

## *Circolare Bianco*

*Bulletin officiel du Ministère de l'Équipement,  
du Logement et des Transports*

*Circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992.*

*Relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures*

Les grands projets nationaux d'infrastructures sont nécessaires au développement économique et social de notre pays. Ils constituent des éléments essentiels d'une politique d'aménagement du territoire.

Dans une démocratie moderne, ils ne peuvent être réalisés qu'après un large débat auquel doivent participer tous les partenaires concernés.

La pratique actuelle est orientée principalement vers la recherche du meilleur tracé dans le cadre de la procédure d'utilité publique. Les compléments importants apportés pour la protection de l'environnement naturel par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (1), et pour la généralisation des enquêtes publiques par la loi 'Bouchardeau' du 12 juillet 1983 (2) n'ont pas pour objet et ne permettent donc pas de répondre suffisamment aux questions posées quant à leur intérêt économique et social, ni quant leur impact en matière d'aménagement du territoire.

(1) et son décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour son application.

(2) et son décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour son application.

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (3) a affirmé les notions d'efficacité économique et sociale et la nécessaire évaluation multicritères des projets. Mais elle n'a pas précisé l'organisation du débat démocratique.

(3) et son décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour son application.

Ces insuffisances conduisent souvent à la mise en cause de la légitimité des projets et de toute décision de réalisation quelle qu'elle soit.

C'est pourquoi j'ai décidé de préciser les conditions d'un débat transparent et démocratique pour la conception et la réalisation des grandes infrastructures décidées par l'Etat.

Une première phase de débat sur les grandes fonctions de l'infrastructure envisagée doit être organisée dès la conception du projet et en tout cas en amont des études de tracé. Cette phase permettra aux élus, aux forces sociales, économiques, associatives, à chaque citoyen de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet. Elle doit préciser les interrogations et les divergences.

A l'issue de cette phase, c'est au Gouvernement qu'il revient d'arrêter les grandes orientations qui seront formalisées dans un cahier des charges rendu public.

C'est à partir de ce cahier des charges que les études de tracé seront engagées.

Parallèlement à celles-ci, sera réalisée une synthèse des perspectives régionales et locales d'aménagement et de développement afin de favoriser l'intégration de l'infrastructure dans les territoires concernés et la valorisation de ceux-ci.

Ensuite, sera menée l'enquête publique dans les conditions réglementaires.

A l'issue du processus débouchant sur l'acte déclaratif d'utilité publique, une liste des engagements de l'Etat en matière d'insertion économique et sociale et de protection des espaces concernés sera rendue publique afin d'en permettre le suivi.

Un bilan économique, social et environnemental du projet sera établi par le maître d'ouvrage dans les années qui suivent la mise en service de l'infrastructure.

L'ensemble de ces dispositions seront mises en oeuvre sous la responsabilité des préfets concernés. Les responsables régionaux et locaux, politiques, économiques, sociaux, associatifs, seront associés aux différentes phases précédant et suivant l'enquête publique.

### **I - Champ d'application de la présente circulaire**

Cette circulaire s'applique aux lignes ferroviaires à grande vitesse et aux autoroutes répondant aux critères fixés par l'article 2 du décret du 17 juillet 1984 pris pour l'application de la LOTI. Ses dispositions pourront être étendues à d'autres grands projets d'infrastructure, les grands aménagements de voies ferroviaires ou routières existantes, aux voies navigables à grand gabarit.

Elle s'applique à l'ensemble des projets pour lesquels l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n'a pas été lancée, tout en prenant en compte les études et les débats déjà menés. Pour les autres projets, le préfet coordonnateur de l'enquête publique me proposera les adaptations conformes à l'esprit de cette circulaire.

### **II - Organiser une phase de débat sur l'intérêt économique et social préalable à l'enquête d'utilité publique**

Cette phase de débat sera organisée sous la responsabilité d'un préfet coordonnateur que je désignerai.

Le débat portera sur les grandes fonctions de l'infrastructure dans une approche intermodale:

- intérêt économique et social;
- conditions de valorisation de l'aménagement des territoires desservis;
- impact sur l'environnement humain et naturel des espaces traversés;
- amélioration des conditions de transport de la population.

Lorsque le projet constitue un maillon d'une liaison plus importante, le débat portera sur l'ensemble de l'itinéraire.

Le débat sera lancé à partir d'un document que j'adresserai au préfet coordonnateur et qui précisera les objectifs visés, l'articulation avec les autres modes de transport, et la durée souhaitable de ce débat.

Il sera organisé avec la participation des différents responsables concernés : politiques, socio-économiques, associatifs (environnementalistes, usagers, riverains...) Vous apprécierez leur représentativité au regard de la globalité des intérêts en jeu.

Afin d'assurer la transparence du débat, une commission de suivi sera constituée auprès du préfet coordonnateur jusqu'au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette commission veillera à la qualité et la pertinence des informations portées à la connaissance du public et à l'existence de débats ouverts et pluralistes. Elle pourra faire des suggestions pour la conduite des études et de la concertation. Elle veillera à ce que les questions posées par des partenaires de la concertation reçoivent en temps utile des réponses argumentées. Elle pourra proposer d'engager des expertises externes qui seront financées par le maître d'ouvrage.

A l'issue du débat, le préfet coordonnateur en établira un bilan et me proposera un projet de cahier des charges.

Au terme de cette phase de débat, le gouvernement arrêtera le cahier des charges de l'infrastructure qui sera rendu public. Ce document d'information accompagnera le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le cahier des charges exposera les différentes finalités du projet. Il précisera et justifiera les choix envisagés vis-à-vis des solutions et modes alternatifs.

Il identifiera les enjeux d'aménagement et de protection de l'espace devant être pris en compte. Enfin, il fixera les modalités de conduite du projet.

C'est à partir de ce cahier des charges que seront engagées les études de tracé.

Ces études pourront être réalisées sur la totalité de l'infrastructure ou décomposées en sous-ensembles homogènes tout en respectant la cohérence d'ensemble.

### **III - Intégrer les études de tracé dans une perspective d'aménagement des territoires concernés**

Les grandes infrastructures ont un impact important sur l'aménagement et le développement des territoires traversés et desservis. A l'inverse, elles doivent prendre en compte les politiques conduites par l'Etat dans d'autres domaines ainsi que les projets des collectivités territoriales concernées.

C'est pourquoi il est indispensable que les potentialités créées par cette infrastructure soient identifiées et intégrées dans une synthèse des perspectives d'aménagement faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

Cette synthèse est établie en partenariat avec les collectivités territoriales impliquées et doit dans la mesure du possible, recueillir leur adhésion.

Elle constitue une référence pour les actions susceptibles d'être engagées en accompagnement du projet. En outre, il appartient, le cas échéant, à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées de prendre en considération cette synthèse dans les documents d'urbanisme.

Ce processus sera conduit sous la responsabilité du préfet, le volet aménagement constituant l'un des éléments du choix du 'fuseau'; il sera ensuite poursuivi pendant la phase d'avant-projet sommaire.

Les éléments de contenu de cette synthèse, et l'aire géographique concernée devront être précisés dans le cahier des charges du projet.

Le cahier des charges, le bilan du débat et la synthèse des perspectives d'aménagement accompagneront le dossier soumis à l'enquête publique.

### **IV - Afficher les engagements de l'Etat et suivre leur mise en oeuvre**

A partir des observations recueillies pendant l'enquête publique et des avis exprimés par la commission d'enquête et le Conseil d'Etat, des modifications, parfois importantes, sont décidées pour améliorer le projet et son insertion (environnement, aménagement du territoire, développement local...) dans les territoires concernés. Ces modifications ainsi que les principales dispositions

en matière d'insertion déjà prévues par le projet soumis à l'enquête seront rendues publiques en même temps que l'acte déclaratif d'utilité publique, permettant ainsi une meilleure information des citoyens et un suivi des engagements de l'Etat.

Chaque préfet intéressé constituera, avec les responsables locaux concernés (élus, forces sociales, économiques, associations locales), un comité de suivi de la mise en oeuvre des engagements de l'Etat. Le maître d'ouvrage rapportera régulièrement devant ce comité.

Le préfet pourra faire appel à des experts pour évaluer les propositions du maître d'ouvrage, voire les compléter.

Un bilan économique, social et environnemental de l'infrastructure sera établi par le maître d'ouvrage et présenté au comité de suivi des engagements de l'Etat réuni par le préfet entre trois ans et cinq ans après la mise en service de l'infrastructure.

Un bilan intermédiaire sera présenté un an après la mise en service.

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS,  
Direction des routes

# Stato di avanzamento al 20 maggio 2007

della *Démarche Grand Chantier Lyon-Turin*  
redatto dall'Unità provvisoria di coordinamento

## **A – Avvio del procedimento: breve cronistoria**

- Avvio del procedimento da parte del Comitato interministeriale per la gestione e lo sviluppo del territorio (CIADT) del 18 dicembre 2003.  
Sono stati stabiliti:
  - la definizione degli obiettivi;
  - il principio del partenariato Stato / enti territoriali;
  - la predisposizione delle risorse finanziarie da parte dello Stato per l'avvio e per la conduzione (FNADT).
- Comitato di pilotaggio convocato dal Prefetto della Savoia il 25 marzo 2004.  
Il Comitato ha consentito l'avvio mediante:
  - convalida delle tematiche e delle metodologie del procedimento (nota di inquadramento iniziale);
  - avvio del procedimento in Savoia grazie ad un lavoro congiunto Stato/Consiglio Generale, prima della progressiva estensione agli altri territori del progetto;
  - istituzione di un'unità di coordinamento (DATAR, SGAR, CG73, Prefettura della Savoia, operatori ferroviari LTF e RFF).
- Convalida di tali orientamenti nel corso di una riunione delle amministrazioni centrali presso la DATAR il 31 marzo 2004.
- Ulteriore allargamento dell'unità di coordinamento alla Regione Rodano-Alpi (delibera nel mese di aprile 2005), associazione del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici e dei servizi decentrati statali (DDE, DDAF, DDTEFP, ANPE, DIREN) fin dal 2004.
- Attivazione alla fine del 2004 delle risorse di animazione del procedimento mediante una convenzione tra il Prefetto della Regione e il CG 73, in base ad un apporto paritetico di 100.000 euro da parte del FNADT e di 100 000 ? da parte del CG 73:
  - convenzione annuale recante approvazione del programma di lavoro e del bilancio;
  - rinnovo della convenzione a partire dal 2005.
- La decisione ministeriale del 2 febbraio 2007, intervenuta a chiarire le fasi di realizzazione della parte francese del collegamento Lione-Torino, è di natura tale da influire considerevolmente sulla *démarche Grand Chantier*. Essa esige l'aggiornamento degli studi tematici, in particolare nei settori dell'occupazione, della formazione e dell'alloggio, allo scopo di ridefinire le esigenze generate dai cantieri effettivamente approvati e dal relativo calendario. Essa comporta soprattutto un'estensione del perimetro di lavoro del percorso e, di conseguenza, del relativo partenariato tecnico-istituzionale.

## **B – Lavori realizzati e in corso**

### **1 – Gli studi di prefigurazione**

Una prima fase è stata affidata ad un consulente, il dr. Guillot, già coordinatore del Grand Chantier del Tunnel sotto la Manica. L'adeguamento al contesto locale delle raccomandazioni emesse in tale prima fase è stato realizzato successivamente (seconda fase) a cura dello Studio Asadac -Territoires.

- *1a - I punti chiave dello studio di prefigurazione del dr. Guillot: «trasformare un buon intervento in un buon affare...»*
  - Il committente è il primo beneficiario della démarche Grand Chantier. Prima ancora di essere un obbligo morale, il procedimento è un obbligo economico (riduzione dei giorni di sciopero e del lavoro nero) che consente di contenere il costo finale del cantiere.
  - Non esiste anticipazione da parte delle imprese ...  
Le imprese non sono abituate ad anticipare e gli imprenditori locali non creano una catena di solidarietà. Il procedimento consente l'anticipazione..., ma le imprese diffidano dell'iniziativa pubblica. Occorre pertanto restare vicino al committente e stabilire un rapporto di fiducia.
- *1b - Il fulcro del percorso secondo il dr. Guillot: la creazione di due unità*  
La piattaforma occupazione-formazione è un processo pianificato nel tempo:
  - innanzitutto, attività di comunicazione sul cantiere e sui posti di lavoro;
  - quindi, creazione degli strumenti formativi;
  - poi, fare formazione, tenendo presente che una percentuale considerevole dei tirocinanti abbandona il processo.
  - Di immediata realizzazione: attività di comunicazione sulla natura del cantiere, evitando una presentazione in chiave eroica dei lavori del cantiere in oggetto e valorizzando le professionalità.
 Il dispositivo di accesso delle imprese agli appalti è un meccanismo regolato come un orologio: certificazione + partenariato + divulgazione delle informazioni in tempo reale.
  - Di immediata realizzazione: individuare e divulgare le condizioni o i criteri di accesso delle imprese del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici ai diversi lotti.
- *1c - Seconda fase dello studio di prefigurazione affidata ad un consulente locale*  
Lo Studio Asadac-Territoires, a partire da un lavoro d'indagine, formula quanto segue.
  - Le esigenze evidenziate (in materia ambientale da un lato e in materia di accompagnamento economico e sociale dall'altro) non sono mai state, probabilmente, così profonde e critiche.
  - Di contro, risorse fiscali connesse ai lavori o all'esercizio scarse e frammentarie.
  - L'impegno della démarche Grand Chantier è altrettanto eccezionale in quanto, oltre al ritorno in termini di esperienza riuscita in materia di grande cantiere in Savoia, i committenti RFF e LTF esprimono le loro esigenze e cercano collaborazioni locali.
 Sei punti specifici devono contribuire alla realizzazione della démarche Grand Chantier:
  - 1) Il processo di accompagnamento auspicato dal CIADT nel dicembre 2003 interviene oggi in una fase che possiamo definire dell'«appena in tempo», senza grande anticipo, né ritardo manifesto. Spetta ai partner Stato, enti, committenti, rappresentanti del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici, fare tutto il possibile affinché la fase operativa sia avviata verso il 2008.
  - 2) La démarche Grand Chantier implica un rischio principale: esiste un rischio effettivo di ridurre tale procedimento a una logica di compensazione.
  - 3) La reciprocità territorio-cantiere costituisce il nucleo fondante della démarche Grand Chantier: il territorio presenta un interesse reale ad accompagnare il cantiere affinché quest'ultimo non produca effetti negativi e allo scopo di condurre a buon fine determinate operazioni individuate in un progetto del territorio; dal canto suo, il cantiere è molto interessato ad appoggiarsi al territorio per agevolare la propria realizzazione.
  - 4) L'elaborazione di un sistema di classificazione consente di determinare le chiavi di finanziamento del procedimento.
  - 5) Il punto debole attualmente è la mancanza di un vero Progetto del territorio.
  - 6) Resta da sviluppare un partenariato italo-francese che favorisca l'accompagnamento del collegamento Transalpino.

## 2 - Gli studi tematici

### a) *Alloggi / accoglienza*

- Studio affidato al CAL – PACT della Savoia
- Bilancio/diagnosi delle potenzialità attuali e delle prospettive di sviluppo della capacità di accoglienza (rapporto consegnato a fine 2005)
- Elaborazione in corso di uno schema direttivo dell'offerta di accoglienza, all'interno di un gruppo di lavoro che raggruppi gli attori interessati

### b) *Occupazione / formazione*

- Creazione di un gruppo di lavoro che riunisca gli attori dello SPE, la Regione e il settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici.
- Lavoro sulle esigenze di mano d'opera dei cantieri (sia quantitative che qualitative).
- Analisi del mercato occupazionale locale, regionale e transfrontaliero.
- Analisi delle difficoltà di assunzione riscontrate dai primi cantieri (discenderie) e programma di miglioramento degli strumenti di assunzione, utilizzando le risorse del programma INTERREG « Lavoro senza Frontiera ».
- Individuazione dei dispositivi formativi attivabili.

### c) *Fondario*

- Studio diagnostico degli impatti sul fondiario, affidato alla SAS / ASADAC (rapporto consegnato al primo trimestre 2006).
- Situazione del mercato fondiario.
- Individuazione delle criticità.
- Proposta di un dispositivo di intervento sul fondiario prima della DPU.
- Finalizzazione previo confronto con gli operatori ferroviari.
- Ricerca di soluzioni per l'acquisizione per risolvere casi urgenti di imprese impattate.

### d) *Assistenza alle imprese per l'accesso alle richieste di fornitura dai cantieri*

- Riflessione in corso su un dispositivo di « pre-qualificazione volontaria » delle imprese locali del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici e dei servizi.
- Assistenza alle imprese locali del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici per la fidelizzazione del loro personale a rischio di « drenaggio » da parte dei grandi gruppi aggiudicatari dei principali appalti.

### e) *Ambiente*

- Gruppo di lavoro creato a metà 2005.
- Riflessioni metodologiche sulla ripartizione degli interventi tra committenti e démarche Grand Chantier.
- Riflessione sull'elaborazione di un progetto di carta di gestione ambientale del cantiere, ispirata alla carta dell'A43.
- Lavoro-test su La Combe de Savoie, in merito alla determinazione del tracciato nell'ambito di un procedimento sperimentale di gestione ambientale.

### f) *Materiali / Smarino*

- Avvio di una riflessione su un bilancio preventivo economico complessivo.
- Obiettivo di coordinamento dei dispositivi tecnico-economici tra i due futuri committenti ferroviari, i committenti di grandi operazioni di gestione in Savoia, ed eventualmente in Isère, ed il settore degli addetti alle cave.

### g) *Osservatorio delle discenderie in cantiere*

- Mano d'opera / assunzioni.
- Alloggi per i dipendenti.
- Subappalti locali.
- Accesso ai servizi pubblici.

### 3 - Sostegno ai progetti territoriali

Intervento nel progetto di riqualificazione urbana del quartiere della stazione a St. Jean de Maurienne : cofinanziamento (da parte del Comune, dello Stato, del Dipartimento della Savoia, della Regione e della LTF) dello studio di DPU urbano congiunto alla DPU LTF.

#### C – Prossime scadenze

- Convocazione di un Comitato di pilotaggio:
  - informazioni sull'avanzamento del procedimento;
  - presentazione dello studio di prefigurazione;
  - orientamenti per l'attuazione di un dispositivo istituzionale permanente del pilotaggio del procedimento.
- Aspetti di ingegneria finanziaria:
  - classificazione dei finanziamenti di diritto comune;
  - ruolo del CPER nella programmazione pluriennale dei finanziamenti pubblici;
  - riflessione sull'eventuale attuazione di un apposito finanziamento stabilito in una percentuale dei lavori.
- Aggiornamento degli studi tematici in funzione delle decisioni adottate riguardo al fassaggio e in particolare:
  - esigenze in termini occupazionali/formativi;
  - esigenze in termini di offerta di accoglienza/alloggi;
  - studio degli impatti sul fondiario;
  - materiali/smarino.
- Studio di attuazione della struttura portante.

### ALLEGATO

#### Decisione del CIADT, del 18 dicembre 2003

Il progetto di nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino si tradurrà nel più ampio cantiere mai realizzato. Anche se per realizzare tale investimento occorreranno una quindicina d'anni, esso segnerà inevitabilmente in modo radicale tutti i territori interessati, dalle porte di Lione alla valle della Maurienne. L'impatto si avvertirà in modo ancora più forte nei territori di montagna in cui, ad esempio, l'estrema scarsità di spazio utilizzabile amplifica notevolmente i vincoli fondiari, mentre l'impatto sonoro è ingigantito dal massiccio.

Il progetto ha già comportato vincoli notevoli per la valle della Maurienne. Di fatto, il cantiere è già stato avviato sotto forma di cunicoli esplorativi che sono fonte di problemi (materiali di risulta, rumore, movimentazione camion, prosciugamento delle fonti) e di forti pressioni sul territorio (mobilitazione di tutti gli alloggi e della mano d'opera disponibile); d'altro canto, non è consentita alcuna operazione immobiliare nelle varie zone individuate, il che costituisce un pesante handicap, in particolare per le imprese interessate.

L'ampiezza del cantiere e delle sue ripercussioni giustifica quindi pienamente, alla stregua di ciò che era stato fatto in occasione della costruzione del tunnel sotto la Manica, l'avvio di un procedimento di tipo Grand Chantier, allo scopo di ottimizzare gli effetti del progetto sui territori interessati e favorire la partecipazione delle imprese e del personale esterno.

La démarche Grand Chantier riguarderà non solo la durata del cantiere stesso, ma anche la fase post-cantiere, al fine di contribuire ad ammortizzare il calo di attività conseguente all'ultimazione del progetto. Essa presuppone innanzitutto la scelta di un coordinatore, ma anche la creazione di un comitato di pilotaggio, l'instaurazione di un dispositivo di concertazione e di informazione che raggruppi lo Stato, gli enti territoriali e le imprese, nonché la costituzione di un'associazione tra imprese e la predisposizione di un adeguato sistema di finanziamento.

In particolare, le attività che potrebbero essere prese in considerazione in modo coordinato nell'ambito della démarche Grand Chantier della linea Lione-Torino, sono le seguenti:

- l'accoglienza e il funzionamento sociale del cantiere: alloggi, servizi alle popolazioni, ivi compresi trasporti, impianti pubblici, ristorazione;
- l'occupazione e la formazione: formazione di mano d'opera locale e adeguamento delle qualifiche all'avanzamento del cantiere, riconversione per la fase post-cantiere, borse-lavoro;
- lo sviluppo economico per associare il tessuto economico locale alla realizzazione del progetto nel modo più efficace e garantire ulteriormente posti di lavoro a tempo indeterminato per la mano d'opera utilizzata durante il cantiere;
- la gestione fondiaria, essenziale in territori sottoposti a enormi vincoli non solo a causa del massiccio, ma anche a causa di altre infrastrutture o insediamenti umani, di rischi naturali e di obblighi ambientali (Natura 2000);
- la compatibilità ambientale del progetto (rumori, materiali di risulta, acque, paesaggi ecc.);
- la comunicazione con le popolazioni e i loro rappresentanti locali;
- l'accompagnamento dei rappresentanti locali nella creazione di progetti del territorio.

Il CIADT decide che la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Lione - Torino sarà oggetto di un procedimento Grand Chantier. Fin dal 2004, uno studio di prefigurazione, destinato a precisare contenuti ed organizzazione del procedimento Grand Chantier, sarà realizzato da un consulente esperto in tali operazioni. Lo studio formulerà in particolare alcune proposte che tengano conto del fasaggio previsto. Contemporaneamente, lo Stato proporrà agli enti locali l'istituzione di un'unità provvisoria di coordinamento. Lo Stato destina un finanziamento di 20 000 ? allo studio (FNADT titolo III) e di 100.000 euro l'anno all'unità di coordinamento (FNADT titolo IV). Inoltre, una sovvenzione FNADT di 300 000 euro verrà destinata nel 2004 alla realizzazione del centro espositivo del Grand Chantier che verrà collocato nel sito dell'ex Riseria di Modane.

Estratto dalla scheda n° 1-17 - CIADT del 18 dicembre 2003 : « Collegamento ferroviario Lione - Torino »

#### LEGENDA SIGLE

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>ANPE</b>     | Agence Nationale pour l'Emploi  |
| <b>APS/APD</b>  | Avant-Projet Sommaire / Avant-Projet Détail   |
| <b>ASSEDIC</b>  | Association pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce   |
| <b>BTP</b>      | Bâtiment et Travaux Publics   |
| <b>CAL-PACT</b> | Centre pour l'Amélioration du Logement-Protection Amélioration Conservation transformation de l'habitat |
| <b>CCI</b>      | Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services   |
| <b>CG 73</b>    | Conseil Général de la Savoie  |
| <b>CIADT</b>    | Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire                              |
| <b>CPER</b>     | Contrat de Plan entre l'État et la Région   |
| <b>CRP</b>      | Compte de Résultat Principal  |
| <b>DATAR</b>    | Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires                     |
| <b>DDAF</b>     | Direction départementale de l'agriculture et la forêt (DDAF)  |
| <b>DDE</b>      | Direction Départementale de l'équipement  |
| <b>DDTEFP</b>   | Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle                     |
| <b>DIACT</b>    | Délégation à l'aménagement et à la compétitivité des territoires  |
| <b>DIREN</b>    | Direction Régionale de l'Environnement  |
| <b>DUP</b>      | Déclaration d'Utilité Publique  |
| <b>FNADT</b>    | Fonds National pour l'Aménagement du Territoire   |
| <b>GEIQ BTP</b> | Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification dans le Bâtiment et Travaux Publics        |
| <b>GIP</b>      | Groupement d'Intérêt Public   |
| <b>GRETA</b>    | Groupement d'établissements scolaires publics   |
| <b>LGV</b>      | Ligne à Grande Vitesse  |
| <b>LTF</b>      | Lyon Turin Ferroviaire  |
| <b>OPAH</b>     | Opérations Programmées pour l'Amélioration de l'Habitat   |
| <b>PLA</b>      | Prêt Locatif Aidé   |
| <b>PPP</b>      | Partenariat Public-Privé  |
| <b>RFF</b>      | Réseau Ferré Français   |
| <b>SIVOM</b>    | Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples  |
| <b>SPE</b>      | Service Public de l'Emploi  |



# Strutturazione del procedimento Grand Chantier Lyon-Turin

*Contenuto, Finanziamento, Pilotaggio*

## I – NATURA E ATTORI DEL PROCEDIMENTO

### A – Il fulcro del procedimento: costruire un'opera

#### 1 - L'opera

È costituita da 3 elementi: l'infrastruttura di collegamento stessa: nuove linee, raccordi, accessi ferroviari, tunnel, opere d'arte; gli impianti di gestione: stazioni, stazioni di alimentazione; le interfacce con l'ambiente: ripristino di reti preesistenti, protezioni foniche e visive.

#### 2 - Gli attori

Vari attori partecipano alla realizzazione di questo Grand Chantier: i due Stati "autorità organizzatrici" e l'UE: ciascuno Stato per la propria parte "nazionale" del tracciato, i due Stati congiuntamente e l'UE per la parte internazionale; i committenti del progetto: al momento, RFF e LTF, nella fase di studio e di lavori geognostici; in futuro (2008), con ogni probabilità RFF e LTF 2, nella fase di realizzazione – dove la differenza tra LTF 1 e LTF 2 potrebbe tradurre il passaggio da un montaggio esclusivamente pubblico a un Partenariato Pubblico-Privato; le imprese aggiudicatrici degli appalti.

### B – Il primo cerchio: realizzare un cantiere tecnico

#### 1 - Un'impresa fondiaria da gestire

L'impresa deve gestire al contempo: tutti gli elementi dell'opera (infrastruttura di collegamento, impianti di gestione, interfacce); ma anche i siti specifici in fase di cantiere: basi lavori e imprese cantieri, prefabbricati ad uso abitativo, siti per il prelievo ed il deposito dei materiali, rete viaria e reti tecniche necessarie ai cantieri.

**Gli attori interessati.** Questa tematica riguarda essenzialmente i committenti e le imprese del cantiere, tuttavia, su richiesta del committente, è stato avviato uno studio di inquadramento della problematica fondiaria (committenza: Dipartimento della Savoia – Pilotaggio: unità di coordinamento), anticipando il procedimento di DUP che costituisce la sede più appropriata per affrontare tali temi.

Tale studio consiste in: effettuare una diagnosi della situazione del mercato fondiario, in particolare in Maurienne; individuare le potenziali criticità, allo stato attuale di conoscenza dei futuri tracciati; prevedere dispositivi e strumenti fondiari da attivare.

Il lavoro attuale ha consentito di individuare le problematiche più urgenti di rilocalizzazione delle imprese impattate dal tracciato LTF nel bacino di St. Jean de Maurienne.

E' stato creato un dispositivo istituzionale e finanziario di acquisizione che potrà essere trasferito ai tracciati RFF.

L'esito finale dello studio è in attesa delle osservazioni di RFF per quanto riguarda i punti individuati come sensibili sulla parte propriamente francese del progetto.

#### 2 - Mano d'opera e occupazione/formazione

La mano d'opera dovrà essere adeguata e disponibile al momento opportuno. La valutazione delle esigenze teoriche è stata effettuata nel 2003 da un'analisi dello Studio Price-Waterhouse, su incarico RFF/LTF e per iniziativa dello Stato.

Sarà necessaria una valutazione approfondita per cantiere, professione, livello professionale e rispetto del cronogramma generale del progetto.

Siamo consapevoli che la valutazione delle esigenze teoriche effettuata nel 2003 ha i suoi limiti: si basa su rapporti forfettari desunti da cantieri precedenti; cumula le esigenze, presupponendo una realizzazione simultanea di tutti gli elementi del progetto (effetto di picco generalizzato); non chiarisce la questione degli eventuali movimenti transfrontalieri di mano d'opera. Ciononostante, la valutazione è servita come parametro di riferimento comune per gli attori che si occupano delle questioni dell'occupazione e della formazione. Richiede evidentemente un aggiornamento alla luce delle decisioni adottate dal governo francese in materia di fasaggio per la parte propriamente francese del progetto.

**Gli attori interessati.** Un gruppo di lavoro istituito dall'unità di coordinamento nel 2005 raggruppa i servizi di Stato a livello dipartimentale e regionale, l'ANPE, l'ASSEDIC, i rappresentanti del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici, il Dipartimento della Savoia e la Regione Rodano-Alpi. Esaminando da vicino i problemi di assunzione riscontrati dai cantieri delle tre discenderie in corso, il gruppo si prefigge un triplice obiettivo: migliorare gli strumenti per l'avvicinamento della domanda all'offerta specifica di lavoro in questo tipo di cantiere; predisporre i dispositivi formativi da attivare per adeguare alle esigenze delle imprese le qualifiche di coloro che cercano lavoro; chiarire le prospettive di movimenti transfrontalieri di mano d'opera. Il programma Interreg "Lavoro senza frontiera" è stato parzialmente messo a disposizione del presente procedimento nel periodo 2003/2007. È in corso di montaggio un secondo programma, più direttamente dedicato al sostegno degli interventi operativi richiesti dal cantiere Lione-Torino. D'altro canto, il programma di lavoro mira ad offrire alle imprese locali del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici un dispositivo che le aiuti a premunirsi contro i rischi di "cannibalizzazione" della loro manodopera da parte dei grandi gruppi titolari degli appalti dei lavori.

### 3 - L'offerta di accoglienza

Occorre un'offerta di accoglienza per il personale dei cantieri e le loro famiglie. Su questo tema è stato avviato fin dal 2005 uno studio (committenza: Dipartimento della Savoia – Pilotaggio : unità di coordinamento), affidato al CAL-PACT della Savoia. Esso consente di individuare le soluzioni disponibili e quelle da sviluppare: alloggi esistenti e da riadattare sia per comunità che per singoli, essenzialmente in modalità locativa; prefabbricati ad uso abitativo e campeggi; foresterie. La fase diagnostica si è conclusa alla fine del 2005. Resta da attuare la fase di elaborazione di uno schema direttivo dell'offerta di accoglienza insieme a tutti i partner coinvolti. Essa richiede evidentemente la mobilitazione degli enti locali e dei rispettivi partner professionali.

**Gli attori interessati.** I partner associati all'elaborazione dello schema direttivo di cui sopra sono: gli enti locali; i servizi di Stato (DDE); i finanziatori sociali; le associazioni di categoria del settore alberghiero; i gestori dei campeggi.

Occorre rilevare in questa fase che la tematica dell'offerta di accoglienza implica una profonda interazione tra le esigenze specifiche del cantiere e le esigenze proprie del territorio e richiede pertanto un attento coordinamento di questi due elementi in termini di programmazione e finanziamento.

### 4 - I materiali

Per quanto riguarda la disponibilità dei materiali da costruzione e le soluzioni per la destinazione del materiale estratto dai tunnel, RFF e LTF hanno effettuato una prima valutazione dei volumi di materiali estratti, con alcuni suggerimenti di ripartizione tra materiali riutilizzabili dal progetto e materiali destinati fuori cantiere.

Resta da effettuare uno studio più approfondito: sulla valorizzazione economica dei materiali estratti, mediante il coordinamento della loro destinazione (tra i due committenti ferroviari, tra questi ultimi e i committenti di altri progetti del territorio, con il personale addetto alle cave); sul trattamento ambientale dei siti di prelievo e di deposito.

La tematica del recupero è ampiamente condizionata dal fasaggio e dall'estensione geografica del progetto, nonché dai risultati dei lavori geognostici.

**Gli attori interessati.** Lo studio di valorizzazione economica potrà essere avviato con i partner interessati di cui sopra non appena si disporrà con certezza di informazioni precise su tracciati e fasaggio.

## 5 - Le reti tecniche

Riguardano : reti energetiche, reti viarie pubbliche e dedicate, reti del trasporto di materiali (nastri trasportatori, teleferiche...), reti idrauliche dedicate.

Non è questa la sede per approfondire la presente tematica, se si eccettuano gli aspetti relativi all'interfaccia con le reti pubbliche e con l'ambiente circostante.

**Gli attori interessati.** Agiscono sotto la responsabilità dei committenti in fase APS/APD (Progetto Preliminare / Progetto Definitivo, ndt). Allo stadio attuale, il coinvolgimento degli attori locali è prematuro.

## C - Il secondo cerchio: rendere positivo un impatto locale

In tale ottica, non più solo tecnica, ma territoriale, alcune tematiche derivanti dalle esigenze del cantiere corrispondono ad esigenze od opportunità del territorio, come ad es. le questioni dell'occupazione/formazione e degli alloggi. Altre sembrano innestarsi direttamente sui concetti di interesse del territorio, come ad es. l'assistenza al tessuto locale delle imprese per aiutarle a beneficiare del ritorno economico dei cantieri, dell'opportunità di sviluppare un progetto complessivo di gestione del territorio locale e, naturalmente, del recupero dell'ambiente in senso lato.

### 1 - L'occupazione e la formazione

Uno degli obiettivi assegnati dal CIADT alla démarche Grand Chantier consiste nel favorire lo sviluppo dell'occupazione locale e regionale (cfr. apposite note "occupazione" e "formazione"). Per essere raggiunti, tali obiettivi esigono una vasta mobilitazione dei partner : servizi del Ministero del Lavoro, ANPE, Regione Rodano-Alpi, Pubblica Istruzione, settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici e altre organismi professionali.

La questione del finanziamento del piano di formazione può rappresentare un punto cruciale ; un altro è la capacità delle imprese del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici di migliorare la propria attrattività in termini di salario e di condizioni lavorative.

### 2 - Gli alloggi

Come menzionato sopra, si tratta di un tema di interesse congiunto per il cantiere e per il territorio (cfr. apposita nota "alloggio").

### 3 - L'assistenza alle imprese locali nell'accesso alle richieste di fornitura provenienti dai cantieri

Le precedenti esperienze di démarche Grand Chantier, in particolare il Transmanica (tunnel sotto la Manica), dimostrano che questo tema è una delle principali preoccupazioni di qualsiasi procedimento del tipo Grand Chantier e uno dei parametri di successo, naturalmente, in un'ottica chiaramente incentrata sull'interesse del territorio (cfr. nota "azione economica" e l'apposita scheda "assistenza alle imprese").

### 4 - Un progetto di territorio

Sarebbe opportuno non attendere un'eventuale fioritura di progetti di territorio locali, nati in occasione dell'arrivo della Lione - Torino, ma attuare piuttosto un procedimento coerente di progetto per la gestione del territorio locale. Essa potrebbe ad esempio contraddistinguersi per: la selettività delle azioni a livello almeno intercomunale o di bacino di vita; la commit-

tenza a livello sovra-locale (a livello nazionale, dipartimentale o regionale); la convergenza tra gli interventi finanziari degli enti pubblici, dei committenti (eventualmente) e degli organismi finanziari; l'accompagnamento metodologico e finanziario dello Stato (DIACT) per confermare un orientamento comune coerente.

### **5 - Il recupero ambientale**

Gran parte degli impatti ambientali del progetto saranno affrontati dal fulcro di quest'ultimo, sotto la responsabilità dei committenti e nell'ambito delle pratiche per la DUP.

In compenso, la démarche Grand Chantier potrebbe essere il contesto adatto per ideare ed attuare un dispositivo di gestione ambientale dei cantieri stessi.

### **D - Il terzo cerchio: azionare una leva strategica**

In questa sede si tratta di accennare a temi funzionalmente o geograficamente più lontani dal fulcro dell'opera, ma che vengono regolarmente evocati da vari soggetti in occasione dei dibattiti sul collegamento Lione-Torino. Ad esempio: la valorizzazione socio-economica della futura LAV; il collegamento ferroviario Grenoble/Lione - Torino; la ristrutturazione dei trasporti regionali intorno alla Lione - Torino; l'eventuale creazione di una nuova urbanizzazione all'intersezione tra la Lione-Torino e il Sillon alpin.

Va precisato che tali temi esulano dall'ambito di pertinenza della démarche Grand Chantier e riguardano piuttosto un eventuale "piano Transalpina", equiparabile al "piano Transmanica", attuato in occasione della realizzazione del tunnel sotto la Manica: la sede più appropriata per affrontare tali temi è probabilmente quella della DIACT, della Regione, del Comitato del massiccio, delle istituzioni del Sillon alpin.

## **II - IL FINANZIAMENTO DEL PROCEDIMENTO**

### **Chiarire e, successivamente, attivare la tipologia delle fonti di finanziamento**

#### **1 - Il finanziamento dell'opera**

La questione non riguarda evidentemente la démarche Grand Chantier.

#### **2 - Il finanziamento dell'accoglienza del cantiere (1° cerchio)**

##### **a) La gestione fondiaria delle imprese del cantiere**

Il costo delle acquisizioni fondiarie, a carico dei committenti, non riguarda la démarche Grand Chantier. Tuttavia, ci si può porre la questione nei casi di acquisizioni anticipate prima della DUP, in particolare per le esigenze di rilocalizzazione di imprese impattate dai tracciati (cfr. la nota "azione economica" e la nota "fondiario").

##### **b) L'occupazione e la formazione**

Gli obiettivi di cui sopra esigono manifestamente livelli differenziati di finanziamento.

Gli obiettivi in ambito occupazionale propriamente detto possono essere coperti piuttosto agevolmente con le risorse attuali in fase di ingegneria di progetto, a condizione di mobilitare integralmente le risorse supplementari apportate dal programma INTERREG, con proroga da prevedere.

In compenso, nella fase operativa di assunzione per i cantieri principali, occorre prevedere tassativamente un potenziamento delle risorse sul campo.

Di contro, le esigenze formative esigeranno manifestamente l'attivazione di tutti i dispositivi formativi esistenti ed il loro potenziamento: Pubblica Istruzione, con formazioni iniziali e GRETA; finanziamenti della Regione nell'ambito della sua competenza giuridica e at-

traverso organismi formativi da essa finanziati; il settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici e i relativi organi formativi (GEIQ BTP); la CCI e le sue reti formative per il settore dei servizi. Al momento è difficile prevedere una quantificazione del costo economico di tali interventi, tanto più che le scelte in materia di fasaggio nel periodo del progetto stesso avranno notevoli ripercussioni sulla cronologia delle esigenze e sugli eventuali effetti di picco. Tuttavia, il gruppo di lavoro «occupazione/formazione» istituito dall'unità di coordinamento si prefigge, in particolare, l'obiettivo di precisare a mano a mano tali esigenze e di valutarne il costo.

### **c) Offerta di accoglienza**

L'elaborazione dello schema direttivo di cui sopra consentirà di affrontare in modo piuttosto concreto le esigenze di finanziamento correlate a tale funzione di accoglienza del cantiere. Allo stadio attuale, possiamo tuttavia ipotizzare una prima tipologia di fonti di finanziamento: i prefabbricati ad uso abitativo saranno a carico delle imprese del cantiere e/o dei committenti (rimangono le imprese fondiarie che potranno coinvolgere gli enti locali ed i committenti); gli adeguamenti e lo sviluppo nel segmento foresteria e campeggi saranno a carico dei rispettivi gestori, in quanto investimenti economici, con sovvenzioni pubbliche di diritto comune, ma prioritarie ed accompagnate da eventuali agevolazioni a titolo di classificazione Grand Chantier; l'adeguamento dell'edificato esistente e l'eventuale costruzione di nuovi alloggi costituiranno ovviamente la parte essenziale delle esigenze di finanziamento pubblico.

Occorre ricordare, al termine dei primi studi svolti dall'unità di coordinamento, che tale segmento di offerta di accoglienza rappresenta il 60% del totale del fabbisogno previsto.

In tale settore, le fonti di finanziamento sono i classici finanziamenti di Stato in PLA e OPAH e degli enti (Dipartimento, Regione), i quali dovranno beneficiare di quote prioritarie ed agevolate a titolo di classificazione Grand Chantier.

Si possono inoltre identificare due fonti di finanziamento specifiche: i prestiti a rimborso differito della Caisse des Dépôts : concessi agli enti locali, riguardano gli "impianti anticipati", ossia quelli corrispondenti alle esigenze specifiche ed a lungo termine della collettività che le esigenze a più breve termine dell'accoglienza del cantiere inducono tuttavia ad anticipare; il rimborso dei prestiti interviene a mano a mano che i suddetti impianti generano nuove risorse fiscali per la collettività; la partecipazione all'1 % del datore di lavoro agli alloggi (in tale modo, le imprese del cantiere potranno contribuire all'offerta di alloggi a vantaggio dei loro dipendenti e, al contempo, garantirsi contrattualmente contro il rischio di vedere gli alloggi finanziati per l'accoglienza dei loro dipendenti "cannibalizzati" dalle esigenze endogene del territorio).

### **d) I materiali**

La questione riguardo ovviamente i committenti. L'unico intervento della démarche Grand Chantier potrebbe consistere nel suscitare un approccio di ottimizzazione economica complessiva tra i due committenti ferroviari, gli altri committenti di grandi cantieri sul territorio ed il personale addetto alle cave.

Il trattamento ambientale dei siti di prelievo e di deposito, oltre agli obblighi giuridici dei committenti, potrà essere finanziato dai "bonus" menzionati al punto II - 1 di cui sopra, e/o nell'ambito del progetto di territorio sopramenzionato.

### **e) Reti tecniche**

A carico dei committenti. Senza altri commenti allo stadio attuale.

## **3 - Il finanziamento della valorizzazione del territorio (2° cerchio)**

### **a) L'assistenza alle imprese per l'accesso alle richieste di fornitura**

(cfr. apposita nota)

**b) Il progetto di territorio**

In questa sede ci troviamo chiaramente al di là delle esigenze tecniche di accoglienza del cantiere, nella sfera di interesse principale dei territori locali e regionale. Sembra quindi logico prevederne il funzionamento in via prioritaria a carico degli enti territoriali. Appare tuttavia legittimo aspettarsi una partecipazione significativa a tale dispositivo da parte dello Stato, il quale con il suo progetto di infrastruttura di trasporto di interesse nazionale viene sostanzialmente ad impattare i territori locali.

Analogamente per l'UE, attraverso i suoi fondi strutturali, dato l'interesse europeo del progetto di collegamento ferroviario, elemento cardine del corridoio sud-europeo. Si tratterebbe in questo caso di una sorta di "misura di compensazione" globale, trasparente e, auspicabilmente, coerente, a vantaggio di tutti i territori impattati dalla Lione-Torino.

La sede logica naturale di negoziazione del contenuto e del finanziamento di un tale progetto di territorio sembra chiaramente dover essere il CPER. Dagli orientamenti a tutt'oggi noti per il CPER 2007-2013 emerge che: il finanziamento delle azioni tematiche di accoglienza e di accompagnamento del cantiere dovrebbe intervenire su linee di bilancio di diritto comune, fuori CPER; in compenso, è prevista una convenzione territoriale, nell'ambito della parte territoriale del CPER, destinata – a priori – a finanziare l'elaborazione e la realizzazione del progetto di territorio così come delineato nel suo principio.

Il primo stanziamento potrebbe comprendere dei finanziamenti di Stato, della Regione (e eventualmente del Dipartimento) per l'accoglienza del cantiere, a titolo delle tematiche principali (occupazione, formazione, alloggi); il secondo stanziamento, a titolo dell'elaborazione e poi della realizzazione del progetto di territorio, potrebbe riguardare gli stessi co-finanziatori, ma con chiavi di partecipazione rivisitate.

Se è logico che il primo stanziamento sia prevalentemente alimentato dallo Stato, è altrettanto legittimo che il secondo stanziamento sia prevalentemente a carico degli enti territoriali. Comunque sia, la partecipazione dello Stato tramite la DIACT in questa seconda parte "Territorio" sembra necessaria al fine di garantire la coerenza del progetto.

**c) L'ambiente**

Le questioni di finanziamento delle azioni collegate a tale tematica potrebbero essere affrontate, da una parte, attraverso gli obblighi giuridici dei committenti ed i loro eventuali "bonus" e, dall'altra, attraverso il progetto di territorio sopramenzionato.

**d) Il Piano Transalpina**

Gli elementi indicati con la suddetta denominazione dipendono da ambiti di finanziamento esterni alla démarche Grand Chantier (Contratto di piano, CIACT).

**III – IL PILOTAGGIO DELLA PROCEDURA****Un dispositivo partenariale ma differenziato****1 - Quale procedura?**

Le analisi precedenti relative alla natura, al contenuto ed agli attori dei diversi livelli del progetto suggeriscono fortemente che, escludendo per ovvi motivi il fulcro ed il terzo cerchio, l'ambito di pertinenza della démarche Grand Chantier si estende sul primo e secondo cerchio che definiscono il perimetro funzionale della procedura.

**2 - Perché partenariale ?**

Le tematiche coperte da tali due livelli comportano tutte – come evidenziato nella loro analisi dettagliata – un interesse congiunto per le due grandi sfere di attori che sono, da una parte "la sfera Stato/committenti" e, dall'altra, "la sfera Territorio".

Tale constatazione giustifica dunque fundamentalmente una modalità partenariale di pilotaggio della procedura, partenariato che è stato del resto definito a priori dal CIADT di dicembre 2003 come una delle caratteristiche centrali della procedura.

### **3 - Perché differenziato ?**

Le stesse analisi mostrano inoltre che il grado di interesse di ognuna delle due sfere sopra evocate differisce per ciascuna tematica costitutiva del procedimento: la sfera “Stato/commitenti» è prevalentemente interessata alla creazione delle condizioni tecniche per una accoglienza soddisfacente del cantiere; la sfera “Territorio” intende naturalmente privilegiare l’ottimizzazione degli impatti locali e la massimizzazione delle ricadute positive del progetto.

Gli elementi di analisi sulle questioni di finanziamento del procedimento di cui al capitolo II concorrono ovviamente a tradurre questa duplicità di interessi, come evidenziato in particolare dalla formula del duplice stanziamento «linee di bilancio di diritto comune, fuori CPER” e “nel CPER”.

E’ quindi auspicabile orientarsi verso un dispositivo di pilotaggio comune a tutti i partners ma che permetta di espletare in modo differenziato il pilotaggio del procedimento: differenziazione delle competenze (tematiche) espletate; differenziazione nella ponderazione dei partner presso le istanze decisionali; differenziazione nelle fonti di finanziamento mobilitate per le diverse azioni.

Un tale dispositivo potrebbe essere assimilato a un SIVOM “à la carte”, con vocazioni comuni e vocazioni opzionali. La parte comune del pilotaggio dovrebbe quantomeno riguardare: l’animazione generale della procedura; le tematiche di forte interesse comune; la comunicazione della procedura; la classificazione delle azioni “Grand Chantier” che danno diritto ai finanziamenti riservati.

### **4 - La struttura portante**

Sembra impossibile poter prescindere da una struttura giuridica formale. L’attuale formula dell’unità di coordinamento, strumento informale efficace per svolgere la fase esplorativa e di studi preventivi, non sarà sufficiente durante la fase operativa che implicherà scelte “politiche” di classificazione, di programmazione e di finanziamento, e quindi una rappresentazione chiara e stabile dei responsabili dei partner.

Sembra altrettanto chiaro che la natura sia pubblica che privata degli attori attuali e futuri del procedimento induce a considerare una formula giuridica in grado di associare queste due sfere. L’associazione Legge 1901 è chiaramente una soluzione semplice e flessibile.

Il GIP può rappresentare una formula adeguata, a condizione di optare per modalità di gestione che siano più vicine possibile al settore privato.

Effettivamente, i partner di statuto privato possono occupare un posto significativo nell’ambito della struttura : committenti, organizzazioni professionali, eventualmente imprese aggiudicatrici dei principali appalti di opere.

## **IV – LA DÉMARCHE GRAND CHANTIER**

### **Spazio, tempo, comunicazione**

#### **1 - Spazio: il perimetro geografico della procedura**

La decisione del CIADT di creare una démarche Grand Chantier per il collegamento ferroviario Lione - Torino riguarda certamente l’insieme del progetto sul territorio francese, da Lione all’entrata del tunnel internazionale.

Detto ciò, la principale motivazione di tale procedimento di preparazione e di accompagnamento è collegata all’entità eccezionale dei lavori da svolgere, essenzialmente dovuta ai lavori sotterranei derivanti dai principali tunnel inclusi nel progetto : tunnel di base, tunnel sotto Belledonne, tunnel sotto la Chartreuse e tunnel sotto Dullin-L’Épine (LAV).

Tali trafori e i loro rispettivi imbocchi sono tutti situati nel dipartimento della Savoia. Tale constatazione ha portato tutti gli attori del procedimento – in fase di studi di prefigurazione – a ritenere che il dipartimento della Savoia avesse vocazione a costituire l'ambito geografico ed istituzionale della procedura, tanto più che, secondo il probabile fasaggio del progetto, il cantiere da avviare per primo sarebbe quello del tunnel di base, ponendo così in prima linea il territorio della Maurienne nella realizzazione della procedura. I primi studi tematici (fondiario, occupazione, offerta di accoglienza, imprese) sono del resto stati svolti in questa prospettiva.

Le recenti decisioni di fasaggio incoraggiano ad estendere rapidamente tali prime tematiche ai territori interessati dal tunnel sotto Chartreuse ed a quello di Dullin-l'Épine.

Non va però dimenticato che il Dipartimento dell'Isère è anch'esso significativamente impattato dal progetto: nel Nord-Isère, da un lato con i cantieri delle due linee trasporto merci e passeggeri che comportano alcune opere (tunnel) meno imponenti dei quattro tunnel principali, ma comunque significative; dall'altro, la vicinanza all'Isère degli imbocchi del tunnel di Chartreuse e dell'imbocco ovest del tunnel di Dullin, per quanto situati in Savoia, può avere un impatto socio-economico sulle zone contigue del Nord-Isère e del Grésivaudan.

Tali osservazioni portano quindi a considerare un'associazione di attori dell'Isère, Prefetto, enti locali, Dipartimento ed organi professionali in seno ad una struttura di pilotaggio della procedura.

In tale fase del progetto, non sembra indispensabile associare il dipartimento del Rodano. In compenso, è assolutamente indispensabile integrare la regione Rodano-Alpi nel dispositivo, sia per le sue competenze specifiche (formazione professionale, sviluppo economico, gestione del territorio, trasporti regionali) sia perché tale regione lo ha espressamente richiesto dal 2005 tramite i propri responsabili politici. Il prefetto della Regione deve naturalmente anch'egli essere parte integrante della struttura di pilotaggio, tenuto conto soprattutto delle sue responsabilità nei meccanismi di finanziamento di Stato (in particolare il CPER) e dell'UE.

Rimane aperta la questione dell'eventuale coordinamento del procedimento lato Francia con il partner italiano, non appena quest'ultimo avrà stabilizzato il suo approccio del progetto.

## 2 - Tempi: il calendario del procedimento

La démarche Grand Chantier è, nella sua essenza, un esercizio di anticipazione e poi di accompagnamento. Attualmente, la fase di anticipazione è così delimitata: 2010, data di avvio operativo del progetto, stabilita ed annunciata dai due governi; fine 2004/inizio 2005, inizio dei lavori dell'unità di coordinamento, quando le risorse di prefigurazione e di animazione previsti dal CIADT di dicembre 2003 sono state effettivamente predisposte.

Questo lasso di sei anni comprende una fase di ingegneria del progetto – studio di prefigurazione e studi tematici preventivi – che non dovrebbe superare complessivamente tre anni e, di fatto, lo svolgimento effettivo dei lavori sulle tematiche prioritarie (fondiario, occupazione, alloggi, imprese) permetterà di disporre entro la fine del 2007 di schemi di dispositivi d'azione e di una valutazione delle esigenze di finanziamento da considerare.

Rimarrà quindi un periodo di circa tre anni prima dell'inizio della fase operativa nel 2010, per lanciare sul piano operativo le azioni che richiedono il maggior margine di anticipo, tenuto conto della loro inerzia temporale (alloggi, formazione, adeguamento delle imprese). E' un termine teoricamente sufficiente, ma non eccessivo. Non si deve tuttavia dimenticare: da un lato, i rischi di accumulo di ritardo per ogni genere di motivo, soprattutto disponibilità di bilancio o difficoltà locali; dall'altro, i margini di tempo supplementari derivanti dal fasaggio del progetto, nonché la crescente importanza dei cantieri di prima fase.

Complessivamente, il calendario attuale del procedimento sembra quindi collocarsi nel "just in time", senza alcun ritardo od eccessiva anticipazione. E' altrettanto vero che il punto cruciale in termini di adeguamento cronologico del procedimento si situerà a cavallo tra l'ingegneria del progetto e l'attivazione operativa delle azioni, soprattutto nel campo della formazione.



### 3 – La comunicazione della procedura

Il procedimento non ha fino ad oggi dato luogo ad un intenso esercizio di comunicazione. L'attuazione della struttura definitiva di sostegno del procedimento dovrà essere colta come l'opportunità per lanciare un vero piano di comunicazione.

In modo classico, si deve prevedere la pubblicazione di un bollettino periodico di informazione sulla procedura, da articolare con la comunicazione istituzionale dei committenti, e ovviamente gli imprescindibili siti Web.

Sin d'ora, tale supporto periodico deve essere considerato come un vero e proprio "pannello di controllo" socio-economico del cantiere, che misuri in modo trasparente i suoi effetti sul territorio in fase di avanzamento. In tale ottica, sarebbe apprezzabile la pubblicazione di un numero 0 che illustri lo stato iniziale del territorio prima dell'inizio del cantiere.

## ALLEGATO

### Estratti del Contratto di Progetti tra lo Stato e la Regione Rodano-Alpi CPER 2007-2013

#### LA PARTE FERROVIARIA: investire sui principali assi ferroviari

"... 1-6 – Grand Chantier Lione - Torino.

Il collegamento Lione - Torino è oggetto di una démarche Grand Chantier lanciata dal CIADT del 18 dicembre 2003. Tale procedura, attuata dallo Stato in partenariato con gli enti locali, consiste nel coordinare ed anticipare misure volte a facilitare l'accoglienza dei cantieri di grandi dimensioni da parte dei territori, tenuto conto dell'impatto di tali opere sullo sviluppo locale. Le azioni previste, al termine della fase di prefigurazione della procedura, riguardano l'azione fondiaria, gli alloggi, l'occupazione/formazione, l'assistenza alle imprese e l'ambiente. Lo Stato e la Regione interverranno su tali azioni, nei loro settori di competenza, sui finanziamenti contrattualizzati e fuori CPER..."

#### LA PARTE TERRITORIALE DEL CONTRATTO DI PROGETTI STATO-REGIONE

"... Un numero importante di grandi progetti passeranno attraverso un'attuazione territoriale, che avverrà tramite convenzioni conclusi con i consigli generali, le comunità di agglomerati ed altri istituti pubblici di cooperazione intercomunale, i comuni, i paesi, i parchi naturali regionali..."

Tale declinazione operativa, a vantaggio dei diversi territori della regione, verte su: la parte ferroviaria (grandi progetti 1 e 2), per quanto concerne (...) il Grand Chantier Lione - Torino, il quale sarà oggetto di una convenzione da stipulare con il Consiglio regionale ed il Consiglio generale della Savoia, al fine di precisare gli obiettivi e le risorse riservati a tale tematica per il periodo 2007-2013;..."

#### Conclusione

"... Tale parte assumerà la forma di convenzioni territoriali di applicazione stipulabili fino al 31 dicembre 2007 con i dipartimenti, gli agglomerati e gli altri territori di progetti.

Il 2007 sarà utilizzato per costruire i contenuti precisi di tale parte che dovrà confermare la capacità di lavoro comune tra lo Stato, la Regione e gli altri enti territoriali..." **Impiego – formazione**

# Stato di avanzamento 2006 e Programma 2007-2008

a cura dell'Unità provvisoria di coordinamento

## 1 - Impiego-formazione

- **Le linee generali di lavoro**

- Sviluppare l'occupazione locale e regionale : individuazione della mano d'opera potenziale - formazione / qualifica
- Prevenire il rischio di "cannibalizzazione" del tessuto locale di imprese del settore Edilizia - Lavori Pubblici e, più in generale, il drenaggio dei posti di lavoro locali
- Premunirsi contro il rischio di massiccia irruzione del lavoro nero

### Conoscenza del progetto Lione-Torino

1. Aggiornamento dei dati previsionali sulle esigenze di manodopera, a seguito delle decisioni sul fasaggio della LIONE - TORINO (decisione ministeriale del 2 febbraio 2007)

*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier

*Stato di avanzamento:* In fase di avvio

*Finanziamento Grand Chantier:* 20.000 euro

2. Punto sulla situazione dell'occupazione/formazione dei cantieri delle discendenti, da considerare come un modello in scala indicativo per il futuro cantiere dell'opera principale

*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier

*Stato di avanzamento:* Operazione avviata

*Finanziamento Grand Chantier:* 15.000 euro

### Conoscenza del contesto locale e regionale

3. Analisi delle prospettive di movimenti transfrontalieri di manodopera

*Pilotaggio:* ANPE, nell'ambito del programma Interreg "Transalp, Lavoro senza frontiera"

*Stato di avanzamento:* Operazione avviata

*Finanziamento Grand Chantier:* Azione finanziata nel programma Interreg

4. Conoscenza approfondita del tessuto locale di imprese del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici, per determinare le effettive potenzialità di intervento sui cantieri della Lione - Torino.

A partire da elementi che verranno forniti dai committenti (LTF - RFF) a livello di APD sufficiente, si tratterà di determinare l'entità delle diverse opere da realizzare nell'ambito del progetto Lione - Torino, di individuare le ipotesi in materia di fasaggio, allo scopo di valutarne successivamente: i posti di lavoro necessari (volume - qualità - turn-over); la capacità tecnica delle imprese locali del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici (per tipo di attività) a realizzare una parte dei lavori; la valutazione (per numero di posti di lavoro / per volume d'attività) della par-

te del cantiere Lione - Torino che potrà essere garantita dalle imprese locali, nel loro volume di attività complessiva (obiettivo: "favorire l'accesso delle imprese locali alle richieste di fornitura").

*Pilotaggio:* *Federazione imprese del settore edilizio-Lavori pubblici della Savoia*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *10.000 euro*

5. Individuazione dei posti di lavoro potenzialmente disponibili per bacino. A partire dall'aggiornamento dei dati previsionali sulla manodopera, si tratta di individuare, al di là delle risposte che potranno essere apportate dalle imprese locali del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici, di reperire e qualificare le risorse lavorative locali, regionali ed extra-regionali potenzialmente utilizzabili.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *10.000 euro*

#### **Attivazione dei primi strumenti:**

6. Miglioramento degli strumenti di avvicinamento della domanda di occupazione all'offerta specifica di questa tipologia di cantiere. Si tratta di ottimizzare il reperimento delle risorse lavorative locali e regionali latenti. Tale azione consiste in particolare nell'elaborazione di apposite schede-professione per l'individuazione di lavoratori in cerca di occupazione, anche al di là delle candidature spontanee presentate nel settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici.

*Pilotaggio:* *ANPE, nell'ambito del programma Interreg "Transalp, lavoro senza frontiera"*

*Stato di avanzamento:* *Operazione avviata*

*Finanziamento Grand Chantier:* *Azione finanziata nel programma Interreg Riserva di 15.000 euro per il completamento della presente azione, qualora non possa essere finanziata nell'ambito di un futuro programma Interreg (da rinnovare, ma al momento non ancora certo)*

7. Individuazione delle esigenze formative e di accompagnamento, risorse disponibili. In una prima fase, si tratta di strutturare l'offerta formativa pubblica relativa alle professionalità utilizzabili nella Lione-Torino.

*Pilotaggio:* *DDTEFP*

*Stato di avanzamento:* *Operazione avviata (riunione del gennaio 2006)*

*Finanziamento Grand Chantier:* *Da definire*

Successivamente, si tratta di attuare un ambizioso piano di formazione - qualificazione per portare il maggior numero di risorse lavorative locali e regionali ai livelli di qualifica richiesti dalle imprese dei cantieri. Occorrerà ideare dispositivi all'interno dei vari ambiti di formazione: azioni anticipatrici: formazione iniziale - formazione in alternanza; azioni in fase cantiere (formazione continua); accompagnamento delle imprese locali: missione di consulenza alle imprese locali / formazione interna

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *10.000 euro*

## 2 - Fondiario

- **Le linee generali di lavoro**

- Garantire l'inserimento del cantiere e del progetto nel territorio, assicurando il regolare prosieguo delle attività del territorio (attività economica, attività agricola, abitativa)

1. Diagnosi del territorio investito dal progetto in Savoia e individuazione criticità.  
*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier  
*Stato di avanzamento:* Prima perizia conclusa. Aggiornamento a seguito delle decisioni sul fasaggio (D.M.)  
*Finanziamento Grand Chantier:* Prima perizia: inclusa nel programma 2005  
 Aggiornamento: 10.000 euro
2. Proposta di strumenti di accompagnamento per i terreni a vocazione agricola.  
*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier  
*Stato di avanzamento:* Da avviare  
*Finanziamento Grand Chantier:* 10.000 euro
3. Proposta di strumenti di accompagnamento per i terreni a vocazione abitativa.  
*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier  
*Stato di avanzamento:* Da avviare  
*Finanziamento Grand Chantier:* 10.000 euro
4. Terreni a vocazione di attività economica: in una prima fase, si tratta di apportare risposte concrete alle imprese direttamente impattate dal progetto Lione-Torino e bloccate nel loro sviluppo prima ancora che sia stata rilasciata la DPU.  
*Pilotaggio:* Agenzia Economica / Unità di coordinamento  
*Stato di avanzamento:* Dispositivo votato dal Consiglio Generale

In un'ottica futura, si tratta di analizzare le esigenze del cantiere e la potenziale capacità dei territori in termini di offerta di spazi a vocazione economica (approccio geografico, economico, logistico e fiscale). Sono interessate al contempo le attività presenti sui territori, da rilocalizzare in quanto direttamente impattate dal progetto, nonché tutta l'attività generata dal cantiere che richiede nuovi impianti (territori: Maurienne, Combe de Savoie, zona pedemontana savoiarda).

*Pilotaggio:* Agenzia Economica / Unità di coordinamento  
*Stato di avanzamento:* Da avviare  
*Finanziamento Grand Chantier:* 30.000 euro

## 3 - Materiali

1. Analisi delle incidenze sui territori dei possibili scenari di movimentazione materiali e dell'uso eventuale del materiale di risulta.
2. Ricerca di ottimizzazione economica nel trattamento / recupero dei materiali, mediante coordinamento tra committenti ferroviari e locali, tenuto conto del fasaggio del progetto Lione - Torino e delle eventuali esigenze del territorio. È stato necessario posticipare la perizia, inizialmente prevista per il 2005, per poter tener conto delle scelte in materia di fasaggio (Decisione ministeriale del

2 febbraio 2007).

*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier  
*Stato di avanzamento:* Da avviare  
*Finanziamento Grand Chantier:* 25.000 euro

## 4 - Offerta di accoglienza

- **Le linee generali di lavoro**

- Valutazione della capienza potenziale e delle prospettive di sviluppo
- Realizzazione di un'offerta di accoglienza che risponda alle esigenze delle imprese e sia adeguata agli interessi e alle esigenze future dei territori

1. Analisi generale degli impatti della Lione - Torino sull'offerta di accoglienza in Maurienne e Combe de Savoie

*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier  
*Stato di avanzamento:* 1a PERIZIA CONCLUSA  
*Finanziamento Grand Chantier:* inclusa nel programma 2005

2. Presa in considerazione delle decisioni in materia di fasaggio, allo scopo di adeguare la perizia iniziale sui territori già esaminati ed analizzare la zona pedemontana savoiarda.

*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier  
*Stato di avanzamento:* Da avviare  
*Finanziamento Grand Chantier:* 10.000 euro

3. Elaborazione di uno schema direttivo degli alloggi necessari per il Grand Chantier, per la Maurienne.

*Pilotaggio:* Unità di coordinamento Grand Chantier  
*Stato di avanzamento:* Da avviare  
*Finanziamento Grand Chantier:* 10.000 euro

## 5 - Azione economica

1. Accoglienza delle imprese  
(accoglienza di nuove localizzazioni generate dal cantiere)

- **Le linee generali di lavoro**

- L'accoglienza sociale del cantiere : offerta di accoglienza – servizi alla popolazione
- Il coordinamento intra-imprese per favorire l'organizzazione del cantiere, mediante azioni trasversali (sicurezza, ...)
- L'accoglienza delle imprese nelle zone di attività economiche
- I servizi alle imprese e la locazione di materiale – competenze e qualifiche tecniche specifiche

Le azioni da svolgere nell'ambito del programma 2007-2008 sono riprese ne-

gli altri capitoli: avvio di un dispositivo di osservazione dell'impatto economico-sociale dei cantieri delle discenderie (cfr. capitolo 6 - Pannello di controllo); determinazione della capacità potenziale delle imprese nelle zone d'attività della Maurienne (cfr. capitolo 2 - Fondiario); individuazione dell'offerta e della domanda attuali in termini di servizi per le imprese dei cantieri della Lione-Torino (cfr. capitolo 6 - Pannello di controllo).

2. Assistenza alle imprese locali per l'accesso alle richieste di fornitura  
Prima fase: diagnosi del tessuto locale di imprese del settore dell'Edilizia-Lavori Pubblici e di altre attività potenzialmente interessate. Dispositivo di pre-qualificazione volontaria.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *40.000 euro*

3. Rilocalizzazione delle imprese impattate  
Le azioni da effettuare nell'ambito del programma 2007-2008 sono riprese nel capitolo 2 – Fondiario.

## 6 - Pannello di controllo "Grand Chantier Lione-Torino"

1. Punto sulla situazione dei cantieri delle discenderie, da considerare come un modello in scala indicativo per il futuro cantiere dell'opera principale. Il punto sulla situazione considera essenzialmente i dati relativi all'occupazione e alla formazione (vedi sopra), ma anche, in senso più ampio, i dati relativi all'offerta di accoglienza, alla ristorazione, ai subappalti.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Operazione avviata*

*Finanziamento Grand Chantier:* *Cfr. capitolo 1 su occupazione -formazione*

2. Osservatorio socio-economico del Grand Chantier. Si tratta di fornire indicatori utili a leggere il tessuto socio-economico in cui si inserisce il cantiere Lione - Torino e di calcolare gli effetti del cantiere su tale tessuto, in continuità con l'Osservatorio dell'A43, il cui bilancio definitivo è previsto per il 2007.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Operazione avviata*

*Finanziamento Grand Chantier:* *25.000 euro*

## 7 - Compatibilità ambientale

### Elementi del contesto

1. Individuazione delle questioni ambientali connesse al progetto Lione - Torino, al di là della sfera di intervento dei committenti. Tale azione potrà vertere su un'analisi delle criticità in materia di compatibilità ambientale del progetto nel suo insieme, ai fini di una stima finanziaria del potenziale accompagnamento del progetto Lione-Torino sulle questioni ambientali, attraverso la procedura Grand Chantier.
2. Definizione della sfera di intervento della procedura Grand Chantier in materia ambientale e paesaggistica.

### **Attivazione dei primi strumenti**

3. Carte architettonica e paesaggistica (a carico dei committenti): raccomandazioni dei partner della procedura Grand Chantier.

4. Studio di prefigurazione di un dispositivo di gestione ambientale dei cantieri, basato su una carta di gestione ambientale, ispirata alla carta A43.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *30.000 euro*

## **8 - Fiscalità**

Approccio alle problematiche fiscali dei cantieri e delle ricadute fiscali per i territori.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *15.000 euro*

## **9 - Progetti di Territorio**

### **Assistenza agli attori locali nell'elaborazione di progetti di territorio.**

1. Assistenza al Comune di Saint-Jean-de-Maurienne nella preparazione dell'AP e dell'indagine pubblica sul quartiere della stazione.

*Pilotaggio:* *Comune di Saint-Jean-de-Maurienne*

*Stato di avanzamento:* *Inchiesta pubblica effettuata*

*Finanziamento Grand Chantier:* *Sovvenzione Stato: 24.876,60 euro*

*(extra convenzione FNADT:* *Sovvenzione Dip.to Savoia: 24.876,60 euro*

*Stato-Dipartimento della Savoia)*

2. Studio diagnostico di territorio – settore di Montmélian - Pontcharra

*Pilotaggio:* *DDE 73 - DDE 38*

*Stato di avanzamento:* *In corso*

*Finanziamento Grand Chantier:* *Azione finanziata sul bilancio DDE*

3. Avvio del processo di elaborazione di progetti di territorio, sul modello dei primi territori impattati (Maurienne - Combe de Savoie – Zona pedemontana savoiarda). La riflessione da avviare può riguardare ampie tematiche, anche condivise da più territori: rumori – sviluppo turistico conseguente all'entrata in funzione della Lione - Torino – ambiente e paesaggio. Può includere altresì un'ulteriore indagine concernente le esigenze dei territori in termini di impianti pubblici.

*Pilotaggio:* *Da definire*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *10.000 euro*

*(iscrizione di una riserva in attesa della Convenzione Territoriale da stipularsi nell'ambito del CPER, che dovrebbe prendere in carico questa tipologia di azione ).*

## 10 - Pilotaggio e strutturazione della démarche Grand Chantier

### Preparazione del quadro operativo

1. Studio giuridico-finanziario per l'attuazione di una struttura portante.
2. Stesura di una "Convenzione territoriale", nell'ambito della parte territoriale del CPER 2007-2013.
3. Coordinamento della procedura Grand Chantier con i dispositivi simmetrici del lato italiano.
4. Valutazione delle possibilità di integrazione della procedura Grand Chantier nella clausola addizionale al Trattato del 29 gennaio 2001 tra la Francia e l'Italia concernente le modalità di realizzazione del progetto.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *20.000 euro*

### Funzionamento dell'Unità di coordinamento

1. Funzionamento dei gruppi di lavoro e dell'unità.
2. Trasferimenti: maggiori esigenze di mobilità connesse all'entrata nella fase pre-operativa.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *In corso*

*Finanziamento Grand Chantier:* *10.000 euro*

## 11 - Programma di comunicazione

Il piano di comunicazione potrebbe articolarsi su tre fronti, secondo i target previsti: territori (popolazione – enti locali); attori socio-economici; attori istituzionali francesi e italiani.

*Pilotaggio:* *Unità di coordinamento Grand Chantier*

*Stato di avanzamento:* *Da avviare*

*Finanziamento Grand Chantier:* *15.000 euro*



## RIEPILOGO INVESTIMENTI

### Occupazione

|  |                           |
|--|---------------------------|
| Aggiornamento dei dati   | 20.000,00 euro            |
| Studio delle discenderie                                       | 15.000,00 euro            |
| Tessuto delle imprese locali del settore Edilizia-Lav.Pubblici | 10.000,00 euro            |
| Potenziale disponibilità di posti di lavoro per bacino         | 10.000,00 euro            |
| Strumenti per l'avvicinamento domanda / offerta                | 15.000,00 euro            |
| Piano di formazione / qualificazione                           | 10.000,00 euro            |
| <i>Promemoria: prospettive movimenti transfrontalieri</i>      | <i>Programma Interreg</i> |
| <i>Offerta formativa pubblica</i>                              | <i>Da definire</i>        |

### Fondiaro

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| Aggiornamento della diagnosi iniziale                         | 10.000,00 euro                    |
| Accompagnamento delle proprietà a vocazione agricola          | 10.000,00 euro                    |
| Accompagnamento delle proprietà a vocazione abitativa         | 10.000,00 euro                    |
| Fondiaro a vocazione economica                                | 30.000,00 euro                    |
| <i>Promemoria: diagnosi del fondiario impattato in Savoia</i> | <i>Conclusa, s/programma 2005</i> |

### Materiali

|  |                |
|--|----------------|
| Ricerca di un'ottimizzazione economica | 25.000,00 euro |
|--|----------------|

### Offerta di accoglienza

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| Presenza in considerazione delle decisioni sul fasaggio               | 10.000,00 euro                    |
| Schema direttivo dell'offerta di accoglienza per la Maurienne         | 10.000,00 euro                    |
| <i>Promemoria: analisi generale impatti Maurienne/Combe de Savoie</i> | <i>Conclusa, s/programma 2005</i> |

### Azione economica

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| Assistenza alle imprese locali | 40.000,00 euro |
|--------------------------------|----------------|

### Pannello di controllo

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| Osservatorio socio-economico | 25.000,00 euro |
|------------------------------|----------------|

### Compatibilità ambientale

|   |                |
|---|----------------|
| Insieme delle azioni che rientrano nella compatibilità ambientale | 30.000,00 euro |
|---|----------------|

### Fiscalità

|   |                |
|---|----------------|
| Problematiche fiscali dei cantieri e ricadute per i territori | 15.000,00 euro |
|---|----------------|

### Progetti di territorio

|   |                     |
|---|---------------------|
| Elaborazione di progetti di territorio                            | 10.000,00 euro      |
| <i>Promemoria: accompagnamento Comune Saint-Jean-de-Maurienne</i> |                     |
| - sovvenzione Stato   | 24.876,60 euro      |
| - sovvenzione Dip.to della Savoia                                 | 24.876,60 euro      |
| - studio territorio Montmélian-Pontcharra                         | <i>Bilancio DDE</i> |

### Pilotaggio e strutturazione della procedura

|   |                |
|---|----------------|
| Preparazione del quadro istituzionale     | 20.000,00 euro |
| Funzionamento dell'Unità di coordinamento | 10.000,00 euro |

### Programma di comunicazione

|                     |                |
|---------------------|----------------|
| Piano in tre moduli | 15.000,00 euro |
|---------------------|----------------|

### TOTALE

**350.000,00 euro**

### Bilancio complessivo

|  |                 |
|--|-----------------|
| Azioni che rientrano nelle tematiche della démarche Grand Chantier | 305.000,00 euro |
| Pilotaggio e strutturazione della procedura                        | 30.000,00 euro  |
| Programma di comunicazione   | 15.000,00 euro  |

### TOTALE

**350.000,00 euro**

### Piano di finanziamento

|                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| Stato – FNADT 2006 (già versati) | 75.123,40 euro  |
| Stato – FNADT 2007               | 100.000,00 euro |
| Enti territoriali                | 174.876,60 euro |

### TOTALE

**350.000,00 euro**

## Procédure Grand Chantier – Lione-Torino Finanziamenti F.N.A.D.T.

| PROMOTORE DEL PROGETTO  | NOME dell'operazione  | IMPORTO dell'operazione (in euro) | IMPORTO della sovvenzione STATO (in euro) | DECISIONE che ha disposto la sovvenzione | Partecipazione del DIPARTIMENTO della SAVOIA |
|---|---|-----------------------------------|---|--|--|
| <b>Decisione del CIADT del 18 dicembre / Anno 2004</b>  |   |                                   |   |  |  |
| Consiglio Generale della Savoia   | Démarche Grand Chantier Lione - Torino Ferroviario: funzionamento dell'Unità Provvisoria di coordinamento   | 200.000,00                        | 100.000,00                                | convenzione 26 novembre 2004             | 100.000,00                                   |
| <b>Decisione del CIADT del 18 dicembre 2003 / Anno 2005</b>   |   |                                   |   |  |  |
| Consiglio Generale della Savoia   | Démarche Grand Chantier Lione - Torino Ferroviario: funzionamento dell'Unità Provvisoria di coordinamento   | 150.246,80                        | 75.123,40                                 | decreto 15 dicembre 2005                 | 75.123,40                                    |
| Comune di Saint-Jean de-Maurienne   | Studi per l'attivazione della procedura di DPU del quartiere Nord di St. Jean de Maurienne, commessa al progetto di nuovo collegamento ferroviario Lione Torino | 124.384,00                        | 24.876,80                                 | decreto 29 novembre 2005                 | 24.876,80*                                   |
| <b>Proposta 2007 per CRP del 15 maggio 2007</b>   |   |                                   |   |  |  |
| * A cui vanno aggiunte le partecipazioni di pari importo della Regione Rhône-Alpes, di LTF e del Comune di Saint-Jean-de-Maurienne.   |   |                                   |   |  |  |
| ** Si noti che l'ampliamento del numero dei partner istituzionali della Procédure Grand Chantier è chiamato a comportare un ampliamento del partenariato finanziario di partenza. |   |                                   |   |  |  |