

Incontro istituzionale di Palazzo Chigi

La proposta di realizzare una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione, attraverso le Alpi Cozie, con un tunnel ferroviario lungo più di 50 km., era stata avanzata sin dagli anni '50 e accantonata per l'elevato impegno economico.

I primi impegni ufficiali per verificarne la fattibilità risalgono al vertice italo-francese di Nizza (1990), ribadito poi dal vertice europeo di Essen (1994) e dalla conferenza interministeriale di Helsinki (1997), che estendono le reti di trasporto transeuropee (TEN-T) all'intero continente, inserendo il collegamento Torino-Lione all'interno del Corridoio numero 5, Lisbona-Kiev.

Negli stessi anni i cittadini e gli amministratori della Valle di Susa hanno approfondito le problematiche relative ad un'ennesima infrastruttura calata su un territorio fortemente urbanizzato e già altamente infrastrutturato, sia sul piano tecnico che sociale, con l'organizzazione di momenti informativi e manifestazioni che hanno coinvolto decine di migliaia di persone. Le posizioni di forte contrarietà all'ipotesi progettuale erano supportata da una lunga serie di analisi ambientali, infrastrutturali, economiche, trasportistiche che, da sempre, si è chiesto di poter confrontare seriamente con le tesi dei proponenti l'opera.

La Valle di Susa e l'area metropolitana interessata dalle molte ipotesi progettuali hanno chiesto di essere ascoltati ed hanno fortemente dissentito circa un metodo di realizzazione di un'opera pubblica calata su un territorio senza il coinvolgimento delle popolazioni locali.

L'approvazione parlamentare della L. 443/01, cosiddetta legge obiettivo, ha ipotizzato che un provvedimento legislativo potesse evitare il confronto con gli enti locali e, magari, rimuovere la forte opposizione istituzionale e popolare.

Nel 2005 si è determinata un' aspra contrapposizione in Valle di Susa che ha aperto la strada ad un dialogo efficace con il rispetto delle posizioni in campo.

E' stato istituito questo Tavolo Istituzionale e, quale proprio organismo tecnico, l'Osservatorio sulla Torino-Lione. Questo organismo tecnico è diventato operativo il 12/12/06, con il coinvolgimento di tutte le parti interessate, ha svolto durante 70 incontri un notevole lavoro di esame e approfondimento delle questioni che erano alla base del conflitto. L'attività dell'Osservatorio (nell'ultima fase, coincidente anche con i lavori del Comitato di Pilotaggio del Piano Strategico del territorio interessato dal collegamento Torino-Lione, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e affidato alla Provincia di Torino), è stato riportato in cinque Quaderni che documentano il buon lavoro svolto.

In conclusione dei lavori dell'Osservatorio, programmati per il 30 giugno 2008 i sindaci hanno ritenuto di far elaborare, dai loro tecnici presenti in Osservatorio, una proposta metodologica che fosse figlia degli importanti risultati emersi dal confronto di parecchi mesi di lavoro ed indicasse il sistema con il quale si rafforza

il trasporto pubblico locale e si risponde, nel contempo, all'esigenza di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

I Sindaci, dopo un confronto con le assemblee elettive e diversi dibattiti pubblici, evidenziano, pur in presenza di espressioni di contrarietà di alcuni Consigli Comunali e di cittadini, l'importanza della proposta metodologica del F.A.R.E. che si articola nelle seguenti proposte:

- ❖ Attuare, fin da subito, una politica integrata per il trasporto alpino;
- ❖ Attivare realmente il Sistema ferroviario Metropolitano;
- ❖ Realizzare gli interventi che si rendono necessari per fasi, con inizio dal nodo di Torino;
- ❖ Attivare ognuna delle 4 (quattro) fasi successive alla fase 0 (zero), solo a condizione che i risultati attesi della fase precedente siano verificati.

Si ritiene che questa proposta ragionevole e sostenibile ribalti la filosofia dell'ineludibilità di una nuova infrastruttura con la realizzazione immediata del tunnel transfrontaliero, tenga conto delle moltissime criticità evidenziate dai territori interessati, fornisca serie risposte trasportistiche per le merci e, soprattutto, indichi le prospettive per un servizio passeggeri moderno ed efficiente a favore dei cittadini della Valle di Susa e dell'intero territorio torinese, cercando di invertire la tendenza a privilegiare l'auto.

I Sindaci auspicano il proseguimento del confronto tecnico e istituzionale con l'impegno a escludere l'utilizzo delle procedure previste dalla legge obiettivo. Come riportato dal documento finale dei lavori dell'Osservatorio la maggioranza dei Consigli Comunali si riconosce in una regia unica, che con il concorso degli E.E.L.L. possa:

- sovrintendere alla progettazione preliminare dell'intera tratta ed alle corrispondenti valutazioni economiche ed ambientali (V.A.S.) comprese le alternative articolate per fasi funzionali come indicato dal documento F.A.R.E.
- avviare il monitoraggio delle politiche e dei loro effetti, in termini di flussi di traffico stradali e ferroviari e di impatti ambientali

Si richiede che i fondi U.E, assegnati a seguito della presentazione, non condivisa dal sistema degli Enti Locali del dossier del precedente governo italiano, possano essere utilizzati per la predisposizione del sopra citato progetto preliminare e per affrontare le criticità del nodo di Torino così come emerso dal lavoro dell'Osservatorio.

In tal senso una delegazione degli Enti locali ha incontrato il 23.07.2008 il Commissario ai Trasporti dell'Unione Europea per verificare la possibilità dell'estensione della tratta internazionale fino al nodo di Torino. D'altronde, la Commissione UE ha già registrato ampie variazioni tra il dossier presentato il 12/07/07 e il testo dell'accordo italo-francese del 2001. Si ricorda anche che nel

"Rapport d'avancement" del 17/07/07, a firma BRINKHORST, il Governo Ungherese ha chiesto di modernizzare la linea esistente nella programmazione dei fondi U.E 2007/2013 per la tratta ungherese.

Si auspica che l'utilizzo dei fondi UE non sia di ostacolo al proseguimento auspicato e richiesto dei lavori dell'Osservatorio, ma possa favorire anche una comparazione dei costi/benefici delle nuove ipotesi progettuali. E' indispensabile pensare ad una regia unica, che con il concorso di rappresentanti degli EE. LL. possa monitorare l'intera vicenda. Insieme vanno individuate le garanzie da fornire alle Comunità Locali circa il rispetto degli impegni che verranno assunti, a partire dai tempi di attuazione, delle risorse messe a disposizione e del coinvolgimento degli Enti Locali e territoriali nel processo decisionale, nel controllo dell'attuazione e nel monitoraggio degli effetti, anche attraverso l'individuazione di un apposito organismo.

Questa richiesta, di assoluto buon senso, trova ancora maggiore motivazione in una effettiva diversificazione di posizioni e orientamenti presenti nelle collettività locali. Lo sforzo tecnico propositivo che l'Osservatorio ha compiuto va inteso come un contributo importante per permettere al tavolo istituzionale di assumere la migliore decisione possibile nell'interesse del Paese e delle Comunità locali tenendo adeguatamente conto dei problemi ancora presenti che non ammettono o giustificano forzature.

In Valle di Susa non vi sono emergenze e non sarebbero accettati organismi monocratici con poteri straordinari. Siamo disponibili ad assumerci ogni responsabilità all'interno di organismi plurali atti a coinvolgere tutti nella costruzione del processo decisionale.

Bussoleno 28.07.2008

PER LA CONFERENZA DEI SINDACI
IL PRESIDENTE
DELLA COMUNITA' MONTANA
PROF. ANTONIO FERRENTINO