

Il commissario Paolo Foietta risponde con 4 domande alla sindaca Appendino “Chi rifiuta il confronto vuole solo lo scontro”

Paolo Foietta, Commissario di Governo sulla Torino-Lione risponde all'uscita del Comune di Torino dall'Osservatorio con una lettera aperta al sindaco Chiara Appendino. “Tre mesi fa – scrive Foietta – la sindaca si è impegnata per un “dibattito scientifico”, senza “pregiudizi ideologici” sulla Nuova Linea Torino Lione e n mese fa ha nominato una Commissione composta esclusivamente da “tecnici” NoTav valsusini”. Per il resto, sottolinea, “nessun contatto è stato preso con me o con i miei uffici per dare inizio al confronto, come convenuto il 1° settembre 2016, e che avrebbe dovuto essere preliminare all'assunzione delle scelte di Torino in

merito all'Osservatorio”.

Il giudizio di Foietta è perentorio: “Se le ragioni della Commissione di Esperti sono quelle contenute nella mozione, possiamo dire che la scientificità, o anche solo l'oggettività, lasciano molto a desiderare”.

Così pone quattro domande alla Sindaca Appendino invitandola a rispondere. La prima. “1) Nel cappello introduttivo alla mozione si dice che il traffico mercantile è in costante calo dal 2002; nonostante questo nel 2014 hanno varcato i confini italo-francesi, tra Ventimiglia e il Bianco, 2,6 milioni di Tir (dati Alpinfol). La sindaca considera irrilevante un tale volume? Ed è favorevole o contraria al trasferimento di

una parte considerevole di questo traffico dalla strada alla ferrovia?”. La seconda. “Nel 2014 sono transitati ai confini italo-francesi oltre 40 milioni di tonnellate di merci ovvero più di quanto transitato ai confini Svizzeri (38 milioni). La sindaca considera quindi la realizzazione dei 129 km di tunnel di base, sui due assi del Sempione e del San Gottardo, una follia assai più grave di quella Italiana?”. La terza. “La sindaca si è chiesta perché in Svizzera, dove già oggi il 69% delle merci viaggia su rotaia, siano state decise tali opere? I tecnici NoTAV le hanno spiegato che tra Italia e Francia la percentuale è invece del 9%? E ciò per i limiti strutturali della

vecchia linea che determinano costi e tempi di trasporto molto più svantaggiosi di quelli stradali e delle linee ferroviarie moderne? Le hanno spiegato che se l'Italia sovvenzionasse il traffico merci nella medesima misura della Svizzera e provvedesse ai nuovi indispensabili adeguamenti della linea storica in materia di sicurezza, spenderebbe in pochi anni l'equivalente del costo a suo carico per la realizzazione del tunnel di base?”. La quarta. “L'Unione Europea si è posta l'obiettivo di un trasferimento del 30% di merci su rotaia entro il 2030. In seconda fase del 50%. A tal fine, dopo anni di studi³, ha istituito nel 2013 la rete centrale, articolata

in 9 corridoi interoperabili e interconnessi, considerandola l'unica via efficace per rendere la rotaia competitiva verso la strada.⁴

Ritiene la sindaca che si possa concepire un elemento nodale nel cuore della rete (il tunnel di base del Moncenisio) privo delle specifiche tecniche d'interoperabilità comuni ai 9 corridoi senza compromettere l'efficienza dell'intero sistema Ten-T? O sarebbe questa la “sollecitazione” che la mozione intende rivolgere all'UE? “

Quanto all'Osservatorio – precisa Foietta, questo “l'unico luogo di confronto per definire, progettare e realizzare gli interventi (nuovi e di adeguamento delle linee esistenti) ne-



Paolo Foietta, Osservatorio

cessari per aumentare la capacità e le prestazioni dell'asse ferroviario Torino Lione e rendere possibile il trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia.

E chi rifiuta il confronto, persegue e propone sempre e solo lo scontro”.

BRUNO ANDOLFATTO