



Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Lione

SMART SUSA VALLEY

Indice

1	Premessa: la Nuova Linea Torino Lione e il progetto Smart Susa Valley	2
1.1	La Nuova Linea Torino Lione.....	2
1.2	Le opportunità per la Valle correlate al progetto della NLTL	3
1.3	Il lavoro condotto a livello di comunità locale nel quadro della NLTL.....	8
1.4	Il progetto Smart Susa Valley.....	9
1.5	Il percorso per la costruzione del progetto	11
2	Quadro di riferimento	13
3	Analisi del contesto territoriale e sociale.....	18
5	Descrizione delle componenti del progetto.....	23
5.1	Componenti, assi e misure del progetto Smart Susa Valley	23
5.2	Prime indicazioni sui progetti all'interno delle misure.....	24
6	Apporto di partner privati e pubblici	25
8	Piano finanziario preliminare	25

SMART SUSA VALLEY

1 Premessa: la Nuova Linea Torino Lione e il progetto Smart Susa Valley

1.1 La Nuova Linea Torino Lione

La Nuova Linea Torino-Lione (NLTL) è un'infrastruttura ferroviaria mista merci e passeggeri, progettata con standard europei, che va da Settimo Torinese in Italia (interconnessione con linea ferroviaria Torino - Milano) a Lione in Francia e, a livello regionale, congiunge il Piemonte e la Valle di Susa con la Maurienne. L'infrastruttura si estende per 270 km ed interessa per il 70% (circa 189 km) il territorio francese e per il 30% (circa 81 km) quello Italiano; in particolare la galleria di base (57 km) è per il 77% in territorio Francese e per il 23% (12,3 km) in territorio Italiano. L'intero progetto interessa complessivamente 112 Comuni tra Torino e Lione, di cui in territorio italiano 25 per il tracciato principale, oltre a Chiomonte per la discenderia. Il progetto ha una rilevante valenza internazionale in quanto tratta fondamentale del Corridoio Mediterraneo, riconfermato nell'ottobre 2011 dal Commissario dell'Unione Europea Kallas tra i dieci progetti prioritari della rete principale dell'Unione Europea ("Core Network Europe 2011").

Il piano di fasaggio dell'opera è stato approvato dalla Commissione Intergovernativa e dal CIPE il 6 luglio 2011; da qui è stata avviata la progettazione definitiva della sola Sezione Transfrontaliera, composta dal tunnel di base e, sul lato italiano, interventi sulla piana di Susa e la connessione con la linea storica a Bussoleno, per circa 4 km. Il costo dell'opera, relativo alla tratta oggetto di immediata realizzazione è stato quantificato nel progetto preliminare pari a 8,2 MLD/€ e tale importo è stato sostanzialmente confermato anche nel progetto definitivo, pubblicato nell'aprile 2013, che riporta un costo di 8.3 MLD/€ - la quota italiana¹ ammonta a circa 2,9 MLD/€.

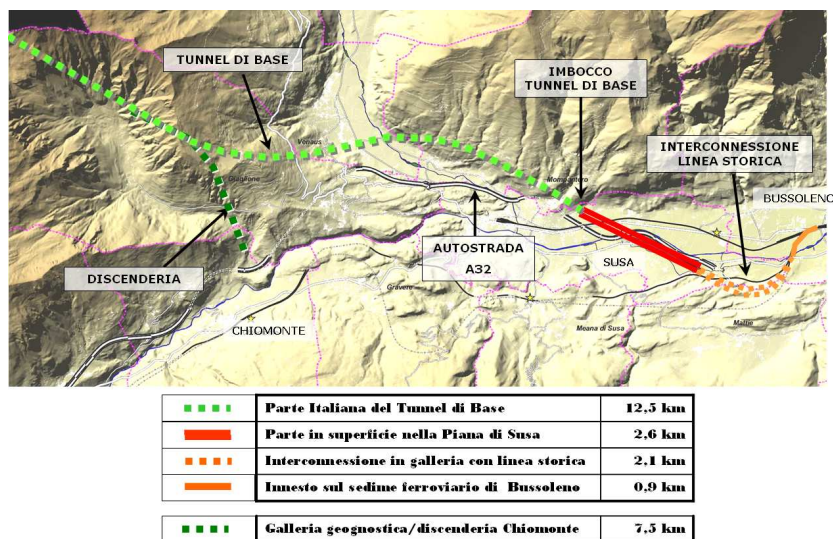


Figura 1 – Tracciato della Sezione Transfrontaliera della NLTL

¹ Cfr. *Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione* – Roma, 30 gennaio 2012: “sottratto il contributo dell'Unione Europea” (proposta dalla Commissione al 40%), il riparto del finanziamento tra Italia e Francia (art.18) è convenuto in 57,9% a carico dell'Italia e 42,1% a carico della Francia”.

I Comuni, dialoganti o meno, interessati da cantieri o da opere in superficie sono tre: **Chiomonte** (discenderia La Maddalena), **Susa** (Imbocco tunnel di base, tratta in superficie, stazione internazionale, area tecnica e di sicurezza), **Bussoleno** (interconnessione alla linea storica lungo il sedime ferroviario).

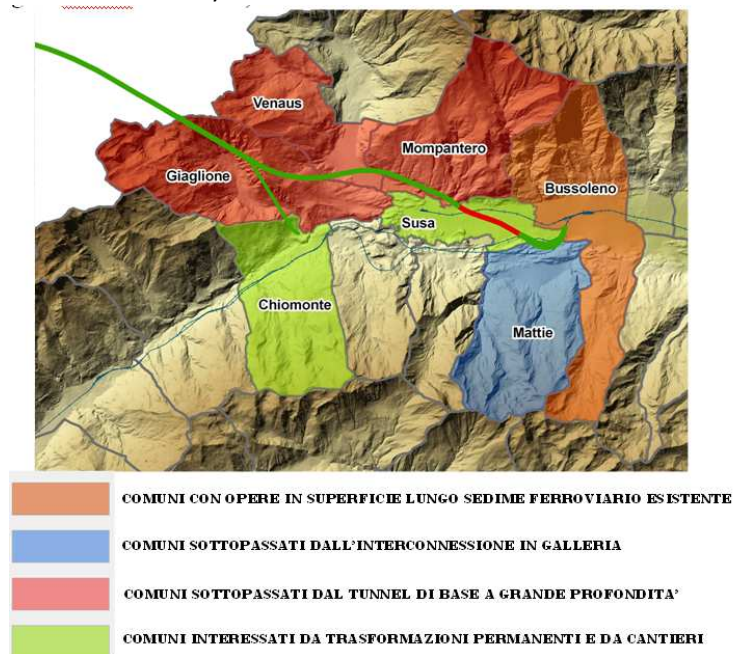


Figura 2 – Comuni interessati dalla Sezione Transfrontaliera

1.2 Le opportunità per la Valle correlate al progetto della NLTL

La realizzazione della Nuova Linea Torino Lione porta con sé una serie di elementi in grado di generare un importante effetto positivo di traino per l'economia della Valle. Va da sé che la realizzazione di un'infrastruttura di questo livello costituisca l'innesco per lo sviluppo del territorio che attraversa, poiché il cantiere rappresenta una grande occasione in termini di occupazione sia diretta che indiretta delle imprese del territorio e, anche a regime, la nuova linea costituirà un volano per la crescita dell'economia locale e sovra locale.

L'attenzione che la realizzazione dell'opera richiama potrà altresì dimostrarsi un'opportunità per porre l'accento sulla valorizzazione, il ripristino e la conservazione delle risorse naturali del territorio vallivo, trasformandosi anch'essa in nuove e significative occasioni di attività economiche eco-orientate e di sviluppo dell'occupazione.

Facendo riferimento alla sezione transfrontaliera si possono elencare una serie di elementi caratterizzanti il progetto, che si collocano come punti di eccellenza per l'intera valle:

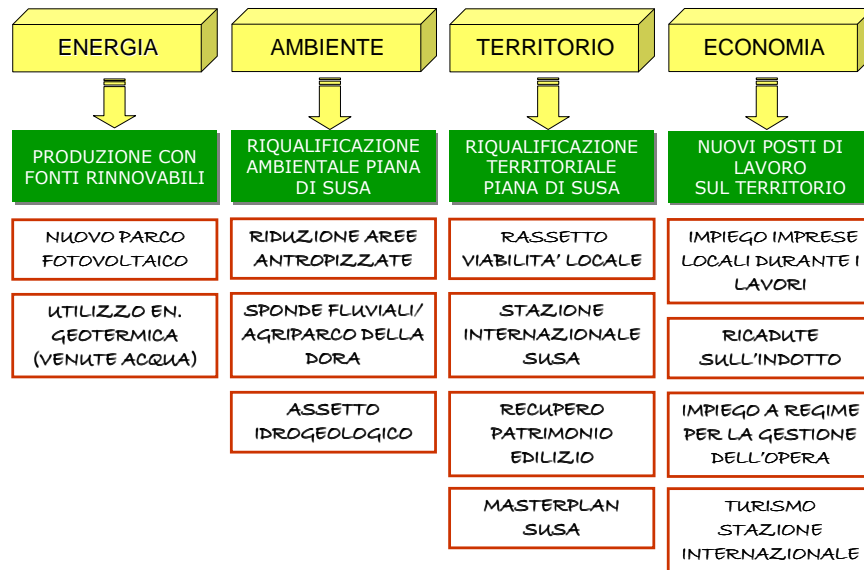


Figura 3 – Elenco delle principali previsioni progettuali a favore dell'inserimento dell'opera nel territorio

DAL PUNTO DI VISTA ENERGETICO

Il parco fotovoltaico: i fabbricati della nuova stazione e dell'area tecnica saranno autosufficienti dal punto di vista energetico grazie all'installazione di 5.000 mq di pannelli fotovoltaici. È previsto un impianto per la produzione di energia elettrica di 700.000 kwh/a; di questi solo una parte sarà utilizzata nell'ambito del normale funzionamento delle strutture ferroviarie, la restante quota potrà essere messa a disposizione del territorio, come avviene già per alcuni Comuni montani dotati di proprie infrastrutture di produzione, in modo da ridurre i costi dell'energia e conseguentemente rendere più appetibile il territorio per nuovi investimenti.

Valorizzazione delle venute d'acqua: il progetto definitivo contempla l'integrazione di sistemi per il collettamento separato delle acque con caratteristiche geotermiche rilevanti ($T > 25^{\circ}\text{C}$) finalizzato al loro sfruttamento diretto o per il recupero di energia – prescrizione 51 della delibera CIPE 03/08/2011; (analogamente il presente progetto si propone di presentare concrete proposte di utilizzo nel territorio circostante quale opera di compensazione ambientale).

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

Restituzione delle aree antropizzate: il progetto definitivo della NTL prevede che i fabbricati dell'area tecnica e di sicurezza e la stazione internazionale siano localizzati nell'ambito delle porzioni di territorio oggi occupate dalle infrastrutture autostradali. Grazie alla riorganizzazione della viabilità sarà possibile restituire una significativa porzione di aree compromesse agli usi agricoli e, in particolare, ad uso dell'agri parco. Il bilancio complessivo tra le aree agricole utilizzate (8 ha) e le aree restituite a verde (7 ha) è di un solo ettaro di suolo consumato per l'intera Sezione Transfrontaliera.



Figura 4 – Perimetrazione delle aree interessate dal progetto della nuova linea, con indicazione (verde brillante) di quelle oggetto di rinaturalizzazione

Sponde fluviali della Dora: Il progetto preliminare della tratta internazionale della Nuova Linea Torino Lione prevedeva nel proprio quadro economico la realizzazione di alcuni interventi volti alla salvaguardia ed alla riqualificazione ambientale. Uno di questi prendeva il nome di Parco della Dora, nella Piana di Susa a monte dell'autostrada, lungo il fiume Dora Riparia.

Il progetto definitivo della Sezione Transfrontaliera, presentato anche il 31 gennaio 2013 presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha affrontato la definizione dell'intervento in modo dettagliato, tenendo conto del dialogo nel frattempo intercorso con il territorio, nell'ambito dell'Osservatorio, che ha trasformato il progetto da un parco a verde a un parco agricolo in grado di rendere redditizia un'area oggi improduttiva, composta da fondi interclusi e zone inondabili, in accordo con le associazioni di categoria.

Scopo primario dell'**Agriparco della Dora** sarà dunque valorizzare gli argini del corso d'acqua e dei loro affluenti, garantendone allo stesso tempo la messa in sicurezza. In questo modo, la valorizzazione spaziale contribuirà a minimizzare le fratture trasversali create dalle infrastrutture presenti, offrendo inoltre un quadro attrattivo per gli usi pedonali e ciclabili lungo il corso d'acqua. Risulta inoltre importante la scelta di anticipare quasi tutto l'intervento di realizzazione dell'agriparco già nelle prime fasi di cantiere, per garantire un filtro verde tra i luoghi preposti alle attività industriali e l'ambiente circostante.

Assetto idrogeologico – opere connesse alla NTL: Nella Piana di Susa, gli interventi di progetto prevedono la realizzazione del nuovo ponte ferroviario ad arco a campata unica con luce di 90 m e la demolizione del ponte autostradale esistente definito "Dora 1" e del relativo rilevato di accesso in sponda sinistra.

Al fine di rispettare i franchi idraulici richiesti dall'Autorità di Bacino e dalle norme ferroviarie al di sotto del nuovo attraversamento in condizioni di piena, la realizzazione del ponte diventa occasione per interventi di recupero e sistemazione del territorio fluviale della Dora. In particolare il progetto prevede la risagomatura delle sponde per un tratto di circa 300 m di lunghezza, con un intervento in parte integrato alle attuali protezioni spondali esistenti realizzate da SITAF, ottenendo un complessivo allargamento

delle sezioni da 40 m circa a 50 m circa ed eliminando il restringimento d'alveo costituito dal rilevato sinistro del ponte "Dora 1".

Inoltre, al fine di migliorare le condizioni dell'abitato di San Giuliano in caso di esondazione della Dora, il progetto prevede la realizzazione di un'arginatura in sinistra che arrivi a proteggere la via Formazione Stellina e le abitazioni prospicienti la sede della Croce Rossa nei pressi di Corso Stati Uniti. In questo modo si evita l'esondazione a ritroso e si apporta un beneficio alla frazione San Giuliano. Si è incluso nel progetto il tracciato del suddetto argine perché la parte da realizzare non risulta prevista dalla Fascia B di progetto del PAI: il nuovo rilevato arginale infatti è inserito in sostituzione del rilevato del "Dora 1" che oggi costituisce una fascia B naturale.

L'argine in progetto rispetta le previsioni di PAI e, oltre al beneficio idraulico sul dissesto, consente la realizzazione di un'area umida tra lo stesso e la sponda della Dora. L'intervento viene anche finalizzato ad incrementare la diversità ecosistemica, quindi a vantaggio dell'ecosistema fluviale in generale. L'obiettivo è garantire un habitat idoneo alla fauna ittica e possibilmente all'erpetofauna, oltre che creare condizioni idonee anche per l'affermazione di habitat peculiari, quali ad esempio fitocenosi igrofile, ad oggi totalmente mancanti nella piana.

Nel tratto di Dora Riparia interessato dalla progettazione della NLTL il grado di naturalità è risultato estremamente limitato. Il progetto ha tuttavia perseguito un ulteriore incremento di carattere ecologico, proponendo interventi di miglioramento selvicolturale e pastorale all'interno dell'Agriparco, nel tratto localizzato in destra idrografica (robinieti e pascoli estensivi dominati da specie ruderali).

Nella zona di Bussoleno, poi, gli interventi di progetto prevedono la demolizione dell'attuale ponte ad arco in muratura a tre campate del binario dispari della Linea Storica Torino-Modane e la sua sostituzione con due ponti reticolari metallici ad unica campata, di luce 75m. L'eliminazione delle due pile oggi presenti in alveo risulta di per sé un miglioramento idraulico in considerazione della minore esposizione all'intasamento dovuto al flottante. L'intervento nel suo complesso è utile per contribuire al completamento del sistema di difesa dell'abitato di Bussoleno.

DAL PUNTO DI VISTA TERRITORIALE ED URBANISTICO

Razionalizzazione della viabilità locale e sovra locale: il progetto coglie l'occasione per fare ordine ed ottimizzare il sistema viabilistico locale, oggi molto articolato e complesso, attraverso interventi mirati sugli svincoli autostradali, sulla viabilità provinciale e comunale. Il nuovo assetto consentirà di ridurre l'impatto su un ambito oggi fortemente caratterizzato dall'infrastrutturazione.

Stazione internazionale di Susa: il progetto è stato redatto dall'architetto giapponese Kengo Kuma, all'esito di un concorso internazionale. Nella stazione si incontreranno la linea storica e la nuova linea, ed avrà anche funzione di interscambio con il polo intermodale; inoltre sarà attivato un sistema di navette di collegamento con le stazioni turistiche montane. La stazione internazionale è stata progettata non solo per essere luogo di partenza ed arrivo per i passeggeri, ma come condensatore sociale, con una serie di servizi alla città e all'intera vallata; ci saranno spazi per congressi, luoghi per informazioni turistiche e un'ampia balconata panoramica sulla valle.

Recupero e riqualificazione di edifici pubblici: per quanto riguarda gli utilizzi residenziali, nell'ambito dell'attuazione della Legge Regionale 4/2011 "cantieri, sviluppo e territorio" 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 (il proponente per il cantiere NLT non ha previsto la presenza di un campo base per l'alloggiamento delle maestranze, ma il servizio di vitto e alloggio sarà reperito sul territorio) e, successivamente, conferite ai Comuni, per un utilizzo abitativo sociale. Tale intervento completa e integra l'offerta ricettiva già disponibile sul territorio della valle.

A questo proposito in particolare a Susa è in corso un progetto pilota per il recupero della Caserma Cascino, che secondo lo studio di fattibilità in corso potrebbe ospitare fino a 115 operai del cantiere del tunnel di base, compresa un'area per la ristorazione e servizi. Al termine dei lavori la riconversione dell'edificio porterebbe alla definizione di 30 alloggi di edilizia residenziale pubblica. Per una città come Susa questo intervento risulterebbe estremamente positivo in quanto, cogliendo l'opportunità della realizzazione della nuova linea ferroviaria, potrà vedere rinnovata una parte di patrimonio edilizio pubblico di pregio, contribuendo anche a risolvere il problema del fabbisogno abitativo sociale dell'area, che è in crescita.

Inoltre il progetto della nuova Linea Torino Lione prevede il recupero di un altro edificio di Susa, la caserma Henry. Essa sarà utilizzata nel corso dei lavori come infopoint sull'esempio di quello realizzato a Modane. Il Centro espositivo del collegamento Torino-Lione di Modane, aperto nell'ottobre 2005, ha accolto più di 30 000 visitatori in sette anni di attività. Installato all'interno di un'antica Riseria classificata monumento storico, permette al pubblico di familiarizzare con uno dei progetti infrastrutturali più grandi del XXI secolo.

Grazie alle opportunità offerte dalla legge regionale 4/11 sono in corso studi per verificare la fattibilità di altri progetti di questo tipo.

Masterplan di Susa: vista l'importanza degli interventi previsti nella città di Susa, attraverso fondi regionali, è stato bandito un concorso per la realizzazione di uno strumento di programmazione territoriale, ambientale ed economico definito Masterplan che costituisce la proposta organica e coordinata di evoluzione fisica e funzionale della Città di Susa, in funzione prevalentemente dei rapporti che si instaureranno tra il centro abitato e la nuova Stazione Internazionale.

DAL PUNTO DI VISTA ECONOMICO

Impiego delle imprese locali nella fase di cantiere: la legge regionale 4/2011 prevede l'elaborazione di strategie per contribuire a fornire un supporto alle imprese locali ad essere competitive nelle gare di appalto dell'opera.

Ricadute sull'indotto: la presenza dei cantieri costituisce un'opportunità per varie tipologie di imprenditorialità locale (es. fornitura materiali edili, lavorazione calcestruzzi, componentistica, ristorazione,...).

Nuovi posti di lavoro nel temporaneo ed a regime: il cantiere della Maddalena impiega oggi un centinaio di addetti, di cui almeno la metà proviene dal territorio. Le previsioni di LTF sul fabbisogno del cantiere del tunnel di base indicano punte di mille presenze

nell'arco di una decina di anni di attività, oltre all'indotto. Infine, la gestione dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria richiederà l'impiego di alcune centinaia di addetti.

Turismo: l'importanza strategica per la città di Susa e per l'intera valle di collocarsi su una stazione ferroviaria internazionale è chiara e, se opportunamente valorizzata, potrebbe condurre la valle al rango di polo turistico estivo e invernale di grande eccellenza.

1.3 Il lavoro condotto a livello di comunità locale nel quadro della NLTL

L'Osservatorio è l'organismo nel quale sono rappresentati tutti gli attori coinvolti nella NLTL, ai diversi livelli territoriali, che operano un'analisi critica degli aspetti tecnici del progetto prefigurando soluzioni per i decisori politici. Nei suoi sei anni di attività ha affrontato insieme alla rappresentanza dei territori interessati² le principali problematiche relative al progetto, conseguendo alcuni risultati originali nel panorama nazionale della *governance* di grandi progetti infrastrutturali:

- sono stati analizzati e pubblicati su quaderni di diffusione pubblica i temi della capacità dell'offerta della linea ferroviaria esistente, della domanda di traffico riferita all'arco alpino e al corridoio di progetto, delle criticità del nodo ferroviario di Torino, delle modalità di analisi di progetti, degli specifici studi territoriali ed ambientali, dell'analisi costi benefici del progetto; per ciascuno di questi aspetti sono state raggiunte risultanze condivise e sono state evidenziati gli aspetti per i quali non era stato raggiunto un consenso, motivando tale posizione;
- sono stati definiti gli elementi costitutivi del progetto mediante un accordo con i rappresentanti dei territori interessati (Accordo di Pracatinat, 2008), nel quale sono stati identificati i criteri per la progettazione dell'opera e le relative politiche di accompagnamento durante la fase di realizzazione;
- sono state redatte per la NLTL le specifiche tecniche alla progettazione, dopo un esteso lavoro di elaborazione e sintesi con i territori coordinato dall'Osservatorio e dalla Provincia di Torino, approvando un documento ("Specifiche progettuali", 2009) che costituisce il riferimento cogente che rappresenta le esigenze espresse dalle Amministrazioni nella redazione del progetto preliminare;
- sono state promosse le azioni che hanno portato all'analisi delle ricadute attese sul territorio, in base al progetto e alla cantierizzazione, nel solco dell'esperienza francese della "Démarche Grand Chantier", favorendo l'approvazione da parte della Regione Piemonte della Legge Regionale n. 4 del 2011 denominata "Cantieri, Sviluppo e Territorio", che regola gli strumenti che favoriscono lo sviluppo locale tramite attivazione di ricadute economiche e occupazionali per territori interessati ai cantieri di grandi opere, con applicazione sperimentale alla NLTL (cantiere di Chiomonte, tunnel geognostico della Maddalena);
- sono stati svolti incontri e riunioni istituzionali, tra cui quella del 24 maggio 2012 tra il Presidente della Regione Piemonte, accompagnato dal Presidente dell'Osservatorio,

² Oltre agli attori istituzionali di rilevanza nazionale, nell'Osservatorio sono previsti esponenti riferiti a 50 comuni, con un totale di 16 rappresentanti; dopo che all'inizio del 2010 alcuni comuni hanno deciso di uscire dall'Osservatorio in quanto contrari all'opera, quattro dei 16 posti sono attualmente vacanti.

e il Ministro per lo Sviluppo Economico, Fabrizio Barca, per definire una linea di pianificazione coerente ed unitaria per i territori interessati dall'opera.

Di fatto, l'Osservatorio rappresenta per i territori che hanno accettato di mantenere sempre aperto il confronto sulla realizzazione dell'opera (la maggioranza dei comuni interessati) il luogo di analisi e approfondimento di aspetti ed interessi locali connessi alla realizzazione dell'opera, ma anche alle tematiche di assetto del territorio che un'opera di questo tipo rende necessarie. Intorno a questa esperienza si è formato un gruppo di tecnici e di amministratori abituati a lavorare insieme e ad elaborare di volta in volta soluzioni per la progettazione di interventi sul territorio basati sulle opportunità offerte dall'opera. Su questa base sarà possibile favorire la creazione di un attore coerente con i principi di sviluppo guidato dal territorio (CLLD), cui potrebbe essere associato anche l'obiettivo di ricucitura della conflittualità che si è manifestata in questi anni intorno alla NLTL e di orientamento della valle al perseguimento di uno sviluppo basato su criteri ed obiettivi condivisi.

1.4 Il progetto **Smart Susa Valley**

Nell'ambito della NLTL il finanziamento del capitolo compensazioni è espressamente previsto dalla Legge Obiettivo; il suo ammontare, quantificato nel 5% dei lavori realizzati su territorio italiano, configurerebbe un valore pari a **112,547 milioni di Euro**, sulla base del Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera³ - in aggiornamento alle previsioni del Progetto Preliminare⁴ - erogabile in base allo stato di avanzamento dei lavori.

Il CIPE, con l'avvio delle opere a Chiomonte (realizzazione del tunnel geognostico della galleria di base), ha disposto con Deliberazione del 23 marzo 2012 (registrata alla Corte dei Conti il 9 agosto 2012 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23 agosto 2012) uno stanziamento preventivo di risorse di 10 milioni di Euro quale prima *tranche* del totale delle "assegnazioni per le opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della NLTL" e ha chiesto all'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione⁵ ("Osservatorio") d'intesa con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, di formulare delle proposte per l'impiego di tale importo definendo criteri, modalità e contenuti dei progetti, che saranno poi finanziati trasferendo le risorse ai diversi soggetti istituzionali interessati.

Il CIPE, nella citata deliberazione, ha fissato un'articolazione temporale dell'assegnazione in tre anni: 2013: 2 M/€ - 2014: 5 M/€ - 2015: 3 M/€.

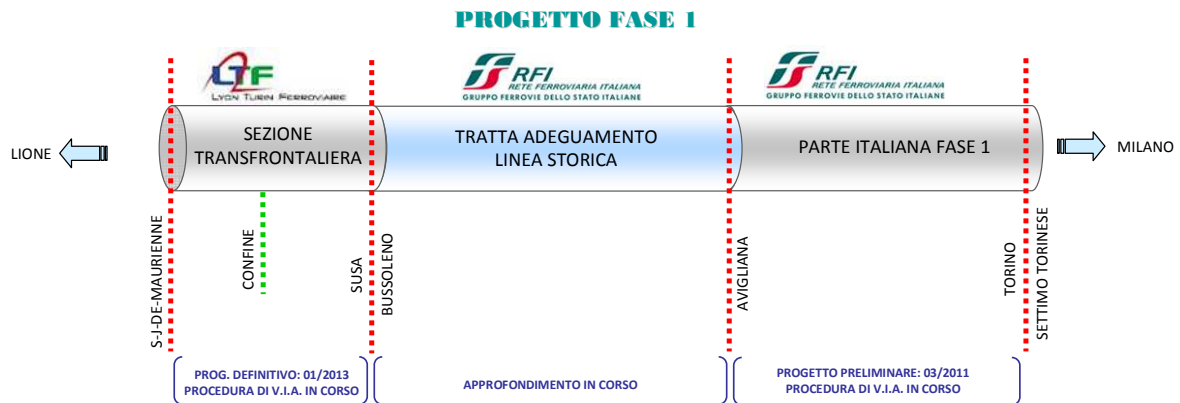
³ Valuta Euro 2012 - Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento - Progetto Definitivo Sezione Transfrontaliera 2013 - elaborato PD2 C30 TS3 0053 A. In corso di approvazione.

⁴ Deliberazione CIPE 57/2011 - Programma delle infrastrutture strategiche (legge 443/2001). Nuovo collegamento internazionale Torino - Lione - Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese - tratta in territorio italiano approvazione del Progetto Preliminare.

⁵ L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione è stato istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 2006, a seguito della decisione assunta dal "Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi" del 10 dicembre 2005, confermato nel corso della riunione del "Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi" del 29 giugno 2006. E' la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate per l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali. E' presieduto dal Commissario Straordinario del Governo, arch. Mario Virano, ed è composto dai rappresentanti dei Ministeri interessati (Infrastrutture, Trasporti, Interno, Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Salute, Commercio Internazionale e Politiche Europee), della Regione Piemonte, della Provincia e del Comune di Torino, degli altri Enti locali interessati (Bassa Valle e Alta Valle di Susa, Aree metropolitane Nord e Sud e Valle Sangone), da un rappresentante della Delegazione italiana della Commissione intergovernativa italo-francese per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione (CIG) e dai rappresentanti di RFI ed LTF. L'Osservatorio è diventato operativo dal 12 dicembre 2006 e dal suo insediamento si è riunito, di norma a Torino presso la Prefettura, 201 volte.

Al termine di numerose riunioni sul tema, l'Osservatorio ha deciso di utilizzare la disponibilità fondi in conto compensazioni per costruire un progetto integrato di sviluppo relativo alla Val di Susa, con riferimento immediato – per quanto riguarda i primi 10 milioni - ai Comuni della Sezione Transfrontaliera; tale progetto sarà poi esteso in base all'avanzamento lavori a tutti i Comuni interessati dalla realizzazione della nuova linea.

La figura seguente schematizza lo stato di avanzamento della realizzazione della linea per la parte italiana, sulla base del quale sarà progressivamente esteso l'ambito di riferimento per l'utilizzo delle risorse in conto compensazione.



La scelta dell'Osservatorio deriva dalla volontà di allocare le risorse secondo *“un criterio di proporzionalità tra impatti subiti e benefici erogati”*, nel solco di quanto prospettato nella Mozione Parlamentare del 28 marzo 2012, approvata pressoché all'unanimità.

L'idea è quella di **superare la logica prevalente delle compensazioni come fonte di finanziamento per opere di carattere locale e non connesse tra loro, per identificare una strategia comune di valle che trovi nella realizzazione della NLTL il volano per l'avvio di processi di sviluppo sostenibile e integrato**. Negli intendimenti emersi dai lavori dell'Osservatorio, questa strategia dovrebbe già dall'inizio conformarsi ai criteri individuati in seno all'Unione Europea per lo sviluppo regionale e la coesione di territori nei quali sia rilevante la componente rurale, siano presenti dinamiche economiche e produttive di post-industrializzazione, siano colte le opportunità derivanti da alcuni elementi di sviluppo declinati nell'Unione (*green economy*, connettività, reti di collegamento tra centri e poli urbani, ecc.).

Tale approccio risulta altresì coerente con la strategia elaborata a livello nazionale dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica per lo sviluppo delle *“Aree Interne”* dell'Italia al fine di raggiungere tre distinti ma interconnessi obiettivi generali: tutelare il territorio e la sicurezza degli abitati, promuovere la diversità naturale e culturale e il policentrismo, concorrere al rilancio dello sviluppo.

Posto che all'interno dell'Unione Europea è in corso il dibattito e il confronto relativo al nuovo ciclo di programmazione 2014-20 dei Fondi Strutturali, l'Osservatorio ha infine individuato nell'approccio che si va affermando in quella sede il punto di riferimento per la costruzione del progetto di sviluppo della Val di Susa. In particolare, l'approccio *“CLLD”*, Community-Led Local Development (sviluppo locale guidato dalle comunità), considerato uno dei perni della programmazione 2014-2020, è stato assunto quale punto di riferimento nella definizione del progetto di sviluppo di valle.

L'assegnazione programmatica dei fondi in anticipazione è stata confermata in data 26 ottobre 2012 (Delibera n.97/2012), ma ne è stata rimodulata l'articolazione temporale tra il 2013 e il 2016.

Infine nella seduta del **31 maggio 2013** il CIPE ha anticipato al 2014 l'assegnazione di 8 milioni di euro precedentemente prevista per il 2016, pertanto la definitiva ripartizione dei fondi risulta la seguente:

- **2013: 2 M/€**

- **2014: 8 M/€**

Inoltre è stata stabilita l'assegnazione di tali fondi alla Regione Piemonte.

Sulla base dei nuovi avvenimenti è stato rivisto l'elenco delle opere previste nella prima tranche dei fondi, corredato da un ulteriore elenco che anticipa gli interventi da finanziare nelle tranches successive. Il tutto è stato trasmesso al CIPE, che ne ha preso atto nella seduta del 31 maggio 2013.

1.5 Il percorso per la costruzione del progetto

L'Osservatorio ha concordato con Regione, Provincia e Città di Torino un indirizzo comune, presentato il 18 giugno 2012 a Torino in un incontro cui hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni interessati alla nuova opera; durante la riunione è stato presentato e distribuito ai sindaci un documento denominato "Criteri e modalità per l'utilizzo delle risorse stanziato dal Governo in 'conto compensazione'". I criteri individuati e condivisi con tutte le Amministrazioni (comprese quelle contrarie al progetto della NLTL) sono stati i seguenti:

- 1- Smart Valley: innovazione, supporto alla comunicazione (banda larga, wi-fi, nuove tecnologie, *smart grid*) in un contesto geografico a bassa densità, connesso al tema principale del supporto al turismo e alle tecnologie già esistenti o che vedranno la luce con l'opera: fibre ottiche già posate lungo l'autostrada A32 e il costituendo polo tecnologico della stazione internazionale passeggeri Alta Velocità di Susa.
- 2- Energia: il macro-settore deve essere considerato nelle forme di risparmio energetico, efficienza energetica, *smart grid*, ottimizzazione della produzione di energia da fonti rinnovabili (idroelettrico e mini-idroelettrico, biomassa da ciclo del legno, fotovoltaico, accumulo energetico), *governance* energetica, oggetto di rilevanti interventi nella pianificazione regionale, già co-finanziata con programmi comunitari e cofinanziabile nell'ambito dei bandi europei della nuova programmazione (2014-2020).
- 3- Interventi sul patrimonio edilizio esistente, con riferimento particolare ma non esclusivo al patrimonio pubblico: adeguamento degli edifici scolastici sulla base di segnalazioni dei Comuni, anche al fine di valorizzare il ruolo di elemento centrale nella vita pubblica del territorio (palestre, corsi per adulti, cineforum, biblioteche), ottimizzazione energetica e messa in sicurezza, anche dal punto di vista sismico, di una parte significativa del patrimonio pubblico. Nel Progetto Smart Susa Valley gli edifici saranno considerati nodi di una "smart community", realizzando un contesto innovativo ove sperimentare modalità intelligenti di governance del territorio.
- 4- Miglioramento dell'assetto ambientale e idrogeologico: completando e integrando i sistemi idro-ambientali esistenti e selezionando gli interventi strutturali nell'ambito di un

piano di lungo periodo, in base a priorità, modalità di intervento, localizzazione e impatti che cantieri e opere determinano sul territorio.

Le quattro linee guida concordate sono state analizzate in un insieme di riunioni specifiche (svoltesi tra giugno e dicembre 2012), cui hanno apportato progettualità e competenze diversi attori pubblici e privati. L'approccio emerso dal ciclo di incontri e dal processo di analisi congiunta con i territori e gli attori rappresentati nell'Osservatorio si configura come segue:

Fase 1 (giugno – dicembre 2012)

- costruzione nel quadro di riferimento complessivo di un progetto organico, denominato Smart Susa Valley ("SSV"), con prefigurazione per i territori interessati dalle opere della NLTL linee di utilizzo della prima *tranche* di compensazioni legate alla realizzazione della sezione transfrontaliera, pari a 10 €/mln (quale anticipazione di un totale indicativo di 112,547 M€ in settori strategici basati sull'approccio CLLD, inquadrato nel macro-progetto SSV;
- condivisione con il Ministero dello Sviluppo Economico e della Coesione (MISE) dell'articolazione dell'approccio generale del SSV e della sua prima articolazione, finanziata con i 10 €/mln di anticipo in conto compensazioni;
- inserimento del progetto SSV da parte del MISE nell'aggiornamento n. 3 del documento Piano di Azione Coesione.

Fase 2 (gennaio-dicembre 2013)

- Implementazione della Fase 1, mediante la spesa della prima *tranche* prevista dal CIPE per il 2013, pari a 2 €/mln;
- elaborazione, di concerto con il MISE, del progetto SSV in un'ottica di accesso alle risorse in sinergia con progetti cofinanziati a livello comunitario, in modo da determinare un effetto leva delle risorse disponibili; il progetto SSV sarà predisposto sulla base degli elementi di riferimento sulla programmazione 2014-2020, che saranno resi noti nei primi mesi del 2013, nella prospettiva di competere a livello di Unione Europea con altri progetti integrati a base locale per l'accesso a finanziamenti inquadrati nei Fondi Strutturali e nel settore della ricerca (Horizon 2020);
- il progetto si baserà sulle seguenti fonti di finanziamento:
 - o fondo compensazioni (circa 112 milioni di Euro, di cui 10 milioni in anticipazione);
 - o cofinanziamento da parte dell'UE, nella misura che risulterà al termine del processo di selezione dei progetti inquadrati nel ciclo di spesa 2014-2020;
 - o cofinanziamento da parte di enti territoriali italiani, in funzione di quanto stanziato dall'UE e del quadro programmatico dei Fondi Strutturali definito a livello regionale per il Piemonte;

Fase 3 (2014-2020)

- Realizzazione dei progetti a livello UE ammessi al finanziamento, avvio delle azioni del progetto SSV inquadrato nell'ambito dei Fondi Strutturali, programmazione 2014-2020.

Si precisa che il presente documento descrive l'impostazione generale, comune a tutto il progetto SSV, e la strategia di sviluppo assunta. Inoltre dettaglia in maniera analitica i criteri

e le modalità di utilizzo dei 10 €/mln disponibili in anticipazione, prefigurando le linee generali del macro-progetto che sarà operativo tra il 2014 e il 2020.

2 Quadro di riferimento

Nel dicembre del 1993 Jacques Delors scriveva nel suo “Libro Bianco sulla crescita, competitività ed occupazione”:

«Il mercato interno, per garantire la libera circolazione in uno spazio senza frontiere richiede l'esistenza di infrastrutture sufficienti e tecnologicamente adeguate. Si possono paragonare le esigenze di funzionamento del mercato interno con quelle di un organismo, che deve disporre di quattro componenti essenziali, una rete di circolazione sanguigna (le infrastrutture di trasporto), un sistema nervoso (le infrastrutture di telecomunicazione), un sistema muscolare (le infrastrutture energetiche), un sistema cerebrale (le infrastrutture di formazione), il cui insieme viene indicato come reti trans-europee.»

Allo stesso modo un territorio come la Valle di Susa può diventare, se dotato di quelle quattro componenti essenziali, straordinariamente attrattivo e in grado di accrescere la propria competitività in modo sostenibile.

In questo quadro l'evoluzione tecnologica delle reti di comunicazione e dei sistemi informatici offre grandi opportunità per i cittadini e le imprese. Le “città intelligenti” (*smart cities*) stanno divenendo - nelle prime realtà in atto e nell'immaginario collettivo - idea di progresso e nuovo paradigma del vivere per i singoli e le comunità.

La pubblicazione dei bandi europei e nazionali in tema di città “intelligenti” pone il tema delle “*Smart Cities*” e delle “*Smart Communities*” nel dibattito nazionale come uno dei più innovativi ambiti di ricerca e di sviluppo.

Il dibattito è in tuttora in corso per cercare di definire il concetto di smart city, perdendo spesso di vista un elemento fondamentale: la tecnologia è un mezzo per migliorare la qualità del vivere, non un fine in se stessa. Bisogna pertanto partire dai bisogni delle comunità e costruire -grazie alle potenzialità della tecnologia- sistemi organizzativi, relazionali ed imprenditoriali in grado di fornire risposte sistemiche ed efficaci per migliorare la qualità della vita e la sicurezza delle persone.

Il concetto di “Smart” trova quindi la sua naturale declinazione negli ambiti dell'energia, della mobilità, del governo e della cittadinanza, ma con una particolare attenzione alla vocazione del territorio, alle matrici ambientali e agli stili di vita quale condizione imprescindibile per la creazione di benessere fondato su nuovi modelli di interazione persona-ambiente.

Nell'attuale periodo di crisi, le risorse per realizzare le infrastrutture tecnologiche possono venire soltanto da meccanismi imprenditoriali a valore aggiunto, in grado di attrarre investimenti e di generare risparmi e ritorni economici e finanziari da reinvestire a livello locale.

E' inoltre necessario costruire modelli di sviluppo orientati alla relazionalità e all'intelligenza del vivere, dell'abitare, dello spostarsi, del produrre e del comunicare, che divengano sogno e suggestione per le comunità locali.

Lo sviluppo delle energie rinnovabili può rappresentare per la Valle di Susa una occasione di crescita economica, protezione dell'ambiente e coesione sociale.

Nonostante la crisi, il settore dell'energia è infatti capace di creare valore e di attrarre investimenti, fungendo da catalizzatore di sviluppo e da integratore di competenze e di saperi.

Grazie alla produzione ed ai consumi sostenibili dell'energia, è possibile generare risorse da reinvestire localmente nel sistema produttivo e nei servizi ai cittadini: a tal fine la preconditione fondamentale è che si crei un clima di partecipazione e accettazione delle iniziative tecniche e imprenditoriali, viste come opportunità per creare impresa e posti di lavoro nel rispetto delle diversità e delle culture locali.

Il "funzionamento", la competitività e l'attrattività dei territori non dipendono solo dalle loro infrastrutture materiali, ma anche, e sempre di più, dalla disponibilità e dalla qualità delle infrastrutture dedicate alla comunicazione (ICT) ed alla relazione, comprese le infrastrutture verdi di relazione ecologico ed ambientale; questi fattori rappresentano un vero e proprio valore aggiunto quando coinvolgono **l'insieme organico delle funzioni di un territorio (produrre, consumare, abitare, curarsi, spostarsi, comunicare, studiare, divertirsi) creando dalla loro integrazione, nuovi fattori di sviluppo e nuove opportunità di crescita economica.**

Per questo i territori (nelle loro diverse forme urbane, più compatte o diffuse e nel sistema di relazioni tra di esse) si distingueranno nel sistema della competizione "globale", per la propria capacità di essere "intelligenti".

Una città (o un sistema urbano) può essere classificata come smart city se gestisce in modo intelligente (smart):

- le attività economiche
- la mobilità
- le risorse ambientali ed energetiche
- le relazioni e i servizi tra le persone,
- la comunicazione
- le politiche dell'abitare
- la sicurezza
- il modo di amministrare.

Una città è "smart" quando **gli investimenti in capitale umano e sociale e nelle infrastrutture tradizionali (ad esempio i trasporti) e moderne (ICT ed energia) orientano ed alimentano uno sviluppo economico sostenibile ed una elevata qualità della vita, con una gestione saggia delle risorse naturali, attraverso un metodo di governo partecipativo**⁶.

L'obiettivo che deve essere assunto è proprio questo: affrontare la sfida che la globalizzazione e la crisi economica pongono in termini di competitività e di sviluppo sostenibile con un'attenzione particolare alla coesione sociale, alla diffusione e disponibilità della conoscenza, alla creatività, alla libertà e mobilità effettivamente fruibile, alla qualità dell'ambiente naturale e culturale.

Il termine **smart city** ha visto fino ad ora il maggior uso in Nord America (sia negli USA che in Canada) dove gli sono stati dedicati studi approfonditi; si ritiene ora che questo modello "concettuale" sia anche applicabile, e forse più efficacemente, nel Vecchio Continente.

⁶ Le Smart City: città intelligenti, digitali ed inclusive. Cosa sono veramente? 14 maggio 2012, Marco De Mitri.

Le città europee, infatti, e a maggior ragione le città italiane, in gran parte basate su una storia che affonda le sue radici almeno nel Medioevo, hanno tratti comuni che trovano il loro fondamento nel concetto di “comunità” e che, quindi, implicano valori come tradizione, inclusione, partecipazione, solidarietà. Questa declinazione urbana di quello che Rifkin ha chiamato “European Dream” può essere più adeguata, rispetto ad un clima più spiccatamente competitivo, a creare un ecosistema favorevole per la crescita della creatività e della attrattività complessiva della città.

Anche per questo l’Unione Europea⁷ ha dedicato un impegno costante per elaborare una strategia per raggiungere una crescita urbana “intelligente” per i suoi insediamenti urbani e metropolitani; l’Europa incoraggia le “comunità intelligenti” – come le ha definite il Commissario per l’energia Günther Oettinger alla presentazione del luglio 2012 – perché vadano verso soluzioni “integrate e sostenibili in grado di offrire energia pulita e sicura a prezzi accessibili ai cittadini, ridurre i consumi e creare nuovi mercati in Europa e altrove”.

Estendere tali obiettivi, perseguiti fino ad ora soprattutto per sistemi metropolitani ed urbani compatti, ad un territorio ed ai suoi sistemi insediativi diffusi come il la Valle di Susa è ragionevole, opportuno e assolutamente possibile. La Val di Susa d’altronde rappresenta un laboratorio già attivo da molti anni di iniziative che precorrono i contenuti “smart”.

Il progetto risponde altresì ad un’altra iniziativa dell’Unione Europea⁸ che pone nell’impiego efficiente delle risorse un cardine della strategia Europa 2020 per la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Sul presupposto che le risorse naturali sono alla base dell’operatività dell’economia europea e mondiale e della qualità della vita, l’impiego più efficiente delle medesime - contrastando il cambiamento climatico, rafforzando i preziosi servizi ecosistemici e incidendo positivamente sulla qualità della vita - assume una funzione cruciale per la crescita e l’occupazione.

Lo scenario territoriale e normativo entro cui collocare questa proposta risulta già coerentemente definito da diversi strumenti di programmazione e pianificazione che è opportuno richiamare:

Per quanto riguarda la **Regione Piemonte**, con particolare riferimento alle infrastrutture e al contesto di riferimento per la NLTL:

- Il Piano Territoriale Regionale della Regione Piemonte (DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011).
- L’Intesa generale quadro sottoscritta dalla Regione Piemonte con il Governo nazionale ed i successivi atti, in particolare il primo Atto aggiuntivo (23 gennaio 2009) all’intesa generale quadro Governo-Regione “Reti e infrastrutture”, contenente un elenco di opere strategiche per il Piemonte del valore di 300 €/mln, di cui 200 €/mln a carico del Governo e 100 €/mln a carico della Regione.
- L’approvazione della legge regionale n. 4 /2011 “Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo – Territorio” (21 aprile 2011) .
- I documenti preparatori per gli incontri svoltisi nel 2012 tra il Presidente della Regione Piemonte e il Governo, che hanno portato all’approvazione da parte del CIPE

⁷ Comunicazione della Commissione Europea "Iniziativa faro Europa 2020 - L'Unione dell'innovazione", COM(2010) 546 definitivo [52010DC0546/IT](#)

⁸ Comunicazione della Commissione Europea "Iniziativa faro Europa 2020 – Un’Europa efficiente nell’impiego delle risorse", COM(2011) 21 definitivo 52011DC0021

di un insieme di interventi economici per il territorio che riguardano la linea storica, il nodo ferroviario di Torino ed alcune opere che interessano i Comuni coinvolti.

Risulta significativo segnalare in questa sede il progetto strategico regionale Corona Verde che ha finanziato azioni specifiche di riqualificazione del corridoio ecologico/ambientale della Dora nella bassa Valle e sta elaborando un Masterplan generale che interessa lo stesso territorio e che in materia di infrastrutture verdi, può rappresentare un punto di riferimento e di raccordo anche per il futuro sviluppo di SSV.

Per quanto riguarda la **Provincia di Torino**:

- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (DCP 2009, DCR 2010).
- Il Piano Strategico dei territori interessati alla linea ad Alta Capacità Torino-Lione, redatto dalla Provincia di Torino in accordo con le amministrazioni locali coinvolte e approvato dal Ministero delle Infrastrutture (2008-2009).
- L'Abaco delle Buone Pratiche per il "Rafforzamento dello spazio rurale nella costruzione delle reti ecologiche e per l'inserimento paesaggistico di strutture o infrastrutture agricole (2011)";
- Il Contratto di Fiume del Torrente Sangone.

Per quanto riguarda i **territori** direttamente interessati dalla NLTL:

- Il documento della Comunità Montana Bassa Val di Susa RIFARE – *verso un assetto territoriale sostenibile per la valle di Susa e la Val Sangone* (23/12/2009).
- Il Programma Territoriale Integrato "*Metromontano – Verso la competitività sostenibile del tessuto produttivo, la riqualificazione del territorio e la conoscenza*"

Per quanto riguarda i **processi di sviluppo** già in atto:

- La Legge 08/05/2012 n° 65 – Disposizione per la valorizzazione e la promozione turistica delle valli e dei comuni montani sede dei siti dei Giochi Olimpici Invernali Torino 2006 – attraverso cui si prevedono, con risorse già disponibili, "interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione degli impianti di cui all'allegato 1 della legge 9 ottobre 2000 n° 285 tra cui prioritariamente quelli siti nei territori montani interessati dai Giochi Olimpici Torino 2006".

Inoltre, per quanto riguarda la **rappresentanza** delle Associazioni Imprenditoriali e Sindacali Piemontesi, è da segnalare la seguente iniziativa:

- Il documento "*Un progetto di sviluppo per la Valle di Susa: Assi di intervento e suggestioni progettuali*" curato dal Coordinamento delle Associazioni Imprenditoriali e Sindacali Piemontesi e realizzato insieme al Politecnico di Torino, (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio DIST) e a SiTI (Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione) del 10 dicembre 2012. Il documento individua alcune linee percorribili per lo sviluppo della Valle di Susa. Per ciascuno degli assi progettuali sono stati sviluppati dei progetti pilota (con indicazione dei costi delle opere, dei tempi di realizzazione, dei criteri di gestione locale e sovra locale dei progetti e degli investimenti, dei finanziamenti intercettabili e degli strumenti di monitoraggio delle ricadute).

La formulazione del progetto **Smart Susa Valley** (SSV) rappresenta lo sviluppo degli strumenti e dei riferimenti programmatori richiamati, costituendone una prima attuazione operativa in quanto provvista di autonoma copertura finanziaria.

3 Analisi del contesto territoriale e sociale

I Comuni della Val di Susa sono 39, per un totale di quasi 100.000 abitanti. Storicamente, per le sue caratteristiche fisiche ed ambientali, la valle è stato uno degli ambienti alpini in cui i processi di antropizzazione si sono manifestati più precocemente e con la maggiore intensità. Ne è derivata una considerevole stratificazione storico-territoriale, che testimonia della continua ricerca di un equilibrio fra le dinamiche ecologiche e le esigenze sociali ed economiche della popolazione, intese secondo il profilo elementare della sussistenza umana.

A questo rapporto si possono ricondurre in primo luogo le economie legate allo sfruttamento agro-silvo-pastorale dei versanti e dei fondovalle, strutturate già in epoca protostorica e caratterizzate da un'elevata persistenza nel tempo. Ne è derivato un complesso sistema di relazioni materiali che ha plasmato la morfologia degli insediamenti collocati ai margini del fondovalle e sui versanti, secondo una disposizione per fasce altimetriche, organizzate trasversalmente agli assi vallivi.

La Valle di Susa, ambito storicamente "aperto", è particolarmente caratterizzata da un complesso di relazioni longitudinali, associate agli scambi di medio-lungo raggio veicolati lungo il solco vallivo (sebbene non necessariamente sul fondovalle) in ragione delle esigenze di comunicazione fra l'Italia e le regioni transalpine.

La realizzazione del tunnel autostradale del Fréjus nel 1980 ed il completamento dell'autostrada A32 nel 1994 hanno contribuito alla determinazione dell'attuale assetto insediativo; la realizzazione ed il consolidamento dell'asse principale di trasporto internazionale con la Francia ha prodotto un ulteriore elemento di "metropolizzazione" della Bassa Valle, con lo sviluppo di nuovi significativi insediamenti industriali e residenziali, un forte impulso alla strutturazione di Susa come polo di servizi (connessi all'autostrada), e ha supportato l'ulteriore sviluppo turistico dell'Alta Valle (Olimpiadi Torino 2006).

Le trasformazioni insediative recenti possono essere descritte come sovrapposizione di tre processi.

Un primo processo è rappresentato dal progressivo **abbandono degli insediamenti laterali**, generato dalla destrutturazione delle economie agro-pastorali di sussistenza. Questo fenomeno si associa alla discesa della popolazione verso il fondovalle e ad una **crecente polarizzazione "urbana"**, che assume caratteristiche differenziate a seconda dell'ambito preso in esame:

- In Media Valle, il bipolo **Susa-Bussoleno**, che si pone tradizionalmente come polo di servizi a medio raggio, interessato da un processo di lenta riconversione industriale.
 - In bassa valle, le due polarità di **Avigliana e Giaveno** vedono crescere il loro peso demografico all'interno di un contesto metromontano sempre più integrato con le dinamiche dell'area torinese.
 - Da ultimo, in Alta Valle, le polarità turistiche a carattere urbano (**Bardonecchia, Oulx, Chiomonte**) o specializzato (**Sestriere, Sauze d'Oulx**) si caratterizzano per una sensibile proliferazione di residenze secondarie (la Valle di Susa rappresenta uno degli ambiti di massima concentrazione di "letti freddi" dell'intero arco alpino) che tende a trasformarsi in un fattore di debolezza strutturale⁹. Tali polarità tendono ad
-

instaurare relazioni “dirette” con Torino – con significativo rafforzamento in occasione dei Giochi Olimpici del 2006 – e le altre città del Nord, dalle quali proviene la maggior parte della clientela turistica, e per converso a “saltare” i poli urbani della media e della bassa valle.

Queste dinamiche tendono ad influenzare anche la dotazione di servizi locali, con l’emergere quale secondo fenomeno di un mercato policentrismo: basti pensare che il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale identifica, all’interno delle due valli, ben quattro “poli locali extrametropolitani” (Susa, Bussoleno, Avigliana e Giaveno), cui si aggiungono due “poli locali turistici” (Bardonecchia ed Oulx/Chiomonte).

Il terzo fenomeno, che deriva in parte dal secondo, è quello dei **crescenti consumi di suolo**, che si concretizza in un macroscopico fenomeno di *sprawling* urbano nel fondovalle della Bassa Val di Susa, imputabile non solo alle espansioni residenziali, ma anche al crescente ingombro da parte delle infrastrutture.

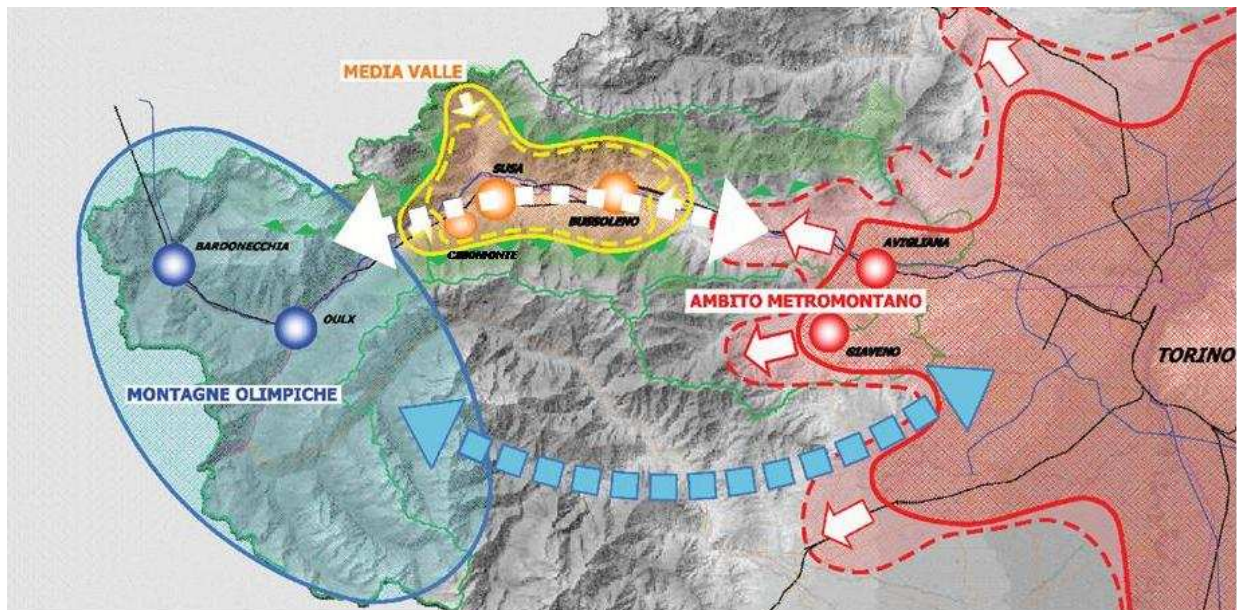
Secondo le indagini condotte a supporto del nuovo Piano Territoriale di Coordinamento, tra il 1990 ed il 2006 l’estensione del suolo urbanizzato nell’ambito valsusino è passata da 5.371 a 6.031 ha, corrispondenti rispettivamente al 4,2 ed al 4,7% della superficie complessiva. L’incremento registrato, pari a circa il 13%, si colloca sostanzialmente in linea con l’andamento demografico registrato nel medesimo periodo. Tale andamento appare leggermente migliore di quello medio della Provincia (dove il consumo di suolo è cresciuto del 14% a fronte di una leggera diminuzione demografica), e può essere almeno in parte correlato alla presenza di importanti vincoli orografici, che contribuiscono a rendere sempre più raro il suolo utilizzabile per usi urbani. Tuttavia, a partire dall’anno 2000 le dinamiche appaiono in accelerazione, determinando il rischio di un sostanziale ridimensionamento dei residui ambiti agricoli di fondovalle.

Nel complesso, le dinamiche territoriali sopra descritte si prestano ad un’interpretazione sintetica basata sul riconoscimento di alcuni processi concomitanti, quali in particolare:

- la progressiva espansione dell’area metropolitana torinese, sino a dar luogo ad un **ambito “metromontano”**, che include ormai Giaveno e la Bassa Val Sangone, nonché Avigliana e la zona di Almese, affacciandosi oltre le Chiuse sin verso Condove e Sant’Antonino di Susa;
- l’evoluzione tendenzialmente autonoma delle **“Montagne Olimpiche”**, che tendono a rapportarsi direttamente con la città di Torino e con città di altre regioni “saltando” i poli di servizio locale sottostanti.

Tali tendenze determinano, da un lato, un relativo indebolimento del bacino funzionale della Susa-Bussoleno, che stenta a mantenere il suo ruolo storico a servizio di una valle “spezzata in due” e, dall’altro, una sempre più marcata divaricazione fra le relazioni “longitudinali”, che risentono di una accentuata dipendenza dal capoluogo regionale, e le relazioni “trasversali”, sempre meno significative per la vita dei singoli ambiti territoriali.

Nello schema che segue viene sintetizzata la tendenza di fondo che interessa la valle: progressiva separazione tra Alta e Bassa valle, collegamento diretto tra Alta valle ed area metropolitana, espansione dell’area metropolitana stessa verso la Bassa valle.



Da tale sintetico quadro emerge l'importanza che le diverse componenti territoriali della Val di Susa recuperino connessione ed acquisiscano una autonomia attrattiva sulla quale basare le ipotesi di sviluppo di breve e medio-lungo periodo.

Dal punto di vista delle risorse ambientali il territorio della Valle di Susa è caratterizzato da un patrimonio di particolare rilievo, tra cui il Fiume Dora che solca l'intera valle. Il fiume nello specifico rappresenta un elemento di estremo valore in termini di disponibilità di acqua, in tale accezione va necessariamente rispettato e gestito in modo da garantire un reale equilibrio tra le necessità di utilizzo della risorsa e quella del mantenimento di un suo buon livello di funzionalità. Inoltre la Dora rappresenta il più importante corridoio naturale di questo territorio, che opportunamente gestito può rappresentare l'asse portante del sistema della connettività ambientale di tutta la Valle (rete ecologica) e un tassello fondamentale delle dotazioni infrastrutturali che si stanno sviluppando per garantire una più generale connettività interna a quest'area utile a migliorare la qualità di vita (infrastruttura verde di valore multifunzionale, ambientale e fruitivo).

E' pertanto strategico intervenire in modo organico sul territorio fluviale al fine di garantire che tale elemento continui a mettere a disposizione i suoi servizi (acqua pulita e in quantità, serbatoio di biodiversità, sistema di connessione, etc.) alla comunità di Valle. Non si può pensare di interpretare il tema della sostenibilità dello sviluppo solo rappresentando un concetto passivo di rispetto dell'ambiente, è necessario agire, anche in un'ottica di compensazione, e mettere in campo azioni che, in questo caso specifico, possano contribuire alla riqualificazione dei territori fluviali.

Per quanto riguarda l'aspetto **economico-produttivo-occupazionale** la Val di Susa è caratterizzata, nella parte bassa in particolare, dalla specializzazione nel settore metalmeccanico le cui dinamiche industriali sono strettamente connesse al sistema manifatturiero metropolitano (figura seguente).

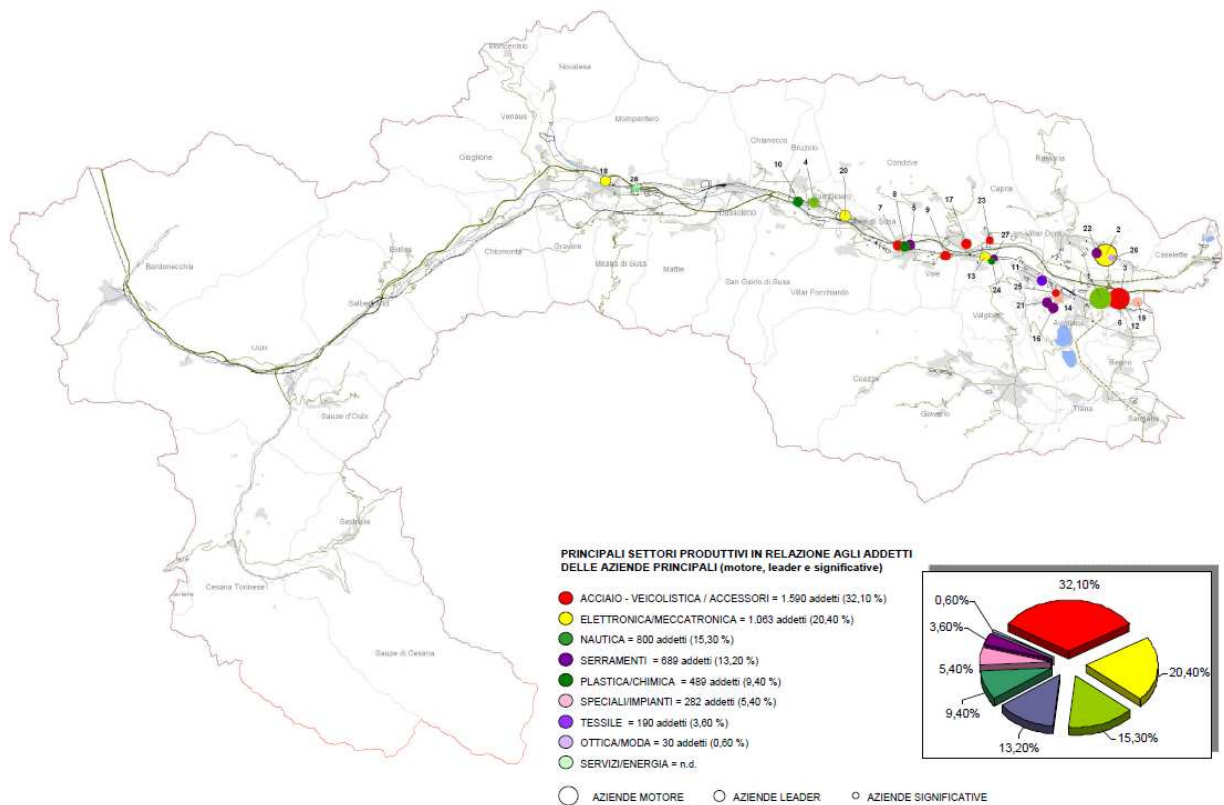


Figura 6 - Analisi degli insediamenti produttivi di rilevanza sovracomunale in Valle di Susa
 Fonte PTC2 Provincia di Torino, Allegato 2

Anche il settore turistico, in virtù delle peculiarità della Valle, si dimostra di grande rilevanza per il territorio (in questo caso soprattutto nell'alta valle): su base provinciale l'area della Valle di Susa attraeva nel 2008 il 16,14% degli arrivi, seconda solo all'Area Metropolitana torinese, in cui si concentrava il circa il 70% degli arrivi.

Tuttavia in Valle di Susa i pernottamenti legati agli sport invernali durano più di quelli del turismo culturale nella Città di Torino ed incidono in maniera significativa sul dato relativo alle presenze.

Oggi la condizione dell'occupazione in Valle desta forte preoccupazione: i dati degli osservatori mostrano una forte crisi, che coinvolge un po' tutti i settori produttivi, oltre che i servizi; le cronache locali parlano di difficoltà di importanti stabilimenti della valle (Azimut, Acciaierie Beltrame, CLN, Tekfor, ecc.), e di difficoltà anche del comparto turistico/alberghiero.

Per avere un'idea della gravità della situazione basti pensare che, a fine anno 2008, le persone in cerca di lavoro che avevano dichiarato la disponibilità presso il CPI di Susa, erano 1.435; a fine 2012 la cifra è salita a 2.265, il 47% in più. Ancora un dato: nei primi tre mesi dell'anno 2013, sono state presentate 107 domande di mobilità non indennizzate e 60 indennizzate.

Dal punto di vista congiunturale il bacino di Susa ha fatto registrare una performance peggiore rispetto alla media provinciale con un arretramento degli avviamenti tra 2008 e 2012 (I semestre) del 24%(contro il 20%) e del volume di lavoro attivato (ossia le giornate di lavoro attivate dagli avviamenti) del 58% rispetto al 49%.

Nel contesto della Nuova linea Torino Lione il progetto **Smart Susa Valley**, attraverso misure specifiche, si pone l'obiettivo di innescare una serie di processi virtuosi in grado di apportare,

dapprima nei Comuni della Sezione Transfrontaliera e in prospettiva in tutta la Valle di Susa, **occasioni per la crescita e lo sviluppo economico**, misurandosi anche con le concrete problematiche relative all'attuale difficoltà delle imprese locali, oltre a promuovere alcuni interventi mirati al miglioramento della vita dei cittadini.

4 Obiettivi

Gli obiettivi alla base del progetto Smart Susa Valley sono:

1. Aumentare la connettività interna all'area (ristretta ed allargata) e tra l'area e il territorio di più immediato riferimento (la macro-regione Alpmed¹⁰, composta da Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria per l'Italia e dalle regioni Rhone-Alpes e PACA – Provence Côte d'Azur in Francia) mediante il miglioramento delle connessioni e delle relazioni tra diversi soggetti ed operatori e dei collegamenti materiali e immateriali tra la Val di Susa, la Maurienne e l'area metropolitana ed il capoluogo torinese che ha come effetto a breve termine la declinazione del concetto smart nei servizi forniti dalla Pubblica amministrazione (ma non solo) ai cittadini e alle imprese. Nel medio termine creare un vantaggio strategico nel sistema ambientale e in quello economico che favorisca la creazione di nuove imprenditorialità, sviluppare competenze innovative e ad alto valore aggiunto, trasformando la Val di Susa in un laboratorio di eccellenze, con particolare riferimento al settore dell'energia;
2. Aumentare l'efficienza energetica, degli impianti esistenti, delle reti e dei punti di consumo; valorizzare le potenzialità di produzione di energia da fonti rinnovabili, anche in relazione alle ricadute positive che esse determinano sulle comunità locali contenendo gli impatti ambientali ed in particolare quelli sulle risorse idriche; ridurre le emissioni di CO₂ ed attivare azioni di responsabilizzazione e conoscenza che possono generare in prospettiva ulteriori efficientamenti del sistema energetico complessivo dell'area;
3. Creare occasioni di sperimentazione per smart grids e smart infrastructures, in termini di costruzione di sistemi territoriali dove le tecnologie diventino motore per meccanismi efficaci di governance;
4. Ridurre i rischi, idrogeologico, idraulico e sismico¹¹, conseguenti ad eventi naturali di particolare gravità e intensità e migliorare l'assetto dell'ecosistema idrico complessivo, con particolare attenzione all'area oggetto di trasformazione d'uso per realizzare la stazione di Susa internazionale e la zona di manutenzione della nuova linea ferroviaria;
5. Accrescere la fruizione di edifici pubblici per attività ad immediato impatto economico (ricettività di maestranze connesse alla NLTL), per attività di valorizzazione culturale dell'area e porre in atto le azioni necessarie perché gli edifici pubblici (quelli scolastici in particolare) possano diventare centri civici, capillari, aperti, luoghi di grande connettività;

¹⁰ Le Unioni regionali delle Camere di commercio transfrontaliere di **Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Provence-Alpes-Côte d'Azur Corse e Rhône-Alpes** hanno avviato nel 2008 un processo di coordinamento tra i sistemi camerali delle rispettive regioni, condividendo il disegno politico dell'**Euroregione Alpi-Mediterraneo (AlpMed)**, nata da un Protocollo d'intesa siglato nel 2006 dalle corrispondenti Autorità regionali. L'Euroregione Alpi Mediterraneo (AlpMed) si estende per circa 142mila kmq con una popolazione di oltre 19 milioni di abitanti.

¹¹ In questo contesto si inseriscono, anche nel rispetto della vigente normativa di settore, gli studi di microzonazione sismica dei territori interessati dalla nuova opera infrastrutturale, elaborati sulla scorta degli "Indirizzi e Criteri per la Microzonazione Sismica (ICMS)", redatti dal Dipartimento Nazionale di Protezione Civile.

6. Supportare il Sistema di Valle nell'accesso ai finanziamenti dell'Unione Europea, con particolare riferimento ai bandi *Horizon 2020*.

In sintesi, l'obiettivo generale del progetto SSV è la creazione di un sistema socio-economico di valle basato sulla connettività, l'attrattività, l'efficienza energetica, la eco sostenibilità e la sicurezza.

5 Descrizione delle componenti del progetto

5.1 Componenti, assi e misure del progetto Smart Susa Valley

Alla luce di quanto detto sino ad ora, sono stati individuati 5 Assi principali di intervento "Smart" (*Mobility, Energy, Environment, Building ed Economy*) per l'utilizzo dei fondi in conto compensazioni, in piena coerenza con le strategie indicate dagli strumenti precedentemente illustrati. All'interno dei cinque filoni sono declinate le strategie di azione secondo un progetto globale ed inclusivo denominato **Smart Susa Valley**.

Il quadro proposto interessa sia la prima parte del progetto, relativa all'impiego dei 10 €/mln di anticipo in conto compensazione, sia il suo sviluppo successivo, basato sull'integrazione di ulteriori *tranche* del conto compensazioni e sull'accesso – subordinato alle procedure che saranno via via rese note e alla relativa competizione – ai Fondi Strutturali del ciclo di programmazione 2014-2020.

N	ASSE DI INTERVENTO	COD	MISURA
1	SMART MOBILITY	1.1	Sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di comunicazione materiale
		1.2	Sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di comunicazione immateriale
2	SMART ENERGY	2.1	Sviluppo del sistema di produzione dell'energia
		2.2	Tutela e valorizzazione delle attività agroforestali
3	SMART ENVIRONMENT	3.1	Salvaguardia e riqualificazione ambientale
		3.2	Messa in sicurezza del territorio
4	SMART BUILDING	4.1	Messa in sicurezza e riqualificazione degli edifici pubblici
		4.2	Riqualificazione degli insediamenti urbani
		4.3	Recupero delle aree rurali e delle borgate
5	SMART ECONOMY	5.1	Rafforzamento e riconversione della produzione manifatturiera e delle attività economiche
		5.2	Promozione e riposizionamento dell'offerta turistica
		5.3	Sviluppo tecnologie innovative

Tabella 1 – Assi e misure progetto Smart Susa Valley

Il quadro di connessioni tra le componenti del progetto è esplicitato nella figura 7..

I cinque filoni presentano un insieme di interrelazioni che evidenziano come l'aggregazione per gruppi rappresenti una necessità di tipo organizzativo e descrittivo, in quanto le connessioni tra filoni e tra progetti sono numerose e strategicamente significative.

Il quadro è quello della **integrazione nel segno della connessione interna alla valle e dell'adozione a livello diffuso di un modello di green economy basata sulle opportunità**

offerte dal progetto della NLTL.

Dal punto di vista generale si prevede che la totalità dei fondi venga ripartita in due, in modo da garantire sia la realizzazione delle opere e degli interventi strategici, che la possibilità di investire in progettualità in grado di intercettare ulteriori fonti di finanziamento:

- 90% per componenti di realizzazione (installazioni, infrastrutture, interventi in conto opere civili, sistemi tecnologici sperimentali, *smart grid*, siti dimostrativi, ecc.)
- 10% per componenti di ingegneria (studi, progettazione e direzione lavori, elaborazione di modelli di business e imprenditoriali, preparazione del progetto inquadrato nella selezione competitiva dell'assegnazione di fondi europei (Fondi Strutturali programmazione 2014-2020)

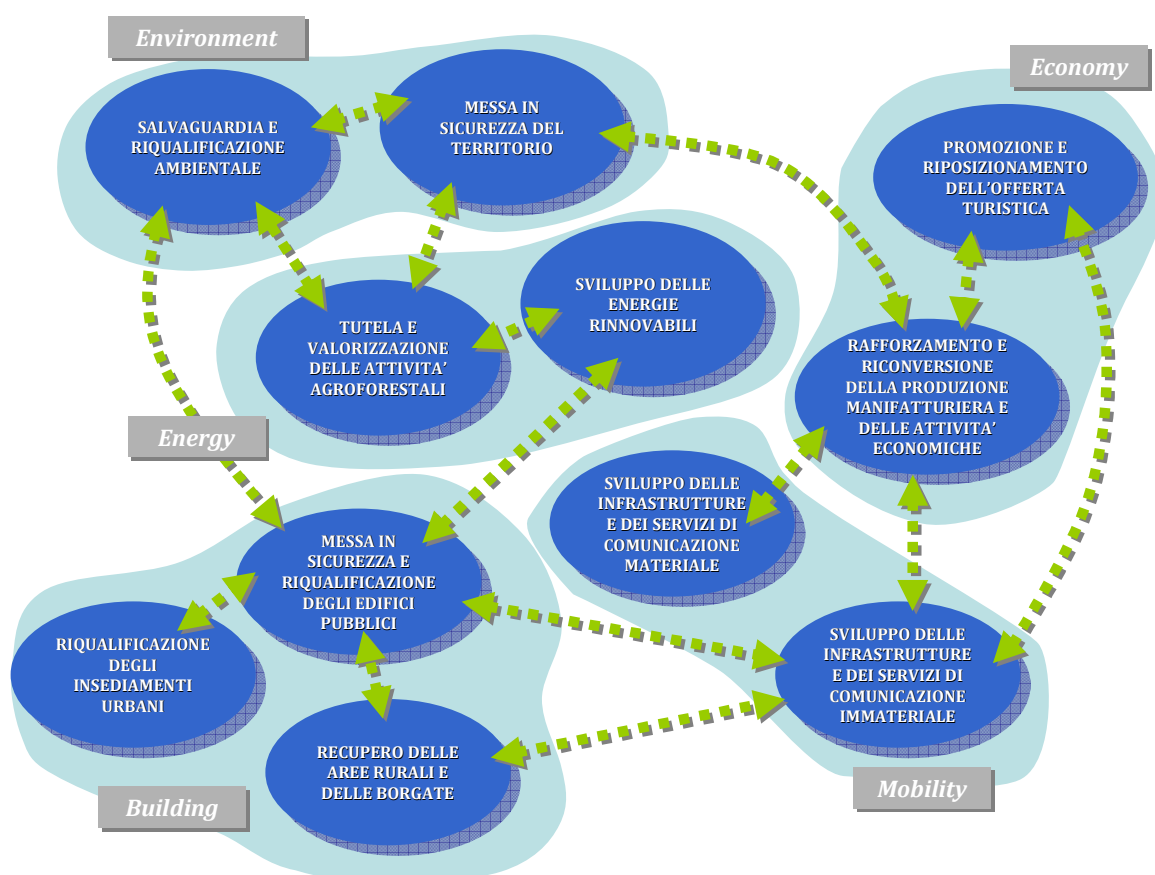


Figura 7 - Quadro di connessioni tra le componenti del progetto

5.2 Prime indicazioni sui progetti all'interno delle misure

I progetti identificati nella prima fase, destinati al finanziamento e all'attuazione dell'orizzonte temporale 2013-2015 e finanziati con i 10 milioni dell'anticipazione in conto compensazioni - Allegato 1 - rispondono ai seguenti requisiti:

- cantierabilità immediata
- contenuto funzionale al progetto di sviluppo integrato del territorio SSV
- capacità di massimizzare in prospettiva le opportunità offerte dal cantiere della NLTL
- misurabilità a breve termine degli effetti attesi

6 Apporto di partner privati e pubblici

Nella fase di analisi, confronto e approfondimenti dei quattro tempi posti alla base del progetto (Smart Valley, Energia, Patrimonio Edilizio e Assetto del territorio), che hanno poi generato i cinque filoni del progetto integrato Smart Susa Valley (Smart Mobility, Smart Energy, Smart Building, Smart Environment e Smart Economy), numerosi soggetti hanno apportato le proprie competenze e posto la candidatura per l'attivazione di forme di partenariato da definire. I soggetti intervenuti, che rappresentano un potenziale valore per lo sviluppo del progetto sono:

- Acsel
- Agenzia Torino 2006
- AIPO (ex Magistrato del Po)
- ARPA
- Politecnico di Torino
- SiTI - Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'innovazione
- Università di Torino
- ISMB
- IPLA
- ISPI – Istituto Superiore per le Infrastrutture
- IREN
- EGP
- Top-ix
- S.C.R. Piemonte S.p.A.
- Centro Ricerche Fiat
- Centro Ricerche Trieste
- Confindustria Piemonte a nome del coordinamento delle Associazioni Imprenditoriali e Sindacali del Piemonte
- Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea Transpadana
- CIE
- SITAF

Nelle successive fasi del progetto, in funzione dello sviluppo dei vari progetti per i quali i soggetti si sono candidati, l'apporto sarà definito e quantificato in termini di risorse da essi apportate o ad essi erogate e di contributi di *know-how* e partecipazione alle attività progettuali.

8 Piano finanziario preliminare

Il piano finanziario preliminare del progetto prevede una spesa allineata alla disponibilità disposta dal CIPE, rimodulata in

- 2013: 2 €/mln
- 2016: 8 €/mln

oltre all'eventuale apporto di operatori privati e di soggetti pubblici per molti dei progetti compresi nei cinque assi individuati (Smart Mobility, Smart Energy, Smart Environment, Smart Building e Smart Economy).

Con riferimento all'elenco delle opere prioritarie e immediatamente cantierabili si segnala in particolare:

- Il cofinanziamento da parte del MISE (richiesto) di € 107.742,88 per "Interventi di riqualificazione zone naturali in sponda sinistra ad uso agricolo – **Ex Polveriera a Susa**";
- Il cofinanziamento del **restauro conservativo del Teatro Civico** ottocentesco ed aree di pertinenza a Susa (D.G.R. n.3-3659 del 29 marzo 2012) nell'ambito delle risorse del Programma Operativo Regionale - Fondo Europeo Sviluppo Regionale - periodo di programmazione 2007-2013 - Asse 3 attività 3.1.1 "Recupero, riqualificazione e valorizzazione del patrimonio culturale e naturale" - contributo pari all'80% del suddetto investimento per euro 3.200.000,00;
- Il cofinanziamento del **Salone Polisportivo Area Priorale** da parte della Società che gestisce gli impianti sportivi comunali nell'ambito di un programma di lavoro (€ 400.000);
- Il cofinanziamento del progetto "**Il sentiero dell'acqua**" da parte dei Comuni limitrofi a Susa (Meana, Chiomonte, Salbertrand, Exilles, Sauze d'Oulx, Cesana, Bardonecchia, Sestriere);
- Il cofinanziamento per la manutenzione straordinaria immobili comunali da parte dello stesso Comune di Susa per 400.000 € per completare tutti gli interventi necessari alla concessione degli uffici all'agenzia delle entrate;
- Il finanziamento per il recupero del **Castello della contessa Adelaide** (fondi POR FESR 2007/2013 – Regione Piemonte dgr_03659_100_29032012), per cui gli interventi "Recupero ex Carceri Mandamentali e riqualificazione sacrario dei caduti e giardino della memoria" risultano complementari.

NB Per l'attuazione degli interventi di loro competenza il Comune di Susa e la Provincia di Torino sono in attesa della concessione della deroga al patto di stabilità (legge 24 giugno 2013, n. 71);

ALLEGATO 1: tabella opere e misure di cui alle risorse della deliberazione CIPE – Prima tranche in anticipazione (fonte Delibera CIPE 29/2013).

(importi in euro)

MISURA	AMBITO TERRITORIALE/ COMUNALE INTERESSATO	INTERVENTO	COSTO STIMATO DEL PROGETTO	FINANZIAMENTO	
				STATO	EE.LL.
Sviluppo di infrastrutture e servizi	Chiomonte	Realizzazione di dorsale per fornitura metano nell'ambito del territorio comunale	2.500.000	2.500.000	
Sviluppo di infrastrutture e servizi	Chiomonte	Realizzazione di nuova cabina prefabbricata Framar di ricezione rete, sezionamento linee m.t. in partenza, nuovo trasformatore, nuovi sezionamenti	300.000	300.000	
Messa in sicurezza territorio	Susa	Lavori di costruzione nuovo ponte sul torrente Cenischia in affiancamento al ponte storico vincolato, lungo la SS 25	900.000	900.000	
Messa in sicurezza territorio Viabilità	Susa	Lavori di costruzione di un percorso pedonale lungo la SP 209 Mompantero	100.000	100.000	
Messa in sicurezza territorio	Susa	Interventi per il miglioramento dell'intersezione con la SP 241 in Susa (accesso Ponte degli Alpini)	100.000	100.000	
Messa in sicurezza territorio Viabilità	Susa	Lavori di adeguamento dell'intersezione di Corso Couvert con la SS 25 a Susa	170.000	170.000	
Messa in sicurezza territorio Viabilità	Susa	Rotatoria in corrispondenza della SP172 per Meana	200.000	200.000	
Messa in sicurezza territorio	Susa	Interventi di adeguamenti idraulici sulla SP 24: ricostruzione manufatto di attraversamento sul rio Scaglione in comune di Susa + manutenzione straordinaria manufatto di attraversamento sul rio Roda	300.000	300.000	
Messa in sicurezza territorio	Chiomonte	Paravalanghe e dighe loc Verger	900.000	900.000	
Messa in sicurezza territorio	Chiomonte	Argine deviatore loc Verger	330.000	330.000	
Messa in sicurezza e riqualificazione degli edifici pubblici - edilizia scolastica	Susa	Opere di manutenzione straordinaria e miglioramento energetico dell'istituto ITIS Susa	300.000	300.000	
Riqualificazione territorio comunale	Susa	Interventi viabilità e sicurezza stradale Via Montenero, Via XX Settembre, Via Argentera, Via Rocchetta, Via Montello, P.zza S. Francesco, Via S. Martino, Via Gelassa	360.000	360.000	
Valorizzazione area sportiva	Susa	Salone polisportivo Area Priorale	800.000	800.000	
	Susa	Viabilità ciclopedonale - valorizzazione illuminotecnica e arredo urbano Via Donatori di Sangue	130.000	130.000	
Riqualificazione offerta turistico-culturale	Susa	Valorizzazione patrimonio archeologico recupero Teatro civico e pertinenze - restauro gradinata accesso castello	1.200.000	1.200.000	
Riqualificazione offerta turistico-culturale	Susa	Restauro beni artistici comunali e statali	100.000	100.000	
Riqualificazione offerta turistico-culturale	Susa	Recupero patrimonio e cultura materiale - progetto "il sentiero dell'acqua"	60.000	60.000	
Riqualificazione territorio comunale	Susa	Realizzazione e messa in sicurezza percorsi ciclopedonali Via Fratelli Vallero - Via Meana	110.000	110.000	
Riqualificazione territorio comunale	Susa	Manutenzione straordinaria immondi comunali (superamento barriere architettoniche) immobile C.so Trieste e Palazzo comunale Couvert Casa Pognante	250.000	250.000	
Riqualificazione territorio comunale	Susa	Nuovi parcheggi frazioni S. Giuliano- Coldimosso Traduerivi e C.so Couvert	160.000	160.000	
Riqualificazione patrimonio comunale	Susa	Manutenzione straordinaria edifici scolastici e immobili comunali e recupero patrimonio cultura materiale scuola primaria primo grado Couvert- scuola primaria secondo grado B Giuliano	250.000	250.000	
Riqualificazione offerta turistico-culturale	Susa	Recupero ex Carceri mandamentali per deposito visitabile museo e laboratori restauro (progettazione)	100.000	100.000	
Tutela e valorizzazione patrimonio agricolo	Susa	Interventi di valorizzazione produzione agricola manutenzione sistema irriguo e ammodernamento	50.000	50.000	
Riqualificazione offerta turistico-culturale	Susa	Intervento di riqualificazione sacrario dei caduti e realizzazione giardino della memoria	131.019	131.019	
Riqualificazione del territorio	Susa	Interventi di riqualificazione zone naturali in sponda sinistra ad uso agricolo	300.000	198.981	101.019
TOTALI			10.101.019	10.000.000	101.019