

Qualcuno può aver pensato erroneamente che l'Osservatorio togliesse le castagne dal fuoco ai decisori politici, dimostrasse ineluttabilmente che la nuova linea Torino-Lyon si dovesse fare o no. Noi istruiamo solo delle opzioni lasciando al decisore politico l'onere e l'onore di decidere.

Stiamo lavorando per cercare di capire, oggettivare tutte le posizioni, per arrivare a soluzioni condivise.

Quando gli esponenti della Val di Susa obiettavano che le stime di utilizzo della linea esistente di RFI erano troppo prudenziali presentavano esempi in cui nelle stesse condizioni, su altre linee si era arrivati a livelli più elevati. RFI presentava a sua volta le sue osservazioni tecniche e normative che si possono condividere o meno, ma su cui si deve ragionare. L'obiettivo è capire.

Tutti condividiamo il rammarico di fare tutto ciò solo oggi, nel 2007.

Stiamo definendo ex post, gli elementi che devono costituire le basi di un ragionamento, con una nuova procedura che inventiamo giorno per giorno.

Stiamo invertendo l'ordine delle priorità. Ad esempio De Bernardi ricordava la difficoltà di inserire il nodo di Torino nella discussione, ma ci stiamo riuscendo.

Stiamo invertendo l'errato giudizio attribuito al tema infrastrutturale come elemento salvifico. Transpadana diceva: si fa il Tunnel di base e tutto è risolto. Nessuno trascura il significato dei grandi investimenti infrastrutturali, ma è certo che una politica infrastrutturale non ha senso al di fuori di una politica dei trasporti.

Aver segnalato il carattere cruciale della linea storica è un merito che va riconosciuto ai Sindaci.

Il progetto che era stato presentato penalizzava Torino. Aver corretto questa fesseria e aver condotto l'attenzione sulla linea storica porta a dire che non ha senso parlare di infrastrutture senza una politica dei trasporti.

La politica dei trasporti deve essere orientata al trasferimento massiccio, continuo e percepibile del trasporto da strada a rotaia.

Quest'operazione non può avvenire solo quando sia realizzata una nuova infrastruttura perché il rischio di avere nel 2025-2030 un tunnel ma non un mercato che ne alimenta il traffico è reale e concreto.

Meno male che la linea storica ha quel potenziale che qui è stato ricordato. E' certo che i settanta treni che passano oggi possono sicuramente raddoppiare e probabilmente triplicare. Una concreta politica di riequilibrio modale è possibile da domani, dal primo gennaio 2009!

Noi predisponiamo i materiali affinché i decisori politici possano assumersi le loro responsabilità.