lavori in Italia e avvio del confronto con il territorio** 10 dicembre 2005	Il **10 dicembre 2005**, a seguito degli **scontri tra manifestanti e forze dell'ordine avvenuti a Venaus**, il Governo, presieduto da Silvio Berlusconi, convocava le Amministrazioni Locali a Roma per un confronto. Sotto la guida del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, Governo ed Istituzioni Locali si accordavano sull'istituzionalizzazione di uno strumento di dialogo, il "Tavolo di Palazzo Chigi". Il cantiere appena aperto di Venaus veniva "congelato", in attesa di un confronto con il territorio. **I lavori sarebbero ripartiti solo dopo la relazione conclusiva degli approfondimenti ambientali, sanitari ed economici prodotti dalla Commissione Tecnica già istituita presso il Ministero delle Infrastrutture, esteso ai Ministeri della Salute, dell'Ambiente e delle Politiche Comunitarie che, dopo la sua istituzionalizzazione da parte della Presidenza del Consiglio, diventerà l'Osservatorio per la realizzazione dell'Asse Ferroviario Torino-Lione.**

2006	**Nasce l'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione** 12 dicembre 2006	L'**Osservatorio** per l'asse ferroviario Torino-Lione (evoluzione ed istituzionalizzazione della precedente Commissione Tecnica) si insediava il **1° marzo 2006** ed iniziava la sua attività il **12 dicembre 2006**, con la esecutività della nomina del **Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio[57].**
2006	**Commissione Europea** 20 aprile 2006	Presentazione del rapporto di esperti indipendenti commissionato dalla Commissione europea (Loyola de Palacio) per valutare la coerenza degli studi realizzati da LTF (**rapporto COWI**). Il rapporto conclude che questi studi, in particolare quelli sulle previsioni di traffico e sugli aspetti ambientali, sono coerenti. ***http://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects/doc/2006-04-5/2006_ltf_final_report_it.pdf***
2006	**FRANCIA: Condivisione ed approvazione progetto "enquête publique"** 12 settembre 2006	**Debat Publique: avvio della "enquête publique"** per la parte francese della Torino-Lione. Il dibattito pubblico è stato applicato in Francia dal 1995, prima sperimentalmente e, dopo il 2000, formalmente. In questo caso il percorso di partecipazione è stato anticipato dal proponente (Alpetunnel) rispetto agli obblighi della legge francese con la presentazione in sede informale di studi ed analisi preventive e studi preliminari al progetto. LTF ha predisposto dossier APS (il progetto preliminare) nel 2002-2004; tale dossier è stato portato alla "enquête publique" (inchiesta pubblica) che si è tenuta nel 2006. Sono state raccolte ed esaminate 225 osservazioni al progetto nella fase di dibattito. Il **12/09/2006**, la Commissione d'inchiesta ha dato parere favorevole al progetto, con 8 raccomandazioni.
2007	**FRANCIA: approvazione progetto "DUP"** 18 dicembre 2007	Il governo francese **conclude la parte autorizzativa relativa al proprio territorio nazionale.** In esito alla **enquête publique** è stata prodotta la **DUP** (**dichiarazione di pubblica utilità**) dell'opera da Saint Jean de Maurienne alla Frontiera; il progetto è stato dichiarato di Pubblica Utilità il **18/12/2007** con decreto del Primo Ministro.
2007	**Commissione Europea** 23 maggio 2007	**Decisione della Commissione UE del 23 maggio 2007.** La Commissione UE formula il programma di lavoro pluriennale in materia di contributi finanziari nel campo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T per il periodo 2007-2013 che prevede una sovvenzione dell'Unione Europea che può arrivare fino al 30% per le sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari.
2007	**Richiesta finanziamento su Variante Mista (Di Pietro)** 23 luglio 2007	Il ministro dei Trasporti, Antonio di Pietro dava mandato ad RFI di mettere a punto uno schema di progetto da presentare entro il 23 luglio 2007 all'UE per concorrere allo stanziamento dei fondi destinati alle infrastrutture prioritarie. Questa proposta progettuale, denominata **VARIANTE MISTA** è stata elaborata da RFI nel luglio-settembre 2007 e prevede l'attraversamento della Dora Riparia in prossimità delle Gorge d'interconnessione con la linea storica a Sant'Antonino. (In varianti: Gronda Merci di Torino, S.M. Orbassano, Collina Morenica, tracciato in sponda destra). Questa soluzione, oggetto di polemiche con gli Enti locali, in quanto in contrasto con le indicazioni del tavolo di Palazzo Chigi, è stata comunque valutata insieme alle altre in sede di l'Osservatorio.
2007	**Commissione Europea** 21 novembre 2007	La Commissione europea nell'ambito del programma dei Progetti Prioritari Transeuropei (RTE-T) assegna 671,80 milioni d'euro alla sezione transfrontaliera della Torino-Lione (per il periodo di bilancio 2007-2013).

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

2008	**Accordo di Pràcatinat per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio.** 28 giugno 2008 **Presa d' Atto del Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi** 29 luglio 2008	La conclusione della fase pre-progettuale dell'Osservatorio ha coinciso con la redazione congiunta del documento ***"Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio".*** L'**Accordo di "Pracatinat**" del **28 giugno 2008**, presentato il giorno successivo, domenica 29 giugno, nell'incontro indetto dal Prefetto di Torino con **i Sindaci** di tutti i territori (interessati e/o interessabili dalla Torino-Lione), rappresentava quindi la sintesi del percorso di condivisione condotto nell'Osservatorio. Le risultanze sono state portate al "Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi" il successivo 29 luglio 2008 che, con la partecipazione di **tutti i Sindaci** in rappresentanza dei vari territori, prendeva atto dell'operato dell'Osservatorio assegnandogli un nuovo mandato: • l'**impostazione** unitaria del Progetto Preliminare; • la **"governance"** della tratta comune e di quella nazionale nel rispetto dei capisaldi dell' "Accordo di Pracatinat". Il verbale dell'incontro confermava, tra le decisioni operative, di "*avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione dal Confine Francese a Settimo Torinese*", **abbandonando i progetti definitivi predisposti in precedenza sul lato italiano, già pubblicati ed in corso di approvazione da parte di LTF ed RFI**; si precisava inoltre che la *"progettazione doveva essere preceduta da un'accurata definizione in sede di Osservatorio, delle specifiche progettuali da porre a base dei documenti di gara…"*.
2010	**Definizione del Nuovo Progetto Preliminare (NLTL)** Giugno 2010	**Osservatorio Torino – Lione** Si conclude la fase di definizione del Progetto Preliminare risultante dal confronto delle diverse alternative di progetto, dando motivazioni di tutte le soluzioni studiate ed escluse per la sezione. L'Osservatorio prende atto e dà il via libera al Progetto Preliminare Unitario dell'intera tratta italiana da Settimo al Confine di Stato (LTF ed RFI).
2010	**Delib. CIPE n. 86/2010 del** 18 novembre 2010 **G.U. n. 79/2011 – errata corrige G.U. n.236 del** 2012	**Approvazione del progetto definitivo e finanziamento del cunicolo esplorativo de la Maddalena quale opera propedeutica alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione**
2011	**Approvazione del Progetto preliminare del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Parte comune italo-francese Tratta in territorio italiano.** **Delib. CIPE n. 57 del** 3 agosto 2011 **G.U n. 272 del** 22 novembre 2011	**Approvazione del Progetto preliminare del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano** La delibera **CIPE n. 57 del 3 agosto 2011** approva la parte italiana del progetto preliminare della **tratta comune italo-francese**, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 272 del 22 novembre 2011, sulla base dell'istruttoria condotta dall'Osservatorio Torino-Lione ed introduce per la prima volta il **concetto di "fasizzazione" del progetto**, **dando disposizioni per la progettazione definitiva delle sole opere della Sezione Transfrontaliera**. La delibera del CIPE di Approvazione del Progetto Preliminare del tracciato LTF in Italia da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) viene pubblicata sulla GU il **22 novembre 2011.**
2011	**FRANCIA** **Approvazione progetto "DUP"** 30 marzo 2011	Il prefetto della Savoia **approva con decreto prefettizio** la **DUP** integrativa (**dichiarazione di pubblica utilità**) dell'opera nella tratta Villarodin-Bourget-Modane; il progetto è stato dichiarato di Pubblica Utilità il **30/3/2011.**

2011	**CIG – approva la realizzazione per Fasi del Progetto** 20 dicembre 2011	In preparazione del nuovo Vertice ITALIA FRANCIA la CIG assume la proposta di fasizzazione e propone la prima fase operativa su cui procedere alla progettazione definitiva (parte transfrontaliera); definisce inoltre il nuovo assetto del promotore.
2012	**Trattato di Roma** 30 gennaio 2012	Il 30 gennaio 2012 viene sottoscritto a **Roma** il nuovo accordo tra Francia e Italia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione[58], tramite il quale si porta a conclusione quanto definito nell'Accordo del 2001. l'**Accordo 2012** ha approvato il progetto e recepito la proposta di una sua realizzazione per fasi, **a partire dal Tunnel di Base del Moncenisio (sezione transfrontaliera)**, condizionando l'esecuzione dei lavori al finanziamento Europeo[59]. L'accordo, firmato per l'Italia dal Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Ciaccia e per la Francia dal Ministro dei Trasporti Thierry Mariani, è stato ratificato in Italia con **legge 71 del 23 aprile 2014** e in Francia con provvedimento di analogo valore. Il testo aggiornava il primo Accordo del 2001 e stabiliva "le condizioni di realizzazione del progetto", nonché le condizioni di esercizio dell'infrastruttura una volta realizzata. La firma del nuovo testo sanciva tra l'altro: • la **realizzazione dell'opera per fasi** definendo come intervento cofinanziato da Italia, Francia ed Unione Europea, la "**Sezione Transfrontaliera**" tra Saint-Jean-de-Maurienne e Bussoleno; • per la tratta **Bussoleno-Avigliana** si è previsto l'**adeguamento della Linea Ferroviaria** esistente e tale intervento, compreso nell'Accordo, è stato oggetto di cofinanziamento (81 ml/€); • La quota di finanziamento di Italia e Francia, al netto della sovvenzione europea: la quota rimanente viene stabilita a carico dell'Italia per il 57,9% e a carico della Francia per il 42,1%. Il riparto dell'accordo del 2012 tra Italia e Francia deriva da motivazioni concrete: è evidente che una linea ferroviaria funziona solo se viene realizzata nella sua interezza, e quindi non solo realizzando il Tunnel di Base: gli Stati hanno per questo stabilito di assumere nel calcolo non solo il tunnel ma il costo dell'intero l'asse ferroviario Torino-Lione, che è necessario adeguare nel suo complesso realizzando sulle tratte di accesso nuovi tunnel ed infrastrutture e, dove possibile, adeguando agli standard europei quelle vecchie. L'asimmetria del finanziamento tra Italia e Francia sul tunnel di base è quindi dovuta alla necessità di riequilibrare i costi complessivi dell'investimento tra i due paesi per l'intero asse Torino-Lione di 270 km nella versione originale del progetto prima della successiva revisione. Il maggiore contributo Italiano per il Tunnel serviva a compensare i maggiori costi francesi per la loro tratta nazionale. I conteggi fatti sulla base della progettazione 2010-2011 consideravano infatti un riparto del costo totale degli interventi sull'asse pari al 30% per l'Italia, il 56% per la Francia, il 14 % per l'Europa. È stato riaffermato il riferimento alla "**Convenzione delle Alpi**" e ai suoi obiettivi, nonché il carattere misto del nuovo collegamento ferroviario "passeggeri e merci". Nel titolo V, l'articolo 23 è molto chiaro sull'impegno delle parti nel trasferimento modale in linea con gli obiettivi della "Convenzione alpina", paragrafo 23.3 che prevede espressamente che: " Le Parti ricercheranno insieme agli altri Stati alpini e alla Commissione europea un accordo su dei principi e un calendario progressivo per la messa in opera di meccanismi coordinati di regolazione e di riduzione dei flussi stradali transalpini in concomitanza con la messa in servizio dei progetti ferroviari che porteranno a un rilevante aumento della capacità di tale modalità".

[58] Accordo Italia Francia per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione del 30 Gennaio 2012, ratificato in Italia con Legge n. 71 del 2014

[59] Tale condizione sarà ottenuta nel CEF 2015-2019, il 1° dicembre 2015

		Per la parte comune italo-francese della sezione internazionale, la realizzazione di ogni fase sarà possibile solo dopo la disponibilità del finanziamento: per ogni tranche operativa, dovrà essere formalizzato l'impegno di ciascuno Stato per il finanziamento a cui dovrà essere aggiunto il contributo finanziario dell'Unione europea (ognuno naturalmente applicando le proprie leggi e regole di programmazione finanziaria). **Non esiste alcun "obbligo di saturazione"**: Il testo dell'Accordo 2001, in un contesto segnato dalle conseguenze del tragico incendio della galleria del Monte Bianco, riportava l'auspicio di accelerare per quanto possibile il trasferimento modale già sulla linea esistente per cui l'entrata in servizio della nuova linea "dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti". I successivi trattati hanno preso atto della irragionevolezza di un tale auspicio e non l'hanno quindi più riproposto; nel 2012, con le mutate condizioni di mercato, nessuno riteneva più possibile saturare "la vecchia linea", inadeguata al trasporto ferroviario delle merci, oltre che afflitta da problemi di obsolescenza cronica a cui conseguono stringenti limitazioni di esercizio. L'Accordo 2012, all'art. 1 fa esclusivamente riferimento a "condizioni di un migliore utilizzo della linea storica del Frejus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza" e più in generale a politiche di sostegno per tenerlo in vita fino alla realizzazione del nuovo tunnel di base, e poi, all'articolo 28, abroga tutte le disposizioni in contrasto presenti negli accordi precedenti.
2012	**SEZIONE TRANSFRONTALIERA CIPE delib. n.23/2012** **del** 23 marzo 2012 **GU** 23 agosto 2012	Il CIPE ha disposto che LTF dovesse "preliminarmente sviluppare ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa-Bussoleno (raccordo con la linea storica), compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare".
2012	**"Opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale nel quadro del piano di accompagnamento dell'opera"** **CIPE delib. n.23/2012** **del** 23 marzo 2012 **GU** 23 agosto 2012 **Successive delibere di rimodulazione:** **n. 97/2012-GU 89/2013,** **n. 8/2013-GU 129/2013,** **n. 29/2013-GU 27/2013,** **n.91/2013-GU 115/2014,** **n.62/2016–GU 107/2017.**	Il CIPE, con l'avvio delle opere a Chiomonte (realizzazione del tunnel geognostico della galleria di base), ha disposto, con Deliberazione del 23 marzo 2012 (registrata alla Corte dei Conti il 9 agosto 2012 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23 agosto 2012), uno stanziamento preventivo di risorse di 10 milioni di Euro quale prima tranche del totale delle *"assegnazioni per le opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della NLTL"* e ha chiesto all'Osservatorio, d'intesa con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, di formulare delle proposte per l'impiego di tale importo, definendo criteri, modalità e contenuti dei progetti, che sono state finanziate trasferendo le risorse ai diversi soggetti istituzionali interessati. Congiuntamente alla Regione Piemonte, si è proceduto ad una prima definizione dei progetti previsti nella deliberazione CIPE, per i Comuni di Chiomonte e di Susa: a. **Comune di Chiomonte**: realizzazione della fornitura di metano nel centro abitato, e di interventi per la messa in sicurezza idrogeologica; b. **Interventi sulla viabilità nel Comune di Susa:** sulle strade di competenza della Città Metropolitana di Torino; c. **Comune di Susa**: interventi di "valorizzazione patrimonio edilizio ed archeologico". Su richiesta delle Amministrazioni, gli interventi a) e b) sono stati delegati alla Regione che si è avvalsa di SCR (a) e della Città Metropolitana di Torino (b) come stazione appaltante. Gli interventi c) sono stati delegati al Comune di Susa, che ha richiesto, dopo il cambio di Amministrazione, una rimodulazione degli interventi e la delega a SCR come stazione appaltante.

2013	**Parlamento e consiglio europeo: Approvazione regolamento UE n. 1315 e 1316/2013** 19 novembre 2013	Il 19 novembre 2013 sono sottoposti al voto di Parlamento e Consiglio il **regolamento CEF (1316)** e quello a esso preliminare «**sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti» che istituisce la rete centrale (1315**). Alla vigilia del nuovo settennio finanziario 2014-2020, si rende dunque necessario stabilire le priorità e la misura dei cofinanziamenti, conformemente ai criteri metodologici elaborati nel 2010 e agli standard dei parametri infrastrutturali definiti dal **Regolamento 1315/2013**. A tal fine un consorzio di consulenti incaricato dalla Commissione produce tra 2013 e 2014 migliaia di pagine di studi su problematiche, progetti e costi degli investimenti per ogni singolo corridoio. **Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.** Il nuovo regolamento UE - insieme al Regolamento n. 1315/2013 - disciplina per il periodo di programmazione 2014-2020 le attività comunitarie per il finanziamento dei progetti europei non solo appartenenti al settore delle reti TEN-T; istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe facility), modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e n. 67/2010: per il periodo 2015-2020 prevede una sovvenzione dell'Unione Europea che può arrivare fino al 40% per le sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari. **Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.** Il nuovo regolamento UE - insieme al Regolamento n. 1316/2013 - disciplina per il periodo di programmazione 2014-2020 le attività comunitarie in particolare per la programmazione e lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e abroga la decisione n. 661/2010/UE.
2014	**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Francia** 30 Gennaio 2012	Ratifica dell'accordo Italia Francia del 30 gennaio 2012:**Accordo *Italia Francia per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione*** del 30 Gennaio 2012, ratificato in Italia con Legge n. 71 del 2014 - entrato in vigore il 1° agosto 2014. **Legge n. 71 del** 23 aprile 2014 **pubblicato in G.U. n. 104 del** 7 maggio 2014.
2015	**Definizione del Nuovo Promotore Pubblico Binazionale (TELT sas)** 23 febbraio 2015	La definizione del Nuovo Promotore Pubblico, quale Ente aggiudicatore secondo le precise modalità di funzionamento **stabilite dall'Accordo 2012**; in **data 23 febbraio 2015 si costituisce TELT sas (Tunnel Euralpin Lyon Turin)**, società di diritto pubblico "**costituita e controllata in modo paritetico dagli Stati italiano e francese**" (Art. 2 Accordo 2012) e classificato come "**Organismo di diritto pubblico**" **ai sensi della Direttiva 2004/17/UE (oggi 2014/25/UE)**. Gli Stati, oltre all'UE, ne esprimono i componenti del Consiglio di Amministrazione. Inoltre TELT è sottoposta al controllo di due particolari commissioni: la Commissione dei Contratti e il Servizio Permanente di Controllo, i cui componenti sono nominati direttamente dagli Stati.
2015	**Trattato di Parigi** 24 febbraio 2015	Sottoscrizione dell'accordo da parte dei Ministri Maurizio Lupi e Vidalies per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera. L'Accordo dispone: • di affidare la realizzazione dell'opera al Promotore pubblico Tunnel Euroalpine Lyon Turin (TELT sas), costituito il 23 febbraio 2015 condizionato al finanziamento europeo (esercizio finanziario 2015-2020); • di impegnare gli Stati a lottare con la più grande fermezza contro ogni pratica mafiosa e ad attuare delle disposizioni esigenti nel quadro della stipula degli appalti pubblici e della loro esecuzione. A tal fine si impegnano a dotare il Promotore pubblico di un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso su tale argomento. Questo Regolamento sarà validato dalla Commissione intergovernativa; • Di validare con un protocollo addizionale il costo certificato. Il protocollo addizionale deve precisare anche le modalità di applicazione dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi.

2015	**CEF 2015-2020** **Richiesta di Finanziamento U.E. del progetto per l'esercizio 2015-2019** 26 febbraio 2015	Richiesta di Italia e Francia di co-finanziamento Europeo. **Presentazione ed esito del dossier di finanziamento all'U.E.** Il Dossier di finanziamento UE è stato presentato a Bruxelles per conto di Italia e Francia il **26 febbraio 2015**, da TELT.
2015	**CEF 2015-2020** **Finanziamento U.E. del progetto per l'esercizio 2015-2019** 29 giugno 2015 **(CEF 2015-2020)**	**L'istruttoria INEA si è conclusa con l' "accoglimento del Dossier" il 29 giugno 2015.** Il finanziamento, divenuto operativo il **10 luglio 2015**, costituiva condizione essenziale per la ratifica dell'accordo 2015 e per l'avvio dei lavori. La quota più rilevante degli 11,930 mld di copertura dei cofinanziamenti (MAP – Funding Objective 1) è costituita dai 6 mld/€ destinati alle opere infrastrutturali del CEF. Cinque dei progetti selezionati in questo campo assorbono i due terzi delle risorse: collegamento navigabile Senna-Schelda (finanziamento di 979,686 mln pari al 42,1% del costo); **tunnel di base del Brennero** (878,640 mln per lavori, 40%; più 302,850 mln per studi, 50%); **sezione internazionale della Torino-Lione (813,782 mln, 41%)**; *Stuttgart 21* (594,415 mln, 30%); tunnel Fehmarnbelt tra Germania e Scandinavia (589,000 mln, 40%). La Torino-Lione fa parte del blocco di grandi opere che hanno chiesto il cofinanziamento europeo attraverso il Mie (Mecanisme pour l'Interconnexion en Europe): le altre sono il tunnel del Brennero, il canale Senna Nord, ed il tunnel sottomarino tra le isole Lolland e Fehmarn, tra Danimarca e Germania. Italia e Francia hanno ottenuto un contributo di 813,8 milioni di euro, pari al 41% (il massimo previsto dalla Unione Europea) come quota di co-finanziamento dei 1915 milioni che verranno spesi per realizzare la Torino-Lione fino al 2019, ultimo anno di questo periodo esercizio di bilancio comunitario. Sottoscrizione Grant Agreement 2015.
2015	**FRANCIA: approvazione progetto di riferimento "PR"** 2 giugno 2015	Il governo francese **conclude la parte autorizzativa relativa al proprio territorio nazionale** approvando il progetto definitivo (Progetto di riferimento – PR) con decisione ministeriale del 2 giugno 2015.
2015	**Approvazione del progetto definitivo.** **CIPE delib. n. 19/2015 del** 20 febbraio 2015 **GU n. 181 del** 6 agosto 2015	**Programma infrastrutture strategiche (l. n. 443/2001) Nuova linea ferroviaria Torino-Lione (NLTL) – Sezione internazionale: parte comune italo-francese, sezione transfrontaliera: parte in territorio italiano. Approvazione del progetto definitivo.** • 15 aprile 2013 - pubblicazione • 29 settembre 2014: parere favorevole della Regione Piemonte (DGR n. 12-358) con prescrizioni • 12 dicembre 2014: parere positivo n. 1674 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con prescrizioni • 2 dicembre 2014: parere positivo parere n. 30262 del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo con prescrizioni • 20 febbraio 2015: il CIPE ha approvato il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione con prescrizioni.
2016	**CIG: Adempimenti per la "firma del Protocollo Addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per**	**Accordo Italia-Francia per "*l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione*"** La CIG ha istruito, ed il 2 marzo 2016 approvato, i documenti necessari alla **firma del Protocollo Addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione:**

	l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino - Lione 2 marzo 2016	1. Approvazione art.2 del Protocollo addizionale - Costo certificato - Costo previsionale lavori (Modalità di rivalutazione monetaria) in applicazione dell'art. 18 – Accordo 2012; *2.* Approvazione art.3 del Protocollo addizionale (prevenzione delle infiltrazioni mafiose e contrasto alla criminalità organizzata) in applicazione dell'art. 2 – Accordo 2015.
2016	**Vertice di Venezia** 8 marzo 2016	A Venezia l'8 marzo 2016 viene sottoscritto il Protocollo Addizionale tra le Parti, firmatari per l'Italia il Ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio e per la Francia il medesimo Segretario di Stato per i Trasporti Vidalies. Il protocollo addizionale, in attuazione dell' Accordo 2015, stabilisce: • il costo dell'opera: Costo certificato - Costo previsionale lavori (Modalità di rivalutazione monetaria) in applicazione dell'art. 18 – Accordo 2012; • i criteri per applicazione transnazionale della normativa italiana antimafia per i cantieri italiani e francesi, demandando alla CIG l'approvazione entro tre mesi dal Vertice di Venezia del Regolamento Contratti (da comprendere nella ratifica).
2016	**Compensazioni in anticipazione - rimodulazione** **Delib. CIPE 62 del** 1 dicembre 2016 **GU 107 del** 10 maggio 2017	**Compensazioni in anticipazione - rimodulazione** Gli interventi c) sono stati delegati al Comune di Susa, che ha richiesto, dopo il cambio di Amministrazione, una rimodulazione degli interventi e la delega a SCR come stazione appaltante. Su proposta del Commissario di Governo e della Regione Piemonte, con Delibera CIPE n. 62 del 1° dicembre 2016, il CIPE ha accolto tale proposta.
2016	**CIG: Approvazione del Regolamento dei Contratti per la definizione delle regole applicabili per prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa** 7 giugno 2016	La **CIG** ha redatto ed approvato il 7 giugno 2016, conformemente al mandato attribuitole dall' Accordo di Parigi del 24 febbraio 2015 e del Protocollo addizionale di Venezia dell'8 marzo 2016, **il Regolamento dei Contratti per la definizione delle regole applicabili per prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa.** Con tale attività sono stati completati tutti i passi previsti dai trattati ai fini dell'avvio operativo dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione.
2016	**Il Consiglio Comunale della Città di Torino delibera l'uscita dall'Osservatorio** 5 dicembre 2016	A seguito delle Elezioni comunali del 19 giugno 2016 vinte dal M5S, la sindaca Appendino assume progressivamente sempre più di contrasto contro la Torino-Lione fino ad arrivare all'uscita della Città dall'Osservatorio. ▪ 11 Agosto 2016 - tentativo di sfratto degli uffici del Commissario dai locali della città metropolitana - Consigliere Dimitri De Vita annullato successivamente dal Consiglio della C.M. nel dicembre 2016; ▪ 11 Ottobre 2016 – la Giunta nomina la Commissione Tecnica della Città di Torino completamente composta esclusivamente da esperti NOTAV (contro-osservatorio Val Susa); ▪ 5 Dicembre 2016 – il Consiglio (M5S) delibera l'uscita dall'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione.

2017	**Ratifica ITALIA dell'Accordo Italia-Francia per "*l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione*"** 12 gennaio 2017	**Ratifica dell'Accordo Italia-Francia per "*l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione", che comprendono il Tunnel di Base del Moncenisio, opere connesse e raccordo alla Linea Storica a Saint Jean de Maurienne e Bussoleno.*** In **Italia**, la **Ratifica Parlamentare** è avviata con l'approvazione del Disegno di Legge da parte del Consiglio dei Ministri n. 130 del 15 settembre 2016. Il testo è poi approvato dal Senato in data 16 novembre (235 presenti - 234 votanti - 187 favorevoli - 43 contrari - 4 astenuti). Nella medesima giornata, il Disegno di Legge approvato viene trasmesso alla Presidente della Camera dei Deputati per seguire il medesimo iter approvativo. In data 20 dicembre, la Camera dei Deputati ha approvato il Disegno di Legge di Ratifica (391 presenti - 388 votanti - 285 favorevoli - 103 contrari – 3 astenuti). Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge il 5 gennaio 2017 - n. 1.
2017	**Ratifica FRANCIA dell'Accordo Italia-Francia per "*l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione*"** 2 febbraio 2017	In **Francia**, la **Ratifica Parlamentare** ha seguito un iter differente: in data 26 ottobre 2016, il Ministro degli Affari Esteri e dello Sviluppo Internazionale (Jean-Marc Ayrault) ha presentato il Progetto di Legge di Ratifica, trasmesso successivamente (il 7 novembre) all'Assemblea Nazionale. A seguito dell'approvazione da parte della Commissione Affari Esteri, l'Assemblea Nazionale ha approvato il provvedimento in data 22 dicembre 2016, con procedura accelerata. Il Progetto di Legge approvato, è stato trasmesso al Senato, che lo ha approvato nella giornata del 26 gennaio 2017. Con la pubblicazione sul Journal Officiel de la République Française del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116.
2017	**Entrata in vigore dell'ACCORDO INTERNAZIONALE ITALIA-FRANCIA per "*l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione*"** 1 marzo 2017	**Accordo Italia-Francia per "*l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione", che comprendono il Tunnel di Base del Moncenisio, opere connesse e raccordo alla Linea Storica a Saint Jean de Maurienne e Bussoleno*** L' Atto Internazionale (insieme al protocollo addizionale firmato a Venezia l'8 marzo 2016 con annesso il regolamento contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016) è **entrato in vigore, ai sensi dell'art. 7.3 dell'Accordo, il 1° marzo 2017**, a seguito della ratifica parlamentare: • in Italia con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge 5 gennaio 2017 - n. 1. • in Francia con la pubblicazione sul Journal Officiel de la République Française del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116.
2017	**Patto del Territorio: Programmazione ed utilizzo dei fondi compensativi per lo sviluppo durevole e sostenibile della Valle Delib. CIPE n. 67 del** 7 agosto 2017 **GU n. 19 del** 24 gennaio 2018	Patto del Territorio: Programmazione ed utilizzo dei fondi compensativi per lo sviluppo durevole e sostenibile della valle (Smart Susa Valley) Il Patto del Territorio relativo all'area interessata dalla sezione transfrontaliera, che sarà sottoscritto dal Commissario di Governo, dalla Regione Piemonte e da Telt, sarà lo strumento condiviso di programmazione degli interventi sia compensativi che di accompagnamento ai cantieri (L.R. 4/2011). In sede CIPE, il Commissario di Governo e la Regione Piemonte hanno assunto l'impegno di definire un nuovo modello di erogazione e rendicontazione che consenta di facilitare una più efficace modalità di gestione degli interventi, anche di carattere sociale e quindi non solo opere pubbliche, che saranno condivisi nell'ambito dell'Osservatorio e avranno come soggetto attuatore la Regione Piemonte. Nella seduta dell'Osservatorio n. 258 del 19 giugno 2017, è stata illustrata una prima bozza del Patto per il Territorio. Tale documento dovrà definire le regole principali per l'elaborazione del programma: sulla base di questo schema sarà possibile definire con i Comuni e le Associazioni datoriali i diversi progetti.

		Le iniziative dovranno essere coerenti con quanto previsto dal piano "Smart Susa Valley", condiviso in sede di Osservatorio. I progetti dovranno essere presentati formalmente e rispondere ai requisiti, che saranno concordati tra Osservatorio, CIPE e Regione Piemonte. Ulteriori interventi potranno essere definiti successivamente a partire dalle proposte di intervento presentate dalle Amministrazioni Locali, dalle Associazioni Datoriali e di categoria. **Il 7 agosto 2017**, su richiesta del Commissario di Governo e della Regione Piemonte, il CIPE ha approvato lo stanziamento di ulteriori 57,26 milioni per le opere compensative per i territori interessati dai lavori della Torino-Lione, che si sono aggiunti ai 9,56 già approvati con delibera CIPE 62/2016 e ai 32,13 già previsti nella delibera CIPE 19/2015, portando a circa 100 milioni le risorse complessivamente stanziate per le misure compensative e di accompagnamento.
2017	**Delibera CIPE lotti costruttivi.** **Delib. CIPE n. 67 del** 7 agosto 2017 24 gennaio 2018 **GU n. 19 del** 24 gennaio 2018	A seguito dell'approvazione da parte dei Parlamenti italiano e francese, della Ratifica dell'Accordo Italia-Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera e del protocollo addizionale siglato a Venezia l'8 marzo 2016, in data 7 agosto 2017, **il CIPE, con deliberazione n. 67/2017, ha autorizzato la strutturazione del progetto in lotti costruttivi ed ha approvato l'avvio della realizzazione del 1°e 2° Lotto costruttivo della Linea Ferroviaria Torino-Lione** - sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 19 del 24 gennaio 2018). L'atto, che costituisce impegno programmatico dello Stato Italiano per il completo finanziamento dell'opera, sblocca i finanziamenti relativi alla quota italiana del primo e secondo lotto. I lavori finanziati comprendono lo scavo di gran parte del Tunnel di Base in Italia e Francia, opere accessorie e all'aperto (in Italia svincolo di Chiomonte, galleria di ventilazione, rilocalizzazione Autoporto e Pista Guida Sicura, realizzazione Infopoint, adeguamento Linea Storica tra Bussoleno ed Avigliana).
2017	**Vertice di Lione** 27 settembre 2017	L'ultimo Vertice ITALIA – FRANCIA di LIONE del 27/9/2017 ha sancito, ancora una volta, la volontà di procedere alla realizzazione delle opere a partire dal Tunnel di Base del Moncenisio. Lo ha ribadito Emmanuel Macron quando dichiara che "…Siamo completamente impegnati affinché la sezione transfrontaliera di questa linea, che fa parte delle reti transeuropee di trasporto, e la cui realizzazione si basa su accordi internazionali, sia portata a compimento. Gli impegni sono stati assunti, i finanziamenti comunitari sono stati decisi, dobbiamo quindi essere chiari sul tunnel di base: voglio qui riaffermare il nostro impegno a rispettare gli uni e gli altri (impegni e finanziamenti)." Ribadendo con rammarico che "I nostri due Paesi non possono che rimpiangere che altri abbiano realizzato prima di noi i tunnel alpini e quindi, nella strategia che l'Italia e la Francia dovranno condurre, bisognerà sviluppare le opportunità economiche di questo asse". Lo ripete Paolo Gentiloni quando ribadisce «La Nuova Linea Torino esce rafforzata da questo vertice; il dossier ha bisogno del gruppo di lavoro e di continuare a lavorare per migliorare la competitività di questa opera nel contesto europeo. Anche noi in Italia abbiamo lavorato sulle connessioni alla grande infrastruttura per ridurne l'impatto ambientale, per renderle più efficienti. Lo faremo ancora insieme. Alla grande infrastruttura continuiamo a credere come una delle grandi infrastrutture decisive per la mobilità ferroviaria europea».
2017	**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Francia relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la**	**Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)** Nella riunione della CIG del **23 giugno 2017**, è stata sottolineata la forte volontà politica di entrambi i Governi di favorire e incentivare il trasferimento modale dalla gomma al ferro in tutte le sue componenti (combinato o convenzionale), sia con incentivi diretti al trasporto, sia attraverso il finanziamento di interventi sui terminali in ottica multi-purpose, al fine di sostenere e incrementare la domanda in previsione della costruzione della nuova linea Torino-Lione. La legge di stabilità 2016 ha previsto lo stanziamento delle risorse necessarie per dare attuazione agli obblighi derivanti dall'Accordo firmato a Lussemburgo il 9 ottobre 2009, che istituisce un servizio di Autostrada ferroviaria tra

	Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009 **Legge n. 198 del** 4 dicembre 2017 **pubblicata sulla G.U. n. 299 del** 23 dicembre 2017	l'Italia e la Francia, e ciò in ossequio ad obblighi internazionali già sottoscritti da diversi anni e confermati dai diversi Governi succedutisi negli anni, nonché a specifica decisione della Commissione europea (cfr. la Decisione della Commissione europea n. C(2015)3455 del 26.5.2015). Il Disegno di Legge "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese, relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009" è stato licenziato, in data 18 luglio 2017, dalla III Commissione Affari Esteri del Senato ed è stato approvato nella seduta del Senato n. 890 del 4 ottobre 2017. Alla Camera dei Deputati, il Disegno di Legge è stato licenziato, in data 8 novembre 2017, dalla III Commissione Affari Esteri ed è approvato nella seduta della Camera dei Deputati n. 890 del 22 novembre 2017. **Nella Gazzetta Ufficiale n. 299 del 23 dicembre 2017, è stata pubblicata la Legge 4 dicembre 2017 - n. 198 - "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009".** In data 1° agosto 2017, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Europea la gara italo-francese, in vista della messa in concessione del servizio di Autostrada Ferroviaria Alpina con trasporto combinato strada-rotaia tra Orbassano e Aiton per dieci anni.
2018	**Pubblicazione del Rapporto del Conseil d'orientation des infrastructures (COI)** 1 febbraio 2018	**Pubblicazione del Rapporto del Conseil d'orientation des infrastructures (COI)** Il Conseil d'orientation des infrastructures (COI) presieduto da Philippe Duron, ha presentato il 1° febbraio 2018 il proprio rapporto al Ministro dei trasporti, Èlisabeth Borne, preliminare al "progetto di legge sulla mobilità", voluta dal Presidente Emmanuel Macron per programmare la strategia nazionale di investimento della Francia per le principali infrastrutture di trasporto nei prossimi 20 anni. Nel Rapporto Duron, il tunnel di base del Moncenisio della Torino-Lione (sezione transfrontaliera) viene considerato un progetto già avviato ed in corso di realizzazione, confermando quanto affermato dal Presidente della Repubblica Francese e dal Presidente del Consiglio Italiano, al Vertice franco-italiano di Lione del 27 settembre 2017. Il rapporto Duron smentisce quegli oppositori soprattutto italiani che avevano, nonostante le dichiarazioni italiane e francesi, creduto alla favola della "pausa" della Francia sui lavori del tunnel.
2018	**Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - fase 1 - 2030 e PROJECT REVIEW, recepito dal CIPE come informativa nella seduta del** 22 dicembre 2017	**La verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - fase 1 - 2030 e PROJECT REVIEW** A conclusione delle attività di fasaggio/project review e prima di procedere nella progettazione definitiva degli interventi previsti per la nuova configurazione dell'Asse Ferroviario Torino-Lione, in sede di Osservatorio, si è deciso il 31 gennaio 2017, di costituire un Gruppo di Lavoro per svolgere, relativamente alla tratta nazionale, un riesame del Modello di Esercizio Fase 1 - approvato nel 2012, al fine di verificare: • le previsioni quantitative e qualitative del traffico merci e passeggeri per l'Asse Ferroviario, alla luce dei dati recenti, delle politiche e delle decisioni di ITALIA ed UE, intercorse in questi ultimi anni (dal 2012); • la capacità di circolazione delle singole tratte, all'orizzonte temporale di messa in esercizio del tunnel di base - Tappa 1 (2030). Nelle sedute dell'Osservatorio n. 258 del 19 giugno 2017, n. 259 del 31 luglio 2017 sono stati illustrati gli studi e le elaborazioni condotte dal Gruppo di Lavoro. Nella seduta dell'Osservatorio n. 260 del 25 settembre 2017, è stato condiviso il documento "Adeguamento dell'Asse Ferroviario Torino-Lione - verifica del Modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia - Fase 1 - 2030". A seguito dell'incontro del 3 novembre 2017 con l'Amministrazione Comunale di Settimo Torinese, che ha segnalato la carenza, nel documento, di riferimenti in merito alle criticità della tratta Bivio Settimo - Settimo/centro urbano, nella seduta n. 262 del 27 novembre 2017, il Presidente ha dato comunicazione delle integrazioni al documento, quali risultanze del confronto sopramenzionato. L'Osservatorio ha preso atto della modifica; il testo così modificato è stato pubblicato sul sito istituzionale. Nella seduta del **22 dicembre 2017, il CIPE ha recepito l'informativa del documento dell'Osservatorio ed ha autorizzato RFI a procedere alla progettazione definitiva degli interventi in essa previsti.**

2018	***CIPE Approvazione CDP MIT - FS – TELT*** **Delib. 6/2018 del** 28 febbraio 2018 **GU n. 124 del** 30 maggio 2018	**CIPE Approvazione del Contratto di Programma MIT - FS - TELT per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione.** Il 28 febbraio il CIPE ha espresso parere favorevole sul contratto di programma 2015-2029 tra MIT, FS e Telt, per la realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione. Il contratto di programma disciplina i rapporti tra lo Stato, Ferrovie dello Stato italiane spa e TELT sulle modalità di finanziamento della progettazione e della realizzazione dell'opera da parte del promotore pubblico. Il contratto prevede altresì gli obblighi in capo a FS e TELT, nonché i poteri e compiti in capo al MIT e la valutazione delle performance realizzative per l'opera.
2018	**Insediamento del Governo Conte (M5s – Lega) e Contratto di Governo** 1 giugno 2018	Dal Contratto per il governo del cambiamento (Lega-M5S), riguardo la linea Torino-Lione, emerge: **"Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia".** Un assunto abbastanza contraddittorio se consideriamo che la Torino-Lione non è mai stata ad alta velocità ma una linea mista merci passeggeri a standard europei. Inoltre la ratifica dell'Accordo bilaterale tra Italia e Francia conclusa il 1° marzo 2017 ha come unico oggetto "l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione".
2018	**Variante di Cantierizzazione ai fini di sicurezza (Prescrizione CIPE 235)** **Delib. 30/2018 del 21/3/2018** **Delib. 39/2018 del 26/4/2018** **GU n.185 del** 10 agosto 2018	**Variante di Cantierizzazione ai fini di sicurezza (Prescrizione CIPE 235)** La Prescrizione n. 235 della delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 di approvazione del progetto definitivo prevede relativamente al punto "studio di una ottimizzazione della cantierizzazione" che "In sede di progettazione esecutiva dovrà essere studiata una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori…". La scelta di spostare la localizzazione è conseguenza delle azioni di disturbo e sabotaggio al cantiere di Chiomonte avvenute nel periodo 2011-2014. La variante, in ottemperanza alla prescrizione, risulta motivata da ragioni prevalentemente di sicurezza. La nuova localizzazione comporta, senza modifiche dell'assetto dell'opera e di costo, un nuovo assetto dei cantieri. Il cantiere di Chiomonte viene potenziato per la gestione dello scavo; un nuovo tunnel consentirà di raggiungere perpendicolarmente l'asse del tunnel di base ed effettuare lo scavo attraverso la TBM, con un diametro maggiore di quella precedentemente utilizzato, in direzione di Susa. Tale soluzione consente di evitare la prevista realizzazione del pozzo di ventilazione della Valle Clarea e può tornare utile allo stoccaggio in sotterraneo dei materiali potenzialmente amiantiferi prodotti nei 300 m di scavo in cui ne è prevista presenza. Viene inoltre realizzato lo svincolo autostradale per la movimentazione del materiale di scavo (smarino). A Salbertrand è previsto un secondo cantiere, destinato alla lavorazione del materiale di scavo ed alla produzione di calcestruzzo; nel sito, contiguo allo scalo merci esistente utilizzato per il trasferimento su rotaia del materiale non altrimenti riusabile nelle aree di deposito permanente già previste nel progetto 2015, viene inoltre realizzata la "fabbrica" per la produzione dei conci per il nuovo tunnel ferroviario. • 10 luglio 2017 pubblicazione del Progetto e del SIA e trasmissione agli Enti competenti. • 2 febbraio 2018: parere favorevole della Regione Piemonte (DGR 2 febbraio 2018, n. 17-6445) con cui esprime al Ministero dell'Ambiente e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il proprio positivo parere sulla compatibilità ambientale e sull'intesa per la localizzazione della variante alla cantierizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. • 16 febbraio 2018: Parere positivo n. 2647 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. • 8 marzo 2018: Parere positivo parere n. 6851 del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo. • 21 marzo 2018: il CIPE ha approvato il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n. 19 del 2015. • Pubblicazione sulla GU n.185 del 10 agosto 2018.

2018	**Lettera congiunta di Italia e Francia alla società Telt** 4 dicembre 2018	La lettera di Italia e Francia, indirizzata alla società che sta realizzando il tunnel, è stata siglata dai rispettivi Ministri dei trasporti Danilo Toninelli ed Elisabeth Borne, per chiedere congiuntamente a Telt di **pubblicare oltre la fine del 2018 i bandi dapprima attesi a dicembre**. Le dichiarazioni sui social del Ministro dei Trasporti italiano, dei mesi passati, avevano già fatto presagire azioni ostili all'avanzamento dei lavori: link.
2019	**L' analisi costi benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione redatta dal gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti nominato dal MIT** 12 febbraio 2019	Le valutazioni economiche e le analisi costi/benefici non erano inserite all'interno del Contratto di Governo; tuttavia il Ministro alle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli, alla scadenza della STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE del MIT (settembre 2018) ha deciso di dare una propria declinazione a quanto scritto nel "contratto", affidando alla nuova Struttura Tecnica di Missione (STM) ed al gruppo di lavoro coordinato da Marco Ponti, la redazione delle Analisi Costi Benefici sulle principali opere previste, comprese quelle già in corso di esecuzione (e quindi il Terzo Valico di Giovi, il Collegamento ferroviario Torino-Lione, la Brescia-Padova, …). L' **Analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione** è stata pubblicata sul sito del MIT il 12 febbraio 2019; il Gruppo di Lavoro sulla valutazione dei progetti che ha firmato il documento è composto da Marco Ponti, Paolo Beria, Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin e Francesco Ramella. **Le modalità di costituzione e reclutamento del Gruppo di lavoro aveva già sollevato nei mesi precedenti ampie critiche di parzialità e di conflitto d'interesse, documentate analiticamente nel dossier pubblicato dall'On. Gariglio del PD** (link). I contenuti ed i risultati dello studio pubblicato hanno poi confermato le numerose forzature dello studio: in modo pressoché unanime sono stati duramente contestati dal mondo accademico e scientifico. Il **Quaderno 13** ed il **Quaderno 14** dell'Osservatorio documentano in modo approfondito tali critiche sia di metodo che di merito.
2019	**La decadenza dell'incarico del Commissario Straordinario di Governo e lo scioglimento della struttura** 14 febbraio 2019	Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Presidente del Consiglio dei Ministri, insediati il 1° giugno 2018, hanno deciso di non incontrare il Commissario di Governo, non rendendo così possibile "**riferire direttamente sulle attività e sulle iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi**" come previsto nel DPR del 14 dicembre 2017 di nomina. Il Commissario, nonostante le reiterate richieste, non ha quindi mai potuto incontrare in nove mesi il Governo né ha ricevuto alcun indirizzo dal Governo in merito alla sua attività. **Il 14 febbraio 2019**, con la scadenza del mandato del Commissario di Governo (non rinnovato né sostituito) e la chiusura da parte della Presidenza del Consiglio delle sedi di Roma e Torino ed il trasferimento di tutto il personale assegnato alla struttura del Commissario, si conclude formalmente la fase VI dell'Osservatorio.
2019	**TELT lancia gli "avis de marchés" per la realizzazione del tunnel di base in Francia** 11 marzo 2019	Nel corso del Consiglio di Amministrazione di Telt è stato dato il via alla pubblicazione degli "avis de marchés", ossia gli inviti alle imprese a presentare le candidature per partecipare alle gare di appalto per la realizzazione di tre lotti del tunnel di base in territorio francese, così da rispettare il termine del 31 marzo per la presentazione alla Commissione europea del finanziamento per il 2019. È una delle più grandi gare europee; gli "avis de marchés", per i lavori in territorio francese del tunnel della Torino-Lione, avviano infatti la procedura per affidare 3 lotti per un totale di **2,3 miliardi di euro.** Tre cantieri che partiranno **tra Saint-Jean-de-Maurienne e il confine italiano**; c'è tempo fino al 28 maggio 2019 per le candidature delle imprese alla realizzazione della nuova linea ferroviaria, parte del Corridoio Mediterraneo.
2019	**Approvazione al Senato francese della "Loi de la mobilité"** 21 marzo 2019	Il 21 marzo, il Senato francese nel corso della discussione della "loi de la mobilité" ha approvato un emendamento che inserisce gli impegni internazionali della Francia relativi alla Torino-Lione, nella legge della mobilità: lo Stato francese conferma il suo impegno per la realizzazione del collegamento ferroviario internazionale Lione-Torino per il trasporto merci e passeggeri, l'anello centrale del corridoio mediterraneo della rete transeuropea di trasporto.

		Nel rispetto degli accordi e dei trattati internazionali (Convenzione delle Alpi del 1991, trattati franco-italiani del 2001, 2012 e 2015), il collegamento è considerato nel suo complesso, ovvero il tunnel transfrontaliero disponibile nel 2030 e le tratte di accesso all'opera. Le tratte di accesso francesi di questo collegamento non solo contribuiscono al miglioramento dei collegamenti internazionali, ma soddisfano anche i principali obiettivi della strategia di investimento delineata da questa legge (transizione energetica, mobilità quotidiana, sviluppo del trasporto merci ferroviario, ecc.). In collegamento con gli attori locali e in coordinamento con l'Italia, un approccio volto a definire il fasaggio funzionale di tali accessi, ma anche a chiedere un cofinanziamento europeo nell'ambito del meccanismo di interconnessione in Europa integrerà al meglio questo progetto nel percorso di investimento disegnato da questa legge. Questo emendamento mira a stabilire la specificità internazionale del collegamento ferroviario europeo Lione-Torino nella pianificazione degli investimenti della legge sull'orientamento alla mobilità.
2019	**Finanziamento dell'Ue al 55% dei costi per la tratta transfrontaliera** 4 giugno 2019	L'approvazione da parte delle Commissioni del Parlamento europeo il 26 marzo del "CONNECTING EUROPE FACILITY II", in sessione congiunta. Il voto delle commissioni è stato approvato nell'assemblea plenaria del 15-18 aprile a Strasburgo. Sulla base dell'Accordo, per il prossimo periodo budgetario europeo (2021-2027), il finanziamento europeo per i progetti transfrontalieri salirà al 50%. Inoltre, ci sarà un +5% di bonus per quei progetti che sono gestiti da una struttura binazionale, come è il caso della Torino-Lione. Questo significa che il finanziamento europeo per la tratta transfrontaliera della Torino-Lione, gestita da TELT, salirebbe al 55%. L'Unione europea è disponibile ad aumentare la sua partecipazione al finanziamento della linea ad alta velocità (Tav) tra Torino e Lione fino al 55% dei costi; la conferma ufficiale è arrivata martedì 4 giugno da Iveta Radicova, coordinatrice del Corridoio mediterraneo europeo.
2019	**Il CdA di TELT autorizza la pubblicazione degli "avis de marchés" per la realizzazione della parte Italiana del tunnel di base** 25 giugno 2019	Nel corso del Consiglio di Amministrazione di Telt, presenti il coordinatore del Corridoio Mediterraneo Iveta Radicova (che ha confermato il co-finanziamento del 55 % dell'opera) ed il neo presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, è stato dato il via alla pubblicazione degli "avis de marchés", ossia gli inviti alle imprese a presentare le candidature per partecipare alle gare di appalto per la realizzazione di due lotti del tunnel di base in territorio italiano, nel rispetto dei termini concordati nel Grant Agreement. Anche per i lavori in territorio italiano del tunnel della Torino-Lione, si avvia quindi la procedura per affidare i lavori in 2 lotti, uno per lo scavo ed uno per la valorizzazione del materiale, per un importo complessivo di circa **1 miliardo di euro.**
2019	**Il Governo Italiano sblocca i cantieri della sezione transfrontaliera** 23 luglio 2019	Entro il mese di luglio il Governo Italiano si è impegnato a sciogliere le proprie riserve in ordine alla realizzazione dell'opera. Il Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte, ha comunicato la volontà del Governo di procedere alla realizzazione dell'opera con un video messaggio del 23 luglio 2019. L'annuncio ha creato un terremoto all'interno del M5S, dove si acuisce lo scontro tra l'ala moderata "governativa" e l'ala radicale e dure contestazioni del Mov. NOTAV a Conte ed a M5S.
2019	**Lettera ad INEA (UE) sottoscritta da Italia e Francia** 27 luglio 2019	Il 27 luglio viene inviata dal MIT (a firma della dirigente Bernadette VECA) la lettera ad INEA di impegno sul nuovo cronoprogramma, condivisa dalla Francia ed approvata dalla Presidenza del Consiglio.
2019	**Comunicazione di Italia e Francia ad INEA (UE) per la riprogrammazione dei fondi del Grant Agreement** 30 settembre 2019	**Comunicazione di Italia e Francia ad INEA (UE) per la riprogrammazione dei termini per l'utilizzo dei fondi del Grant Agreement**: il MIT, a nome dei Governi italiano e francese, ha trasmesso ad INEA la nuova proposta di cronoprogramma dell'ASR2019, negoziata per garantire il rispetto degli impegni presi indicando i nuovi limiti temporali per la scadenza: il Documento prevede che il termine ultimo per l'utilizzo dei fondi del Grant Agreement sia spostato a dicembre 2021 con la possibilità di completare alcune attività nel 2022.

2019	**Riunione n°60 della Commissione Intergovernativa Italia-Francia per il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione** 11 dicembre 2019	La seduta n. 60 della CIG (riunita a Torino nel Palazzo della Regione Piemonte) ha consentito il pieno ritorno alla normalità delle relazioni bilaterali in ordine all'applicazione degli accordi Italia e Francia sulla Torino Lione: sono infatti riprese tutte le attività assegnate alla CIG dai trattati internazionali: la cronoprogrammazione dei lavori assegnati al Promotore Pubblico Binazionale (TELT) per la realizzazione dell'opera (gare d'appalto), lo stato della negoziazione in corso con INEA sul programma Grant Agreement - CEF 2015-2021, l'attualizzazione al 31/12/2018 del costo di realizzazione (certificato al 2012), la verifica dell'applicazione dell'art. 16 del regolamento contratti (misure per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose). La partecipazione di Iveta Radicova, Coordinatrice Europea del Corridoio Mediterraneo, ha consentito di trattare il tema dei finanziamenti CEF 2021-2027 che potranno consentire l'ampliamento del finanziamento. È stata inoltre approfondita la delicata problematica relativa alla sicurezza della vecchia galleria del Frejus di competenza della CIG. Nella seduta è stato anche affrontato il tema della programmazione degli interventi nazionali (italiano e francese) relativi alle tratte di accesso al tunnel di base, sui modi e sui tempi di realizzazione degli interventi.
2019	**Telt lancia le procedure di gara per il tunnel di base** 12 dicembre 2019	Il 12 dicembre 2019, Telt - conclusa la fase preliminare degli “avis de marchè” - ha lanciato le procedure di gara con la trasmissione della documentazione alle imprese che hanno formalizzato la propria manifestazione di interesse e che rispondono ai requisiti richiesti. Il CdA di TELT ha così autorizzato l’invio dei capitolati per il tunnel di base in Francia e l’assegnazione dell’appalto delle nicchie a Chiomonte.
2020	**Seduta n°281 dell’Osservatorio per l’asse ferroviario Torino-Lione** 22 gennaio 2020	Con la riunione 281 si chiude la fase in autoconvocazione iniziata a fine febbraio 2019 con la seduta 277; nel corso della riunione si è data comunicazione della proposta del MIT di indicare il Prefetto di Torino come nuovo Presidente dell’Osservatorio. Sono seguite le decisioni in merito al prosieguo delle attività dell'Osservatorio, conclusa la fase in “autoconvocazione". E’ seguita poi la presentazione del Documento dell’Osservatorio per l’asse ferroviario Torino – Lione, 12 Dicembre 2006 – 22 Gennaio 2020: Storia, evoluzione, attività e risultati raggiunti della prima esperienza di “progettazione partecipata” in Italia, già pubblicato sui siti dell’Osservatorio.

Finito di stampare nel mese di febbraio 2020
dalla Tipografia Bianca & Volta Artigrafiche di Lanza Claudio,
in Via Settimo 24 - San Mauro Torinese