



Unione
Nazionale
Comuni Comunità
Enti
Montani

Delegazione Piemontese

[dossier Uncem]

Passaggi
a nord-ovest

5 domande
5 proposte

per uscire dall'isolamento
e generare Alpi-cerniera



Nel 2014, a Cuneo, in un convegno fortemente voluto dal Presidente Uncem Piemonte Lido Riba - che poi nel 2020 ha lasciato il testimone a Roberto Colombero - avevamo posto alla Politica, alle Istituzioni, ai Consiglieri regionali, ai Parlamentari, al Governo alcune domande relative al futuro del quadrante nord occidentale del Paese. Come cioè Torino, Cuneo, le valli alpine stavano in relazione con la Francia, attraverso anche Liguria e Valle d'Aosta, e con Svizzera e resto del Paese.

La situazione oggi, complici anche la crisi economica e climatica, si è complicata. E in questo dossier torniamo a porre [come fatto nel 2014 e poi nel 2017 a Cuneo] **cinque domande [e a fare cinque proposte]** sullo stato delle relazioni, dei rapporti, dei flussi. Partendo da una centrale, stante quanto sta succedendo con limitazioni al Frejus e al Monte Bianco, con reti che attraversano i territori, da una parte sempre più cariche di mezzi, dall'altra sprovviste di adeguati investimenti per renderle efficienti.

C'è un rischio di esclusione del Piemonte dalle reti internazionali dei trasporti, delle merci, dei flussi che interessano l'Europa? Cosa fare per garantire inclusione e protagonismo?

C'è la possibilità che i grandi corridoi europei, verso Rotterdam e Amsterdam, verso Lisbona e Kiev, verso Medio Oriente e verso i Balcani, taglino fuori il nord-ovest e il capoluogo del Piemonte, muovendosi sopra le Alpi o da e per Milano verso Genova e la costa in direzione Francia? In sostanza: quale è e quale sarà il ruolo del Piemonte?

Come unire e pianificare le relazioni e le reti viarie, ferroviarie e digitali?



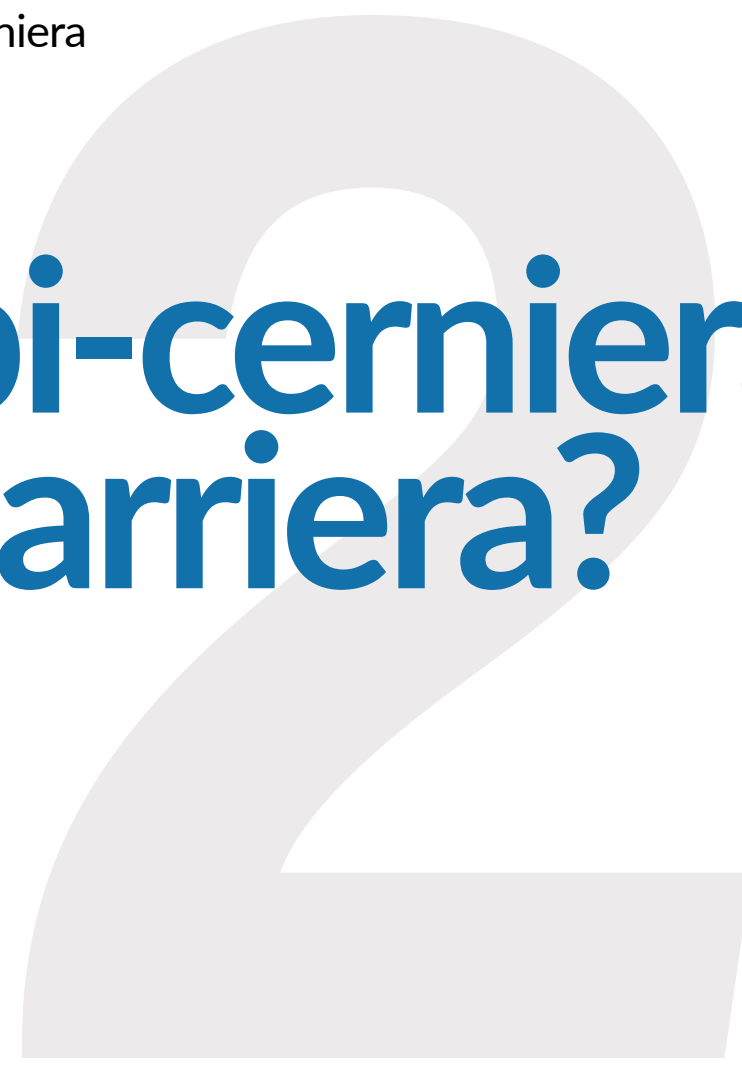
Unione
Nazionale
Comuni Comunità
Enti
Montani

Delegazione Piemontese

Domanda 1 | Che ruolo ha il Piemonte?

Se le Alpi sono cerniera e non barriera, occorre lavorare a livello politico per rafforzare le istituzioni. Lo dice chiaramente il Trattato del Quirinale. A questo noi ci riferiamo, puntando su una efficace gestione di Eusalp, la Strategia macroregionale alpina, su una ricomposizione di Alp-Med, l'Euroregione Alpi-Mediterraneo, con cinque Regioni protagoniste, su Enti sovracomunali che rappresentino e diano rappresentanza alle Valli Rafforzare le Istituzioni delle comunità è decisivo per essere aperti e inclusi, inclusivi in territori cerniera d'Europa. Si vuole ricostruire il tessuto istituzionale?

D2 | Alpi-cerniera o Alpi Barriera?



Il modello di trasporto delle merci in particolare che si immagina, è orientato alla gomma o al ferro? E se c'è chi risponde "entrambi", in quale percentuale? Come si intende ridurre emissioni e traffici? Cosa fare per rendere meno impattanti su ambiente e territori i flussi di merci e la logistica? Una domanda, collegata a questo: con il terzo valico che sposta su Genova e Tortona lo snodo delle merci in verticale, a sud e nord dell'Europa, il nodo Torinese è escluso? Si immagina che anche la ferrovia verso la Francia sarà solo quella verso Ventimiglia? I vettori che oggi utilizzano l'alta velocità ferroviaria da Torino e Salerno e poi verso Bari, punteranno anche sulle merci? RFI aprirà ad altri vettori per il trasporto merci sulla linea ACAV italiana?



Unione
Nazionale
Comuni Comunità
Enti
Montani

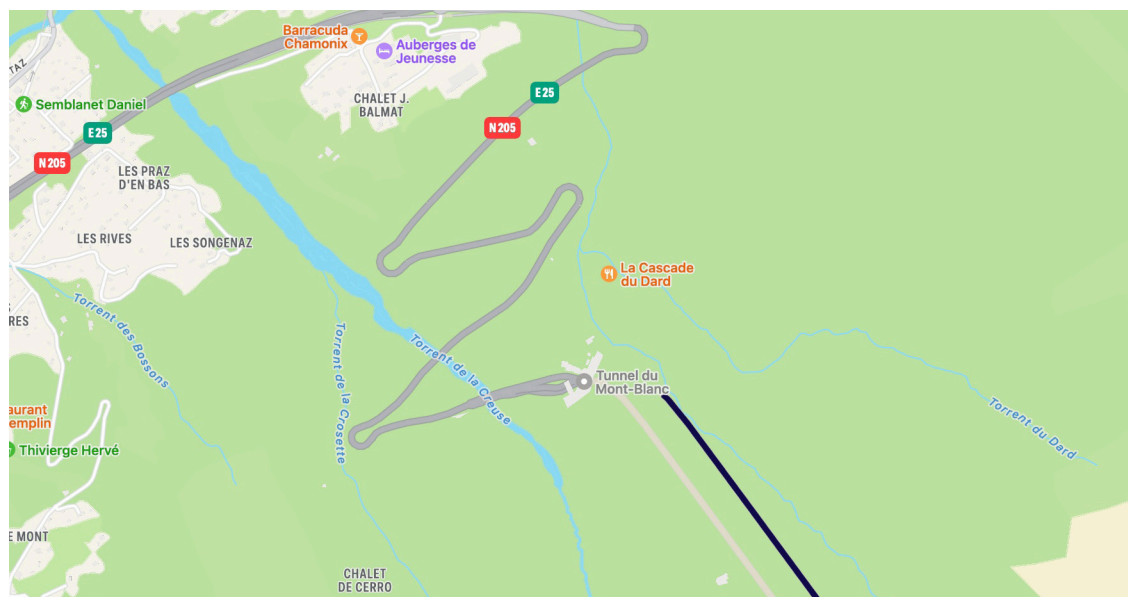
Delegazione Piemontese



D3 | Gomma o ferro?

A pochi mesi dall'apertura del raddoppio del Frejus [non una protesta per la costruzione della seconda canna], chi si oppone al raddoppio del Tunnel del Monte Bianco? La chiusura dei prossimi anni, per lavori urgenti di manutenzione, impone non solo di fare questi lavori, ma anche di progettare e costruire una seconda canna. Per sdoppiare il traffico nei due sensi di marcia. E per garantire sicurezza. Ma chi si oppone? La proposta di avere due canne, ma lo stesso numero di mezzi al giorno/all'anno, è sostenibile? È nell'interesse della Val d'Aosta e del nord-ovest il raddoppio del Bianco? Ci sono progetti pronti sui quali i Ministeri competenti per materia, di Italia e Francia, possono lavorare?

D4 | Raddoppiamo il Monte Bianco?



La circonvallazione di Demonte, e di altri Comuni della Valle Stura, bloccata da troppi anni per questioni di resti archeologici e altre problematiche, sollevate da Soprintendenze e Ministero della Cultura, richiede con urgenza uno sblocco. Perché è un blocco dell'opera assurdo e ingeneroso, pericoloso e dannoso per ambiente e territori, in una valle piena, intasata, zeppa di camion che vanno avanti e indietro carichi di acqua imbottigliata e altri beni, verso Cuneo e verso la Francia. Sblocchiamo il tutto? E acceleriamo in lavori al Tenda, finendoli al più presto, seriamente, imponendo tempi certi all'ANAS, e progettando anche un nuovo "tunnel di base", più basso dell'attuale, ferroviario e viario?



Unione
Nazionale
Comuni Comunità
Enti
Montani

Delegazione Piemontese

D5 | Maddalena e Tenda sono strategici?



Il nodo torinese, con il passante ferroviario e lo scalo merci all'interporto di Orbassano, deve essere centrale per il nord ovest. Ecco la prima proposta Uncem: portare merci su gomma attraverso la linea ferroviaria con la Francia, con il nuovo tunnel di base che TELT sta realizzando, e con uno scambio a Torino delle merci che salgono dal porto di Genova. Torino deve essere centrale. Per le persone e per le merci. Per il turismo e per i beni che solcano il nord, al di sotto delle Alpi. Se Torino è centrale, le Alpi sono centrali, evitando spostamenti di baricentro sopra le Alpi. È necessario Torino sia centrale.



Unione
Nazionale
Comuni Comunità
Enti
Montani

Delegazione Piemontese



Proposta 1 | Il nodo di Torino sia centrale

Uncem lo chiede da 15 anni. Una percentuale del pedaggio delle autostrade deve ritornare ai territori. Deve essere ridestinata ai territori attraversati. Oltre naturalmente a sconti per i residenti lungo le aste viarie ad alta velocità. Che usano quelle autostrade non per volontà, ma perché spesso la viabilità secondaria non sopporta alto traffico e non permette di raggiungere efficacemente in tempi ragionevoli, lavoro e servizi. Sconti sui pedaggi. E soprattutto, una percentuale del pedaggio - 5 o 10 centesimi a veicolo - che vengono investiti sui territori. Che con le loro foreste gestite - ad esempio - assorbono la Co2 emessa dai veicoli. E questo ruolo deve essere riconosciuto. Oppure, quel "ritorno" può essere destinato a investimenti sulle strade



P2 | Autostrade: diano benefici ai territori



Chiudere le ferrovie, considerandoli “rami secchi” è stata una scelta politica dannosa, scellerata. Uncem dice con chiarezza che quelle ferrovie vanno riattivate subito, con investimenti e senza trasformarle in piste ciclabili portando poi tutto il traffico su gomma. E quei binari non sono manco solo “turistici”. Sono necessari per avvicinare le valli alle città. Se qualcuno non lo avesse compreso, glielo spiegheremo efficacemente.



**P3 | Riattiviamo subito
i “rami secchi” ferroviari**

Non solo treni a idrogeno - prodotti peraltro in Piemonte! - sugli assi ferroviari regionali, come sulla Torino-Aosta o sull'importantissima Torino-Cuneo-Nizza-Ventimiglia. Idrogeno, come si sta portando in Val Camonica, verso Edolo, con un importantissimo sistema di relazioni tra pubblico e privato. Occorre modernizzare e rendere smart, intelligenti, e sostenibili - nel quadro delle Green Communities - i trasporti nelle valli. Oggi ancorati a modelli degli anni '70. Treni-bus ad esempio, altri sistemi. Il traffico, se le autostrade sono intasate, si ripercuote negativamente su strade statali e provinciali. E anche il TPL soffre.



P4 | Modernizzare il TPL più smart e più green

P5 | Torino stringa il patto con le valli



In fondo, tutti questi ragionamenti, domande e proposte, afferiscono a un tema decisivo. Come Torino, come le grandi città vedono le valli e i territori rurali, montani, a vocazione agricola. Un orpello? Loisir dove sciare o riposarsi? Dove fare un po' di turismo domenicale? Tutto legittimo, ci mancherebbe. Ma questi temi, come pianificare trafori, quanto è importante la TAV ferroviaria, dove passano le merci, sono temi da Sala Rossa. E anche cosa si fa per ridurre i divari digitali. Temi politici, da Palazzo Civico e dal Palazzo regionale. Che, crediamo, devono vedere tutti più attenti. Anche attraverso una cabina di regia regionale, da insediare con Enti locali montani, Prefetture, Concessionari autostradali, rappresentanti istituzionali.

in conclusione



E in fondo, si cita sempre lui. Il Buco di Viso, il primo traforo alpino. Colle delle Traversette, Italia e Francia più vicine. 1480, prima di Colombo in America! Lo si cita sempre e lo facciamo anche noi. Per dire che collegare e generare legami è nella nostra Storia. Certo, poi i traffici aumentano, vanno gestiti e regolati. E qui entra in gioco l'uomo, o meglio, la Politica, scienza della scelta e della costruzione di risposte a bisogni e necessità. Anche oggi ne abbiamo bisogno.

Realizzato da UNCEM Piemonte
Unione nazionale Comuni
Comunità Enti montani
Delegazione piemontese
Presidente Roberto Colombero
Con Maria Laura Mandrilli e Marco Bussone
4 Settembre 2023

