

**Associazione Torino-Europa**

**Convegno**

**TAV SI', MA QUANDO?**

**Relazione d'apertura dell'Ing. Sergio Pininfarina**

**Torino, Unione Industriale  
16 aprile 2007**

Signore e Signori,

desidero innanzitutto ringraziare l'Associazione Torino-Europa ed il suo Presidente Luigi Rossi di Montelera per aver avuto l'iniziativa di questo Convegno ed avermi dato l'opportunità di parlare su un argomento a me molto caro, del quale mi sono occupato per anni: la nuova linea ferroviaria veloce tra Torino e Lione.

Ho presieduto per 10 anni, dal '91 al 2001, il Comitato Promotore Transpadana, nato nel '90 dalla lungimiranza del compianto Dr. Umberto Agnelli; l'intento era proprio quello di sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità italiane e comunitarie sul rilievo strategico di un collegamento ferroviario veloce - merci e passeggeri - ad alta capacità e potenzialità di trasporto, che collegasse l'Europa occidentale all'Europa dell'Est attraverso la pianura padana, attraverso cioè le regioni più industrializzate del nostro Paese. Una linea molto importante di cui la Torino-Lione è parte essenziale.

Ritenni di dare le dimissioni dalla guida del Comitato quando, nel giugno 2001, fui nominato Capo della Delegazione italiana in seno alla Commissione Intergovernativa italo-francese per la Torino-Lione, incaricato quindi dal Governo di portare avanti con i francesi la preparazione di questa tratta d'attraversamento delle Alpi. Ritengo di aver contribuito, in quella veste, a far superare ai francesi remore e resistenze. Non va dimenticato che i francesi hanno alternative di tracciati a nord delle Alpi; noi invece non ne abbiamo.

Mi congedai dalla CIG quando, con il Memorandum d'Intesa firmato da Italia e Francia nel maggio 2004 per la realizzazione della nuova linea, tutto sembrava procedere verso una veloce messa in cantiere della nuova opera, passando quindi dalla fase della promozione a quella gestionale.

Me ne sono dunque occupato attivamente per 13 anni, con grande convinzione e, avendo approfondito il progetto sotto ogni aspetto, lo considero una scelta vincente sotto diversi punti di vista: ambientale, economico, della sicurezza ed europeo:

- **Ambientale**, perché è l'unico modo per ridurre il numero di camion sulla strada, l'unica soluzione allo squilibrio modale che caratterizza il nostro sistema dei trasporti, che vede oggi transitare su strada l'80% delle merci e solo il 20% su rotaia, con tutte le ovvie, negative conseguenze in termini ambientali e di sicurezza. Attualmente al valico autostradale del Fréjus transitano circa 5.000 veicoli al giorno, che diventeranno, secondo le previsioni europee, oltre 8.000 nel 2025: se non si realizza questa nuova opera ferroviaria, ci ritroveremo le nostre strade ed autostrade piene di camion o dovremo costruirne di nuove, contravvenendo così alla Convenzione delle Alpi ('91), al Protocollo di Kyoto ('97) e alla Convenzione di Johannesburg (2002), tutte incentrate ai problemi ecologici ed ambientali. E' dunque inspiegabile l'opposizione al progetto che viene da alcuni settori ambientalisti, poiché il bilancio ambientale finale dell'opera è certamente più che positivo. Proprio gli ambientalisti dovrebbero essere i primi ad incoraggiare la realizzazione di questa nuova linea !
- Dal punto di vista **economico**, questo nuovo collegamento permetterà a Torino, al Piemonte ed all'Italia di uscire dall'isolamento infrastrutturale che purtroppo da anni ci caratterizza e di garantire un solido aggancio con l'Europa in un'ottica di competitività delle imprese e di sviluppo sostenibile. La nostra economia ha bisogno di questo fattore competitivo e deve ottenerlo rapidamente per fronteggiare la sfida delle altre aree europee: pena la perdita di posizioni in un confronto tra sistemi economici senza più barriere, in cui chi non si ammodernava è marginalizzato. In sintesi: noi saremmo tagliati fuori e quando dico noi intendo non solo il Piemonte, ma l'Italia intera!
- Se consideriamo l'importante fattore della **sicurezza**, gli incidenti del Monte Bianco nel '99, del Gottardo nel 2000 e del Fréjus nel 2005 (52 vittime in totale) hanno dimostrato i limiti delle gallerie stradali e delle loro vie di accesso: La nostra linea è un'alternativa vincente anche sotto questo aspetto.
- **In ottica europea** infine, la Torino-Lione è l'anello mancante di una nuova e moderna rete ferroviaria, fondamentale per la coesione del nostro continente. La linea ad alta capacità merci e passeggeri Torino-Lione, indicata sin dal '94 quale progetto infrastrutturale prioritario al Vertice europeo di Essen, è stata riconfermata nell'aprile del 2004 dal Consiglio e dal Parlamento europei tra i 30 progetti di interesse comune per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Mai avrei pensato, nel lontano '91, che oggi - dopo 16 anni di studi ed accordi nazionali, internazionali e comunitari - saremmo stati ancora in questa situazione di stallo.

Ora contiamo molto sull'Osservatorio, voluto dal Governo Berlusconi nel 2006, confermato poi dal Governo Prodi e guidato sin dall'inizio dall'architetto Virano: è un fatto molto positivo perché è uno strumento molto utile nell'affrontare il problema del coinvolgimento delle popolazioni locali. La sua azione va valutata molto positivamente perché sta riuscendo in qualcosa in cui nessuno, finora, era mai riuscito: delineare un perimetro di discussione e cercare di trovare soluzioni condivise con le popolazioni.

Nell'ultimo anno - da quando la nuova linea è diventata un argomento di grande attualità, spesso anche strumentalizzato politicamente - nel dibattito sulla Torino-Lione è intervenuto chiunque, e non sempre a proposito. Vi sono comunque alcuni punti fermi da cui non possiamo prescindere.

Per quanto concerne il tracciato, ad esempio, sinceramente ritengo che poco importa, per un'opera di questa rilevanza, se il tunnel di base "sbuca" un chilometro prima o un chilometro dopo o dove passano le linee a valle: quello che è essenziale è che un tunnel di base si costruisca. A mio parere è giusto ed importante discutere con le popolazioni locali, ma non è accettabile trovarsi di fronte un'opposizione pregiudiziale e non costruttiva. Un tunnel di base è indispensabile e chi dice il contrario dimostra semplicemente di non conoscere le nostre montagne.

Bene ha fatto recentemente l'Osservatorio a chiarire quale sia la reale capacità della linea storica e quando si potrà saturare, ma essa, seppur ammodernata, rimane pur sempre una linea di montagna progettata oltre 150 anni fa, con forti pendenze e raggi di curvatura stretti. E' chiaro che essa non sarà in grado di sopportare la crescita della domanda di trasporto delle merci attesa nei prossimi 20 anni; pertanto, se non realizzeremo una nuova linea ferroviaria assisteremo inevitabilmente - come ho già detto - ad un incremento del traffico sulle strade della Valle di Susa, che provocherà gravi conseguenze ambientali e per la qualità della vita delle popolazioni locali. E' questa la semplice, ovvia riflessione che hanno fatto le popolazioni svizzere quando si sono dichiarate favorevoli ai tunnel del Loetschberg e del San Gottardo.

\* \* \*

Vengo alla seconda parte del quesito tema di questo incontro: quando?

L'unica risposta che posso dare è “il più presto possibile”, perché, se vogliamo realizzare la nuova linea, dobbiamo assolutamente usufruire dei finanziamenti previsti dall'Unione Europea per le reti TEN (Trans European Network). E' stata recentemente approvata la risoluzione che destina definitivamente 8,13 miliardi di Euro ai progetti in questione. La ripartizione delle risorse tra le varie opere sarà fatta dalla Commissione Europa nel prossimo autunno, dopo aver richiesto ai Paesi membri interessati ai progetti di presentare la documentazione necessaria per ricevere i finanziamenti.

Non abbiamo quindi molto tempo. Le scadenze recentemente annunciate dal Ministro delle Infrastrutture Di Pietro a nome del Governo sono in linea con quelle richieste dall'Unione Europea e sono fiducioso che esse verranno rispettate: entro maggio verrà ultimato lo Studio di impatto ambientale ed entro luglio è prevista la conclusione della procedura di valutazione di impatto ambientale, in modo che entro settembre la Conferenza di Servizi possa pronunciarsi in via definitiva sull'opera.

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione è strategica per il futuro del nostro Paese, vitale per l'economia della nostra regione ed essenziale per migliorare la qualità della vita dei territori che attraversa: arrivare in ritardo oggi e non ottenere i finanziamenti europei significherebbe decretare l'asfissia di tutti i territori attraversati . Non possiamo prenderci una responsabilità del genere nei confronti delle generazioni future.

Il titolo dato a questo convegno è “ TAV: sì, ma quando?”; la risposta non può che essere “ TAV: sì e subito.”

Grazie.

\*