



SCHEDA INTERVENTO 10.3.1.7 - Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia Meridionale.

QUADRO CONOSCITIVO

Breve descrizione delle attività

Si prevede uno studio di fattibilità volto ad indagare le ricadute territoriali derivanti dal raddoppio del Traforo del Tenda, progetto giunto alla sua fase di progettazione definitiva e già all'attenzione della Commissione Intergovernativa e della connessa Commissione tecnica Italia-Francia.

L'attenzione dello studio non è tanto focalizzato sugli aspetti tecnico-ingegneristici dell'opera, quanto sulla valutazione delle sue più ampie conseguenze in termini di relazioni transfrontaliere, di movimentazione di merci e di persone, di accorciamento dei tempi di percorrenza e di rafforzamento della intera direttrice transfrontaliera.

In particolare lo studio ha la finalità di definire le più idonee strategie da mettere in campo per limitare gli impatti ambientali dell'aumento di carico derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura e, allo stesso tempo, per massimizzare gli effetti positivi in termini di incremento dei livelli di competitività complessiva e dei livelli di coesione transfrontaliera tra i sistemi interessati.

Gli obiettivi fondamentali dello studio di fattibilità e, più in generale, del progetto territoriale sono i seguenti:

1. contestualizzare l'opera nella pianificazione territoriale di lungo periodo dell'area e nella percezione degli *stakeholders*;
2. identificare il vasto ventaglio di ricadute potenziali dell'opera su una pluralità di piani (trasportistici, economici, sociali, ambientali), anche in relazione agli obiettivi e alle tendenze in sede di pianificazione territoriale;
3. procedere alla valutazione delle più ampie conseguenze in termini di
 - o relazioni transfrontaliere;
 - o competitività complessiva del sistema territoriale;
 - o livelli di coesione transfrontaliera.
4. stimare il potenziale impatto su alcune variabili cruciali di natura trasportistica, quali:
 - o l'accorciamento dei tempi di percorrenza;
 - o la portata dei flussi in termini di persone e di merci;
 - o la mobilità transfrontaliera;
 - o il rafforzamento della direttrice e della rete interessata.
5. ipotizzare gli sviluppi più innovativi facilitati dal raddoppio del Traforo in termini territoriali quali:
 - o l'incremento del turismo;
 - o un possibile mercato del lavoro congiunto italo-francese;
 - o nuovi insediamenti turistici, produttivi e commerciali.
6. definire le strategie più opportune per:
 - o minimizzare l'impatto ambientale dell'aumento di carico;
 - o garantire la sostenibilità ambientale e sociale dell'intervento;
 - o raccogliere e integrare i punti di vista delle comunità territoriali coinvolte;
 - o massimizzare gli effetti positivi sui livelli di competitività complessiva;
 - o favorire le sinergie con interventi in essere, previsti o ipotizzabili.

Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie)

I rapporti instaurati sul territorio interessato dall'infrastruttura coinvolgono:

- o Commissione Intergovernativa e connessa Commissione tecnica Italia-Francia per il raddoppio del Traforo del Tenda;

- Regione Piemonte, Regione Liguria, Region PACA
- Province di Cuneo, Savona e Alessandria e Département Alpes Maritimes
- Comunità Montana Valle Vermentagna - territorio montano di riferimento della direttrice Cuneo-Nizza;
- Comune di Nizza e Tenda;
- Società concessionarie della A6 e A33
- Anas - competenza Statale 20 - connessione viaria transfrontaliera verso il Colle di Tenda;
- Sitraci
- RFI
- Autorità Portuale di Savona – Vado;
- GE.A.C - Gestione Aeroporto Cuneo
- Agenzia delle Dogane

Per quanto riguarda l'analisi delle ricadute territoriali derivanti dalla realizzazione dell'opera i soggetti coinvolti sono:

- Assessorato regionale e provinciale al Turismo
- Comunità Montana Valle Vermentagna
- Associazione di enti territoriali "Distretto Europeo"
- Camera di Commercio, Industria e Artigianato di Cuneo e di Nizza;
- Unione Industriale di Cuneo;
- MIAC - Mercato all'ingrosso agroalimentare di Cuneo;
- Consorzio Agrario Provinciale;
- Soggetti istituzionali coinvolti nel PRUSST del Piemonte Meridionale
- Comune di Savona
- Associazioni ambientaliste

Risultati ed effetti attesi

Il progetto intende promuovere – in stretta coerenza con la creazione dello SPILP Sistema portuale integrato ligure-piemontese [Scheda Intervento n. 10.3.1.1] – l'incremento dei livelli di competitività e di coesione del territorio cuneese.

Il primo aspetto – la competitività – viene sviluppato attraverso il rafforzamento del sistema infrastrutturale a sostegno dell'apparato produttivo e logistico e delle connessioni ad ampio raggio (con la Francia meridionale da una parte e con il sistema portuale ligure dall'altra), ma anche a più breve portata (la provincia di Cuneo e l'asse Cuneo – Asti – Alessandria).

Il secondo aspetto – la coesione – viene sviluppato attraverso le partnership locali, territoriali e transnazionali previste, finalizzate al rafforzamento delle interrelazioni storicamente già consolidate (Francia meridionale) e all'individuazione di nuove opportunità di cooperazione territoriale (il rapporto con Savona).

Nella lista delle infrastrutture di congiunzione internazionale dell'Italia, il raddoppio del traforo di Tenda occupa un posto rilevante e peculiare. Si tratta di un'opera che gode di ampio consenso sul territorio, percepita come evolutiva e non rivoluzionaria, costituente elemento indispensabile di un nuovo protagonismo del Piemonte e di Cuneo.

Viene avvalorata un'opera concepita come accompagnamento di flussi di traffico leggero che - in modo frequente e tutto l'anno - possano "ricucire" un territorio in cui la transfrontalità è realtà quotidiana. La prospettiva di una integrazione crescente e innovativa con le regioni francesi limitrofe viene vista con grande favore e sono in campo iniziative che potrebbero farla maturare in tempi relativamente brevi.

Soggetto attuatore delle attività, risorse e strumenti

Lo Studio di Fattibilità, attualmente in corso di attuazione, affidato ad una società di servizi dal Comune di Cuneo, attinge alle risorse complessive (Euro 433.567,00) stanziati dal Ministero delle Infrastrutture per il Programma "S.I.S.T.E.M.A. - Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali MultiAzione" - Centro Nord.

Per la realizzazione delle opere previste (nello specifico il raddoppio del Traforo del Tenda) si attingerà a un cofinanziamento di Fondi Comunitari Europei e risorse di bilancio degli stati membri coinvolti.

Gli strumenti di riferimento sono gli studi sullo S.S.S.E europei, i Quadri Strategici Regionali e Nazionale, il PTP provinciale, l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2013 e il Progetto Pilota SISTEMA del Comune di Cuneo.

Evoluzione delle attività e modalità di gestione

Lo SDF terminerà nei primi mesi del 2007, con la valutazione complessiva degli effetti del Raddoppio del Tenda sul sistema delle relazioni transfrontaliere e l'elaborazione di strategie di accompagnamento e ottimizzazione da porre in essere per minimizzare l'impatto ambientale dell'opera e per cogliere le opportunità aperte.

I costi di gestione non sono stimabili prima della conclusione dello Studio di Fattibilità, le azioni e le attività da porre in essere sono candidabili a linee di finanziamento attivabili nell'ambito della Cooperazione Transfrontaliera INTERREG 2007-2013.

FATTIBILITÀ TECNICA

Scelte tecniche di base

Ci si riferisce alle scelte tecniche relative alla realizzazione del raddoppio del Tenda e, quindi in generale alla fattibilità tecnica dell'opera infrastrutturale oggetto dello Studio di Fattibilità

L'attuale tunnel al Colle di Tenda (provincia di Cuneo), posto all'altezza di 1320 metri slm, di lunghezza 3184 m, congiunge l'Italia e la Francia fin dal 1882. Nella parte italiana, è stato rimodernato e messo in sicurezza in anni recenti. La parte francese non è invece a norma, per quanto riguarda i livelli di sicurezza che dovrebbero essere garantiti nei tunnel di interesse internazionale. La larghezza e la sagoma del tunnel non consente il passaggio contemporaneo di due mezzi pesanti nei due sensi; allo stato, un semaforo alterna il traffico pesante secondo uno schema pre-programmato, mentre il traffico leggero è sempre possibile, sempre che il traforo sia aperto.

La Commissione Intergovernativa Italia-Francia, riunitasi più volte negli anni, nel marzo del 2005 ha scelto, tra le diverse varianti tecniche sottoposte alla sua attenzione dal Gruppo di Lavoro costituito su suo mandato il 19 marzo 2003, quella che prevede una soluzione "alta", consistente nella creazione di un nuovo tunnel parallelo all'attuale, ad ovest dell'esistente.



Le soluzioni alternative tecniche

In precedenza gli eletti della provincia di Cuneo e del dipartimento delle Alpes Maritimes avevano sottoscritto una dichiarazione in tal senso: “La scelta di questa soluzione, secondo i sottoscritti, è dettata da molteplici considerazioni: la rapidità di esecuzione dell’opera, il suo costo meno elevato di quello comportato dalla soluzione bassa, l’impatto sull’ambiente che sarà minimo con l’utilizzo del tunnel attuale [...] e, infine, l’auspicio degli eletti, tanto francesi quanto italiani, di non vedere il traffico pesante, favorito dalla soluzione bassa, svilupparsi esponenzialmente”. “Essi auspicano ugualmente che due dei quattro tornanti sul versante francese [...] siano soppressi”.

Sul lato italiano, il traforo si trova nel comune di Limone, località sciistica di media importanza, sulla strada statale n. 20, che proviene da Cuneo, passa per Borgo S. Dalmazzo, Roccavione, Robilante, Vernante. I comuni attraversati fanno parte della Comunità Montana delle Valli Gesso e Vermenagna.

Sul lato francese, il traforo si trova nel comune di Tende sulla strada che passa per la frazione Vievola e collega Tende, coi comuni di Saorge e Breil nella Val Roya. All’altezza di Breil, la strada si biforca per proseguire verso Nizza, da un lato, e rientrare in Italia su Ventimiglia, dall’altro.

In termini areali, il traforo connette quindi il Piemonte e il dipartimento delle Alpes Maritimes, con un possibile uso anche per il traffico tra Piemonte e provincia di Imperia. In particolare l’utilizzo del traforo sia venendo da Torino che in immissione da Asti viene facilitato dal nuovo tronco autostradale, in via di completamento, tra Cuneo e Carrù - in immissione sull’autostrada Torino - Savona.

Facendo un’ulteriore “zoomata” in fuori, il traforo del Tenda è uno dei transiti alpini di collegamento tra Francia e Italia, insieme al vicino Colle della Maddalena ed i passi della Lombarda e dell’Agnello, il Monginevro, il Moncenisio, il Fréjus, il traforo del Monte Bianco, il valico del Piccolo San Bernardo. In quanto tale, esso rientra nel territorio della Convenzione delle Alpi.

In termini macro-europei, il traforo è posto su una delle traiettorie che uniscono l’Est Europa con la Spagna e il Portogallo.

Documentazione fotografica



Planimetria e cartografia dell'area interessata



Stime del costo delle attività

COSTO ATTIVITA'

INTERVENTO 10.3.1.7

QUADRO ECONOMICO SINTETICO

a) Totale importo attività	€ 50.000,00
b) Somme a disposizione	
b3) consulenze, indagini, pubblicità, ecc.	€ 40.849,67
b4) imprevisti	€ 817,00
b5) IVA totale	€ 8.333,33
Totale costo	€ 50.000,00

COMPATIBILITÀ URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

L'intervento infrastrutturale è assoggettato alla stipula di un accordo internazionale in seno alla Commissione intergovernativa Italo-francese e alla successiva stipula di un protocollo internazionale da assumersi nei rispetti Quadri nazionali delle opere infrastrutturali strategiche.

Dal punto di vista ambientale e paesaggistico l'opera è soggetta ad un complessivo Studio di Valutazione Ambientale con procedura di livello statale.

PROCEDURE

Descrizione dei passaggi procedurali

Le linee di attività che sostanziano lo Studio di fattibilità e scandiscono i passaggi procedurali sono:

- a) La mappatura della percezione del potenziale dell'opera presso gli stakeholders italiani e francesi con la produzione di 2 elaborati di sintesi / Report, il primo relativo all'Italia e il secondo alla Francia;
- b) La valutazione degli effetti del raddoppio sul sistema delle relazioni transfrontaliere con la produzione di un Report di Valutazione;
- c) L'elaborazione delle strategie di accompagnamento e ottimizzazione con la produzione di un Documento di riferimento per le Strategie da porre in essere per minimizzare l'impatto ambientale dell'opera e per cogliere le opportunità aperte.

Cronoprogramma

Si prevede per la realizzazione del servizio affidato una durata complessiva delle attività di 150 giorni con consegna finale entro dicembre 2006.