

La Transalpine
Lione - Torino

BRANI DEL LIBRO BIANCO

È stato deciso questo collegamento europeo, ora avviamolo !

Dicembre 2003

Prefazione

« L'ora delle scelte ». Sono questi i termini con cui la Commissione europea aveva intitolato, nel settembre 2001, il suo Libro Bianco sui trasporti in Europa.

Il Comité pour la Transalpine propone oggi il proprio Libro Bianco, poiché è giunto il tempo delle scelte per il programma Lione - Torino. E spetta chiaramente oggi agli Stati, ai governi francese ed italiano, precisare insieme la loro linea di condotta a riguardo di questo importantissimo programma dell'inizio del XXI° secolo.

Sin dalla sua origine, il Comité pour la Transalpine è stato in grado di mobilitare i protagonisti politici e finanziari da ambo le parti delle Alpi, per una comune ambizione : quella di agevolare e d'intensificare lo scambio economico, culturale, turistico tra le Regioni d'Europa. Così è sorto e continua ad operare tutt'oggi il Comité pour la Transalpine.

Più che un collegamento ferroviario, la Transalpine è una sfida di importanza vitale, rispettosa dell'ambiente, per una Europa in crescita. Abbreviata troppo spesso come Lione - Torino, essa è indispensabile per dare all'Arco Sud Europeo il mezzo di garantire il proprio sviluppo economico. Essa assume la sua vera dimensione quando si ha coscienza che si tratta dell'anello mancante al Parigi - Milano, al Londra - Budapest od ancora al Lisbona - Kiev.

Il passo decisivo dei decisori, nelle prossime settimane e nei prossimi mesi, sarà la risposta all'ambizione della Francia e dell'Italia, per un'Europa equilibrata, che potrà contare sulla propria capacità d'innovazione e sull'intelligenza delle sue reti logistiche.

Gérard Geoffray
Vicepresidente Delegato del Comité pour la Transalpine
Presidente del Consiglio Economico e Sociale Rodano-Alpi.

SINTESI DELLE PRINCIPALI RACCOMANDAZIONI

La Transalpine Lione-Torino è decisa. Il Comité pour la Transalpine desidera dare il proprio contributo per una necessaria ottimizzazione del programma, affinché non esca dai binari che gli sono stati disegnati dagli ideatori del progetto, per garantire la sua realizzazione ed il suo successo.

Queste raccomandazioni sono altrettante risposte all'AMBIZIONE EUROPEA della Transalpine Lione-Torino.

Gli obiettivi della Transalpine Lione-Torino:

- § Avviare il programma nel rispetto del bilancio economico progettato, per premunirsi contro qualsiasi variazione dei costi. L'obiettivo di 11 miliardi d'euro (valore 1998) era stato deciso durante il Summit di Torino nel 2001.
- § Fissare in modo stabile una data limite d'avviamento dei lavori, in base ad un calendario ambizioso e sostenibile. Nessun ritardo deve essere accumulato per avviare il programma.

L'ambiente e lo sviluppo della società:

- § Conciliare i criteri di valutazione economica e socioeconomica dei progetti delle importanti infrastrutture a livello europeo.
- § Adottare una politica volontaristica e coerente per un riequilibrio tra la strada e la ferrovia.
- § Intraprendere sulla totalità del programma una procedura di tipo « gran cantiere ».

Il management del progetto:

- § Nominare un pilota unico, che iscriva il programma in una procedura di natura industriale e di partnership, privilegiando l'approccio offerta / mercato.
- § Porre i protagonisti finanziari nelle fasi di concertazione.
- § Attuare un sistema di gestione e di management trasparente del progetto, associando il più a monte possibile i partner privati in conformità a norme chiare ed equilibrate.

Il tracciato del Lione-Torino:

- § Privilegiare la realizzazione di una galleria mista « passeggeri e merci » per la Transalpine Lione – Torino.
- § Confermare durante il prossimo summit franco-italiano la realizzazione del tunnel di base a due gallerie nella sua totalità, escludendo qualsiasi altro scenario fasato.
- § Decidere sin dalla fine della concertazione locale dell'autunno 2003, e al termine del CIADT, un programma di fasaggio per il tunnel di base.
- § Procedere in modo coerente con l'ambizione del progetto, e con cautela, alla riqualifica delle linee esistenti.

Il montaggio legale ed economico:

Principale obiettivo:

- § Garantire la mobilitazione delle risorse, elaborando un programma misto passeggeri – merci che consenta di ottimizzare gli incassi generati da ogni tipo do traffico.

Obiettivi:

- § Definire un'architettura contrattuale del progetto basata sul principio d'una ripartizione effettiva dei rischi di costruzione e di gestione tra i protagonisti dei settori pubblici e privati.
- § Confermare l'impegno della Francia nei riguardi della proposta della Commissione europea, in favore di un sostegno economico dell'Unione del 20 % almeno sull'attraversamento delle Prealpi e delle Alpi, e del 10 % almeno sugli accessi francesi ed italiani.

Mezzi:

- § Affidare la delega del servizio pubblico, per l'ideazione del progetto, la sua realizzazione e la sua gestione, ad una società di diritto europeo: una SEM europea potrebbe essere a questo titolo uno strumento interessante.
- § Privilegiare la mobilitazione dei fondi privati, nell'ambito legale senza equivoco, invece della creazione di una nuova imposta o di una tassa parafiscale che graverebbe sull'economia ed il consumo.
- § Privilegiare i PPP: sistemi di defiscalizzazione possono essere provvedimenti interessanti.
- § Salvo per le protezioni necessarie alla sicurezza ed alle barriere foniche, effettuare con cautela importanti investimenti sulle linee esistenti, per dare in modo efficiente una priorità inequivocabile alla valorizzazione dei mezzi finanziari per le nuove infrastrutture.
- § Specificare l'impegno economico dello Stato francese e delle collettività pubbliche nella totalità del programma, incluse le parti francesi, oggetto di un eventuale fasaggio.

L'intermodalità:

- § Scegliere di modificare totalmente l'offerta infrastrutturale con un progetto intermodale che ottimizzi le reti stradali, ferroviarie ed aeree in una logica di redditività totale.
- § Scegliere dei modelli d'infrastrutture e d'attrezzature che consentano di ricevere un traffico di trasporto classico e di trasporto combinato di altissima capacità, su quest'anello chiave di una futura rete transeuropea di elevate prestazioni.
- § Iniziare un programma d'autostrada ferroviaria ad alta capacità sotto le Alpi, come le navette Eurotunnel.
- § Sperimentare sin d'ora i vari sistemi di strada rotabile, in stretta collaborazione con i professionisti del trasporto e della logistica.
- § Rifiutare un raddoppiamento delle gallerie stradali del Frejus e del Monte Bianco.
- § Collocare la/le piattaforme/i intermodale/i necessaria/e vicina/e ai bacini d'utilizzazioni e degli assi autostradali, in alta concertazione con i professionisti del trasporto e della logistica.

CONCLUSIONE

Questo collegamento europeo attraverso le Alpi è deciso. Non è più un PROGETTO, è un PROGRAMMA avviato, che è stato d'altra parte, sin dall'inizio, oggetto di parecchie centinaia di milioni d'euro di studi, di sondaggi e di lavori di ricognizione. Ora questo programma deve essere calibrato per essere realizzabile, di elevate prestazioni, ottimizzato. La triplice preoccupazione d'un controllo dei costi, del rispetto delle elevate prestazioni e delle funzionalità, ed infine d'un calendario ambizioso, deve essere continuamente presente.

Per essere credibili a riguardo della volontà di concludere il programma, per non ritardare il Lione - Torino, gli Stati devono assumere tre impegni di massima importanza:

- ∅ Obiettivi del programma definiti chiaramente dagli Stati francese ed italiano, in particolare nelle scadenze per l'avvio dei lavori e la loro realizzazione.
- ∅ Concretizzazione della volontà di riequilibrio ferrovia/strada, per la progettazione d'un programma fermamente intermodale, e per l'affidabilità del servizio garantito dagli operatori di trasporto ferroviario.
- ∅ Ricerca d'una soluzione innovativa e competitiva del finanziamento, che implichi l'associazione di partner privati a monte del programma.

Questi impegni devono essere comunicati a tutti i protagonisti del programma, che siano i protagonisti locali, l'Europa, i futuri finanziatori ed i futuri utenti, gli abitanti delle Alpi. Due atti essenziali sono necessari:

- ∅ Redazione e Sottoscrizione d'una clausola addizionale all'accordo del 29 gennaio 2001;
- ∅ Sostegno forte a favore delle proposte della Commissione europea, per la costruzione di una rete transeuropea, e per l'ottenimento di un aiuto economico dell'Europa del 30 per cento sull'attraversamento delle Prealpi e delle Alpi del programma Lione-Torino.

IN BREVE

Le Comité pour la liaison européenne Transalpine Lyon - Turin

Le Comité pour la liaison Lyon-Turin ha per oggetto di condurre qualsiasi azione per agevolare od accelerare la realizzazione del collegamento ferroviario ad alta capacità, passeggeri e merci, tra Lione e Torino.

Presieduto dal Signor Raymond Barre, il Comitato raggruppa collettività territoriali, società, enti finanziari, bancari, sindacali, consolari e personalità qualificate. La diversità dei propri membri rivela l'importanza di questo collegamento, vitale per il dipartimento Rodano-Alpi e la Regione Piemonte, fondamentale per il futuro delle Alpi e dell'Europa. Questa stretta partnership si rafforza con la collaborazione del Comité pour la Transalpine con:

- il suo omologo italiano, il Comitato Transpadana presieduto da Ombretta Colli ed Innocenzo Cipolletta,
- la FEDRE (Fondazione Europea per lo Sviluppo delle Regioni), che è presieduta a Ginevra da Claude Haegi, e che coordina l'Osservatorio delle Trasverse Alpine.

Così le collettività locali ed i protagonisti finanziari del Diamante Alpino (triangolo Lione-Ginevra-Torino) hanno l'ambizione di unirsi per promuovere il nuovo collegamento ferroviario transalpino ad alta capacità Lione-Torino e la sua valorizzazione in favore dello sviluppo e della pianificazione della regione Rodano-Alpi, dei territori transfrontalieri e dello Spazio Europeo. Il Comité pour la Transalpine si assicura che la realizzazione di questo programma risponda all'attesa di coloro che vivono da ambedue le parti delle Alpi Occidentali, con la principale motivazione:

aprire tra 10 anni la nuova via delle Alpi.

» 6 obiettivi prioritari:

- 1- Informare e mobilitare i responsabili di qualsiasi ordine per consentire loro d'intervenire nel migliore modo per tutta la durata della messa in opera.
- 2- Garantire l'interfaccia tra protagonisti pubblici e protagonisti privati del progetto.
- 3- Coinvolgere l'utente nel progetto, proseguendo il lavoro con i professionisti che porteranno a termine il progetto. Favorire l'intermodalità lavorando con coerenza tra l'aspetto infrastrutturale e l'approccio mercato-prodotti, marketing-gestione.
- 4- Sviluppare e facilitare la realizzazione del progetto mediante una riflessione critica ed un incitamento all'innovazione (finanziamento, materiali, procedure e tecniche di messa in opera).
- 5- Sviluppare la visione internazionale e transfrontaliera del progetto, in coordinazione ed in coerenza con i nostri omologhi italiani.
- 6- Comunicare, spiegare, diffondere affinché questo grande progetto industriale diventi proprietà della maggioranza dei cittadini.

» L'Esecutivo del Comitato:

L'Esecutivo del Comité pour la Transalpine, presieduto dal Signor Raymond Barre, di cui il Signor Gérard Geoffray è vicepresidente, è composto da otto membri del mondo politico ed economico.

Il Libro Bianco è disponibile in versione francese a richiesta

ãããããã