

150 MILIARDI DI EURO ALL'ANNO L'INTERSCAMBIO CON L'EUROPA

Perché “Sì Tav”

Non c'è il temuto pericolo di una cattedrale nel deserto

di Mario Virano

LI NO alla Tav si esprime in formule apodittiche e ripetitive tali da essere diventate un mantra: quello dell'«opera inutile e devastante» con i due aggettivi che formano un binomio inscindibile, presupposto e sintesi dell'opposizione all'opera. Questo mantra viene declinato, di volta in volta, in chiave politico-ideologica, in veste tecnico-scientifica, in ottica nimby o noglobal, ma resta, sempre e comunque, il cuore identitario del movimento contro la Nuova Linea Torino-Lione (NLTL).

Le ragioni del Sì sono molto meno assolute e tautologiche: nascono dalla riflessione paziente e da un lungo lavoro che, partendo dalle domande sull'utilità dell'opera e la sua compatibilità ambientale (e sociale), confuta le false certezze del NO con ragionevoli argomenti di buon senso. Eccone alcuni in sintesi.

Ci sono credibili basi economiche alle relazioni transalpine o stiamo parlando di una cattedrale nel deserto?

Sì, ci sono: l'Italia ha un interscambio con il quadrante ovest dell'Europa (Francia, Penisola iberica, Regno Unito) di quasi 150 miliardi di euro all'anno (77 miliardi con la sola Francia) mentre con la Germania, che è il primo partner commerciale del nostro Paese, il valore è di circa 100 miliardi; se anziché il valore delle merci, consideriamo le tonnellate trasportate (import e, soprattutto, export), abbiamo risultati analoghi con un costante volume di scambi di circa 40 milioni all'anno (con una flessione per la crisi nel 2009, recupera-



MARIO VIRANO
Presidente dell'Osservatorio per la
linea ad alta velocità Torino-Lione

rata l'anno dopo ed in crescita del 5% nel 2011). Ricordiamo che la Svizzera, a metà degli anni '90, decise di realizzare da sola e a proprie spese il tunnel di base del Loetschberg e del Gottardo quando i flussi che interessavano il suo intero territorio erano poco più della metà dei nostri di oggi. Bisogna inoltre ricordare che la Torino-Lione è l'asse baricentrico della Macroregione "ALPMED" (Piemonte, Rhone-Alpes, Liguria, PaCa, Valle d'Aosta) che ha 19 milioni di abitanti, 1,8 milioni di imprese, 107 milioni di turisti all'anno, un PIL complessivo

di 540 miliardi (superiore di 4,5 punti percentuali alla media pro-capite UE).

Sono i numeri di un medio Stato europeo e la ferrovia di cui parliamo ha l'evidente plausibilità di un collegamento fra i principali capoluoghi di Paesi come l'Olanda, la Danimarca o il Belgio.

Quindi non c'è affatto il temuto "deserto" in cui rischiare di fare una "cattedrale" ferroviaria: i traffici ci sono e sono importanti, ma il problema è che l'attuale ferrovia non è commercialmente in grado di intercettarli e l'89% del trasporto, da e per la Francia, avviene su gomma lungo i tre valichi autostradali (Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco), contro il 37% della direttrice elvetica ed il 69% di quella austriaca.

Se ci sono i flussi, perché non si utilizza di più la linea storica? È proprio necessario farne una nuova?

Sì, è necessario: il calo dei transiti sulla vecchia linea del Frejus non deriva infatti da una crisi della domanda, ma da una palese inadeguatezza dell'offerta, che la pone commercialmente fuori mercato; infatti se da Torino a Bussoleno la ferrovia garantisce un buon standard (linea di pianura, doppio binario, elettrificata,...), da Bussoleno in su, diventa una tratta di montagna con un dislivello di circa 850 m. da superare con pendenze che arrivano al 33 per mille (contro il massimo attuale ammesso del 12,5): ciò comporta non solo il raddoppio dei locomotori (con con-



Una riproduzione virtuale del treno ad Alta Velocità della linea Torino-Lione

seguenti inefficienze e diseconomie), ma impone anche la criticità-chiave dell'attraversamento alpino con il vecchio tunnel di Cavour, progettato a metà dell'800, quando era parte di una linea interna (la Savoia faceva ancora parte del regno di Sardegna) ed inaugurato nel 1871, come linea ormai internazionale gestita con treni a vapore. In questa galleria non sono mai potuti passare i container più diffusi (sagoma PC45) né tantomeno quelli più recenti (PC70 e 80) perché, essendo stretta, gli spigoli toccano la volta; non potendo allargarla l'unico ammodernamento possibile era quello di abbassare il pavimento (un binario per volta), cosa che è stata fatta tra il 2002 e il 2011 imponendo per quasi un decennio il senso unico alternato a tutti i treni per i 14 km del tunnel. Questi lavori sono un palliativo per mantenere ancora un po' di efficienza alla linea fino al 2023 quando entrerà in funzione il tunnel di base tra Susa e Saint-Jean de Maurienne che trasformerà il tracciato da linea di montagna a linea di pianura, che è la condizione indispensabile per garantire un esercizio efficiente e competitivo per i treni merci e passeggeri. Scoprire che in queste condizioni (dove non passano i contai-

ner moderni e dove per dieci anni si è viaggiato a senso unico alternato) la linea ha perso traffico è una vera banalità: se non si interviene ne perderà sempre di più. Forse non tutti sanno che questo giudizio critico sull'obsolescenza dell'infrastruttura cavouriana era già chiaro nel 1908, quando all'ingegnere Domenico Regis, capo della scuola di applicazioni di Torino, fu chiesto di progettare un nuovo tunnel a quota più bassa per evitare di far arrampicare i treni a circa 1300 m, così come avviene ancora oggi. D'altra parte non è un caso che tutti i trafori alpini costruiti tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e la prima guerra mondiale fossero accomunati dall'alta quota di imbocco (oltre 1000 m), dalla lunghezza (tra 10 e 15 km) e dalle pendenze degli accessi (oltre il 25 per mille) mentre oggi i nuovi standard di riferimento sono rispettivamente il piano di campagna (circa 500 m), la lunghezza da 30 a 60 km e la pendenza massima del 12,5 per mille. Il Brennero ed il Gottardo sono già conformi a questi nuovi standard; se il Frejus non si adegua farà la fine che hanno fatto le vecchie strade statali quando si sono affermate le autostrade e sono state abbandonate dai traffici commerciali. In tali condizioni scoprire, come

fanno i NoTav, che la linea storica è sottoutilizzata, significa solo constatare che ciò che è obsoleto (come ad esempio le macchine da scrivere nell'era dei computer) è sempre anche sottoutilizzato, semplicemente perché le sue prestazioni non sono più richieste.

Decidendo per la nuova linea buttiamo via risorse o costruiamo sviluppo in sintonia con l'Europa?

Sì, è una scelta di sviluppo: il 18 ottobre 2011 la Commissione Europea ha presentato la nuova rete dei corridoi del continente con solo 10 dorsali prioritarie per tutti i 27 Stati. È straordinario che l'Europa, pur conoscendo le difficoltà incontrate dall'Italia in Valle di Susa, abbia confermato la Torino-Lione in questo ristretto numero di super-priorità a cui destinare fino al 40% delle risorse a fondo perduto. La motivazione di questa scelta è il carattere strategico del Corridoio Mediterraneo (di cui l'attraversamento alpino sotto il Frejus è il cuore fondamentale) per lo sviluppo comunitario, la connessione fisica e la coesione sociale del continente. Possiamo ignorare un messaggio di questa portata? Ce lo dice l'Europa (Commissione, Parlamento, Consiglio), lo ripete la Francia (Governo, Assemblea Nazionale, Comunità Locali), lo ribadisce l'Italia (Governo, Parlamento, Regione, Provincia, Città di Torino e molti Comuni), ma soprattutto ce lo dice il buon senso: fino a quando si può ragionevolmente pensare di affidare le relazioni dell'Italia con la Francia e con il quadrante ovest dell'Europa ad un'opera del 1871, mentre le due dorsali svizzere e quella con l'Austria si rinnovano radicalmente? Dieci anni? Venti? Di più? Ma nessuno può credere di poterla usare per altri 141 anni: prima o poi il problema andrà affrontato; allora però, quando non potremo farne a meno, dovremo fare tutto da soli, mentre oggi dividiamo i costi con l'Europa e la Francia spendendo meno di tre miliardi in 10 anni per realizzare un'opera che garantisce il futuro delle relazioni internazionali per più di cento anni, grazie ad un tunnel di base di 57 km (di cui 45 km in Francia e solo 12 in Italia).