

TORINO-LIONE: OLTRE LA CONTRAPPOSIZIONE SÌ/NO

Perché “Ni Tav”

Utilizzare l'enorme scalo di Orbassano ormai quasi deserto

di Antonio Ferrentino

Le grandi infrastrutture di trasporto, soprattutto quelle ferroviarie, non sono oggetti “magici” che automaticamente, una volta realizzate, si riempiono di traffico e portano sviluppo. Perché questo accada, bisogna che si verifichino molte condizioni: il collegamento deve rispondere ad esigenze reali di mobilità passeggeri o merci, ma anche inserirsi in modo corretto nelle reti preesistenti, rapportandosi ad una cornice di regole e rapporti economici che gli consenta di svolgere la sua funzione. Altrimenti, anche le opere migliori e tecnicamente avanzate rischiano il sottoutilizzo, che significa mancati benefici a fronte dei costi, spesso ingenti, richiesti dalla loro costruzione. In breve, spreco di risorse pubbliche.

L'attuale situazione economica torinese consiglierebbe forse qualche riflessione a tutti coloro che presentavano la linea AV come essenziale, e quasi salvifica, per lo sviluppo della città.

D'altro canto, anche coloro che si affrettano a dichiarare l'inutilità di ogni opera, grande o piccola che sia, peccano spesso di schematicismo. Infatti, molte delle condizioni che assicurano la funzionalità dei nuovi collegamenti non sono dati di natura, definiti una volta per tutte ed invariabili nel tempo. I flussi di passeggeri e merci che li utilizzeranno possono variare in rapporto alle scelte fatte.

In Valle di Susa, il conclamato sottoutilizzo della linea dipende da una pluralità di circostanze. Da un lato, la domanda è certamente meno intensa e dinamica di quella diretta verso la Germania, ed è stata frenata dai lavori di adeguamento del tunnel storico. Dall'altro, mancano chiare azioni di disincentivo del trasporto



ANTONIO FERRENTINO
Uno dei primi promotori del Movimento No Tav, sindaco di Sant'Antonino

to stradale ed i servizi ferroviari sono inefficienti.

Si può discutere a lungo sull'opportunità di politiche come quelle svizzere. Ma si può essere tranquilli sul fatto che, in assenza di interventi di quel genere, il traffico ferroviario fatterà molto a riprendersi anche in presenza della nuova linea: molti dei vincoli indicati, infatti, continueranno a persistere, limitando i benefici conseguenti all'investimento.

Ecco perché l'Osservatorio Torino-Lione, ormai tre anni fa, ha convenuto sulla necessità di adottare, in tempi anche molto brevi, un insieme di misure

finalizzate a migliorare l'utilizzo della linea esistente. Molte di queste misure non riguardano le infrastrutture, e presentano costi modestissimi se non nulli: ad esempio, si tratterebbe semplicemente di autorizzare imprese diverse da Trenitalia ad utilizzare l'enorme scalo di Orbassano, ormai quasi deserto. La considerazione era che tali misure, oltre a risultare opportune di per se stesse, avrebbero potuto rappresentare un fondamentale elemento di supporto alla credibilità delle politiche di riequilibrio strada/ferrovia promosse dall'Europa. Fra parentesi, questo modo di procedere è del tutto consono alle strategie di sviluppo adottate negli altri corridoi transeuropei, incluso quello che attraversa il Piemonte da Nord a Sud senza richiedere una completa duplicazione dell'infrastruttura esistente. Nel corso degli ultimi tre anni, quasi nulla è stato fatto, e tutte le attenzioni si sono rivolte alla progettazione della nuova linea, che nel migliore dei casi sarà pronta tra 15-20 anni, quando - di questo passo - il trasporto ferroviario Italia-Francia sarà praticamente defunto. Ecco perché le recenti dichiarazioni del Presidente del Consiglio Monti, a sostegno della necessità di procedere senza interruzioni nella realizzazione della “TAV”, che genererà dal 2025 “vantaggi importanti” garantendo “un aggancio all'Europa che deve essere in primo luogo un aggancio fisico attraverso delle infrastrutture di collegamento”, sono deludenti. Ma una lettura così selettiva, questa sì “ottocentesca”, dei risultati ottenuti dall'Osservatorio, visti solo come “via libera” all'apertura di un cantiere, rischia di ac-

centuare ulteriormente gli enormi problemi di credibilità accumulati dal Paese in termini di governo del sistema di trasporto nazionale, e di suo inserimento nelle reti europee.

L'Osservatorio il 28/06/2008, dopo due giorni di lavoro in una località alpina del Torinese, licenziò in modo unanime un articolato documento rimasto quasi completamente disatteso.

Nel documento, conosciuto come accordo di Pra-Catinat, si conveniva che la politica delle infrastrutture non è scindibile da quella dei trasporti e del territorio.

Ciò è particolarmente vero nel caso della Torino-Lione dove esiste già un collegamento "storico" di cui occorre prevedere il miglior utilizzo per i passeggeri e per le merci in modo tale da garantire un servizio efficiente fin dalla fase antecedente all'entrata in funzione di qualunque nuova infrastruttura, facendo crescere parallelamente nell'opinione pubblica dei territori attraversati la credibilità delle politiche intermodali e del ruolo della ferrovia come asse portante della mobilità non solo alla scala continentale (Corridoi TEN), ma anche a quella nazionale e locale.

A questo proposito si tratta di inserire gli interventi all'interno di una politica integrata del traffico transalpino, che assuma l'obiettivo di migliorare le condizioni ambientali dei diversi territori attraverso una strategia di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia in un'ottica di equilibrio fra le direttrici alpine.

Di tutto questo non c'è stata traccia sia per le merci che per i passeggeri.

Il documento prevedeva una unitarietà di impostazione, di responsabilità, di finanziamento e di gestione del progetto. Una regia unificata doveva garantire con le Comunità locali delle logiche progettuali relative a tutti gli aspetti tecnici e a quelli paesaggistici, territoriali e ambientali che direttamente o indirettamente si riferiscono al collegamento Torino-Lione, considerando anche la valorizzazione dei beni storico-artistico-naturalistici attraverso la loro visibilità da parte di chi viaggia.

In questo contesto assume un particolare rilievo anche la questione del monitoraggio a partire dalla situazione

esistente, seguendone le evoluzioni che si verranno a determinare in forza delle politiche messe in atto.

In Osservatorio si è sempre sottolineata l'importanza di una corretta individuazione delle esigenze territoriali che legano gli interventi trasportistici e infrastrutturali.

In questo contesto, con riferimento alle opere, nell'Osservatorio si sono manifestati orientamenti diversificati in ordine a quale dovesse essere considerata la più corretta sequenza delle fasi attuative alla luce delle politiche trasportistiche richiamate ai punti precedenti:

1 Una prima posizione ritiene che si debba operare per lotti funzionali, affidandosi esclusivamente alla programmazione degli interventi e alla loro razionale attuazione secondo un esplicito quadro di riferimento espresso dai competenti decisori politico-istituzionali;

2 Una seconda posizione sostenuta con forza dai tecnici dell'allora Comunità Montana Bassa Val di Susa e Val Sangone ritiene indispensabile sottoporre l'attivazione dei lotti per fasi successive ad una verifica dell'effettivo conseguimento degli obiettivi della fase precedente, sulla base di un migliore utilizzo della rete infrastrutturale esistente, partendo quindi dal nodo metropolitano alla tratta di valico (a supporto di tale orientamento è stato presentato un organico contributo con il "Documento FARE").

Durante i lavori dell'Osservatorio è stato sempre ribadito che la progettazione preliminare doveva essere realizzata contestualmente per tutta la tratta TO/Lione. Indicazione palesemente osteggiata da RFI visto il ritardo della progettazione della parte italiana della linea. Se non vengono rispettate le indicazioni emerse in sede di Osservatorio il Governo dà forza a quanti sostengono che i proponenti sono interessati soltanto alla realizzazione del Tunnel di base ma non a sviluppare politiche di intermodalità gomma-ferro.

La discussione sulla Torino Lione ha un senso se accompagnata da politiche che spostino davvero il traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Bisogna riaprire il dialogo mettendo al bando ogni forma di violenza e intolleranza e tornare a discutere liberando

il campo da opposti ideologismi: una ferrovia è una ferrovia, non è il simbolo del male né il simbolo del progresso. Il progetto va valutato da due punti di vista: il suo impatto ambientale e la sua capacità di modificare il traffico delle merci e delle persone perseguendo una mobilità più sostenibile.

Per quanto riguarda il primo aspetto, bisogna riconoscere che grazie alla determinata opposizione di Cittadini e Amministrazioni valsusine il progetto definitivo, approvato nel 2003, è stato cancellato. Si sta discutendo su un nuovo progetto che dovrebbe avere minore impatto sulla Valle.

Per quanto concerne il secondo aspetto, non si sottovalutino le obiezioni di chi critica l'opera dal punto di vista costi-benefici e delle previsioni dei flussi di traffico, tanto più in una fase di crisi economica e con la convinzione che dobbiamo immaginare per il futuro modelli di sviluppo assai diversi dal passato.

Preoccupa e suscita perplessità e interrogativi inquietanti l'assordante silenzio della Valle e del Movimento NO TAV nei confronti del raddoppio autostradale del Frejus (lavori già in corso). Ha senso continuare la discussione sul progetto della Torino Lione a condizione che sia accompagnato da una nuova politica dei trasporti con misure rigorose per disincentivare radicalmente il trasporto su gomma e spostare flussi consistenti di traffico sulla ferrovia.

È una delle sfide che attende il Paese. È possibile mettere in campo una proposta che prende le distanze dalle radicalità dei SI TAV ad ogni costo come dei NO TAV a prescindere?

Un pacchetto di proposte da sottoporre al Governo che non chiede abiure a nessuno ma prova a superare le barricate e le contrapposizioni esasperate sia fisiche che verbali. A Chiomonte non c'è il cantiere del Tunnel di base di 57 km ma un tunnel geognostico come i tre realizzati dai francesi.

Si può pretendere che all'indagine geognostica si affianchi il progetto del nodo di Torino costringendo RFI a dire come pensa di risolvere l'attraversamento urbano? Si può chiedere al Governo di fare una svolta strutturale nella politica dei trasporti con una scelta radicale a favore della ferrovia?