

ACI E UNCEM

## PROPOSTE PER UN CONTRATTO TERRITORIALE PER LA COSTRUZIONE E L'ADEGUAMENTO DEL SISTEMA VIARIO E FERROVIARIO TRANSFRONTALIERO DEL PIEMONTE

**Il Consiglio Direttivo dell'Automobile Club Cuneo e l'UNCEM (Unione dei Comuni e degli Enti montani del Piemonte) esprimono forte preoccupazione per la gravità dei danni provocati alle infrastrutture di trasporto cuneesi e transfrontaliere dalla recente alluvione.**

ACI (Ente pubblico preposto alla sicurezza della mobilità e portatore degli interessi di migliaia di associati cuneesi e di imprese) e UNCEM (Unione dei Comuni e degli Enti montani) da tempo hanno sottoscritto un patto per evidenziare il ruolo strategico delle infrastrutture, viarie e ferroviarie cuneesi, transregionali con la Liguria e transfrontaliere con la Francia, infrastrutture essenziali per lo sviluppo economico e per una mobilità sicura e sostenibile.

ACI e UNCEM hanno preso atto delle proposte complessive avanzate dalla Provincia di Cuneo al fine di ottenere i finanziamenti europei e sottolineano l'urgenza del superamento, nei prossimi anni, dei troppi punti di debolezza del sistema trasportistico cuneese sollecitando le Istituzioni a **proporre al Governo un contratto territoriale volto alla "costruzione e adeguamento" dei valichi necessari per far uscire il territorio cuneese dall'isolamento e consentire la ripresa dello sviluppo.**

### 1) Autostrada Asti-Cuneo

Grazie al costante impegno della Provincia, degli Enti locali e della Regione paiono risolte le questioni pendenti con il concessionario sia per la scelta del tracciato dei lotti mancanti sia per il finanziamento: occorre aprire al più presto i cantieri per il lotto da Alba a Roddi e accelerare i tempi della progettazione del lotto Roddi -Cherasco.

Tenuto conto dei continui rinvii degli ultimi dieci anni è opportuno che il Governo nomini un Commissario "politico" nella persona del Presidente della Regione Piemonte, come è stato per il ponte di Genova.

Si rimuova subito il pedaggiamento (0,70 cent) all'uscita e all'entrata di Cherasco, almeno fino alla conclusione dei lavori per il completamento dell'asse viario.

## 2) Collegamenti viari e ferroviari con la Liguria: Savona/Vado, Imperia

Nel quadrante sud-ovest, le Regioni Piemonte e Liguria devono richiedere al Governo:

- a) Una sollecita e definitiva decisione per la realizzazione del **traforo Armo/Cantarana** e i necessari collegamenti con la SS28. Questa opera è necessaria per i fini turistici e per mettere in sicurezza l'intenso traffico locale e commerciale.
- b) Un intervento per adeguare **la linea ferroviaria tra Mondovì/Altare/Savona Vado**. Tale intervento di circa 250 milioni di euro, secondo i tecnici, è indispensabile per avviare la realizzazione del **corridoio logistico multimodale** (ferrovia/autostrada/SS28).

Al corridoio logistico di 1° livello Mediterraneo/Reno/Alpi tra Genova e Milano e Genova e Novara occorre aggiungere il **corridoio Savona Vado/Mondovì/Cuneo/Torino/Valle d'Aosta**. Esso costituisce un tassello fondamentale per la logistica delle merci e lo sviluppo ligure/cuneese sino a ora non sufficientemente preso in considerazione dalla Regione Piemonte.

## 3) Collegamenti viari e ferroviari transfrontalieri:

### La Strada Statale 21 della Valle Stura

Il Valico del colle della Maddalena/Larche, Strada Statale 21, è un'arteria importante per le comunicazioni viarie tra il sud ovest del Piemonte, la valle della Durance verso Aix-en-Provence, Marsiglia e il sud-ovest della Francia. La viabilità sul lato francese è stata a suo tempo, con il decentramento ai Conseils Généraux, declassata a strada Dipartimentale mentre sul lato Italiano è ancora una strada statale in capo all'ANAS. I problemi sul versante italiano sono numerosi (messa in sicurezza del ponte dell'Olla, deviazioni di Aisone e Vinadio), ma riveste il carattere di urgenza la circonvallazione di Demonte. Progettata più volte, si è giunti finalmente alla soluzione definitiva ed al finanziamento: sono disponibili 50 Milioni di Euro.

È tempo di aprire il cantiere dopo anni di ritardi. L'attraversamento di Demonte è particolarmente difficile per i numerosi camion internazionali dei trasportatori cuneesi, per consentire un collegamento agevole alle centinaia di mezzi/j della grande industria delle acque minerali di Vinadio (fonte di lavoro per la valle Stura) e per la crescente mobilità turistica.

## **Il valico stradale del Colle di Tenda e la ferrovia Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza**

### **- Le politiche di assetto territoriale**

Il valico stradale del colle di Tenda e la linea ferroviaria Torino/Nizza/Ventimiglia sono essenziali per una politica territoriale inclusiva che consenta: il trasporto locale per le valli Vermentagna e Roya, il collegamento tra la provincia di Cuneo il Ponente Ligure e la Costa azzurra e tra le aree metropolitane di Torino e Nizza.

### **- Lo sviluppo turistico**

L'insieme dei parchi che insistono sull'area interessata transfrontaliera (Parco delle Alpi Marittime sul versante italiano e del Mercantour su quello francese), la proposta di qualificazione in corso della zona da parte dell'UNESCO, i punti di eccellenza turistica estiva ed invernale di Limone Piemonte e di Tenda/Casterino, le alte vie turistiche da Limone/colle di Tenda sino a Monesi e gli ulteriori sviluppi possibili, costituiscono una base eccezionale per lo sviluppo di questi territori che richiedono infrastrutture di trasporto sicure per una mobilità sostenibile.

### **- Gli interessi prevalenti**

I collegamenti stradale e ferroviario attraverso il Colle di Tenda presentano un interesse senza dubbio prevalente per l'Italia, la regione Piemonte e la regione Liguria. Si tratta di un transito di interesse altamente strategico - basta osservare la geografia: nord/sud prima che est/ovest - che coinvolge gli interessi fondamentali delle due regioni Italiane e di tutto il quadrante sud ovest frontaliero.

Questo interesse prevalente italiano soccorre in modo fondamentale la rottura dello isolamento del territorio francese della valle Roya, chiuso tra le due Regioni Italiane.

Le difficoltà di transito dovute alla precarietà del vecchio tunnel di valico, le incertezze, i rinvii e le interruzioni nella costruzione del nuovo tunnel da un lato e dall'altro i disguidi dovuti alla incertezza della doppia gestione, italiana e francese, della linea ferroviaria di questi ultimi anni, prima ancora dei tragici eventi alluvionali dell'ottobre 2020, hanno isolato sempre di più la valle Roya francese.

### **Un nuovo traforo, basso, tra Limone e Vievola**

Gli eventi alluvionali consigliano di ripristinare il collegamento viario del colle di Tenda attraverso un nuovo traforo, più basso di quello attualmente in stallo di costruzione, di circa 5,5 Km, tra Limone (regione Panice sottana) e Vievola, in grado di consentire i due sensi di percorrenza affiancato da un tunnel di sicurezza di dimensione minore. Questa scelta è stata approvata da tutti gli Enti Locali interessati, dalla Provincia di Cuneo, dall'ANAS e dal Ministero. Il costo previsto è di circa 220 milioni di Euro, avendo ancora disposizione una parte del finanziamento del tunnel interrotto di circa 100 milioni.

Sul versante francese sono stati stanziati i fondi per la costruzione completamente nuova e in sicurezza della viabilità della valle Roya.

## **L'incontro tra i Governi Italiano e Francese di fine novembre 2020**

ACI ed UNCEM ritengono opportuno che **il Governo italiano per quanto riguarda la viabilità**, insieme alla Regione Piemonte, la Regione Liguria e alle Province di Cuneo e Imperia, proponga al Governo francese:

- a) un piano di intervento unitario per la sistemazione di tutta la viabilità, compreso il nuovo traforo di valico, tra Limone Piemonte, la valle Roya sino a Olivetta San Michele, da presentare per il finanziamento all'Unione Europea;
- b) di nominare due Commissari, uno italiano ed uno francese, in grado di realizzare con procedure abbreviate le progettazioni necessarie e dare avvio ai lavori;
- c) che i lavori del nuovo tunnel inizino prioritariamente dal versante francese stante la maggior celerità delle procedure.
- d) Un ripristino della viabilità provvisoria, attraverso il vecchio traforo è tuttavia auspicabile o alternativamente, in attesa del nuovo traforo, sono necessarie le navette ferroviarie per le auto tra Tenda e Limone Piemonte vice versa.

### **La Linea Ferroviaria Torino/Cuneo/Ventimiglia/Nizza (Principato di Monaco)**

a) Acquisito il prioritario interesse italiano per questo collegamento ferroviario è opportuno avere **un responsabile e un gestore unico franco/italiano** della struttura. Superando ogni doppione esistente delle Commissioni intergovernative e valutando la necessaria unitarietà dei valichi ferroviari alpini, **il soggetto va individuato dai Governi italiano e francese nella Commissione Intergovernativa della TAV Torino/Lione e, per la gestione, nella società pubblica italo francese TELT.**

b) Gli investimenti necessari per ammodernare la linea: 120 milioni di Euro sono sufficienti per l'elettrificazione, la messa in sicurezza, il superamento di alcune rotture di carico, il ripristino, anche sotto l'aspetto della accoglienza turistica, delle stazioni italiane e francesi della linea ferroviaria.

c) Va riaffermato l'impegno delle regioni italiane interessate a sostenere il trasporto pubblico locale garantendo gli interessi delle popolazioni

Infine occorre sottolineare che il collegamento ferroviario Torino/Cuneo/Ventimiglia/Nizza rivitalizza tutto il sistema trasportistico ferroviario che fa capo a Cuneo: raddoppio della linea Fossano/Cuneo; Cuneo/Saluzzo; Cuneo/Mondovì: la stessa considerazione per il sistema nord: Savigliano/Saluzzo; Cavallermaggiore/Bra/Alba/Asti.

#### **4) Aeroporto "Cuneo Levaldigi"**

ACI e UNCEM ritengono che l'Aeroporto di Cuneo Levaldigi debba essere valorizzato dalla Regione Piemonte: si deve configurare come aeroporto alternativo e integrato con Torino Caselle e focalizzato su rotte incoming prevalentemente leisure.

Secondo le stesse indicazioni UE è tempo di realizzare il sistema aeroportuale piemontese.

## **5) La Banda ultralarga**

ACI e UNCEM ribadiscono che l'accesso a Internet – ai sistemi digitali – grazie a un moderno sistema di infrastrutture, è uno dei prerequisiti necessari, indispensabili per il dinamismo dei territori, per la loro coesione giacché è impossibile pensare un territorio in cui gli abitanti abbiano gli stessi diritti senza un accesso “paritario” agli strumenti digitali. Il programma avrebbe dovuto essere realizzato entro il 2021, poi riportato al 2022. Si parla di ulteriori rinvii al 2025.

Sosteniamo l'impegno dei parlamentari e delle istituzioni presso il Governo affinché questo grave problema sia risolto. Al piano banda ultralarga – che valorizzi l'impegno odierno di molte imprese private nel dotare i territori di collegamenti FWA wireless – si unisca l'azione per migliorare le comunicazioni della telefonia mobile e televisive, in particolare in vista del cambio delle frequenze previste per i prossimi mesi. UNCEM e ACI chiedono un supporto specifico per gli operatori, per i network e gli operatori radio-televisivi che operano sui territori.

Francesco Revelli  
Presidente ACI Cuneo

Roberto Colombero  
Presidente UNCEM Piemonte

*F.to in originale*

10 novembre 2020