

Intervista a Enzo Ghigo Presidente della Regione Piemonte



Presidente Ghigo, quali sono le basi dell'accelerazione delle grandi infrastrutture in Piemonte ?

Vanno ricercate nel fatto che l'economia del Piemonte ha imboccato da alcuni anni la strada della diversificazione. L'auto rimane sempre uno dei comparti produttivi principali: dopo un periodo difficile ora dà segnali chiari di ripresa, indispensabili per reggere la sfida della competizione globale. Vi sono però anche altri settori che stanno conoscendo un concreto sviluppo, come il turismo, l'alta tecnologia, la ricerca. In quest'ottica si inseriscono le Olimpiadi invernali del 2006, che saranno una grande occasione di rilancio a livello internazionale, in campo economico e turistico, non solo per Torino, ma per tutto il Piemonte e per l'intero Nord-ovest. Per ottenere questi risultati occorre che gli spostamenti delle persone e delle merci siano resi facili e veloci da un sistema stradale, ferroviario ed aeroportuale di prim'ordine. Solo avendo a disposizione moderne reti di comunicazione l'economia piemontese potrà aprirsi veramente all'Europa, valorizzando, e non subendo, le sue peculiarità di territorio di confine. In questa direzione si muove l'applicazione dell'intesa generale quadro tra Governo e Regione dell'aprile 2003, che prevede investimenti per 22 miliardi e 720 milioni di euro e stabilisce con precisione le opere che verranno costruite in Piemonte prima e dopo le Olimpiadi: le ferrovie ad alta capacità Lione-Torino-Milano con l'accesso a Malpensa e Genova-Novara-Sempione con il terzo valico, l'autostrada Asti-Cuneo, il traforo di sicurezza del Frejus, la Pedemontana piemontese, la metropolitana di Torino, lo sviluppo del Centro merci di Novara. Contestualmente lavoriamo anche per garantire ai piemontesi una diffusa rete acquedottistica, sistemi di depurazione delle acque reflue ed un adeguato approvvigionamento energetico, aspetti fondamentali per la vita e per lo sviluppo sociale ed economico. Ora, con l'avvio dell'iter di approvazione del piano di tutela delle acque, abbiamo iniziato il completamento dei risultati già ottenuti con una visione più ampia e coordinata dei problemi ancora aperti e volta a garantire, anche alle generazioni future, un patrimonio idrico integro e fruibile secondo i più recenti canoni di compatibilità ambientale.

Come è stato risolto l'aspetto economico ?

La maggior parte dei finanziamenti sono garantiti dallo Stato e dall'Unione Europea, ma in qualche caso anche gli enti locali fanno la propria parte. Due esempi: per la metropolitana di Torino la Regione

interviene con il 20% dell'importo ed i Comuni interessati con proprie quote; per la Torino-Lione abbiamo assicurato al presidente Berlusconi che la Regione è fin da oggi disponibile a garantire dal 2008 un impegno di 100 milioni di euro per la soluzione delle complesse tematiche territoriali ed ambientali.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi ?

Il consenso sulle grandi infrastrutture si ottiene soprattutto con il dialogo e con un'intensa attività di concertazione con gli enti locali per la predisposizione di piani, progetti e programmi di intervento. Così, per non incidere eccessivamente sulla qualità della vita dei cittadini della Valsusa siamo favorevoli alla realizzazione della Torino-Lione secondo un tracciato non invasivo - basti pensare che la quasi totalità del tratto italiano in Valsusa sarà in galleria - che passa lontano dai centri abitati e completamente orientato al trasporto merci. In grado quindi di abbattere sensibilmente il traffico dei tir e i relativi inquinamenti acustici ed ambientali, e nel contempo ridurre i rischi derivanti dal passaggio di merci pericolose all'interno o in prossimità dei centri abitati, come oggi accade. Inoltre, il nuovo asse ferroviario consentirà di dedicare l'attuale linea storica al miglioramento del collegamento tra la valle di Susa e Torino, inserendola nel sistema ferroviario metropolitano torinese, con una consistente ricaduta di benefici ambientali, residenziali e sociali.

Quali sono i problemi ancora aperti ?

Progettare opere di questo tipo comporta difficoltà di non facile soluzione. I principali problemi ancora sul tappeto sono il nodo di Torino, per il quale è stata definito uno scenario che prevede la ridefinizione dell'operatività delle stazioni di Porta Nuova e Porta Susa e il passaggio del passante ferroviario sotto il fiume Dora.

Un altro aspetto che vogliamo definire è il collegamento Cuneo-Nizza mediante il trafo-

ro del Mercantour. La progettazione è stata affidata alla Regione, che si avvarrà dell'Agenzia regionale per le strade.

Quali gli scenari per il prossimo futuro, vista la realizzabilità effettiva delle infrastrutture piemontesi ?

Credo che una volta che il cospicuo "pacchetto" contenuto nell'Intesa verrà realizzato, il Piemonte sarà all'avanguardia. Possiamo quindi, senza dubbi, parlare di una rivoluzione dei trasporti piemontesi, che porterà a compimento quel lavoro di programmazione che io ed i miei assessori stiamo svolgendo da anni.



Enzo Ghigo con Giancarlo Cimoli e con il Viceministro Ugo Martinat, rispettivamente all'inaugurazione dei cantieri dell'AV Torino-Novara e dell'autostrada Torino-Pinerolo

