

Varata la prima legge sulle ricadute locali delle maxi-infrastrutture ispirata al modello francese

# Grandi opere, test in Piemonte

*La Torino-Lione sarà il banco di prova – Progetti di sviluppo per tutta la Valle*

DI MARIA CHIARA VOCI

**I**n Francia la legge ha già funzionato. La *Démarche Grand Chantier*, la speciale procedura che mette a sistema le compensazioni intorno alle grandi opere, è stata utilizzata la prima volta con il maxicantiere della Manica ed è stata applicata alla Torino-Lione grazie a un contratto stipulato il 18 dicembre 2003 fra lo Stato e la Regione della Rhone-Alpes. Qui il metodo ha già portato benefici diretti ai territori durante lo scavo delle discenderie del tunnel di base.

In Italia, la scommessa è tutta da giocare. La legge regionale 4/2011, che importa il metodo rinominato Cantieri-Sviluppo-Territorio, è stata approvata il 20 aprile dal Consiglio, dopo un lungo ostruzionismo da parte del Movimento 5 stelle. «La nostra Regione – spiega l'assessore ai Trasporti, **Barbara Bonino** – è la prima in Italia a dotarsi di uno strumento capace di normare le ricadute positive per i territori che ospitano grandi opere». Il provvedimento è pensato per essere applicato a tutte le grandi infrastrutture strategiche piemontesi. Ma il banco di prova sarà la Torino-Lione.

## IL MODELLO FRANCESE

Le idee su come funziona il metodo, Oltralpe, sono chiare. Di pari passo con i primi lavori, arriveranno a pioggia sul territorio oltre 24 milioni di investimenti pubblici già previsti sul periodo 2007-2013. Le azioni immaginate sono puntuali e vanno dalla formazione alle azioni per l'indennizzo fondiario, dalla sistemazione in strutture ricettive delle maestranze all'impiego della manodopera locale, dalla formazione professionale all'assistenza alle imprese e alle procedure di mitigazione dell'impatto ambientale.

## LA TRACCIA ITALIANA

Fra le righe della legge piemonte-

se, pubblicata in Bollettino il 28 aprile, c'è al contrario solo la traccia di un percorso, che dovrà essere costruito con successivi atti di Giunta. Come in Francia, il compito di definire la visione strategica e di governare la procedura è affidato a un Comitato di pilotaggio, composto oltre che dagli enti locali, anche dal **commissario straordinario di Governo (Mario Virano)**, nel caso della Torino-Lione) o da un componente del Ministero. L'operatività sarà, invece, affidata a una struttura di coordinamento tecnico-operativa, che sarà affiancata da specifici comitati, a cui siederanno i rappresentanti dei Comuni e delle associazioni del territorio.

Gli ambiti di intervento, in questo caso tutti ancora da disegnare, vanno dalla prevenzione della salute alla formazione, dalla valorizzazione dell'offerta ricettiva alla gestione dei materiali di risulta, dalla fiscalità agevolata fino alla migliore pianificazione urbanistica del territorio e alla realizzazione di progetti per lo sviluppo. Per far funzionare l'intero sistema, al momento è previsto uno stanziamento di 200mila euro l'anno.

«Stiamo predisponendo i tavoli tecnici per la gestione del cantiere di Chiomonte – aggiunge Bonino –. L'attenzione sarà focalizzata sull'accoglienza delle maestranze, sulla valorizzazione dello smarino e sul coinvolgimento delle aziende locali». Strettamente connessa con la *Démarche* – forse l'intervento più atteso dal tessuto imprenditoriale di una Valle che sta soffocando sotto il peso della crisi economica – c'è infatti la promessa di scorporare, dai maxilotti in cui sarà suddivisa la Torino-Lione, una serie di appalti per piccole opere di importo accessibile alle imprese locali. In questa direzione, Ltf ha già pubblicato un bando per un accordo quadro, che consentirà nel giro di tre mesi di selezionare i fornitori per i lavori di contorno a Chiomonte. Miniappalti che, complessivamente, valgono circa 10 milioni. ■

**IN FRANCIA INVESTITI 24 MILIONI***Il modello francese e quello italiano a confronto***Francia**

- Legge nazionale da cui discende un contratto stipulato fra lo Stato francese e la Regione Rhone-Alpes per il periodo 2007-2013
- Procedura già testata in fase di realizzazione delle discenderie della Tav, dove su 398 lavoratori diretti, il 25/30% proveniva dalla Savoia mentre il 96% dei fornitori è risultato essere francese e nel 48% dei casi della Maurienne
- 24,3 milioni di risorse pubbliche come investimento stimato per far funzionare la Demarche sul periodo 2007-2013 e nel corso della realizzazione della Tav, con azioni dettagliate che vanno dalla formazione alla mitigazione dell'impatto ambientale, dall'appoggio allo sviluppo economico locale al miglioramento della ricettività, dallo sviluppo di progetti utili al cantiere alla comunicazione e monitoraggio sulla procedura

**Italia**

- legge regionale sperimentale
- 85 persone, al 70% operai, occupate per la durata dei lavori; 20 figure amministrative e circa 60 addetti, a tempo parziale, per lo sbancamento, la predisposizione delle strade di accesso, i consolidamenti della galleria; 150 pasti e 85 pernottamenti al giorno per 26 giorni al mese, nei periodi di picco dei lavori: la stima di possibili ricadute nella fase dello scavo per il cunicolo esplorativo della Maddalena
- Azioni per ora solo indicate e ancora tutte da definire nel dettaglio, in fase di realizzazione dell'opera
- zoomila euro l'anno lo stanziamento previsto dalla legge per la gestione e comunicazione del sistema