



Copia

PROVINCIA DI TORINO  
**CITTÀ DI SUSÀ**

**VERBALE DI DELIBERAZIONE  
della GIUNTA COMUNALE N.71**

**OGGETTO:**

**Progetto preliminare in variante del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune in territorio italiano - domanda di pronuncia di compatibilità ambientale - osservazioni della Città di Susa: impulso propositivo al Consiglio comunale.**

L'anno duemiladieci addì quattro del mese di ottobre alle ore ventuno e minuti trenta nella solita sala delle adunanze, regolarmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, nelle persone dei Signori:

<b>Cognome e Nome</b>	<b>Presente</b>
1. AMPRINO Gemma - Sindaco	Sì
2. BACCARINI Giovanni - Vice Sindaco	Sì
3. PENNA Salvatore Francesco - Assessore	Sì
4. PELISSERO Giuliano - Assessore	Sì
5. PANARO Salvatore - Assessore	Sì
6. BURZESE Cristian - Assessore	Sì
7. FOLLIS Sirio Roberto - Assessore	Sì

**Totale Presenti: 7**  
**Totale Assenti: 0**

Partecipa alla seduta il Segretario Comunale MAZZOLARI Maria Grazia.

## LA GIUNTA COMUNALE

Ricordato che :

- il 12 dicembre 2006 diveniva operativo “l'Osservatorio Tecnico per l'asse Ferroviario Torino-Lione”, organismo tecnico che risponde al Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi;
- sulla base di consistenti lavori e di plurimi incontri con le realtà istituzionali territoriali si è pervenuti a concretare i “Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio” – documento siglato a Pracatinat il 28 giugno 2008: inizia la cosiddetta “FASE 2 - progettare la progettazione”;
- l'Osservatorio Tecnico per l'asse ferroviario Torino-Lione è stato perciò incaricato dal “Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi” del 29 luglio 2008, di svolgere anche la funzione di “governance” unitaria del Progetto Preliminare complessivo della Nuova Linea Torino Lione, lato Italia;
- Sulla base di questo mandato l'Osservatorio Tecnico ha elaborato e approvato il 4 febbraio 2009 - seconda fase di attività- le Specifiche Progettuali che sono entrate a far parte integrante del Bando di Gara di LTF, per la scelta dei suoi progettisti.
- Dal 17 febbraio 2009 ha preso avvio la 3° fase di attività per giungere al Progetto Preliminare;
- L'Osservatorio ha così definito in data 29 gennaio 2010 i propri specifici “Indirizzi Operativi per la Progettazione Preliminare della Nuova Linea Torino-Lione dal Confine di Stato alla Connessione con la Linea AV-AC Torino-Milano”;
- La Regione Piemonte – Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, successivamente ad avviso di avvio del procedimento pubblicato sul BUR n. 34 del 26.8.2010, ha convocato per il giorno 6 ottobre 2010 alle ore 10,00 la prima riunione di Conferenza dei servizi per l'esame del Progetto preliminare e studio di impatto ambientale ai sensi degli artt. 165 e 182 e segg. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e dell'art.18 della L.R. 40/1998 e s.m.i.. Nell'ambito della procedura integrata legata all'approvazione dell'opera pubblica, e di cui la valutazione di impatto ambientale costituisce endoprocedimento, la Regione esprime le proprie valutazioni sulla localizzazione dell'infrastruttura al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare;

Rilevato che:

- l'ing. Piercarlo SIBILLE, tecnico di fiducia dell'Amministrazione, partecipa ai lavori che svolge l'Osservatorio Tecnico e che nell'ambito dell'Osservatorio Tecnico è stato costituito un gruppo di lavoro ristretto per concertare la miglior definizione del nodo e della stazione internazionale prevista nella piana di Susa;
- ne sono seguiti i seguenti documenti: Indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino Lione” approvato dall'Osservatorio Tecnico in data 29/01/2010, “Indirizzi programmatico-progettuali, prospettive di sviluppo e ricadute positive attese dalla Città di Susa in relazione alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino Lione” in data 27 maggio 2010, lettera prot. 0008420 del 22/06/2010 inviata al Presidente dell'Osservatorio;
- in data 21 giugno 2010 si è riunita la Commissione Urbanistica Comunale - allargata ai componenti del Consiglio comunale - per l'esame dello stato dell'arte del progetto preliminare in variante relativo alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione ;

Precisato che:

- in base alle norme che regolano il “Patto di stabilità” - D.L. 112/2208 convertito nella Legge 133/2008 - non è stato possibile per la Città di Susa conferire incarico mirato per una lettura tecnica capillare e globale dell'intera progettazione con azione deontologica che costituisca suggerimento obiettivo alle decisioni politiche e all'azione degli uffici;

Rilevato che:

- la Società LTF ha pubblicato sul quotidiano LA STAMPA del 10.8.2010 (cfr. lettera prot. n. 608/EO/107/PR/10-2167 DEL 10.8.2010 – protocollo del Comune n. 10814 del 10.8.2010) avviso al pubblico di comunicazione della presentazione dell'istanza di compatibilità ambientale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, al Ministero dell'Ambiente e della

Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito del procedimento volto all'autorizzazione della soluzione di tracciato in variante;

- la documentazione, che riguarda il predetto procedimento, costituita da Progetto Preliminare, Studio di Impatto Ambientale e Sintesi non tecnica, è stata illustrata in specifica riunione tenutasi presso la sala consiliare in data 28.9.2010 ai componenti del Consiglio comunale e ai Responsabili degli Uffici;
- qualsiasi cittadino o soggetto interessato può presentare osservazioni sull'opera soggetta a valutazione di impatto ambientale in forma scritta e nel termine di sessanta giorni dalla data della pubblicazione (scadenza, quindi 9.10.2010);

Ritenuto che l'Amministrazione comunale, interessata ad una qualificata progettazione delle opere ai fini della valorizzazione del territorio e del suo sviluppo socio-economico, allo scopo di perseguire la tutela, la sicurezza, la qualità della vita e la salvaguardia della salute degli abitanti, intende concorrere in modo attivo nella fase e allo scopo

SI FORMULANO

le prime seguenti

### **OSSERVAZIONI E CONSIDERAZIONI SUL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO- LIONE**

#### **NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO - LIONE : Fase di costruzione**

##### **1. *Logistica relativa alla gestione del marino.***

#### **CONTRARIETÀ RISPETTO ALLA PROPOSTA FORMULATA**

**Si ritiene che le risultanze del progetto preliminare per quanto attiene le soluzioni ipotizzate per le fasi di cantiere e per la logistica del marino non siano in linea con i documenti di indirizzo e con le attese espresse dalla Città di Susa.**

**Pertanto l'Amministrazione di Susa esprime a tal riguardo la propria contrarietà e richiede una revisione delle soluzioni proposte con il progetto preliminare.**

Le ipotesi progettuali delle fasi di cantiere presentate da LTF confermano da un lato le previsioni inserite nel documento "Indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino Lione" del 29/01/2010 che sul punto prevedeva "... criticità che si possono ipotizzare per le fasi di cantiere".

Per contro non si può dire che le ipotesi di soluzione presentate vadano nella direzione di affrontare il problema secondo quello che, sempre su tale argomento, era stata la raccomandazione conseguente alle prevedibili criticità e cioè che "...lo sviluppo della fase progettuale analizzi le problematiche delle citate attività di cantiere, considerando la necessità di una loro corretta e sostenibile ripartizione e individuando, nel contempo, soluzioni tali da renderle accettabili in relazione all'antropizzazione delle zone che interesseranno".

Più in particolare si rileva che:

- le ipotesi proposte scaricano, **in modo diretto** attraverso l'azione indotta sul territorio del Comune di Susa e **in modo indiretto** attraverso quella indotta in territorio di altri Comuni limitrofi, "centricamente" su Susa la totalità delle pressioni e degli impatti derivanti dai lavori, in particolar modo da quelli connessi allo scavo del tunnel di base lato Italia e di parte di quello dell'Orsiera.

**La soluzione proposta per la logistica del marino** (oltre 7 milioni di metri cubi estratti dall'imbocco ovest del tunnel di base e da quello est del tunnel dell'Orsiera) **prevede una inaccettabile, insalubre, complessa, inutile, diseconomica movimentazione dei materiali di scavo**. Il progetto preliminare prevede infatti che i materiali estratti vengano prima portati tutti nella piana a est di Susa, dove è previsto un sito industriale di valutazione e lavorazione degli stessi, poi ricaricati su mezzi di trasporto e spostati nella quasi totalità a ovest di Susa nel sito di Prato Giò, dove verrebbero ancora movimentati e ricaricati su una teleferica per il loro trasporto in quota presso il sito francese della "Carrière du Paradis" in località Moncenisio (per circa 5 milioni di metri cubi) o sempre dalla piana di Susa portati presso il sito di Cantalupo (per oltre 0,7 milioni di metri cubi);

- la Città di Susa verrebbe in tal caso ad essere interessata sia dalle criticità dirette, indotte dalla lavorazione sul suo territorio dei materiali di scavo (nella piana di Susa), sia da quelle indirette prodotte dalla ripetuta movimentazione del materiale estratto nelle area di Prato Giò e nel sito di Cantalupo (entrambe zone non ricadenti in Comune di Susa ma molto prossime e sovrastanti anche altimetricamente il territorio comunale di Susa);
- tale ipotesi progettuale **non è in linea con la richiesta dell'Amministrazione di una "corretta e sostenibile ripartizione delle attività di cantiere"**, come per contro attuato sul lato Francia dove è stato considerato un bilanciamento delle criticità delle fasi di cantiere che sono state suddivise su più fronti;
- tecnicamente si rileva che la **soluzione proposta per la logistica del marino**, come prima riassunta, **comporta la "moltiplicazione del palleggiamento" dei materiali di scavo con notevole aggravio - oltre che di costi - di pressioni, impatti e ricadute negative sulla popolazione e sull'ambiente, sul paesaggio, sul bimillenario patrimonio storico-artistico della Città**, in quanto le operazioni previste avvengono in aree molto critiche sotto più profili (esposizione a venti dominanti di forte intensità per lunghi periodi di tempo, forte antropizzazione con presenza di abitati, insediamenti produttivi, nuclei di pregio storico e naturalistico);
- l'ipotesi di cantiere è simile a quella che fu duramente osteggiata nella precedente ipotesi progettuale di sinistra Dora (progetto con uscita del tunnel di base a Venaus). Si rileva che la stessa non va nella direzione di una corretta e rispettosa "territorializzazione" dell'opera, anche in fase di costruzione, secondo le indicazioni e volontà più volte ribadite dall'Osservatorio;
- **la soluzione ipotizzata per la fase del cantiere e più in particolare per la logistica del marino è in contrasto con l'obiettivo di tutelare al massimo la salute di uomini, fauna e flora e di salvaguardare anche nelle fasi di cantiere le potenzialità ambientali e storico-artistiche della città di Susa.**

Per queste ragioni si chiede di rivedere il progetto preliminare sugli aspetti indicati, prevedendo soluzioni operative, che generino minori impatti e possano tradursi, come più volte richiesto, in un **EXEMPLUM A LIVELLO NAZIONALE ED EUROPEO DI MODERNA E SOSTENIBILE CANTIERIZZAZIONE E DI MODERNA INGEGNERIA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA**;

- **l'ipotesi progettuale formulata**, che prevede la messa a discarica di gran parte di materiali di scavo, **appare inoltre superata anche nella sua impostazione logica, in quanto non si pone come obiettivo quello della valorizzazione economica del materiale di scavo**, che si potrebbe conseguire con il suo riutilizzo, evitando nuove cave di estrazione sul territorio provinciale e regionale.

A tal riguardo si richiamano le potenziali ricadute positive che potrebbero essere generate, previa programmazione con gli Enti territoriali competenti, **dall'immissione del materiale utilizzabile**

nel **circuito produttivo** con indubbi vantaggi sia in termini di importanti ricavi economici diretti sia in termini di capacità di generare lavoro e di tutela ambientale diffusa.

**In relazione alle criticità sopra evidenziate, l'Amministrazione comunale chiede dunque a LTF di elaborare altre ipotesi più in linea con le aspettative della Città di Susa, come già espresse nei richiamati atti e documenti di indirizzo.**

Più in particolare si chiede che siano attuate soluzioni che:

- **riducano al minimo la movimentazione dei materiali di scavo sul territorio comunale e azzerino l'attuale previsione di "palleggiamento" dei medesimi, eliminando assolutamente lo spostamento del marino da est a ovest della Città con conseguente penalizzazione del territorio cittadino su entrambi i fronti, a causa della difficile gestione del materiale e del transito inquinante dei mezzi di trasporto;**
- **evitino l'accumulo di materiale di scavo nella Piana di Susa, a tutela di persone e cose poste in prossimità e più in generale della qualità della vita cittadina;**
- **non si basino sulla semplice, scontata e per altro problematica messa a discarica, nei siti e con le modalità oggi individuati, del materiale di scavo ma al contrario individuino modalità e tecniche, anche non tradizionali, ma innovative e credibili, idonee a perseguire una accettabile logistica di trattamento dello stesso;**

**concretizzino una logica per il trattamento del marino che ne limiti la permanenza e lavorazione sul territorio cittadino allo stretto quantitativo necessario agli usi locali del progetto, prevedendo per la restante parte la sua immissione in circuiti produttivi, più ampi e capaci di assorbirne senza eccessiva criticità le attività di selezione, di lavorazione e di stoccaggio in vista del suo successivo impiego;**

- **individuino e adottino per la lavorazione dei materiali che verranno usati localmente tecnologie innovative e capaci di minimizzare gli impatti ambientali, senza accumulo di materiali di scavo a cielo aperto: lavorazione in ambienti e strutture chiuse, appositamente studiate e dotate di sistemi di controllo dell'atmosfera e di sistemi di captazione e abbattimento delle polveri, realizzazione di idonee opere di protezione a tutela e salvaguardia della salute e della qualità della vita dei nuclei abitati in genere e soprattutto di quelli delle Frazioni più prossime alle zone di lavoro, ecc;**
- **individuino e adottino per le fasi di carico dei materiali da immettere nei circuiti produttivi di pianura, senza stoccaggio in loco, le stesse tecnologie di cui al punto precedente, prevedendo metodologie di trasporto con mezzi a basso impatto ambientale;**
- **non generino per le metodologie adottate e le norme applicate nessun aumento di traffico sulla viabilità comunale, prendendo anche in considerazione un ulteriore contingentamento del trasporto pesante autostradale che, se pur non direttamente collegato all'opera, incide sui parametri ambientali.**

**2. *Agenti inquinanti : necessità di massima tutela di uomo, flora, fauna, suolo, acqua, aria, clima, paesaggio***

*in fase di cantiere e di esercizio*

**RICHIESTA DI APPROFONDIMENTI E MAGGIORI INDICAZIONI**

**L'esame della documentazione prodotta segnala criticità ambientali collegate alla fase di costruzione della nuova infrastruttura ferroviaria, che non risultano individuare soluzioni certe ed articolate, in grado di neutralizzare i problemi individuati, concernenti in alcuni casi la salute degli individui.**

Pertanto

- si chiede che nello sviluppo delle fasi progettuali vengano dettagliatamente approfondite e proposte soluzioni per singole fasi di lavoro tali per cui **gli impatti su soprassuolo, suolo e sottosuolo derivanti da**
  - **polveri**
  - **rumori**
  - **presenza di inquinanti****siano assolutamente ed inderogabilmente contenuti entro gli attuali limiti di legge, considerando il cantiere della NLTL al pari di un nuovo insediamento industriale, considerati i tempi di operatività che lo interessano;**
- si chiede che **l'accertamento del rispetto dei richiamati limiti di legge** avvenga con severi, scrupolosi, meticolosi, diffusi e costanti controlli da attuare prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera;
- si chiede ancora che tali **controlli siano attuati e garantiti dagli Enti competenti per legge e che sia garantita la presenza dell'Amministrazione negli Organismi di controllo e di vigilanza previsti;**
- A livello di massimo e costante controllo ambientale, secondo una procedura adottata in Francia, **si chiede venga istituita per Susa una specifico Commissione permanente presente in zona, per tutta la durata dei lavori, di natura prevalentemente pubblica che, in relazione a tutte le problematiche e criticità (salute pubblica, ambiente, viabilità, qualità della vita), verifichi che le prescrizioni e gli accorgimenti tecnici previsti in progetto siano effettivamente realizzati e che i parametri siano rispettati. La Commissione, composta dai rappresentanti dello Stato, della Regione, della Provincia, dell'Amministrazione segusina, dei Residenti, delle Imprese e di LTF, deve avere libero accesso ai cantieri, agli atti e ai documenti e deve avere i poteri conferiti normalmente dalla legge ad un organismo di controllo. I lavori della Commissione devono essere pubblici e consultabili;**
- **sia previsto che in caso di superamento dei limiti di legge dei parametri ambientali, vengano immediatamente sospese tutte le attività lavorative** che li hanno prodotti fino al loro completo rientro nei parametri di normalità e vengano altrettanto **immediatamente attuate tutte le misure di salvaguardia**, precedentemente progettate e programmate, per la popolazione e per l'ambiente.

Particolarmente forte è la preoccupazione dell'interferenza negativa che l'opera determina con il patrimonio idrico del Comune, in riferimento alla quantità d'acqua occorrente in fase di realizzo dell'infrastruttura ed anche della qualità della stessa a seguito delle lavorazioni. A tale preoccupazione si aggiunge il fondato timore di alterazioni della naturale rete idrica del sottosuolo. Per tali ragioni

- **si chiede che vengano dettagliatamente approfondite e proposte soluzioni tali da impedire che le attività lavorative di cantiere e la presenza futura della nuova infrastruttura generino effetti negativo su:**
  - **reticolo idrogeologico di superficie e sotterraneo;**
  - **reti idriche esistenti;**

nella piena consapevolezza che l'acqua è un bene primario per la popolazione e per il territorio della Valle di Susa.

Nell'ottica di tutela ambientale dei territori interessati dall'opera e di qualificazione delle aree coinvolte, a protezione di persone e cose si chiede:

- **la completa messa in sicurezza dell'asta della Dora e dei suoi affluenti**, interessando sia l'ambito urbano che quello a monte, con opportuni interventi di sistemazione spondale e di rifacimento o messa a norma di ponti e tratti di strada che insistono sul territorio cittadino e presentano sotto questo profilo documentate criticità. (Si segnalano quali esempi il Ponte degli Alpini sul fiume Dora, gli interventi di protezione spondale nell'ex area ASSA, il rifacimento del ponte sulla SS 25 a scavalco del Torrente Cenischia).

In sintesi è necessario che vengano individuate soluzioni ed attuati accorgimenti operativi tali da rendere le attività di cantiere garanti di buone condizioni di salubrità e vivibilità alla popolazione residente, ai lavoratori, ai turisti, e all'ambiente per l'intero territorio del Comune di Susa, con particolare attenzione alle zone più interessate dall'intervento infrastrutturale.

**Le richieste relative alla logistica di gestione del marino e alle problematiche ambientale e di salute sono da considerarsi requisito essenziale per legittimare la costruzione della nuova linea ferroviaria.**

### *3. Profilo del Cantiere in ottica "Demarche Grand Chantier" e Piano Strategico di Sviluppo.*

#### **RICHIESTA DI ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE**

L'impostazione condivisa del lavoro svolto all'interno dell'Osservatorio prevede che sia in fase di costruzione dell'infrastruttura sia durante la sua attivazione i territori interessati dall'intervento siano considerati parte integrante dei processi, al fine di garantire oggettivi ritorni in termini di qualificazione territoriale e sviluppo economico.

**Ad oggi non si registrano azioni che diano testimonianza concreta in tal senso.**

**Si chiede pertanto che vengano varate al più presto disposizioni normative tali per cui i territori che sopportano l'onere dei materiali di scavo e la loro lavorazione, tutelati in massimo grado a livello di ambiente e di salute, possano beneficiare, secondo modalità e procedure da concertare con gli stessi, in modo significativo di opportunità formative, lavorative, fiscali conseguenti alla costruzione della nuova infrastruttura.**

**In merito, fatto salvo quanto l'Amministrazione comunale ha già definito e chiesto e quanto ancora definirà e chiederà nell'ambito delle procedure in argomento, si ritiene necessario indicare una serie di opportunità e attese che la Città di Susa ritiene assolutamente urgenti e necessarie. Alcune di loro risultano solo parzialmente contenute nel progetto preliminare.**

- *Ricadute occupazionali sia per la fase di realizzazione sia per quella di esercizio dell'infrastruttura.*

A tal riguardo, preso atto delle ipotesi contenute nel progetto preliminare in ordine al fabbisogno di mano d'opera e di professionalità sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio dell'infrastruttura, si ritiene necessario che:

- venga censita in tempo utile la **consistenza dell'offerta di manodopera e professionalità locale al fine di programmare ed attuare** tempestivamente, con il coinvolgimento del sistema formativo, **le iniziative per la formazione delle professionalità necessarie;**
- venga approfondita in relazione al maggior dettaglio che emergerà con lo sviluppo delle fasi di progetto, **l'analisi locale delle necessità di mano d'opera e di professionalità** per le fasi

di costruzione e di gestione dell'infrastruttura **al fine di concretizzare e massimizzare le possibili ricadute positive in ambito occupazionale** che possono e devono generarsi per la Città;

- venga presa in esame, attraverso opportuni strumenti legislativi e giuridici, **la possibilità di riservare a “soggetti locali”, siano essi persone fisiche o realtà imprenditoriali, una percentuale significativa di occupazione** e ciò sempre per entrambe le fasi relative all'opera;
- vengano approfonditi tutti gli aspetti per assicurare la tutela della salute delle maestranze impegnate nell'opera, con contenimento nel contempo del rischio degli infortuni sul lavoro.
- vengano tempestivamente **attuare iniziative e azioni finalizzate alla nascita di nuove realtà imprenditoriali**, anche facilitando l'aggregazione di quelle esistenti, in grado di rispondere alla domanda che si registrerà nelle diverse fasi temporali di attuazione dell'opera.

#### ➤ *Fiscalità agevolata per la Città di Susa*

Si chiede venga attuata una fiscalità agevolata per i residenti e per le attività insediate in Susa per un periodo temporale che si estenda prima, durante e dopo la fase di realizzazione dell'opera, individuando ad esempio **Susa come “zona franca”**.

Inoltre si chiede che vengano varate disposizioni normative tali per cui i Comuni che sopportano l'onere dei materiali di scavo e della loro lavorazione possano beneficiare di una ricaduta economica, definita in percentuale rispetto al costo dell'intervento. Per quanto riguarda Susa si chiede che in osservanza al Codice dei lavori pubblici la percentuale del 5% destinata ad opere compensative venga riferita all'importo dei lavori che insistono sul proprio territorio.

**In un'ottica di giustizia sociale si ritiene che le agevolazioni economiche da attivarsi a vantaggio dei singoli cittadini in sede locale debbano rispondere ad un sistema di progressività che consenta di godere dei maggiori benefici agli abitanti più prossimi ai cantieri, quali gli abitanti delle Frazioni.**

- *Massima attenzione ai manufatti e proprietà interessate dal tracciato, con riguardo alle persone che a vario titolo sono collegate.*

**Per quanto riguarda le preesistenze abitative, con particolare riguardo a quelle delle Frazioni prossime ai cantieri**, si chiede che vengano evitate, sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio, quanto più è possibile soluzioni che comportino “compatibilità fisica con costanza di soggezione” e laddove si presentino queste situazioni, **che siano adottati strumenti e provvedimenti finalizzati alla loro minimizzazione.**

Si ritiene indispensabile:

- **Individuare soluzioni idonee per la Casa di Riposo “Villa Cora”**, proprietà privata ubicata in regione San Giacomo in prossimità alle zone di lavoro (Il progetto preliminare per tale struttura ipotizza un utilizzo legato alle esigenze del cantiere, prevedendone l'acquisizione).
- **Si chiede che in relazione alla valenza socio-assistenziale del servizio attualmente prestato e dell'offerta occupazionale collegata**, che si concretizza con l'ospitalità di oltre 200 persone anziane e con l'occupazione di oltre 150 addetti, il problema dell'interferenza con tale struttura **non sia trattato alla stregua di un indennizzo di una “semplice” attività privata**, ma venga definita con la proprietà e con l'Amministrazione comunale una idonea procedura tale da consentire la rilocalizzazione in ambito cittadino del servizio e ciò al fine di

non depauperare una relevantissima risorsa, in termini di servizio e di occupazione, presente sul territorio.

- **Uguale attenzione viene chiesta per le realtà lavorative collegate a tutte le attività messe in discussione, quali quelle dell'Autoporto e di "Guida Sicura", o penalizzate in diversa misura dalla costruzione della NLFTL .**

In sintesi si chiede che gli attuali livelli occupazionali offerti dalle attività e dalle funzioni interferite vengano comunque garantiti, concordando con l'Amministrazione comunale le azioni e gli adempimenti necessari.

- Tra le preesistenze storiche, interessate dal tracciato, si segnala l'esistenza di una torre campanaria di epoca medioevale inserita nell'elenco-catalogo dei beni culturali.

- *Ricettività legata al cantiere secondo le procedure della Demarche Grand Chantier.*

**Si concorda sulle ipotesi di non prevedere la classica impostazione con uso di aree ed attrezzature temporanee per baraccamento, alloggio e servizio ma al contrario di orientare la scelta in direzione di nuove soluzioni capaci di generare positive ricadute per il territorio, come quelle ipotizzate con la procedura di "Démarche Grand Chantier".**

Al fine di poter intervenire sulle preesistenze edilizie per ospitare i soggetti che a vario titolo saranno parte attiva del cantiere, si chiede di procedere con urgenza a:

- **censire le preesistenze locali** – demaniali, pubbliche, private ecc come strutture ed edifici potenzialmente utilizzabili **per la ricettività di maestranze e personale** impiegato nella realizzazione dell'opera.
- A tal riguardo, l'Amministrazione, nell'assicurare il suo interessamento e la sua disponibilità, sin da ora cita alcuni manufatti d'interesse in tal senso: ex caserma Cascino, edifici ex carceri, agglomerati e edifici del centro e delle frazioni.
- In merito si chiede che vengano, di concerto con l'Amministrazione, **progettati e realizzati i lavori di adattamento e di ristrutturazione necessari a permettere l'utilizzo delle preesistenze locali** nella fase del cantiere.

- *Azioni di riqualificazione e valorizzazione del territorio comunale, con massima attenzione alle aree delle Frazioni interessate direttamente ed indirettamente dalla nuova opera ferroviaria.*

A tal riguardo e con riferimento, anche ma non solo, alla possibile valorizzazione di importanti ambiti territoriali specifici - come quella che potrà interessare Susa a seguito della realizzazione della nuova stazione internazionale e delle installazioni di servizio e gestione dell'infrastruttura - si ritiene necessario che:

- **vengano attuate azioni di accompagnamento per i territori interferiti e interessati dalla realizzazione della nuova linea.** Tali azioni, muovendo dalla impostazione propria del progetto ferroviario, devono garantire la massima tutela e la progressiva valorizzazione del territorio comunale, con particolare attenzione alle aree delle Frazioni coinvolte in fase di cantiere e di esercizio dall'opera, impegnandosi da subito a favorire opportunità, prospettive e riqualificazioni dei territori interessati;
- **vengano adeguatamente tenute presenti le richieste inoltrate dall'Amministrazione segusina, inserite nel Piano Strategico di Sviluppo,** rispondenti ad una nuova impostazione operativa, volta a valorizzare in corso d'opera ed in modo integrato i territori interessati da significativi interventi infrastrutturali.

La fondamentale importanza ma anche la complessità di un quadro di azioni come quelle auspiccate, richiede il fattivo coinvolgimento e supporto di innumerevoli Soggetti pubblici e

privati – a partire dall’Osservatorio nella sua attuale o futura configurazione per arrivare a Stato, Regione, Provincia, Comuni, Enti e Associazioni, quali ad esempio Transpadana, Unione Industriale, Confindustria, CCIAA, Rappresentanze di categoria, Organizzazioni sindacali, Università, Gruppi e Istituti finanziari, Operatori privati presenti sul territorio e/o di nuovo insediamento - capaci di mettere in campo progettualità e risorse economiche e organizzative.

Si ritiene altrettanto indispensabile che

- **vengano previsti e resi certi**, attraverso opportuni impegni, **i lavori di trasformazione e di riconversione agli usi post cantiere** delle strutture utilizzate nella fase di costruzione;
  - **venga predisposto un “piano di offerta” ricettiva e ristorativa locale** con ipotesi di convenzionamento con le strutture commerciali esistenti sul territorio (alberghi, ostelli, foresterie, case per ferie, bed and breakfast, ecc);
  - **vengano censite le necessità in termini di servizi da offrire ai “nuovi residenti”** nella fase del cantiere, e ciò in relazione all’entità del fenomeno che, come già accennato in precedenza, inciderà quantitativamente e qualitativamente per un periodo di tempo significativo sulla realtà della città di Susa;
  - **vengano consolidate e potenziate le strutture e i servizi** (servizi comunali, ospedali, centri di assistenza, scuole, ecc) di cui usufruiranno le persone impegnate nella realizzazione dell’opera;
- *Attivazione dei servizi per la mobilità locale.*

Si segnala la necessità che sin da subito, e consolidandolo poi ad avvenuta riattivazione nella sua configurazione finale della linea ferroviaria storica Susa-Torino;

- **venga attivato fino a Susa il servizio ferroviario metropolitano FM3** con applicazione del relativo modello di esercizio e con attuazione dell’orario cadenzato;
- **venga garantita adeguata soluzione**, da concertare con l’Amministrazione comunale, **al problema del trasporto pubblico durante l’interruzione** di non breve durata per i lavori di adeguamento della linea ferroviaria storica Susa-Torino (il servizio si rivolge ad un rilevante numero di utenti valutabili in 800 unità ogni giorno);
- venga introdotta progressivamente, a mano a mano che si renderà possibile, la funzione di intermodalità della nuova stazione internazionale fino al raggiungimento della sua configurazione finale con la messa in esercizio della nuova linea;
- **vengano realizzate le opportune riqualificazioni dei collegamenti tra la futura nuova stazione internazionale e il centro cittadino**. Tale riqualificazione dovrà essere pensata anche con riguardo al futuro sviluppo urbano che interesserà le aree limitrofe alla stazione;
- **A tal riguardo gli interventi devono comprendere: il tratto di linea ferroviaria storica** compreso tra la futura stazione internazionale e quella attuale del centro cittadino e **le due arterie stradali di penetrazione verso il medesimo centro cittadino**. Sarà necessario che gli interventi di riqualificazione provvedano anche a risolvere criticità attualmente esistenti quali la presenza di passaggi a livello, la presenza di strozzature viarie, ecc.

- *Strumenti tecnico-finanziari per l’attuazione dei programmi e dei progetti*

**Si ritiene opportuno, a garanzia del percorso sollecitato, che i finanziamenti per l’attuazione dei programmi di sviluppo e delle attività di accompagnamento e di valorizzazione territoriale connesse alla nuova linea ferroviaria, trovino per la maggior parte collocazione all’interno dei finanziamenti della nuova linea ferroviaria.**

Per quelle opere e programmi che non troveranno finanziamento all’interno della NLFTL, si ritiene si debbano attivare strumenti quali ad esempio:

- Piano Strategico di Sviluppo;
- fondi strutturali europei;

- cofinanziamenti europei transfrontalieri;
- fondi statali, regionali, provinciali, ecc.;
- finanza di progetto e iniziative pubblico-privato in regime di convenzionamento, ecc.

**Le richieste sopra indicate sono da ritenersi urgenti e prodromiche all'attività di cantiere, segno tangibile di interesse alle esigenze locali.**

#### ***4. Comunicazione e informazione alla popolazione***

Si ritiene doveroso dare una puntuale, fondata, democratica, scientifica informazione ai cittadini, così da permettere personali approfondimenti, confronti su dati a loro forniti da fonti diverse, valutare le informazioni giornalistiche trasmesse...

Per questa ragione:

- si rinnova la richiesta già inoltrata di **predisporre a Susa un Punto Informativo** sul modello di quello realizzato alla "Rizerie" di Modane, dove allestire un centro permanente di comunicazione e informazione alla popolazione sulle attività di realizzazione della nuova linea ferroviaria. Si propone a tal fine la sede dell'attuale caserma "Henry", opportunamente adattata.
- La stessa struttura potrebbe, in simbiosi con gli allestimenti puntuali che saranno realizzati nei siti operativi, assumere il ruolo di centro per le attività proprie del **"turismo di cantiere"**, sul modello di quello positivamente sperimentato in altre grandi realizzazioni, come ad esempio all'Alexander Platz a Berlino o al Tunnel del Gottardo, che sfruttando le peculiarità delle attività di cantierizzazione - ed in tal senso assume maggior importanza la necessità di studiare ed attuare soluzioni cantieristiche d'avanguardia. Conclusa la fase di realizzazione dell'infrastruttura la stessa realtà potrebbe, mantenendo in gran parte la sua nuova vocazione, essere adibita a laboratorio permanente in cui sviluppare tematiche e approfondimenti legati alle esperienze maturate, come ad esempio quelle trasportistiche, ambientali, storico culturali, ecc.

#### ***5. Attività di coordinamento e supporto all'Amministrazione comunale.***

La realizzazione di un'opera ritenuta a livello europeo, statale, regionale e provinciale fondamentale per lo sviluppo di intere nazioni, deve necessariamente essere accompagnata e prevedere a livello locale l'attuazione di un programma di iniziative, di tutela, di valorizzazione e sviluppo come quello auspicato e richiesto dall'Amministrazione di Susa.

Al fine di consentire all'Amministrazione comunale di poter sostenere gli impegni e le attività operative che sarà necessario svolgere per la gestione e l'attuazione di un tale programma di iniziative - impegni e attività assolutamente superiori alle risorse, capacità e competenze disponibili - si ritiene fondamentale che venga attivato:

- **uno specifico sostegno legislativo che regoli aspetti rilevanti della vita amministrativa, come ad esempio la deroga al patto di stabilità** nella fase che precede e nella fase che accompagna l'operatività dei cantieri;
- **un organismo che svolga un'azione di coordinamento e un'attività strumentale di supporto alle amministrazioni e agli apparati gestionali locali** come, nel caso di specie, a quella di Susa che sarà particolarmente interessata dalle incombenze in argomento: risorse economiche e di personale che aiutino a far fronte all'aumento del volume di lavoro incombente sugli apparati gestionali.

## **NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE – NUOVA STAZIONE INTERNAZIONALE DI SUSAS: Fase di esercizio.**

### *Osservazioni preliminari*

**Si ritiene che le risultanze del progetto preliminare, per quanto riguarda la fase di esercizio, siano in linea con i documenti di indirizzo e con le attese della Città legate alle opportunità offerte dal posizionarsi per il trasporto passeggeri su una linea ferroviaria europea, reso possibile dalla presenza della Nuova Futura Stazione Internazionale di Susa, che si conferma essere un'invariante di progetto.**

**In relazione al ruolo strategico che la richiamata stazione dovrà assumere - e cioè quello di "elemento catalizzatore" capace di produrre trasformazione e sviluppo del territorio non limitandosi ad assolvere a quello relativo alle funzioni trasportistiche che sono alla sua origine - si chiede che gli ulteriori sviluppi delle fasi progettuali la considerino, oltre che pienamente idonea per rispondere alle funzioni ferroviarie, in evidente rapporto con le aree ad essa più prossime:**

- **quelle ubicate a sud, oggi prevalentemente destinate a funzioni trasportistico- autostradali e a servizi sportivi**, che andranno opportunamente ridisegnate sia dal punto di vista funzionale sia per quanto attiene ai collegamenti viari.  
A tal proposito si ritiene che l'assetto progettuale proposto da LTF nel progetto preliminare sia da intendersi appunto come preliminare, e che il suo effettivo sviluppo dovrà essere riesaminato in relazione alle potenzialità che verranno individuate ed alle scelte che verranno fatte da parte dei vari soggetti interessati.
- **quelle ubicate a nord, su cui è possibile prevedere lo sviluppo della "Susa del terzo millennio"** con insediamento di nuovi servizi e attività a scala comunale e sovra comunale, che qui potrebbero trovare collocazione funzionale e strategica.

Tutte le aree coinvolte dagli interventi dovranno inevitabilmente essere interessate, in stretto rapporto all'evolvere del progetto ferroviario, da una pianificazione urbanistica che le proietti verso il nuovo ruolo.

A tal riguardo si ritiene necessario fin da ora chiedere che **gli Enti sovra comunali preposti allo sviluppo del territorio offrano adeguata assistenza e supporto** all'Amministrazione comunale negli adempimenti che si renderanno necessari.

- In relazione al ruolo della futura stazione internazionale, si ribadisce che la stessa dovrà assumere il **ruolo di polo di intermodalità relativamente a tutte le funzioni trasportistiche** che la interesseranno:
  - treni alta velocità internazionali, nazionali e regionali, garantendo le previsioni del modello di esercizio a regime, così come definito in sede di Gruppo di Lavoro specifico, circa il numero e la tipologia di treni che interesseranno (transito e fermata) la futura stazione internazionale di Susa:
    - TAV lunga percorrenza: n°24/giorno tutti sulla NL; di questi il 50% ferma a Susa internazionale;
    - TAV Regionali (del tipo Torino - Parigi) n°20/giorno di cui 50% sulla NL con fermata a Susa internazionale e altro 50% sulla LS;
  - oltre ai treni regionali Torino-Susa in servizio sulla linea storica e a quelli merci in servizio sulla NL;
  - terminale del servizio ferroviario metropolitano di valle FM3;
  - snodo automobilistico-stradale per i collegamenti con l'Alta Valle in corrispondenza con i previsti "treni della neve";
  - centro di partenza e arrivo dei percorsi ciclo-pedonali verdi del parco fluviale della Dora e di quelli storico-culturali tra cui quello relativo all'auspicato ripristino della ferrovia Fell.

- Lo sviluppo progettuale dovrà **confermare per la Stazione Internazionale il ruolo di centro di promozione e di porta di accesso ai comprensori turistico-culturali ad essa sottesi:** nucleo storico della Città di Susa, bacini dell'Alta e Bassa Valle e comprensorio del Moncenisio.
- La futura stazione, nuovo strumento a supporto della volontà di valorizzare a livello nazionale ed internazionale il bimillenario patrimonio storico-artistico segusino, **non dovrà essere pensata autonomamente, ma pienamente connessa e integrata con il centro cittadino di Susa.**  
Si ritiene pertanto imprescindibile che lo sviluppo delle successive fasi progettuali si faccia carico di studiare e prevedere **un'opportuna riqualificazione dei collegamenti su ferro e su gomma con il centro cittadino:** qualificazione del tratto di linea ferroviaria storica e delle attuali strade di collegamento con Susa centro, secondo una richiesta non presa sufficientemente in considerazione dal progetto preliminare.
- **Il futuro centro di controllo e sicurezza da insediare nella piana di Susa,** come ipotizzato oggi dal progetto preliminare, dovrà essere tale da coniugare la sua natura tecnologica e operativa con quella di **elemento che opera riqualificazione e rivitalizzazione, anche in termini occupazionali,** dell'area che lo ospiterà.  
Dovrà essere inoltre in grado di proporsi e dichiararsi senza esitazioni, come centro di modernità e di innovazione tecnologica pienamente inserito, però, nell'ambiente naturale che lo circonda. Da ultimo, ma non come importanza, dovrà, per rispondere ad una positiva valutazione di impatto ambientale, possedere un comune linguaggio espressivo con tutti gli altri elementi che saranno inseriti nella piana di Susa.

Con le indicazioni e richieste sopra richiamate la nuova stazione internazionale accrescerebbe la sua valenza e verrebbe ad avere, anche fisicamente, due affacci: verso le funzioni attualmente presenti sul territorio e verso quelle di nuovo insediamento.

**In termini più generali e di sintesi si ritiene che lo sviluppo progettuale futuro che interesserà il nodo di Susa – attraverso un concorso internazionale di progettazione o altro strumento qualificante capace di produrre soluzioni di elevato livello – dovrà essere improntato e caratterizzato da una forte unitarietà sia territoriale sia di proposta.**

Dovrà cioè interessare l'intera tratta della piana di Susa con tutte le sue presenze - quali la stazione, le aree di sviluppo, la struttura di scavalco della Dora, i fabbricati e le infrastrutture dell'area di servizio, il parco fluviale della Dora - ed essere capace di dare risposte unitarie alla riorganizzazione, allo sviluppo e all'armonica integrazione del territorio, superando la logica del "semplice" inserimento di una nuova infrastruttura trasportistica e della ricostituzione dell'attuale trama infrastrutturale interferita dalla nuova realizzazione.

A livello di tutela e valorizzazione dell'ambiente, in prospettiva di nuove tecnologie energetiche, sempre più attente all'utilizzo di fonti rinnovabili e non inquinanti si raccomanda che:

- lo sviluppo progettuale futuro si faccia carico di **cogliere e proporre le opportunità offerte dallo sfruttamento delle eventuali potenzialità geotermiche che potrebbero emergere con lo scavo del tunnel di base.**

**Alla luce di quanto sopra si chiede che vengano pianificate ed attuate, con l'Amministrazione comunale e con gli Enti deputati, le necessarie azioni atte a coniugare le potenzialità della nuova linea e della nuova stazione internazionale con la tradizione e il passato storico della Città di Susa.**

Ritenuto che le suddette linee di indirizzo politico-amministrativo costituiscono preliminare piattaforma da sottoporre, nella fase della definitiva formalizzazione, al Consiglio Comunale e pertanto la presente deliberazione deve essere intesa quale prodromico momento di formazione concettuale;

Rilevato che la proposta di deliberazione costituisce preciso atto di indirizzo inerente la pianificazione delle attività legate alla gestione del territorio e degli interessi della collettività, per cui ai sensi dell'art. 49, 1° comma, D.Lgs. 267/00, non richiede la formazione di pareri tecnici, trattandosi di azione di indirizzo politico amministrativo;

Richiamato l'art. 48 D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 che demanda alla Giunta Comunale l'amministrazione di funzioni e servizi (il presente provvedimento, quale impulso propositivo al C.C., costituisce atto discrezionale di indirizzo per le attività dell'ente in materia di territorio e interessi della collettività);

**CON VOTAZIONE UNANIME E FAVOREVOLE ESPRESSA IN FORMA PALESE  
MEDIANTE ASSENSO VERBALE**

### **DELIBERA**

1. di stabilire le linee di indirizzo politico-amministrativo di cui alla parte narrativa della presente deliberazione, ora richiamate nel dispositivo per farne parte integrante e sostanziale, rimandando al C.C. ulteriore pronuncia in relazione alle proprie competenze di programmazione;
2. di notificare la presente deliberazione:
  - alla Regione Piemonte Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche – Via Belfiore 23 – 10123 TORINO;
  - alla Società Lyon Turin Ferroviarie, Società per Azioni Semplificata (L.T.F. s.a.s) – Piazza Nizza 46 – 10126 TORINO;
  - al Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale Salvaguardia Ambientale – Divisione III – Via Cristoforo Colombo 44 – 00147 ROMA;
3. di comunicare il contenuto del presente atto alla Conferenza servizi del 6 ottobre 2010;
4. di dichiarare, con separata seconda votazione unanime e favorevole espressa in forma palese mediante assenso verbale, immediatamente eseguibile la presente deliberazione a norma dell'art. 134, 4° comma, D.Lgs. 18.8.2000 n. 267.

Letto, confermato e sottoscritto  
Il Presidente  
Firmato Digitalmente  
AMPRINO Gemma

Il Segretario Comunale  
Firmato Digitalmente  
MAZZOLARI Maria Grazia

---

**DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'**

**DIVENUTA ESECUTIVA IN DATA .....**

- Per la scadenza dei 10 giorni della pubblicazione (art.134, 3° comma, decreto legislativo 267/2000)

Il Responsabile dell' Area Amministrativa  
Grazia Pent

E' copia conforme all'originale, in carta semplice, per uso amministrativo.

Susa, \_\_\_\_\_

Il Responsabile dell'Area Amministrativa