

QUADRO
E
R
N

Osservatorio
collegamento ferroviario Torino-Lione

Allegato 3

Tavolo Istituzionale
di Palazzo Chigi
del 13 febbraio 2008

Comunicato stampa di Palazzo Chigi

Tavolo linea ferroviaria Torino-Lione

13 Febbraio 2008

Si è svolta questo pomeriggio a Palazzo Chigi una riunione del Tavolo istituzionale sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione, presieduta dal Presidente del Consiglio, Romano Prodi, coadiuvato dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Enrico Letta.

Per il Governo hanno partecipato anche i Ministri delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro; dei Trasporti, Alessandro Bianchi; delle Politiche europee, Emma Bonino; degli Affari Regionali, Linda Lanzillotta.

Il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi ha preso visione del lavoro prodotto dall'Osservatorio Valle di Susa in 52 sedute e ha espresso un giudizio positivo sul metodo e sulle risultanze a cui si è pervenuti.

Ritiene che debba essere completato l'approfondimento del nodo di Torino di cui si riconosce il carattere prioritario, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Valle.

Tenendo conto della tornata elettorale di aprile e del termine del mandato del Presidente dell'Osservatorio, indica nel 30 di giugno il termine entro cui completare il proprio incarico sia per quanto riguarda gli scenari metropolitani che i conseguenti scenari di Valle, previa verifiche intermedie con le Comunità locali interessate.

Il processo decisionale ipotizza il coinvolgimento diretto dei Cittadini mediante forme di consultazione previste dalla legge sulle scelte da operare sul territorio con modalità da condividere.

Relazione introduttiva di Mario Virano

A questo Tavolo Istituzionale non è certo necessario ricordare la situazione di partenza determinatasi a seguito della radicalizzazione del conflitto in Val di Susa nel dicembre 2005.

È invece opportuno ricordare l'obiettivo che il Tavolo Istituzionale e l'Osservatorio si sono, nei rispettivi ambiti di competenza, proposti: arrivare a soluzioni condivise instaurando un metodo che dia spazio alle Comunità locali per la realizzazione degli interventi di interesse nazionale e internazionale.

L'Osservatorio ha definito la propria agenda di attività nella riunione con tutti i Sindaci del territorio il 23 novembre 2006 individuando quattro temi da affrontare e su cui da anni sussistevano interrogativi inevasi:

- 1) valutazione della capacità della Linea Storica;
- 2) domanda di traffico sull'intero arco alpino;
- 3) analisi del Nodo di Torino;
- 4) alternative di tracciato in Valle.

I lavori dell'Osservatorio sono iniziati il 12 dicembre 2006 e si sono svolti per 52 settimane pressoché consecutive coinvolgendo oltre 200 persone tra esperti nazionali e internazionali, tecnici, operatori e amministratori.

Tutte le attività sono state documentate con una accurata verbalizzazione che è a disposizione degli interessati e attraverso la pubblicazione dei Quaderni dell'Osservatorio sui vari temi oggetto di approfondimento.

Ogni Quaderno contiene il resoconto dei documenti analizzati, delle audizioni eseguite e degli studi sviluppati preceduta da una Nota di Sintesi denominata "Risultanze condivise" che rappresenta il punto di sintesi su cui si è trovata la convergenza tra tutte, e sottolinea tutte, le componenti presenti nell'Osservatorio; ove l'intesa non è stata possibile, è stato estremamente ridotto l'ambito della divergenza e, soprattutto, ne è stata fornita una esauriente e comprensibile motivazione che ha indotto sempre anche i dissenzienti a riconoscere le ragioni che stavano alla base del persistente dissenso.

In questo modo, sui primi tre temi dell'agenda dei lavori sono stati trovati tre importanti accordi che hanno consentito finalmente di avere dei dati condivisi su ciò che ci si può attendere in termini trasportistici dalla vecchia linea ferroviaria Torino-Modane ammodernata negli ultimi decenni ma che vive ancora per l'attraversamento alpino della fondamentale opera cavouiriana progettata nel 1857 e inaugurata nel 1871.

Analogo consenso si è consolidato nella valutazione della domanda di traffico da Ventimiglia a Tarvisio su strada e ferrovia e va rilevato che i nostri studi, che avevano messo in evidenza discrepanze valutative tra il Corridoio del Frejus e quello del Brennero, opportunamente segnalate hanno dato luogo ad una armonizzazione dei dati con le conseguenti modifiche da parte del Corridoio italo-austriaco.

Il riferimento alla Linea Storica ha dovuto fare i conti con un disomogeneo quadro dei dati di base che risultava adeguato per la tratta di valico e invece insufficiente per la tratta da Bussoleno a Torino.

Per non rallentare i lavori, quindi, il primo Quaderno ha chiuso le proprie considerazioni con riferimento alla sola tratta di valico da Bussoleno a Modane, con le opportune valutazioni in territorio Francese fino a Chambéry e Lione.

Mentre si sviluppava l'analisi della domanda sull'intero arco alpino, in parallelo si sono elaborati ed acquisiti i dati relativi alla tratta di bassa valle che hanno trovato adeguata e omogenea trattazione nel terzo Quaderno in una apposita Prima parte che precede l'argomento "Nodo di Torino". Quest'ultimo tema conteneva da sempre una oggettiva complessità; infatti per essere trattato adeguatamente con una chiara individuazione della capacità del Nodo stesso di ospitare tutte le tipologie di treni in esso transitanti (passeggeri a lunga percorrenza, regionali, metropolitani, l'autostrada ferroviaria e merci), si impone l'utilizzo di una metodologia scientifica che tutti nell'Osservatorio hanno convenuto essere adeguatamente rappresentata dal Modello CAPRES elaborato dall'Ecole Polytechnique di Losanna e illustratoci direttamente dall'autore, compianto Prof. Rivier, in una delle sue ultime uscite internazionali.

Tuttavia l'applicazione del Metodo CAPRES, complesso lungo e costoso, richiede una geometria di base e un quadro di certezze tecniche sufficientemente definito.

Al momento in cui abbiamo cominciato ad occuparci della questione il "Nodo di Torino" era caratterizzato da una ingestibile ridondanza di variabili determinata dalle varie combinazioni possibili di soluzioni tecniche sostenute da vari soggetti a vario titolo deputati ad esprimersi sull'argomento: a mero titolo di esempio, si ricorda che sussistevano almeno due opzioni localizzative per la piattaforma logistica di Torino (quella operante di Orbassano a Sud e quella ipotizzata a Chivasso a Nord), l'opportunità o meno della realizzazione della Gronda Merci e di Corso Marche, il Passante Ferroviario di cui è prevista l'ultimazione al 2012 e per i collegamenti con la Francia ben tre opzioni (l'originario progetto di nuova linea in sponda sinistra, la linea storica innestata sul Nodo attraverso Bivio Pronda, una linea in sponda destra che serve direttamente Orbassano di cui Corso Marche diventa parte integrante e che attraverso la Gronda Nord si connette a Settimo con la Torino-Milano già realizzata fino a Novara). Questo insieme di variabili dava luogo ad una ventina di casistiche possibili che rendevano inapplicabile il Metodo CAPRES.

La scelta maturata in seno all'Osservatorio, sia pure attraverso una non facile discussione, ha preso atto, armonizzandole, delle principali opzioni che gli Enti territoriali maggiori avevano elaborato o avevano in corso di studio nonché della decisione governativa formulata al Tavolo Istituzionale del 13 giugno dal Ministro delle Infrastrutture, dell'abbandono del progetto in sponda sinistra contestuale alla decisione di avvalersi della procedura ordinaria anziché della Legge Obiettivo.

La risultanza di questo insieme di "semplificazioni" ha consentito di delineare una struttura di base del "Nodo di Torino" che è fondata sul Passante, sulla realizzazione di Corso Marche e di una Gronda Merci con la riconferma della Piattaforma dell'area metropolitana nell'attuale sito di Orbassano.

Le uniche due variabili che sono rimaste in campo per quanto riguarda il collegamento con la Francia si riducono a: l'alimentazione del Nodo attraverso la linea storica oppure l'alimentazione del Nodo attraverso una nuova linea in sponda destra.

Così facendo il Metodo CAPRES diventa applicabile e si è convenuto di far partire subito tale studio attraverso un accordo tra l'Osservatorio e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (consorzio di Enti locali) a cui Rfi, a cui va dato atto di grande sensibilità collaborativi, ha messo a disposizione strumenti dati e professionalità indispensabili per arrivare ai risultati attesi.

A maggior garanzia degli Enti territoriali si è convenuto che l'attività sopra descritta avvenisse nell'ambito dell'Osservatorio sotto la supervisione di un Comitato di Pilotaggio costituito dai nove esperti più competenti in materia che siedono al tavolo dell'Osservatorio stesso.

È stata già presentata una accurata programmazione della tempistica che prevede entro maggio l'ultimazione della valutazione della capacità del Nodo e delle sue eventuali criticità all'orizzonte 2012 quando saranno ultimati i lavori in corso.

A quel punto si disporrà finalmente di un data base conoscitivo fondamentale su cui saranno di volta in volta nel tempo implementabili nuovi dati e nuove valutazioni man mano che verranno ultimati i progetti prima e le opere poi di Corso Marche, della Gronda ecc.

Un dato di particolare rilievo è rappresentato dall'impegno assunto dall'Agenzia Metropolitana e da Rfi di arrivare ad un primo ancorché non esaustivo quadro delle principali criticità del Nodo entro la fine di marzo.

L'importanza di questo lavoro riguarda in particolare due aspetti:

- da un lato l'individuazione puntuale delle criticità eventualmente sussistenti alla ultimazione del Passante, la cui rimozione si rende necessaria per evitare l'effetto "collo di bottiglia" che questo come molti altri nodi ferroviari metropolitani presentano;

- dall'altro consente di stimare la reale quantità di treni che a partire dal 2012 potranno essere messi in servizio sulle 5 linee della rete ferroviaria metropolitana di cui una è costituita proprio dalla Torino-Bussoleno che se saranno rispettati i programmi regionali e dell'Agenzia Metropolitana manifesteranno primi effetti di saturazione nella tratta Torino-Avigliana fin dal 2012 con la conseguente necessità di prevedere appositi interventi infrastrutturali.

Fin da ora sembra evidente che si porrà una non trascurabile questione relativa al segnalamento nel Nodo che imporrà in assenza di rapide decisioni in merito al 2012 un cadenzamento di 6-7 minuti tra i treni anziché di 4 minuti previsti dal servizio metropolitano (si ricorda che Milano è gestita a 4 minuti e Zurigo a 3 minuti).

Questa differenza sposterebbe da 20 primi a 30 primi il cadenzamento metropolitano anche relativo alla Val di Susa abbassando l'attrattività del trasporto pubblico e spostando nel tempo il fenomeno saturazione.

La grande attenzione portata in particolare nel primo e terzo Quaderno alla ferrovia esistente, se inizialmente è nata dalla necessità di valutare l'opzione zero, come richiesto dai Sindaci, strada facendo ha mutato di

significato e quell'opzione zero contrapposta all'opzione nuova infrastruttura è diventata invece quella situazione a cui va comunque prestata grande attenzione e su cui vanno attuati tutti gli interventi migliorativi possibili in termini di opere, materiale mobile, organizzazione e gestione, perché rappresenta in ogni caso l'unico strumento attraverso cui il sistema delle relazioni merci e passeggeri si può fondare per un lungo numero di anni anche se si decide oggi di realizzare tutti i nuovi interventi infrastrutturali ipotizzati di cui si può immaginare di fruirne i benefici non prima di una quindicina di anni.

In quest'ottica, aver dimostrato, condividendo tutti tale dimostrazione, che la linea storica non è oggi satura e che presenta ancora un rilevante potenziale di crescita (che è teoricamente addirittura del triplo rispetto al numero dei treni oggi circolanti ma che si può ragionevolmente stimare praticabile nell'ordine del doppio dei treni attuali), anziché essere la negazione della necessità di realizzazione di nuovi interventi ne diviene l'ineliminabile presupposto se non si vuole correre il rischio che ai 2025 si abbia una grande opera e un piccolo mercato che la utilizza.

Perché ad una grande opera corrisponda un grande mercato, occorre che da subito questo mercato venga costruito potenziando il trasporto ferroviario, limitando il trasporto merci stradale e autostradale e propiziando tutte le forme di integrazione intermodale a scala nazionale e internazionale, nonché combattendo tutti quei vincoli e quelle limitazioni che hanno finora ostacolato lo sviluppo del trasporto ferroviario, specie delle dorsali alpine, il cui superamento si chiama interoperabilità, integrazione organizzativa, liberalizzazione ecc., secondo i criteri lucidamente esposti dal Coordinatore europeo Karel Vink nell'Audizione del 12 gennaio 2007.

Questa conclusione, apparentemente ovvia, è in realtà una grande conquista culturale che l'Osservatorio ha maturato al proprio interno e che può essere sintetizzata con l'espressione "non esiste una politica delle infrastrutture indipendente da una politica dei trasporti e del territorio" come ci insegna l'esperienza svizzera che pur nel peculiare regime normativo non-Ue ha perseguito con successo il contenimento del traffico stradale, il potenziamento del traffico ferroviario che per questa via ha costruito un consenso di massa sulla realizzazione delle grandi infrastrutture alpine di dimensioni comparabile con quelle oggetto di discussione al Brennero e al Frejus e che perseguono un obiettivo di facile comprensione per qualunque cittadino: "I treni danno il meglio di sé quando vanno in pianura; quando ci sono le montagne, per farli andare in piano, occorre fare le gallerie".

Nel corso della discussione, i tecnici rappresentanti dell'Area metropolitana torinese hanno più volte chiesto di avere un'idea precisa di quali possano essere i connotati dell'intermodalità oggi, specie con riferimento al polo di Orbassano, e quali possono essere gli effetti socio-economico-territoriali di queste attività ormai declinate in una logica di economia avanzata.

A questo scopo abbiamo aperto un focus di approfondimento sul tema, con audizioni e visite di taglio internazionale, che hanno consentito di capitalizzare queste conoscenze.

Per consentirne la socializzazione tra gli amministratori e i cittadini, si sono raccolti in un volume, il Quaderno 04, tutti i materiali di questa importante esperienza di approfondimento sul tema.

Analogamente, i rappresentanti della Bassa Valle di Susa hanno richiesto l'apertura di analogo focus sui temi della valutazione dei progetti con particolare riferimento alle questioni di come calcolare le esternalità, come gestire le ricadute territoriali degli interventi, come analizzare i costi e benefici dei vari progetti e di come si configura il punto di vista degli operatori in materia di finanza di progetto e soprattutto degli organismi internazionali quando si considerino grandi infrastrutture ferroviarie.

Questo lavoro è documentato nel quinto Quaderno che contiene anche la documentazione dell'esperienza "Demarche grands chantiers" e "Declaration utilité publique" che rappresentano due importanti capisaldi dell'esperienza francese per gestire in modo non conflittuale il rapporto con le comunità locali: esperienza che non è certo estranea al largo consenso maturato nella Maurienne sul progetto di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione che ha trovato ulteriori elementi di conferma nei lavori della recente "Grenelle dell'environnement" che ha posto la centralità del tema energetico-ambientale con particolare riferimento al contesto alpino.

L'esperienza dell'Osservatorio fino a questo momento ha dimostrato che pur partendo da posizioni conflittualmente contrapposte è possibile creare le condizioni per un confronto serio, in cui ciascuno comprende le ragioni dell'altro in un habitat di lavoro in cui tutte le posizioni hanno diritto di legittimità e pari dignità di trattamento.

Questo modus operandi non ha nulla a che vedere con una interpretazione negoziale della concertazione che resta funzione affidata esclusivamente alle sedi politico-istituzionali.

All'Osservatorio competeva, e non ha fatto altro che, analizzare e istruire problemi e soluzioni praticabili da sottoporre successivamente ai decisori pubblici. Tuttavia, il clima che si è generato con questa modalità di lavoro, ha indubbiamente prodotto effetti positivi sul terreno del dialogo tra le posizioni originariamente contrapposte.

L'Osservatorio non deve diventare un Tavolo improprio di negoziazione politica, ma non può neppure assolvere a funzioni di supplenza tecnica di necessarie decisioni politiche che competono solo e soltanto a quella sfera decisionale.

Chi ha pensato di trarre arbitrarie conclusioni dalla dimostrata potenzialità residua della linea storica, nel senso di ritenere che per via tecnica si potesse dimostrare "l'inutilità dell'opera", ha compiuto un corto circuito logico; quel corto circuito che una piccola minoranza di Sindaci e Amministratori nonché di irriducibili Comitati NoTav senza "se", senza "ma" e senza "a" (iniziale di "argomenti"), ha cavalcato ritenendo che i lavori dell'Osservatorio dovessero cessare nel momento in cui, a loro avviso "si dava loro ragione", comportandosi come dei giocatori che chiedono all'arbitro di interrompere la partita nel momento in cui hanno fatto (o pensato di aver fatto) un goal senza aspettare la scadenza dei novanta minuti.

Ciò che noi abbiamo dimostrato è l'utilità di quest'opera che già esiste ed è solo grazie al fatto che essa già esiste e che si può sfruttare al meglio che diventa possibile proporsi realistici obiettivi di realizzazione di nuove infrastrutture.

Nella discussione tecnica dell'Osservatorio sono tuttavia emersi due filoni politico culturali, che non hanno mai fatto veto alla obiettività delle analisi scientifiche, ma che sicuramente hanno fatto comprendere che esistono almeno due diverse ispirazioni di fondo: la prima è quella che io mi sono permesso di definire la "strategia di san Tommaso", di quanti pensano, e in Valle sono molti, che sia indispensabile una grande prudenza nell'uso delle risorse pubbliche e nella realizzazione di infrastrutture specie in un territorio già fortemente infrastrutturato come quello della Valle di Susa; non va sottaciuto infatti che molti esempi negativi che negli anni si sono succeduti in questi settori hanno alimentato diffidenze supplementari e talvolta allarmismi.

Questa visione suggerirebbe di partire sempre e solo da una individuazione di criticità conclamate, intervenendo a valle del loro manifestarsi per rimuoverle seguendone la progressione nel tempo e nello spazio; nel nostro campo questo vorrebbe dire che se è vero che le prime criticità si determinano tra Avigliana e Torino, e lì che dovrebbero partire i primi lavori, per poi risalire verso monte man mano che i problemi si porranno negli anni e nei decenni a venire.

E' una visione ipercautelativa, che tende ad ignorare anche scelte e vincoli di collaborazione in ambito internazionale ma soprattutto, questa visione esprime una radicale sfiducia nella programmazione e nella progettualità che un Paese come l'Italia, una regione come il Piemonte, una città come Torino e un territorio come quello della sua Provincia possono immaginare senza aspettare, solo e soltanto, di essere costretti dalla forza ineludibile degli eventi ad operare.

La seconda visione scommette invece proprio sulla programmazione e sul progetto, cioè sulla possibilità di immaginare concretamente un futuro che ancora non c'è ma che si può perseguire con coerenza di comportamenti e di politiche nei vari settori.

È in qualche modo il modello Svizzero che mette insieme politica dell'ambiente, politica dei trasporti, politica delle infrastrutture e politica del territorio, all'interno di una complessiva strategia di sviluppo che evidenzia un intreccio ormai ineludibile tra materiale e immateriale, che fa ad esempio della logistica e dei servizi ad essa collegati, non più solo un settore "di servizio" all'industria, ma un segmento che genera di per se valore aggiunto.

Anche le infrastrutture e la loro gestione da un pò di anni a questa parte mostrano una capacità autonoma di generare sviluppo se è vero, come è vero, che è stata addirittura coniata negli ultimi tempi la nuova terminologia di "capitalismo delle reti" per energia, comunicazioni, trasporti e infrastrutture.

L'anello debole di questa catena di riflessioni è comunque costituito dal rapporto con i territori interessati e le Comunità locali che in essi vivono.

Questo non è un problema dei territori della Torino-Lione, è un problema della contemporaneità che è ormai "glocal", ovvero un ineludibile intreccio di elementi globali e di elementi locali che interagiscono in modo inscindibile e il cui intreccio non è gordianamente risolvibile amputando uno dei due termini: comprimere le legittime aspettative delle Comunità locali in nome di interessi più generali, o precludere al Paese le opportunità di rango nazionale e internazionale per il prevalere delle logiche localistiche. La vera sfida, che è una sfida della modernità, è coniugare i due tipi di esigenze attraverso procedure e modalità che consentano un reale confronto.

Il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi sul piano politico-istituzionale e l'Osservatorio sul piano tecnico, sono un concreto tentativo di provare a percorrere questa nuova strada.

Certamente l'essere partiti da una situazione di conflitto conclamato, anziché da una esperienza ispirata fin dall'inizio al criterio del confronto, rappresenta un handicap solo parzialmente superabile; tuttavia l'esperienza francese, ad esempio, ci insegna che proprio da momenti traumatici (il conflitto per Superphoenix e le agitazioni di massa contro il TGV nella zona di Marsiglia), sono nate innovazioni legislative e procedurali che hanno consentito nel tempo di meglio gestire i contrasti tra dimensione locale e dimensione globale.

Il discrimine ineludibile è rappresentato dal fatto che i nuovi strumenti e le nuove opportunità di confronto devono poter dimostrare di essere efficaci e di consentire di risolvere i problemi e di non essere etichettabili come armi impeditive utilizzate da minoranze interdittive.

La questione che ci sta dunque di fronte è quella che mentre va a compimento il lavoro sul Nodo di Torino così come è stato impostato e descritto in precedenza, il quarto tema definito nell'agenda del 23 novembre 2006, deve diventare oggetto del lavoro dei prossimi 4-5 mesi dell'Osservatorio con una importante precisazione: quella formulazione fin allora adottata che recitava "studio delle alternative di tracciato" era ancora figlia di una impostazione che vedeva l'"opera infrastrutturale" come una realtà a sè stante da progettarsi secondo le regole proprie del settore ferroviario, analizzandone poi nelle opportune sedi di confronto gli effetti sul territorio attraversato.

In realtà il lavoro di questo anno dell'Osservatorio ci ha portato lontano da questo approccio che evoca necessariamente i termini di mitigazione e di compensazione contro cui i Sindaci hanno a lungo combattuto non solo politicamente ma prima ancora culturalmente.

La sfida, infatti, non è quella di realizzare comunque un'opera nel presupposto che essa generi un danno al territorio e che questo danno vada attenuato e remunerato; è il progetto che deve essere pensato esso stesso come parte di un progetto di territorio a cui si propone di portare "valore aggiunto" e non essere foriero di "valore sottratto".

Questa è la rivoluzione culturale che la lotta dei Sindaci ha portato al centro dell'agenda della riflessione sulle infrastrutture in Italia, ed è questa la sfida da raccogliere.

Quindi una formulazione più matura del quarto tema in agenda per il lavoro dell'Osservatorio da completare entro giugno 2008 può essere indicata in "studio di uno scenario di sviluppo territoriale (da Settimo al confine francese) comprensivo di una nuova infrastruttura" raffrontato comparativamente con uno "scenario dello status quo territoriale con la linea storica" (progressivamente caricata dei nuovi traffici ferroviari susseguenti al termine dei lavori nel Tunnel ferroviario del Frejus nel 2009).

Naturalmente l'esame di questi scenari dovrà essere condotto con una visione ampia del complesso delle opportunità che le preesistenze infrastrutturali, la morfologia territoriale e la storia antropica suggeriranno senza ignorare gli studi tecnico-progettuali che nel tempo sono stati sviluppati sul tema a partire dal dossier di candidatura dell'Italia in Europa che ha condotto ad una prima assegnazione di finanziamento sui tre valichi alpini che interessano il Corridoio V e il Corridoio I, indicando per questa via una scelta molto chiara della Commissione Europea che ha individuato le Alpi come priorità di rango continentale destinando ad esse circa il 30% delle risorse disponibili.

Se il Tavolo Istituzionale riterrà oggi di conferire all'Osservatorio il mandato per svolgere le attività sopra indicate, non sarà eludibile il problema di decodificare progetti di rilevanza collettiva come questo, in modo da consentirne una vera comprensibilità da parte di tutti i cittadini interessati senza la necessità di mediazioni tecniche per comprendere cosa accade nei loro territori a regime e in fase transitoria avendo chiari vantaggi e problemi che in ogni singolo punto del territorio si verranno a determinare. In previsione di tale obiettivo, l'Osservatorio si è dotato di un eccezionale strumento di conoscenza nel quale si accentrano tecnologie e know-how ai massimi livelli in campo internazionale (Air Data) sotto la certificazione dell'Istituto Geografico Militare Italiano (IGM) di Firenze utilizzando una modellazione del territorio realizzata con tecnologia laser che consente un modello interattivo che attualmente ha un grado di dettaglio di 1 metro ma che può essere spinto al riconoscimento di particolari di 15 cm. e consente una navigazione interattiva e un esame realistico di qualunque intervento che si potrà ipotizzare in qualunque punto del territorio e di qualunque natura esso sia.