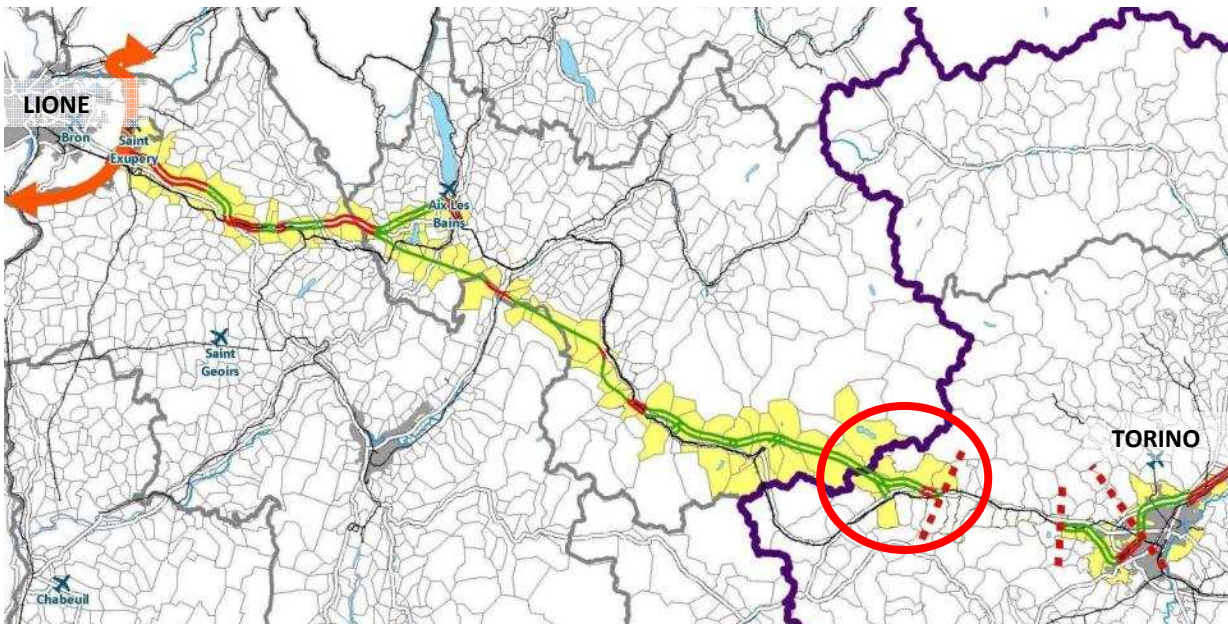


Nuova Linea Ferroviaria Torino – Lione

Sezione Transfrontaliera

CRITERI E MODALITÀ PER L'UTILIZZO DELLE RISORSE STANZIATE DAL GOVERNO IN "CONTO COMPENSAZIONE": PRIMI INDIRIZZI E PROPOSTE



Lunedì 18 giugno 2012

Sommario

Premessa:.....	2
Il contesto progettuale:.....	2
L'impegno finanziario dell'opera:	4
Criteri e indirizzi della mozione parlamentare:.....	5
Prime ipotesi di intervento:	6
Possibilità di accesso ai fondi europei:	9
Conclusioni:.....	10

Premessa:

Il presente documento costituisce un primo contributo per avviare il confronto individuando criteri e modalità per l'utilizzo progressivo delle risorse via via rese disponibili dal Governo in conto compensazioni.

Il contesto progettuale:

L'accordo del 30 gennaio 2012 tra Italia e Francia, di cui sono in corso le procedure per l'approvazione parlamentare non appena insediata l'Assemblea Nazionale Francese, definisce la Sezione Transfrontaliera, che comprende il tunnel di base, le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa con relativa area tecnica e di sicurezza (per l'Italia 150 posti di lavoro), nonché i raccordi con la linea ferroviaria esistente; questo primo lotto funzionale costituisce la prima trincea realizzativa della Parte Comune italo-francese.

Pertanto, con la supervisione dell'Osservatorio Tecnico Torino – Lione, il Proponente LTF sta redigendo il Progetto Definitivo della sola Sezione Transfrontaliera, che sarà terminato entro il 9 gennaio 2013. Nel rispetto di tale scadenza si concluderà anche il Concorso Internazionale di architettura per la stazione di Susa, il cui passaggio intermedio (scelta del progetto preliminare) avverrà a partire dal 2 luglio 2012.

Rispetto al progetto preliminare, la realizzazione della prima fase non prevede la Galleria dell'Orsiera e consente altresì di escludere la realizzazione dei seguenti elementi inizialmente previsti:

- teleferica di Carriere du Paradis e Cantiere di Prato Giò;
- area di carico smarino di Bussoleno;
- interconnessione a Chiusa San Michele;
- spostamenti di sede della linea storica nei comuni di Chiusa San Michele e Sant'Ambrogio di Torino.

Di conseguenza i comuni interessati da significative trasformazioni permanenti, da opere superficiali e da cantieri nella Sezione Transfrontaliera, sono i seguenti:

1. Chiomonte:

- Cantiere della Maddalena (galleria geognostica/discenderia e opere connesse al tunnel di base);

2. Susa:

- Cantiere imbocco Tunnel di Base;
- Tratta in superficie;
- Stazione Internazionale;
- Area tecnica e di sicurezza;
- Ponti sulla Dora;
- Cantiere Interconnessione con linea storica;
- Conseguenti adeguamenti della viabilità (svincoli A32, SS24 e SS25).

3. Bussoleno:

- Interconnessione con linea storica.

Gli interventi nel comune di Bussoleno sono limitati alla riorganizzazione del sedime ferroviario già attualmente utilizzato e ad una spalla dei ponti in ferro previsti per l'interconnessione, i cui lavori si svolgeranno nell'ambito di aree già utilizzate dalla ferrovia.

I comuni di Venaus, Giaglione, e Mompantero invece sono sottopassati, a grande profondità, da tratte del Tunnel di Base e Mattie da una tratta in galleria profonda del binario dispari della connessione con la linea storica.

In conclusione i comuni maggiormente coinvolti sul proprio territorio dalla realizzazione delle opere previste sono quelli di Chiomonte e Susa, il quadro complessivo è dettagliato nella tabella seguente.

Confine di Stato - imbocco galleria Orsiera (Binario pari)					
Comune	Lunghezza (m)	Copertura inizio (m)	Copertura fine (m)	Copertura min. sotto urban. (m)	Tipologia opera
Giaglione	6.528	1940	405	405	Tunnel profondo
Venaus	2.400	405	103	47	Tunnel profondo
Mompantero	3.100	103	79	88	Tunnel profondo
Susa	362	79	0	0	Tunnel profondo
Susa	918	0	0	0	Superficie
Susa	100	0	0	0	Ponte
Susa	1.738	0	0	0	Superficie
Susa	182	0	0	0	Tunnel profondo
	15.328				

Opere prima fase	Lunghezza BP (m)	Tipologia opera
Confine di Stato - Interconnessione di Bussoleno (innesto)	14.487	Tunnel profondo
	3.507	Superficie
	200	Ponte
<i>Lungh. Totale (1^+IC)</i>	18.194	

Galleria Maddalena (m)	
Chiomonte	650
Giaglione	6.891
<i>Lunghezza tot.</i>	7.541

Tabella 1

L'impegno finanziario dell'opera:

Il progetto preliminare prevede un costo per le opere della Sezione Transfrontaliera che ammonta a 8,2 Miliardi di Euro, da ripartire tra i due Stati, oltre ad un contributo dell'Unione Europea¹.

La tabella seguente sintetizza la suddivisione dei costi, in base a quanto stabilito dall'accordo Italo-Francese già richiamato:

RIPARTIZIONE COSTI IN BASE ALL'ACCORDO ITALO-FRANCESE (57,9%-42,1%)				
FASE 1	COSTO [MIL €]	FINANZ. ITALIANO	FINANZ. FRANCESE	FINANZ. EUROPEO (max)
SAINT JEAN DE MAURIENNE - CONFINE	6.200	2.154	1566	2480
CONFINE - SUSAS	2.000	695	505	800
TOTALE	8.200	2.849	2.071	3.280

Tabella 2

L'importo del contributo italiano è stimato in 2,8 miliardi circa. L'ammontare del fondo per le compensazioni ambientali legate alla realizzazione della Nuova Linea Torino Lione sarà pari al 5% dell'importo per le opere, pertanto la quota delle compensazioni è stimabile in circa 140 milioni di Euro; la sua puntuale definizione sarà determinata con l'approvazione del Progetto Definitivo (9 gennaio 2013) e del Bilancio Europeo 2014-2020 (Parlamento Europeo e dal Consiglio d'Europa).

Infatti la previsione sopra descritta tiene conto del contributo europeo, indicato dal Commissario Europeo Siim Kallas, alla presentazione di Anversa del *Core Network Europe* della nuova rete trans europea dei trasporti TEN-T, fino alla quota del 40%. Tale ipotesi del 40% (massimo finanziamento possibile da parte dell'UE) si basa sul fatto che la Nuova Linea Torino Lione è stata inclusa nella lista dei *"Proposed TEN-T Core Network Corridors"* e ha il carattere di tratta transalpina e binazionale. L'intero programma europeo prevede un finanziamento di 31,7 Miliardi di Euro per i 10 corridoi indicati come prioritari nei 27 Paesi.

La quota di 10 milioni di Euro, oggi disponibile, rappresenta un primo significativo investimento, in conto del totale che sarà definito nei prossimi mesi.

¹ A precisazione si richiama il documento dell'Osservatorio Tecnico, "Nuova Linea Torino Lione – Sezione Transfrontaliera – Primi indirizzi per la redazione del progetto definitivo", presentato e consegnato il 28/03/2012 ai Sindaci dei territori della NLTL, alla Regione Piemonte e alla Provincia di Torino.

Criteria e indirizzi della mozione parlamentare:

Il 28 marzo 2012 la Camera dei Deputati ha approvato, pressoché all'unanimità, richiamando precedenti ulteriori atti, una mozione di indirizzo di particolare significato per il tema delle compensazioni. Di seguito se ne riportano i passi più significativi:

(...) *"dare concreta attuazione alle misure di inserimento territoriale e ambientale della linea (a partire dai cantieri di Chiomonte e di Susa) utilizzando le risorse previste dalla legislazione nazionale in conto compensazioni, per finanziare un piano organico di interventi di accompagnamento alle Comunità Locali che, partendo dal Piano Strategico della Provincia di Torino² ed utilizzando anche le opportunità offerte dalla Legge Regionale n. 4/2011 (Legge Cantieri – Sviluppo e Territorio) individui, attraverso il lavoro istruttorio dell'Osservatorio, un quadro di priorità operative per **l'allocazione delle risorse secondo un criterio di proporzionalità tra impatti subiti e benefici erogati**; tali interventi integrano quelli previsti per il nodo di Torino nell'Accordo Stato-Regione del 28 giugno 2008 e dall'Atto aggiuntivo del 23 gennaio 2009 per il miglioramento del servizio ferroviario passeggeri, con particolare riferimento al servizio ferroviario metropolitano la cui linea FM3 interessa la direttrice della Valle di Susa e per l'avvio di misure di sostegno del riequilibrio modale nel settore delle merci ed il potenziamento della logistica con riferimento ai primi lotti operativi della realizzando Piattaforma di Orbassano;*

*reperire, in tempo utile, gli ulteriori fondi necessari finalizzati agli interventi di accompagnamento e inserimento della nuova linea Torino-Lione, **con particolare riferimento alla Sezione Transfrontaliera e ai comuni sede di cantiere.**"*

Pertanto tali risorse devono essere finalizzate a favorire i territori effettivamente interessati dalla realizzazione del tracciato dell'infrastruttura in progetto, in particolare dalle strutture tecniche e permanenti per la gestione della nuova linea, dalle tratte in superficie e dai cantieri.

Peraltro, in coerenza con quanto contenuto nel Piano Strategico dei territori interessati alla Nuova Linea Torino Lione, emerge l'importanza di un'attenta selezione dei filoni di spesa e delle modalità di erogazione, nonché l'esigenza propedeutica all'utilizzo delle successive risorse che verranno messe in campo, affinché queste costituiscano un volano per massimizzare i benefici

² Il Piano Strategico dei territori interessati alla Nuova Linea Torino Lione è stato redatto dalla Provincia di Torino, su incarico del Ministero delle Infrastrutture, approvato dal Governo e inserito tra i 12 piani strategici di interesse nazionale.

determinando un effetto moltiplicatore e non una mera ripartizione di somme per capitoli e/o territori.

Infatti le somme a disposizione, in un momento di crisi economica, devono essere utilizzate nel modo più efficace ricercando la possibilità di impiegarne una parte come quota di cofinanziamento per attivare investimenti ulteriori.

Sotto questo aspetto, l'Osservatorio si è posto fin dall'inizio l'obiettivo di individuare opportunità nell'ambito di programmi comunitari nei quali le risorse potessero essere utilizzate quale quota di finanziamento nazionale in modo tale da accedere alle quote dei progetti finanziate con i programmi derivanti dall'utilizzo dei Fondi Strutturali (ove possibile nella pianificazione, in questi mesi oggetto di impostazione, relativa al Programma 2014-2020).

L'intento dell'Osservatorio è volto al recupero di un'esperienza come quella dei patti territoriali, che renderebbe possibile avviare un processo virtuoso, nonostante l'assenza di risorse significative oggi attivabili ad integrazione del monte di 10 milioni iniziale.

Prime ipotesi di intervento:

L'ipotesi di lavoro, che questo documento propone, prevede l'individuazione di quattro filoni di carattere generale, da articolare e precisare nel tempo e sul territorio, con particolare attenzione alle ricadute economiche e soprattutto occupazionali che i singoli progetti possono generare:

- 1- "SMART Valley": un tema di grande attualità a livello europeo, che prevede anche specifici capitoli di finanziamento. Il tema dell'innovazione, del supporto alla comunicazione (banda larga, wi-fi, nuove tecnologie) che si sta affermando in ambito urbano (*smart city*) può essere anche declinato, attraverso un progetto pilota, in un contesto geografico a bassa densità, come quello della Val di Susa: è un tema di grande importanza e deve essere connesso al tema principale del supporto al turismo e di utilizzo intensivo delle tecnologie già esistenti o che vedranno la luce con l'opera (le fibre ottiche lungo l'autostrada A32, la stazione di Susa come polo tecnologico, la rete wi-fi degli Enti Locali, ecc...). Si tratta di un capitolo di grande attualità, con molteplici possibilità di sviluppo e di possibile accesso a finanziamenti europei e può dar luogo ad un progetto di grande concretezza rispetto all'intero territorio interessato, dal confine con la Francia fino a Settimo Torinese.

- 2- Energia: il macro-settore deve essere considerato nelle sue varie forme (risparmio energetico, ottimizzazione della produzione di energia da fonti alternative). È un tema già in parte affrontato nell'ambito del progetto principale, con la previsione di massicci interventi di fotovoltaico a Susa, e già oggetto di rilevanti interventi nella pianificazione regionale e co-finanziata con programmi comunitari. Merita comunque attenzione lo sviluppo di progetti per una gestione ottimale delle risorse forestali (gestione delle biomasse di risulta) presenti nella valle. Un tema di particolare rilevanza è quello della geotermia, declinata in tutte le sue potenzialità: l'utilizzo del differenziale termico offerto dalla realizzazione del tunnel di base, può creare condizioni particolarmente favorevoli per lo sfruttamento economico (produzione di energia elettrica, teleriscaldamento, piscicoltura, coltivazioni agricole specializzate e allargamento dell'offerta turistica) e può diventare in primo luogo oggetto di approfondimento scientifico con il mondo della ricerca, a partire dal Politecnico di Torino.
- 3- Interventi sul patrimonio edilizio esistente, con riferimento particolare, ma non esclusivo, al patrimonio pubblico e, sulla base di opportune segnalazioni dei Comuni, una speciale attenzione va rivolta all'adeguamento degli edifici scolastici, di cui la legislazione nazionale prevede la sistemazione in termini di sicurezza e di risparmio energetico senza mettere tuttavia a disposizione sufficienti risorse finanziarie per procedere alle opere. Tali interventi consentirebbero un'ottimizzazione energetica, in coerenza con quanto previsto al punto precedente, e al tempo stesso la messa in sicurezza di una parte significativa di un servizio pubblico essenziale, quale il sistema scolastico. È un tema di grande interesse e di immediata possibilità di attivazione, che può prevedere l'impiego del sistema imprenditoriale locale. Per quanto riguarda gli utilizzi residenziali, nell'ambito dell'attuazione della Legge Regionale 4/2011 si prevedono, in accordo con ATC, interventi di recupero di importanti strutture edilizie esistenti in abbandono. Tali strutture saranno utilizzate, in un primo tempo, per l'ospitalità alberghiera delle maestranze in fase di cantiere e, successivamente conferite ai Comuni, per un utilizzo abitativo sociale. Si ricorda che tale intervento completa e integra l'offerta ricettiva già disponibile sul territorio.
- 4- Interventi sull'assetto idrogeologico; la Valle di Susa è interessata da gravi problemi di dissesto idrogeologico, ricorrenti in occasione dei numerosi eventi alluvionali che si susseguono con sempre maggiore frequenza. La realizzazione della Nuova linea può pertanto costituire occasione per risolvere tali problemi, che producono che gravi danni al sistema economico produttivo e sociale della Valle. A partire dalla Sezione Tranfrontaliera saranno selezionati gli

interventi strutturali, già in parte previsti da AIPO, Regione ed Enti Locali, che non hanno mai trovato copertura finanziari, in particolare l’Asta della Dora e suoi affluenti, il Cenischia e i dissesti lungo i versanti che interessano insediamenti e centri abitati.

Questi quattro filoni, che possono costituire di fatto un punto di partenza coerente con le esigenze espresse dal territorio e con la pianificazione regionale e provinciale, sono in totale sintonia con le necessità di interventi previsti dal relativo Ministero della Coesione Territoriale.

Altri interventi e misure rientrano nella programmazione già attuata da Regioni ed Enti Locali, primo fra tutti il rilevante tema del trasporto pubblico locale e della mobilità, che è oggetto di interventi paralleli finanziati su diversi capitoli di spesa, come riportato nella tabella a seguire.

TEMA	Tipologia	PROPOSTA	SOGGETTI PROPONENTI
RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI	Ospedale (servizio sanitario regionale)	Avvio del Reparto ortopedia (già realizzato presso l’Ospedale di Susa) e suo utilizzo nelle fasi di cantiere e successive.	ASL Amministrazioni locali
	Trasporto Pubblico Locale (progetto connesso) – modello di esercizio di progetto <i>(Quadro Economico del Progetto)</i>	Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) Stazione porta di Avigliana Susa - Bussoleno Altre Stazioni e fermate di valle	Regione, Provincia, Amministrazioni locali
	Linea ferroviaria Internazionale – nazionale – regionale <i>(Quadro Economico del Progetto)</i>	Realizzazione della stazione internazionale di Susa e riqualificazione urbanistica dell’intorno Riqualificazione stazione regionale di Bussoleno e riqualificazione urbanistica dell’intorno <i>Treno della Montagna (?)</i>	Amministrazioni locali
OPERE PUBBLICHE	Recupero edifici storici-patrimonio pubblico <i>(Quadro Economico del Progetto)</i>	Centro Informativo (museo dei valichi) Caserma Henry - Guardia di finanza	Demanio dello Stato Regione Amministrazioni locali
	Infrastrutture viarie	Susa - Ponte Alpini (Provincia/Regione) Rifunionalizzazione svincoli A32 (Quadro Economico del Progetto) SS 25 e SS 24 e viabilità locale (Quadro Economico del Progetto)	Provincia, SITAF Amministrazioni locali

RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE	Recupero ambientale sponde fluviali		Regione, Provincia, AIPO, Amministrazioni locali
	Riqualificazione del sistema agrario (progetto connesso)	Ambito Susa - Bussoleno compreso tra SS25 e SS24	Associazioni di categoria agricole (COLDIRETTI, CIA, CONFAGRICOLTURA)
ABITAZIONI LR 4/11	Recupero strutture esistenti (alloggiamento sul territorio delle maestranze del cantiere)	Recupero attività turistico ricettive Chiomonte oggi inattive - Ex Albergo Vittoria	FINPIEMONTE
		Recupero edifici in degrado con destinazioni successive di Edilizia sociale - Ex carcere mandamentale - Ex caserma Cascino	ATC/ FINPIEMONTE
SISTEMA PRODUTTIVO LOCALE- LR 4/11	Valorizzazione delle potenzialità locali	Sostegno alle piccole imprese ad aggregarsi per essere più competitive e qualificate per la partecipazione alle gare di appalto dei lavori per la nuova linea ferroviaria.	Associazioni di categoria

Tabella 3

Possibilità di accesso ai fondi europei:

L'obiettivo che ci si propone è di incrementare i fondi disponibili in conto compensazione attraverso i progetti europei, intercettando finanziamenti aggiuntivi sul prossimo bilancio EU, con l'appoggio del Ministero dello Sviluppo Economico e della Coesione Territoriale.

A valere sul prossimo bilancio comunitario, nel nuovo Quadro Strategico Comune (QCS), la quota maggioritaria dei fondi europei (85%) sarà acquisibile attraverso una competizione internazionale, aperta fra tutti i Paesi, alla luce di singoli progetti in concorrenza tra loro. È quindi auspicabile che i primi fondi compensativi a disposizione per la NLTL siano utilizzati in parte per sviluppare nel prossimo futuro (2012-2013) progetti per l'ottenimento dei finanziamenti EU stanziati dal bilancio europeo del 2014.

Un elemento comune ai programmi che sono in via di definizione nel nuovo QCS è il forte orientamento verso il territorio, che viene posto al centro del processo di definizione e di attuazione delle azioni programmate di sviluppo.

Il riferimento per questo nuovo approccio è il **CLLD**, *Community Led Local Development*, approccio allo sviluppo locale guidato dalle comunità.

Il Ministero dello Sviluppo e Coesione territoriale, con cui si è avviato un primo rapporto per inserire il territorio della Nuova Linea Torino Lione in questo processo, ha il compito di definire a livello nazionale un contratto di partenariato con il territorio identificato, nel quale siano indicate le forme di supporto che saranno attivate dallo Stato. Il CLLD è uno strumento obbligatorio per l'accesso ad alcuni programmi di Fondi Strutturali UE.

Conclusioni:

Considerato che le tempistiche indicate dal CIPE sono di 120 gg dalla pubblicazione della Deliberazione (non ancora pubblicata sulla GU), nei prossimi 90 giorni l'Osservatorio, d'intesa con Regione Piemonte e Provincia di Torino, svilupperà un programma di lavoro per l'approfondimento delle tematiche trattate e individuerà, previo confronto con le Amministrazioni locali interessate, la proposta degli specifici interventi.

