

**Seminario di Pracatinat
26-29 giugno 2008**

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

Realizzazione editoriale

Fabrizio Bonomo

Redazione

Fabio Pasquali

Grafica

Vincenzo De Rosa
Studio Grafico Page
Novate Milanese (MI)

Stampa

System Graphic Srl
Via di Torre Santa Anastasia, 61
00134 Roma

Prima edizione

Luglio 2008

Copyright

L'utilizzo dei testi, delle tavole
e delle tabelle è libero, a condizione
di citare la fonte.
Questo volume è stampato
su carta riciclata "Cyclus offset ricicla",
da 100 grammi, prodotta dalla cartiera
Dalum (Germania) e distribuita in Italia
da Polyedra.

INDICE

- 7 Presentazione
9 *Présentation*
- 11 **Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio**
- 21 *Points d'accord pour la conception du projet de la nouvelle ligne et pour les nouvelles politiques de transport en faveur du territoire*
- ALLEGATO 1**
31 Attività dell'Osservatorio. Interventi, audizioni e incontri fino alla riunione numero 70, del 25 giugno 2008
- ALLEGATO 2**
45 Schema di Piano Strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione. Documento di sintesi del 25 giugno 2008
- ALLEGATO 3**
123 Conclusioni del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 13 febbraio 2008
- ALLEGATO 4**
133 Il Sistema Ferroviario Metropolitano dell'area torinese, al giugno 2008
- ALLEGATO 5**
143 Documento FARE del 17 giugno 2008
- ALLEGATO 6**
167 Presentazione LTF del 18 giugno 2008, con prime considerazioni per la definizione di un possibile corridoio di progetto
- Appendice**
219 Potenzialità del Nodo ferroviario di Torino



PRESENTAZIONE

Questo quaderno, il settimo prodotto dall'Osservatorio per documentare la propria attività, sviluppatasi per 70 settimane con circa 300 audizioni di cui circa un quinto di esperti internazionali, ha una particolarità che lo caratterizza rispetto ai precedenti: è il testo di un accordo, quello di "Pracatinat" con cui si è conclusa la prima parte di attività dell'Osservatorio, 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'ermo 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 strutturalmente 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 dall'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 molteplici 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 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, convergono sulla necessità-opportunità di disporre di un progetto preliminare complessivo della linea che parta dai riferimenti concordati a Pracatinat e delinea 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 documento di Pracatinat propone anche una nuova "ispirazione progettuale" che assume i valori e le criticità del territorio con lo stesso criterio di coerenza che di norma vengono attribuiti alle specifiche ferroviarie (livellate, raggi di curvatura ecc.), ribaltando la logica di una progettazione disciplinarmente autoreferenziale 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 dovrà misurarsi con questo ordine di problemi: ciò non potrà avvenire senza 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 fattivamente 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.

Infine, questo 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.

La "ratio" di questo lavoro è nota: nasce dalla necessità di considerare il nodo ferroviario metropolitano quale parte integrante della problematica della Torino-Lione.

Questa necessità è stata a lungo sottovalutata (se non addirittura misconosciuta) ed è da ascrivere a merito dell'Osservatorio l'aver contribuito a creare finalmente in tutti i soggetti coinvolti, la consapevolezza della sua ineludibilità.

A Torino è in corso di ultimazione il Passante ferroviario: un'opera epocale che, grazie all'intuizione dei progettisti del Piano Regolatore e alla lungimiranza delle Amministrazioni che nel tempo si sono succedute senza mai interrompere il filo di una indispensabile continuità istituzionale, è diventato anche il generatore delle trasformazioni urbane e del rinnovo della città.

L'entrata in esercizio del Passante è prevista per il 2012; nel frattempo, nel 2009, saranno ultimati i lavori nel tunnel storico del Frejus e potrà prendere slancio il rilancio del trasporto ferroviario delle merci, secondo tutti gli strumenti attivabili (combinato, autostrada viaggiante ecc.). Ma il 2012 è anche la data-obiettivo del decollo del Servizio ferroviario metropolitano (Sfm) previsto dalla Regione Piemonte, dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e dal sistema degli Enti locali interessati. La domanda che si è legittimamente posta è dunque quella di verificare se, e a quali condizioni, il Nodo di Torino sarà in grado di rispondere al salto di qualità che il trasporto ferroviario (merci e passeggeri) dovrà necessariamente compiere.

In sede di Osservatorio si è convenuto, con la piena collaborazione di RFI, di attribuire tale compito di analisi all'Agenzia, avvalendosi anche del conforto scientifico-metodologico di esperti svizzeri della scuola del prof. Rivier (autore del metodo CAPRES).

Le risultanze dello studio, che erano state precedute da una preventiva, sintetica valutazione "speditiva", sono state presentate il 28 giugno 2008 nel seminario di Pracatinat.

Quel documento viene qui riportato in appendice e contiene le principali indicazioni che individuano le singolarità infrastrutturali e tecnologiche su cui si richiama l'attenzione per migliorare le potenzialità del Nodo, che tuttavia appare idoneo nel breve periodo a sostenere l'intensificarsi del traffico ferroviario in esso gravitante, mentre nel medio termine si impone la realizzazione di una gronda merci (di cui l'asse di Corso Marche può essere considerato parte essenziale).

Mario Virano

PRÉSENTATION

Ce cahier, le septième produit par l'Observatoire pour documenter sa propre activité, qui s'est déroulée sur 70 semaines avec environ 300 auditions dont environ un cinquième d'experts internationaux, a une particularité qui le distingue des précédents : c'est le texte d'un accord, celui de "Pracatinat" par lequel s'est conclue la première partie de l'activité de l'Observatoire, dans le respect des délais et du mandat assignés par la Table institutionnelle du Palazzo Chigi du 13 février 2008.

Le texte de l'entente, intitulé "Points d'accord pour la conception du projet de nouvelle ligne et pour les nouvelles politiques de transport en faveur du territoire" est le fruit d'un séminaire ininterrompu d'environ 50 heures qui a permis aux membres de l'Observatoire, dans les conditions propices qui se sont créées dans l'ermitage montagnard de Pracatinat (à 1760 mètres d'altitude), de démêler le long travail commencé le 12 décembre 2006.

En amont de ce travail et dans la dynamique d'un rapport continu des techniciens avec les maires et les multiples interlocuteurs institutionnels, il y a une riche, ininterrompue et étroite confrontation démocratique, qui a ancré dans la réalité des territoires et des collectivités locales les développements et les issues d'une discussion technique sur des thèmes sensibles. Cette discussion est sortie du cadre restreint d'une Commission de travail, pour devenir une concertation politique et sociale ouverte, souvent même dure, mais désormais fondée, grâce aux maires, sur une base institutionnelle solide.

Le texte de l'accord est assez souple; il est composé d'un préambule, de quatre parties et d'une conclusion. Le préambule, outre qu'il rappelle l'histoire de cette expérience extraordinaire de l'Observatoire (dans le sens littéral de l'expressions "hors du commun"), en propose une lecture générale et rappelle la nécessité d'une adaptation de la réglementation qui prévoit structurellement la concertation avec les collectivités locales "avant" la définition du projet et selon des modalités rigoureusement réglementées en termes de délais et de méthodes de concertation. Les conclusions traitent le thème des garanties et réaffirment le lien indissociable qui doit subsister entre politique des transports et politique des infrastructures à partir de l'utilisation de l'existant pour faire croître la crédibilité du service ferroviaire pour les passagers et le fret, ainsi que pour le rééquilibre modal qui, s'il est souhaité et souhaitable en général, devient inéluctable dans des contextes sensibles comme le contexte alpin.

Le corps du texte se décompose en quatre parties qui constituent les points fondamentaux de l'accord et indiquent des requêtes précises pour concrétiser le tournant opéré dans le rapport entre collectivités locales et chemins de fer (pour le fret et les passagers); ils soulignent le caractère indispensable d'une régie de projet unitaire (à laquelle correspond un processus analogue pour la partie financière); ils rendent compte de manière explicite des convergences auxquelles on est parvenu en matière de conception du projet préliminaire, tandis qu'ils ne cachent pas les divergences persistantes concernant la série des interventions envisagées et la "philosophie" de mise en oeuvre; enfin, ils soulignent les possibles points de référence pour une conception s'inspirant du territoire et tournée vers l'Europe des réseaux TEN.

Ce document synthétique est accompagné de multiples annexes qui en font partie intégrante et en articulent et enrichissent la signification.

Les deux "annexes" les plus significatives sont d'un côté le document du Plan stratégique du territoire concerné par la liaison Lyon-Turin, promu par la Province grâce à un Comité de pilotage qui a vu la présence active des réalités sociales et des administrateurs locaux, et d'un autre côté, le document FARE (acronyme de Chemins de Fer Alpains Raisonnables et Efficaces) qu'une bonne partie des maires, notamment de la Basse Vallée de Susse, a proposé en indiquant une logique séquentielle d'interventions infrastructurelles destinées à réaliser la "nouvelle" ligne Lyon-Turin par parties, à partir de la zone turinoise, et à faire progressivement apparaître la nécessité, reconnue par tous, d'envisager également dans le temps le Tunnel de base, à un horizon temporel de moyen-long terme.

Ceci étant dit, il faut toutefois noter que même si chacun campe sur sa propre vision politico-stratégique, tout le monde convient de la nécessité et de l'opportunité de disposer d'un projet préliminaire global de la ligne qui parte des points de référence convenus à Pracatinat et délimite une hypothèse complète de la frontière française à Settimo Torinese.

A la suite de cette conception du projet, il sera finalement possible d'estimer les coûts, de prévoir les phases fonctionnelles optimales, d'identifier les problèmes et les opportunités et, enfin, de déterminer les stratégies d'intervention les mieux adaptées (en vérifiant aussi, évidemment, celles qui sont envisagées par le document FARE).

Le document de Pracatinat propose également une nouvelle "inspiration de conception" qui adopte les valeurs et les criticités du territoire avec le même caractère obligatoire que ceux qui sont habituellement attribués aux spécifications ferroviaires (nivelettes, rayon de courbure, etc.), en renversant la logique d'une conception de projet autoréférencée par discipline devant s'inscrire dans le contexte du territoire, du paysage et de l'environnement, et en définissant selon les réalités locales un rapport basé sur des mitigations et des compensations.

Le refus de ces logiques a marqué depuis toujours la bataille des mouvements qui se sont opposés, dans la Vallée de Susse, à l'esquisse originale du projet Lyon-Turin; les expériences récentes approfondies au sein de l'Observatoire ont démontré la praticabilité d'une logique différente, le saut de qualité de conception pouvant en dériver, et ont rendu plausible la thèse selon laquelle il est possible d'imaginer une nouvelle ligne sans créer de nouvelle césure (parallèle à celles déjà bien ancrées avec les deux nationales, l'autoroute et le chemin de fer historique) en exploitant au mieux les corridors déjà existants et les zones déjà compromises par des usages liés à la mobilité.

Le défi du projet préliminaire devra se mesurer avec cet ordre de problèmes: ceci ne pourra se produire sans d'importantes innovations de méthode qui prévoient une gouvernance unique des activités, un concours actif des réalités locales (à travers l'apport de compétences techniques qui ont déjà effectivement contribué aux travaux de l'Observatoire), en garantissant le rapport constant avec les collectivités locales (concernées ou pouvant être concernées par les interventions) et en se rappelant la nécessité d'une implication des territoires concernés dans le processus décisionnel.

Enfin, ce Cahier contient aussi un Appendice relatif au Nœud de Turin: il s'agit de l'évaluation de sa capacité, faite par l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana à travers "l'exploration des potentialités du Nœud ferroviaire de Turin dans le scénario infrastructurel à court terme".

Le "ratio" de ce travail est connu: apparaît la nécessité de considérer le Nœud ferroviaire périurbain comme partie intégrante de la problématique de la Lyon-Turin.

Cette nécessité a longtemps été sous-évaluée (si ce n'est complètement méconnue) et il faut rendre mérite à l'Observatoire d'avoir contribué à faire enfin prendre conscience à tous les acteurs impliqués de son inéluctabilité.

A Turin, l'achèvement du réseau intergares est en cours: un ouvrage exceptionnel qui, grâce à l'intuition des auteurs du Plan régulateur et à la clairvoyance des Administrations qui se sont succédé dans le temps sans jamais interrompre le fil d'une indispensable continuité institutionnelle, est même devenu le générateur des transformations urbaines et du renouveau de la ville. La mise en service du réseau intergares est prévue pour 2012; entre-temps, en 2009, s'achèveront les travaux dans le tunnel historique du Fréjus et la relance du transport ferroviaire de fret pourra s'opérer avec tous les instruments possibles (combiné, autoroute roulante, etc.). Mais 2012 est aussi la date-objectif du lancement du Service ferroviaire périurbain prévu par la Région Piémont, par l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana et par le système des collectivités locales concernées. La question qui s'est légitimement posée est donc celle de vérifier si, et à quelles conditions, le "Nœud de Turin" sera en mesure de répondre au saut de qualité que le transport ferroviaire (fret et passagers) devra nécessairement franchir.

Il a été convenu, au sein de l'Observatoire, avec la pleine collaboration de RFI, de confier cette mission d'analyse à l'Agenzia, en s'appuyant également sur le renfort scientifique et méthodologique d'experts suisses de l'école du professeur Rivier (auteur de la méthode CAPRES).

Les résultats de l'étude, qui avaient été précédés d'une préalable et synthétique évaluation "expéditive", ont été présentés le 28 juin 2008 au cours du séminaire de Pracatinat. Ce document est reproduit en appendice et contient les principales indications qui déterminent les singularités infrastructurelles et technologiques sur lesquelles on attire l'attention pour améliorer les potentialités du Nœud qui, toutefois, semble capable de supporter à court terme l'intensification du trafic ferroviaire qui pèsera sur lui, tandis qu'à moyen terme la réalisation d'un contournement fret (dont l'axe de corso marche peut être considéré comme la partie essentielle) s'impose.

Mario Virano