



## **ORDINANZA N. 2**

Cintura di Torino e Connessione alla linea Torino-Lione  
(Nuova Linea Torino Lione e Tratta Nazionale)  
Tratta Avigliana – Orbassano (CUP J11H03000030008)

### **Il Commissario**

- Visto il del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito con modificazioni nella legge 14 giugno 2019, n. 55 e, in particolare, l'art. 4 comma 1 come sostituito dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, da ultimo modificato dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108, che prevede l'individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi;
- Visto l'art. 1 del D.P.C.M. del 5 agosto 2021 notificato con nota del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 28 settembre 2021, con il quale è stata individuata nell'allegato elenco 1 allo stesso decreto, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 14 giugno 2020, n. 55, l'infrastruttura costituita dalle tratte "Bussoleno – Avigliana" e "Avigliana – Orbassano" e lo "Scalo di Orbassano";
- Visto l'art. 2 del sopra citato D.P.C.M., nel quale il Cons. Calogero Mauceri, Dirigente di prima fascia della Presidenza del Consiglio dei Ministri, è stato nominato Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali individuati dall'art. 1 del medesimo decreto con decorrenza dal 5 agosto 2021;
- Vista la C.O. n. 600/AD del 14 ottobre 2021, con la quale RFI S.p.A., ha emesso le Linee Guida "*L'iter procedurale dei Progetti in gestione commissariale*" che definiscono ruoli, responsabilità e modalità attuative, al fine di assicurare in ambito RFI il corretto svolgimento dell'iter procedurale dei Progetti affidati alla gestione dei Commissari straordinari di cui all'art. 4 della L. n. 55/2019 e s.m.i., nonché quello per i progetti inseriti nell'Allegato IV del DL 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021.
- Vista l'Ordinanza n. 1 del 23 febbraio 2022, con la quale il Commissario ha adottato le disposizioni organizzative in forza delle quali opera nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e della normativa dell'Unione Europea e nei

limiti delle risorse disponibili ai sensi della legislazione vigente e dell'art. 4, commi 1 e 2, della L. n. 55/2019 e s.m.i., per l'urgente realizzazione delle opere;

Considerato che:

- il progetto preliminare (PP) della “Cintura di Torino e Connessione alla linea Torino-Lione (Nuova Linea Torino Lione e Tratta Nazionale)” è stato inviato da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 19 aprile 2011 all'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) (oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - MIMS) per l'avvio della procedura di accertamento della compatibilità ambientale e il perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 165, del D.Lgs. 163/2006 con il relativo studio di impatto ambientale, pubblicato in data 28 marzo 2011;
- la Regione Piemonte con DGR n. 1-4824 del 26 ottobre 2012 ai sensi degli artt. 165 e 182 del D.Lgs. 163/2006 ha deliberato positiva valutazione sul progetto ai fini dell'intesa Stato-regione;
- il Ministro per i Beni e le Attività Culturali si è espresso con parere favorevole sul PP con nota prot. n. 31441 del 14 novembre 2012, sulla scorta del Parere tecnico espresso, con prescrizioni, dalla DG per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea con nota prot. n. 28852 del 19 ottobre 2012;
- la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) si è conclusa con parere favorevole – condizionato a prescrizioni della Commissione speciale VIA n. 1391 del 6 dicembre 2013 – trasmesso dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. 5352/GAB dell'11 marzo 2014 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- il PP è stato sottoposto alla Project review ed esaminato nell'ambito dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione che, con il Documento “Fasizzazione del progetto della nuova linea ferroviaria Torino – Lione – Scenario 2030 Tappa 1”, ha argomentato circa le motivazioni per sospendere la tratta “Gronda Merci” confermando la realizzazione della Variante della Collina Morenica (nuova linea tra Avigliana e Orbassano), per la quale l'Osservatorio ha proposto di procedere alla relativa progettazione definitiva, unitamente al potenziamento della linea storica tra Avigliana e Bussoleno;
- RFI, con nota del 15 marzo 2017 inviata al MIT, ha ripercorso le tappe salienti che hanno interessato il progetto, richiamando anche la documentazione approvata dall'Osservatorio di cui sopra cenno, chiedendo al Ministero di proporre al CIPE

l'approvazione del PP trasmesso il 19 aprile 2011 e l'autorizzazione a sviluppare il Progetto Definitivo della nuova tratta Avigliana-Orbassano;

- il 22 dicembre 2017 il MIT ha inviato al CIPE – convocato per lo stesso giorno – un’informativa sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione che, richiamata la Project review, concludeva come segue: *“In aderenza alle risultanze dell’analisi sopra citata RFI svilupperà preliminarmente, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva dei seguenti interventi:*
  - *nuova linea tra Avigliana e Orbassano, con la messa a PRG dello scalo di Orbassano;*
  - *adeguamento della linea storica Avigliana – Bussoleno;*
  - *collegamento Porta Nuova – Porta Susa“*
- il CIPE nella seduta del 22 dicembre 2017 ha preso atto dell’informativa del MIT, recependo la "Verifica del modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia – Fase 1 – 2030”, predisposto dal Gruppo di Lavoro Modello di Esercizio dell’Osservatorio per l’Asse Ferroviario Torino-Lione;
- sul piano procedimentale non sono stati adottati ulteriori atti, mentre sono stati avviati da RFI i lavori preparatori alla progettazione;
- nel DPCM del 5 agosto 2021, tra le attività a cura del Commissario straordinario è indicata, tra le altre, quella di programmare le progettazioni coerentemente con le conclusioni illustrate nel documento elaborato nell’ambito dell’Osservatorio, di cui il CIPE ha preso atto nella seduta del 22 dicembre 2017, il quale prevede di procedere alla progettazione definitiva dell’intervento “Avigliana – Orbassano”, unitamente al potenziamento della linea storica tra Avigliana e Bussoleno;
- con nota prot. n. 8 del 17 marzo 2022, il Commissario straordinario ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Ufficio di Gabinetto del Ministro, l’informativa per il CIPESS prot. n. 7 in pari data, sullo stato di attuazione dell’intervento “Cintura di Torino e Connessione alla linea Torino-Lione (Nuova Linea Torino Lione e Tratta Nazionale)”, nella quale viene definita una programmazione degli interventi e delle attività propedeutiche alla conclusione degli iter autorizzativi delle tratte “Avigliana – Bussoleno”, “Avigliana – Orbassano”, e dello “Scalo di Orbassano”;
- con successiva nota prot. n. 7 del 12/04/2022 il Commissario straordinario ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Ufficio di Gabinetto del Ministro, ad integrazione della precedente informativa al CIPESS, elementi aggiuntivi in termini di disponibilità finanziarie, coerentemente con quanto

riportato nell'appendice 3 del Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021, aggiornamento 2020-21 sottoscritto tra MIMS e RFI;

- le suddette informative sono state udite nella seduta del CIPESS del 14 aprile 2022.

Tutto ciò premesso:

### **DISPONE**

RFI è autorizzata a sviluppare il progetto definitivo della nuova linea “Avigliana – Orbassano”, e degli interventi di adeguamento, conseguenti e coerenti con l’assetto della nuova linea, dello scalo di Orbassano, ottemperando alle prescrizioni rese sul progetto preliminare dalle Amministrazioni che si sono pronunciate sullo stesso e tenendo anche conto delle risultanze delle attività già condotte da RFI e definite e convenute in sede di Osservatorio per l’Asse Ferroviario Torino Lione.

In particolare, RFI dovrà tenere conto:

- 1) delle prescrizioni contenute nel parere n. 1391 del 6 dicembre 2013 espresse dalla Commissione Speciale VIA;
- 2) del documento “Verifica del modello di esercizio sulla tratta nazionale e sul nodo di Torino - condivisione degli studi e delle elaborazioni condotte dal gruppo modello di esercizio” approvato dall’Osservatorio nella seduta n. 259 del 31 luglio 2017;
- 3) degli impegni programmatici stabiliti a livello binazionale nel quadro dell’istruttoria per la predisposizione della Decisione di Esecuzione della Commissione Europea, atto sovranazionale di impegno tripartito per il finanziamento a termine del programma globale, con particolare riferimento alla comunicazione del Commissario straordinario nella seduta n. 62 della Commissione Intergovernativa tenutasi il 15.12.2021 a Torino;
- 4) della necessità di assicurare la coerenza della progettazione della tratta in oggetto con gli standard già utilizzati per il tunnel di base, dal punto di vista tecnico, prestazionale e programmatico; nonché di garantire un coordinamento funzionale con gli interventi in corso di progettazione da parte di SNCF-R sul lato francese;

- 5) della necessità di garantire un continuo coordinamento tecnico con il promotore pubblico binazionale (TELT) nella progettazione e realizzazione degli interventi ed in particolare sul nodo ferroviario di Susa-Bussoleno;
- 6) della necessità di assicurare allo scalo di Torino Orbassano un assetto funzionale pienamente rispondente agli attuali standard funzionali di interoperabilità;
- 7) della necessità di adottare misure progettuali mitigative, volte al contenimento dell'impatto ambientale e territoriale derivante dalla fase di costruzione dell'opera, con particolare riferimento alla riduzione della dimensione dei cantieri - specificatamente per il cantiere di Rivoli -, alle viabilità di progetto interessanti i Comuni attraversati dalla nuova linea, nonché alle interferenze con il reticolo idrografico esistente;
- 8) delle ottimizzazioni di tracciato e di progetto emerse dalle fasi di confronto e dialettica con il territorio attivate con i Comuni ed Enti, ponendo particolare attenzione al contenimento degli impatti derivanti dal tracciato e delle interferenze dei cantieri e delle opere sugli ambiti residenziali e sui beni architettonici e culturali preesistenti;
- 9) degli adeguamenti tecnico-normativi intervenuti rispetto al precedente Progetto Preliminare, con particolare riferimento agli aspetti di sicurezza delle gallerie, tutela ambientale e specifiche di interoperabilità;
- 10) della necessità di utilizzare protocolli di Sostenibilità (Envision) come guida per integrare criteri di sostenibilità nello sviluppo del progetto;
- 11) della necessità di valorizzare l'integrazione dell'opera nel territorio supportando il Commissario in un efficace processo di Stakeholder Engagement e nella promozione di azioni/sinergie con gli Enti Locali e Terzi interessati allo sviluppo del progetto;
- 12) della necessità di accompagnare il progetto con uno studio di sostenibilità per valorizzare le opportunità di carattere ambientale, economico, sociale e culturale del territorio interessato.

\* \* \*

La presente Ordinanza è pubblicata sulle pagine del sito internet del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili "*Osserva Cantieri*" e delle FS Italiane dedicate alle opere commissariate.

Roma, 5 maggio 2022

Il Commissario straordinario  
Calogero Mauceri