

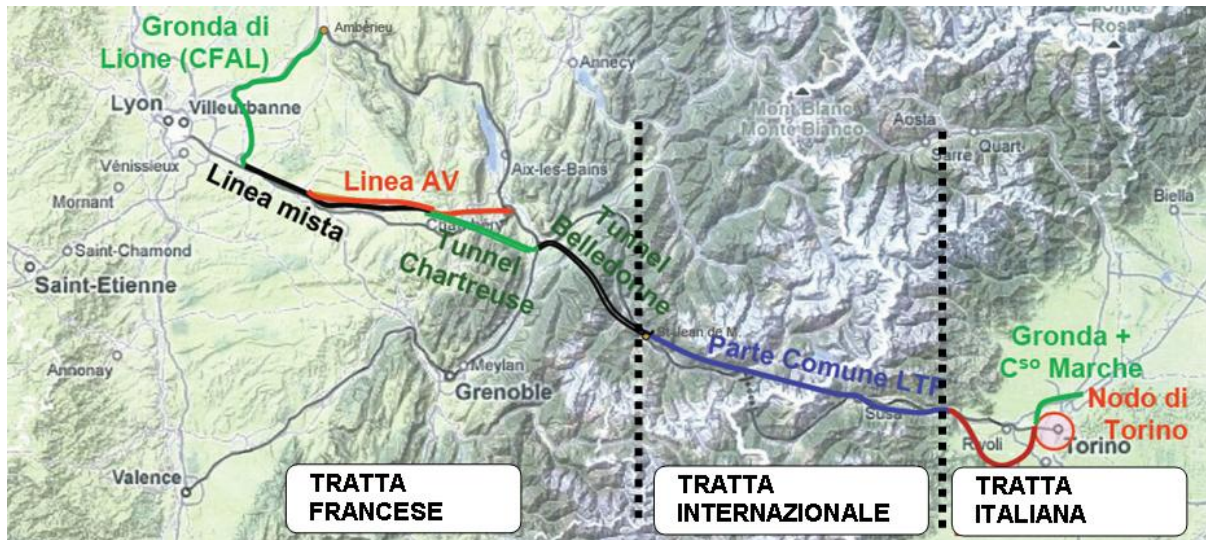
AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA E REGIONALE

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

ADUNANZA DEL 23/07/2013

Allegato - N. 7 dell'ordine del giorno

Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – Parte Comune Italo-Francese, tratta in territorio Italiano – Progetto definitivo



Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 18 L.R. n. 40/98 – Legge obiettivo ex artt. 166, 167 e 182 del D.Lgs. 163/2006.

Proponente : LTF sas

Espressione di parere nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale e del D.Lgs. 163/2006

Luglio 2013

AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA E REGIONALE

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

ADUNANZA DEL 23/07/2013

Allegato - N. 7 dell'ordine del giorno

Premessa

In sede di approvazione del progetto preliminare, l'Agenzia e la Regione Piemonte avevano prodotto una serie di osservazioni inerenti le interferenze del progetto con l'esercizio della linea storica Modane-Torino.

In particolare le Osservazioni formulate riguardavano :

- * gli studi di esercizio per i quali è richiesto come necessario che siano esplicitate le ipotesi progettuali e le condizioni di esercizio ipotizzate richiedendo una integrazione della documentazione progettuale;
- * l'interruzione dell'esercizio della tratta Susa-Bussoleno della linea storica, per la quale è necessario che il progetto descriva le soluzioni alternative adottabili per ovviare all'interruzione di servizio, nonché siano sviluppate adeguate soluzioni infrastrutturali per garantire adeguati servizi sostitutivi;
- * la realizzazione della stazione di Susa Interscambio sulla linea storica in corrispondenza della nuova stazione Susa Internazionale richiedendo che il progetto sia integrato con le infrastrutture a supporto della linea Susa-Bussolena per evitare di compromettere la capacità della linea.

Con nota del 23/5/2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la Conferenza dei Servizi, ai sensi dell'art. 165 comma 4 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. relativa al progetto di cui trattasi, invitando l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale ad esprimere parere in merito.

Il progetto definitivo

La valutazione del progetto definitivo è stata condotta con riferimento alle osservazioni proposte in sede di progettazione preliminare e richiamate in premessa.

Per quanto riguarda il progetto presentato, l'analisi condotta dall'Agenzia ha consentito di evidenziare che :

1. Era stata richiesta la riduzione dell'interruzione della tratta Susa-Bussoleno della linea storica dovuta all'innalzamento dell'infrastruttura e alla realizzazione della nuova stazione di Susa Internazionale.

Si ritiene accettabile la scelta del progetto definitivo di realizzare un'alternativa di tracciato durante i lavori al fine di limitare l'interruzione *“a poche settimane, da programmare nei periodi estivi di minor utilizzo della linea”* (PD2 C2A 0024 57-00-00 10-02 Modello di esercizio Susa-Bussoleno). L'aumento del tempo di percorrenza dovuto ai limiti di velocità del nuovo tracciato temporaneo, stimato dai progettisti in 1,5-2 minuti, consente l'attuale esercizio garantendo i tempi necessari per l'inversione a Susa pur limitando i margini per recuperare eventuali ritardi.

Ulteriori aumenti di percorrenza renderebbero impraticabile l'attuale esercizio e non sarebbero accettabili.

Si segnala che l'aumento dei tempi di percorrenza dei treni porta maggiori oneri all'Agenzia nei confronti della azienda che gestisce il servizio.

Tali maggiori compensazioni contrattuali dovranno essere considerate oneri del progetto.

2. I progettisti indicano come sia *“opportuno prevedere in prossimità dell'orario dei treni viaggiatori lunga percorrenza alla stazione di Susa Internazionale la partenza e l'arrivo di treni regionali che*

garantiscano l'adduzione o lo smistamento dei passeggeri da/verso la stazione" (PD2 C2A 0018 05 00-00-10-09).

Come già fatto nelle osservazioni al progetto preliminare, occorre sottolineare che il servizio regionale progettato dall'Agenzia si basa su un sistema di cadenza mento regolare esteso all'intera giornata e programmato in funzione dell'esercizio del nodo di Torino.

I treni internazionali che effettueranno la fermata presso la Stazione di Susa Internazionale avranno una programmazione di tipo commerciale dipendente dai vincoli del servizio sulla rete AV/AC e non necessariamente simmetrica e cadenzata .

Sulla base degli elementi sopra riportati, è evidente che le coincidenze tra i due sistemi a Susa Internazionale/Susa Interscambio saranno realizzabili solo a condizione che l'intera programmazione del sistema AV/AC e del nodo di Torino possano trovare un equilibrio funzionale. Tale soluzione appare tuttavia molto improbabile in quanto implicherebbe porre un ulteriore vincolo nella programmazione degli orari dei due sistemi.

3. Si segnala come, in sede di progetto preliminare, i progettisti avevano affermato che insieme alla realizzazione della nuova fermata, *"occorre pensare a provvedimenti di miglioramento della linea Bussoleno-Susa" (progetto preliminare documento C2A_0010_05-00-00_10-08 p.26).* Interventi necessari, in quanto l'introduzione della nuova fermata porta ad una diminuzione della capacità complessiva della linea.

Ciononostante il progetto definitivo non prevede sulla tratta Susa-Bussoleno alcun intervento che porti ad un aumento della capacità (quale, ad esempio, la realizzazione di un opportuno binario di incrocio nella stazione di Susa) né interventi volti ad aumentare la regolarità (come la velocizzazione del tracciato o la soppressione passaggi a livello). A lavori conclusi sarebbe quindi, ad esempio, impossibile realizzare un cadenzamento orario con rinforzi alla mezz'ora.

Si sottolinea che in assenza dei *"provvedimenti di miglioramento della linea Bussoleno-Susa"* indicati dal progetto preliminare, **il servizio futuro sulla tratta Susa-Bussoleno non potrà che essere peggiorativo rispetto a quello attuale** Si avrà infatti un aumento dei tempi di percorrenza (dovuti all'introduzione della nuova fermata di Susa Interscambio) con un cadenzamento orario analogo all'attuale, non essendo possibile inserire treni di rinforzo a 30 minuti.

4. Il progetto definitivo prevede al realizzazione di una interconnessione tra la nuova linea e la linea storica nella stazione di Bussoleno. Si segnala la necessità di non interrompere – come per altro previsto dal progetto definitivo (PD2 C2A 0018 05-00-00 10-09) – la linea storica durante i lavori di tale interconnessione.

Anche in questo caso eventuali aumenti dei tempi di percorrenza dei treni dovuti all'interferenza dei cantieri porterebbero a maggiori oneri all'Agenzia nei confronti della azienda che gestisce il servizio.

Tali maggiori compensazioni contrattuali dovranno essere considerate oneri del progetto.

5. Era stato richiesto che la movimentazione dei treni per il trasporto del marino non interferisse con i treni programmati sulla linea Modane-Torino, sul nodo di Torino e sulla linea Torino-Milano. In particolare era stato richiesto che non ci fosse impatto sulla regolare effettuazione dei treni del Servizio Ferroviario Metropolitano e sui treni regionali.

Da quanto si ricava dal documento *PD2 C2A 0023 57-00-00 10-01 "Evacuazione del marino con il treno"*, secondo i progettisti non ci saranno interferenze con il traffico viaggiatori.

L'analisi condotta ha tuttavia due limiti rilevanti, già presenti nel progetto preliminare. In primo luogo fa riferimento ai soli servizi esistenti (e non ad un eventuale aumento dei traffici sia passeggeri che merci), in secondo luogo non fa riferimento all'eventuale entrata in funzione di altri cantieri sulla tratta italiana della Nuova Linea o sulla Gronda Merci.

Si richiede quindi di approfondire l'analisi considerando lo sviluppo dei servizi nei vari scenari temporali (indicando eventualmente un diverso utilizzo delle tracce merci negli scenari temporali futuri o interventi infrastrutturali atti ad aumentare la capacità delle tratte).

Conclusioni

In sintesi, rispetto al progetto preliminare, il progetto definitivo attenua fino ad annullarle le interferenze in fase di cantiere sia sulla tratta Susa-Bussoleno sia nella stazione di Bussoleno.

Il trasporto di marino in fase di cantiere, pur con la necessità di opportuni approfondimenti, non sembra avere impatto sulla programmazione dei treni viaggiatori.

Tuttavia non appaiono risolte le osservazioni effettuate riguardo gli scenari futuri di utilizzo della stazione di Susa Interscambio e di capacità della tratta Susa-Bussoleno.

Infine, dal momento che l'attuale contratto di servizio tra l'Agenzia e Trenitalia (azienda che esegue i servizi ferroviari sulla linea Modane-Torino), prevede un corrispettivo in buona parte basato sui minuti di percorrenza dei treni programmati, si ritiene che eventuali oneri dovuti all'aumento di tali tempi dovuti all'interferenza dei lavori della Nuova Linea Torino Lione debbano essere a carico del proponente il progetto.

Anche in questa occasione si ribadisce che la progettazione e la realizzazione della nuova linea devono garantire la piena funzionalità delle infrastrutture ed in particolare delle linee ferroviarie esistenti per tutta la durata dei lavori di costruzione delle nuove tratte. In particolare deve essere salvaguardato l'esercizio dei treni del Servizio Ferroviario Metropolitano e dei treni regionali ad esso associati. Tale requisito è stato più volte evidenziato nel corso dei lavori dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione e fa parte delle specifiche progettuali del 4 febbraio 2009.