

LE INFRASTRUTTURE FRA GLOBALE E LOCALE

Intervista a

MARIO VIRANO

FABRIZIO BONOMO

Il Commissario straordinario del Governo per la ferrovia Torino-Lione è oggi al centro di un'esperienza unica nel suo genere, perchè sul tema del potenziamento del valico fra l'Italia e la Francia si intrecciano problematiche complesse, di carattere sia internazionale, che nazionale e locale, con molti aspetti apparentemente in contrasto fra loro, così che il tentativo in atto di rispondere positivamente sia alle une che alle altre rappresenta una sfida difficile ma, se vinta, di un'importanza tale da fare scuola in un modo ormai globalizzato e al tempo stesso sempre più attento alle esigenze delle realtà locali



Mario Virano è oggi al centro di una delle situazioni più complesse per il settore delle infrastrutture, perchè su di lui si punta per trovare soluzioni tecnicamente accettabili per il collegamento ferroviario fra Torino e Lione, che dopo anni di studi e progetti ha subito una battuta d'arresto nel dicembre del 2005, dopo le pesanti contestazioni in valle di Susa, con mobilitazioni di massa e scontri con la Polizia, che hanno bloccato sul lato italiano i sondaggi propedeutici al progetto di una nuova linea di valico. Architetto, nato a Rivoli (TO) nel 1944, Consigliere provinciale e comunale a Torino negli anni Settanta e Ottanta ha fatto parte del direttivo di Federtrasporti e ha ricoperto incarichi internazionali, come rappresentante italiano nel Comité de Transport Public des Commu-

nautés Européennes e quale esperto nella Uitp. Dal 1987 al 1998 ha diretto a Roma la società di studi, ricerche e progettazione Eidos spa.

Professore a contratto al Politecnico di Torino e quest'anno allo Iuav di Venezia, è autore di vari libri sul tema delle infrastrutture, fra cui *Autostrade e territorio* (Sole 24 Ore, 1999) e *Parole sulla strada* (Daniela Piazza editore, 2001).

Conosce molto bene le problematiche del territorio interessato dai collegamenti stradali e ferroviari con la Francia, perchè dal 1998 al 2001 è stato Amministratore delegato della Sitaf, la concessionaria che gestisce l'autostrada e il traforo del Frejus (che era sull'orlo del fallimento ed è stata risanata, ricucendo

anche i rapporti con le comunità locali), carica lasciata nel 2001 per entrare nel consiglio di amministrazione dell'Anas Spa, dove rimane fino al 2005 con la delega all'innovazione tecnologica e la qualità paesistico-territoriale dei progetti stradali.

Già nei primi mesi del 2006 il Sottosegretario Gianni Letta lo ha individuato come il possibile mediatore nel progetto della Torino-Lione, nominandolo - in un'ottica bipartisan, con il consenso dei Sindaci della Val di Susa e degli enti territoriali maggiori - Presidente del-

l'Osservatorio tecnico costituito dopo gli incidenti in Val di Susa. Questo ruolo è stato poi confermato dal Governo Prodi nel luglio 2006, che gli ha assegnato maggiori poteri: con un decreto del Presidente della Repubblica del 16 agosto 2006, Mario Virano è infatti nominato Commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività finalizzate agli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'asse ferroviario Torino-Lione, fino al 30 giugno 2007, e in questa veste presiede l'Osservatorio tecnico.

COMPITO DELL'OSSERVATORIO

Architetto Virano, qual'è il compito dell'Osservatorio che presiede?

L'Osservatorio, che fa capo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e risponde al Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, è un luogo di approfondimento tecnico, al quale partecipano rappresentanze di un vasto numero di Enti, Istituzioni e Comunità locali: sei ministeri (Infrastrutture, Trasporti, Ambiente Salute, Interni e Politiche comunitarie), la Regione Piemonte, il Comune e la Provincia di Torino, la società italo-francese Ltf, la società italiana Rfi, le comunità montane dell'Alta e della Bassa valle di Susa e i comuni dell'area metropolitana di Torino.

È un luogo dove tutte le posizioni hanno legittimità di discussione e si cerca di dare risposte tecniche a problemi politici, puntando a raggiungere una base di dati condivisi, rendendo espliciti gli eventuali motivi di disaccordo: l'Osservatorio non prende decisioni, ma le istruisce tecnicamente. Le conclusioni spettano invece al tavolo politico.

La filosofia di fondo è quella di cercare punti condivisi su cui poi sviluppare ogni altra considerazione; per questo in ogni seduta si cerca sempre di fare emergere delle intese, anche su un singolo dato, per fare comunque un passo avanti; analogamente, quando si è trattato un argomento, non si devono più ridiscutere temi già affrontati.

PREMESSE

Viste le premesse il vostro lavoro si preannuncia molto difficile

In effetti quanto è accaduto in valle di Susa nel dicembre 2005, con le manifestazioni e gli scontri con le forze di polizia, dimostra che opere così importanti non possono essere aperte senza un minimo di consenso della popolazione locale; inoltre, la durezza dello scontro, che ha portato in piazza popolazioni e sindaci di ogni parte e colore politico, ha creato un clima di scetticismo generale verso la possibilità di realizzare qualsiasi intervento infrastrutturale in quest'area.

L'importanza dell'argomento non consente però di lasciarsi andare al pessimismo (un lusso che non possiamo permetterci): credo ci sia spazio per una seria discussione di merito, superando le contrapposizioni aprioristiche e partendo, con pazienza, dall'approfondimento tecnico degli aspetti più controversi, così da permettere al tavolo politico di prendere decisioni su dati attendibili.

Bisogna prendere atto che l'ostilità al progetto della nuova linea ha radici diffuse nell'opinione pubblica dei territori attraversati e il ricorso alla forza, nel dicembre 2005, ha dato basi di mas-

sa al movimento in Val di Susa, unificando sotto le bandiere No-Tav almeno quattro componenti.

La prima è un'opinione pubblica dubbiosa, inquieta e non adeguatamente informata sulle questioni di suo interesse primario (salute, danni, benefici, tempi ecc.); non è difficile comprendere come, in presenza di questi nodi irrisolti, molti cittadini abbiano optato, nel dubbio, per una posizione negazionista, considerandola la più cautelativa.

La seconda è quella istituzionale, costituita dai sindaci e dagli amministratori in genere, che hanno visto misconosciuto il loro ruolo decisionale e, per supportarlo, hanno "cercato alleanze" nell'interlocuzione con i soggetti forti, non rinunciando però mai a una essenziale funzione di cerniera fra le comunità locali e lo Stato, nonché fra lotta e legalità.

La terza sono i vari movimenti antagonisti che hanno assunto il caso Val di Susa come una delle molte occasioni per dire no a un modello di sviluppo e a un assetto sociale non condivisi.

La quarta riguarda un ampio spettro di intellettualità, anche di alto profilo, che hanno messo in discussione motivazioni, metodi e sostenibilità dell'intervento, dando vita a numerosi convegni e a una corposa pubblicistica, sia sui canali tradizionali dell'editoria

Corografia della linea storica Lione - Torino



sia su internet. Questa aggregazione composta di soggetti compattati dalla conflittualità non poteva che vedere l'immagine del movimento connotato mediaticamente dalle sue frange più radicali.



SPAZI DI DIALOGO

Ci sono segnali che indicano l'apertura di spazi di dialogo?

Certamente, innanzitutto da parte del Governo, con una serie di decisioni importanti: l'uscita del progetto dalle procedure della legge Obiettivo, con l'apertura della Conferenza dei servizi e l'avvio dello Studio d'impatto ambientale (Sia); la trasformazione del Tavolo politico da luogo di incontro episodico in sede istituzionale di confronto; infine il Tavolo tecnico, cioè l'Osservatorio, operativo dal dicembre scorso.

Parallelamente la Commissione intergovernativa (Cig), l'organo bi-nazionale, ha consentito di condividere con i partner francesi non solo le problematiche ma anche le decisioni e i processi avviati, attenuando le preoccupazioni presenti Oltralpe e in sede comunitaria; la Cig ha deciso anche di attivare due gruppi tecnici, uno per disincentivare il traffico merci su gomma, l'altro per prevedere il fabbisogno finanziario.

Quanto al contesto politico-sociale la situazione sta lentamente cambiando con l'offensiva del dialogo avviata: le varie articolazioni del movimento tendono a ri-caratterizzarsi secondo le proprie specificità sociali e territoriali.

Di questo processo i blog sui siti No-Tav danno una lettura allarmata e ostile, paventando azioni strumentalmente volte all'indebolimento del movimento: in realtà ciò che sta avvenendo è anzitutto il riemergere, anche se in modo lento e faticoso, della centralità dei sindaci quali riferimenti essenziali della società civile e protagonisti di ogni possibile intesa.

SINDACI

Quindi gli sviluppi futuri sono nelle mani dei Sindaci, che ri-ottengono il ruolo perso con la legge Obiettivo?

Diciamo che questa deve essere la scelta strategica di tutti i soggetti coinvolti, a qualunque titolo, nel potenziamento della ferrovia fra Torino e Lione, eliminando ogni equivoco sul fatto che si possa bypassare il ruolo dei sindaci o anche solo dare l'impressione di volerlo fare.

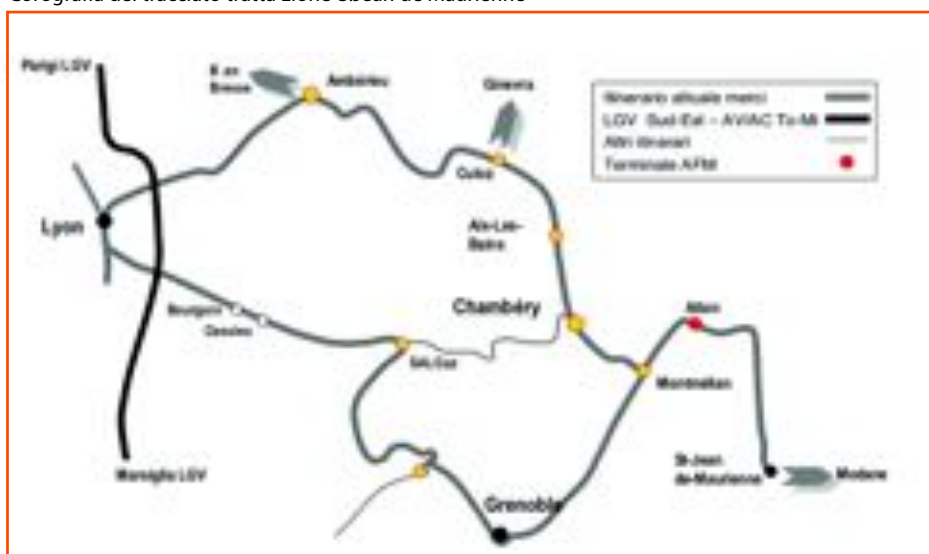
La premessa di qualunque accordo presuppone infatti la chiara individuazione dei possibili contraenti e il loro reciproco riconoscimento: la mutua legittimazione dei soggetti non è stata (e in parte non è) un dato di fatto, ma una conquista contro i molti tentativi di delegittimazione da parte di chi non vuole il dialogo.

Su altri terreni, e in altre sedi va sviluppato

il confronto culturale con le molte voci critiche, cercando di far emergere, tra i "sì" e i "no" aprioristici, un'area del "sì", che alle certezze conclamate sostituisce il metodo del dubbio e la valutazione razionale dei problemi.

Comunque non mi aspetto che il clima cambi da un giorno all'altro. Mesi fa alcuni amministratori locali mi chiesero: "perché ci dovremmo fidare di lei?" "Non vi dovete fidare - ho risposto - ma pretendere che vi sia data la possibilità di controllare tutto da vicino; l'importante non è la fiducia acritica, ma un'attenzione vigilante e priva di pregiudizi". E questo sta avvenendo, a partire dai lavori dell'Osservatorio tecnico.

Corografia del tracciato tratta Lione-S.Jean de Maurienne



ORGANIZZATIVO E PROCEDURALE

Però dal punto di vista organizzativo e procedurale la situazione sembra ancora piuttosto complessa

E' vero, la Torino-Lione è caratterizzata da molti profili di straordinarietà, sia per i problemi che per le soluzioni messe in campo per risolverli.

Tra queste ultime spicca ad esempio la compresenza di numerosi soggetti che, a vario titolo e con ruoli diversi, si occupano del tema: il Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi; la Commissione intergovernativa italo-francese; la Conferenza dei servizi; l'Osservatorio tecnico; il Commissario Straordinario.

Si tratta di un impianto istituzionale organizzativo imposto dall'eccezionalità degli eventi e richiede un attento e costante sforzo di armonizzazione delle varie attività, a partire dal calendario delle diverse agende dei lavori, dove potrebbero emergere sfasature e contraddizioni.

Non a caso tra gli obiettivi del mio lavoro c'è anche quello di favorire il crearsi delle condizioni per superare la straordinarietà organizzativa, riportando il più rapida-

mente possibile nell'ordinarietà il nodo della Torino-Lione.

Quanto agli aspetti procedurali, è del tutto evidente che un atto eccezionale come l'uscita dalla legge Obiettivo, non può non determinare delle anomalie: sarebbe però irragionevole interpretare le criticità in senso formalistico, invocando l'azzerramento del pregresso e il rifacimento ex novo del lavoro svolto in precedenza.

E' invece indispensabile convenire sull'opportunità (nel rispetto delle leggi, ma con un'interpretazione intelligentemente duttile delle norme), di salvaguardare tutto il patrimonio conoscitivo e documentale prodotto, integrandolo con quegli elementi che la legge Obiettivo consentiva legittimamente di evitare e oggi è invece necessario considerare.

Il più rilevante è senza dubbio lo Studio di impatto ambientale (Sia) che non solo è indispensabile per padroneggiare i problemi di inserimento nel territorio, ma è anche condizione per potere considerare effettivamente definitivo un progetto che era tale ai sensi della legge Obiettivo ma se privo di elaborati così significativi non lo può più essere secondo la legge Merloni.

OPZIONE ZERO

Questo però si scontra con le prese di posizione di chi, anche fra i Sindaci, spinge per un'opzione zero, cioè nessun intervento in assoluto.

In questa fase nessuna opzione è esclusa pregiudizialmente, ma nemmeno qualcuno può pretendere di imporne una.

Quello che serve, lo ribadisco, è un'analisi seria dei punti più controversi, con verifiche a tutto campo che possano permettere poi di fare scelte politiche a ragion veduta.

Io comunque scommetto sulla ragionevolezza di tutti gli interlocutori che a vario titolo si devono esprimere.

La filosofia di fondo è muoversi insieme, partendo dal massimo di punti condivisi, senza scandalizzarsi quando la condivisione non c'è: in questi casi bisogna circoscrivere il dissenso e motivarlo nel modo più chiaro possibile.

In ogni caso il metodo del confronto è un valore decisivo: troppo spesso i problemi sono stati affrontati partendo da posizioni preconcepite.

A volte la questione della linea Torino-

L'Italia e le Alpi viste dal nord dell'Europa



Lione è stata vista con lenti che hanno distorto la realtà invece che renderla più chiara e comprensibile.

La ricostruzione del dialogo parte fin dalla terminologia: mi batto sempre per cancellare dal nostro lessico il termine Tav, che è l'acronimo di Treno ad alta velocità e non corrisponde a ciò che oggi si intende fare.

Quello di cui si deve discutere è la realizzazione di una "normale" linea ferroviaria moderna, sui cui possono transitare tutti i "normali" treni passeggeri e merci che percorrono e percorreranno l'Europa negli anni e nei decenni a venire.

Ciò che è straordinario non è l'opera (con le sue finalità), ma il contesto, cioè l'arco alpino: far passare treni "normali" in un territorio montano richiede interventi eccezionali, in Italia come in Svizzera e in Austria.

Parlare di Tav evoca invece l'unicum, il "mostrum" a prestazioni super di cui ci si può chiedere l'utilità così come avvenne per il Concorde in campo aeronautico: noi invece parliamo dell'equivalente di un turboelica da trasporto C130.

E' evidente che un'infrastruttura ha un

rapporto con il territorio non facilmente esorcizzabile, perchè nel bene e nel male impatta in modo rilevante nella organizzazione sociale e nel paesaggio ed è, insieme, portatrice di problemi e di opportunità.

Sono convinto però che le opportunità siano superiori ai problemi, anche se alcuni pensano che il bilancio costi-benefici non sia attivo; in ogni caso i problemi esistono e non possono essere sottaciuti, perchè non si risolvono facendo finta che non ci siano.

NODO DEL CONSENSO

Rimane da risolvere, comunque, il nodo del consenso

E' vero, tanto più che gli scenari sono diversi rispetto al passato, ma non le opportunità, perchè qualsiasi scelta venga fatta, siamo comunque davanti a un'occasione rara, che si presenta solo una volta ogni secolo.

Nel 1871 non c'erano dubbi che il collegamento ferroviario sotto le Alpi fosse una conquista dell'ingegno e un fattore di civiltà, sorretta in primo luogo dal-

l'Idea di Progresso; l'ostacolo era la difficoltà tecnica nel realizzarla e per questo si impegnarono i grandi progettisti della cultura politecnica sabauda.

Il monumento celebrativo di piazza Statuto, voluto dagli operai che lavorarono al traforo, è un'opera forse non eccelsa ma sicuramente significativa, così come il Ballo Excelsior, ideato nel 1881 da Luigi Manzotti, con le musiche di Romualdo Marengo, anch'esso ispirato al traforo: due opere che sono la trasfigurazione nell'immaginario collettivo dell'idea positivista che lega il Frejus agli altri grandi simboli rappresentati dal vapore, dall'elettricità e dal taglio dell'istmo di Suez.

Oggi le logiche e le ottiche sono ribaltate come se si fosse capovolto il cannocchiale con cui si guardano i problemi: la natura che era solo il fondale dell'evento diventa giustamente centrale; la tecnologia che era impari all'obiettivo titanico prefissato, è pensata come onnipotente e perciò stesso "pericolosa".

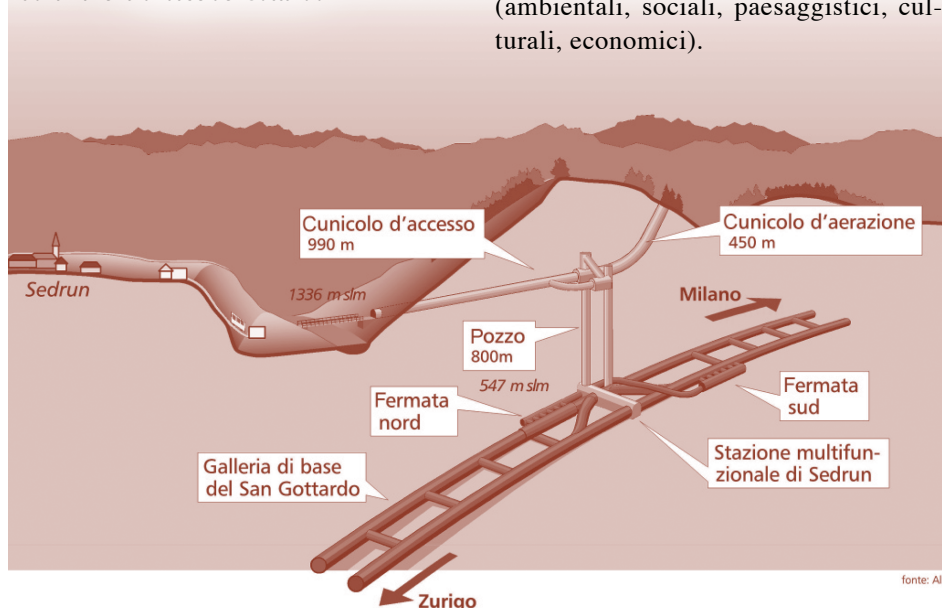
Il vero nodo è soprattutto quello del consenso, cioè la condivisione sociale degli obiettivi, anche perché ci si inter-



roga sulle ragioni e i limiti di uno sviluppo inteso come accrescimento quantitativo. Inoltre, i fautori intransigenti delle due opposte concezioni, oggi più di ieri, sembrano animati da certezze granitiche sulle ragioni del fare e del non fare, certezze che, assolute, sembrano evocare e presupporre l'inutilità

del dialogo che, per esserci, deve postulare (almeno in parte) le ragioni (le buone ragioni) dell'altro che dissente da te. In Francia il coinvolgimento delle popolazioni nella valutazione di costi e benefici di una nuova linea ferroviaria è iniziato da tempo; da noi oggi si deve rincorrere una situazione che poteva essere risolta prima, scontando un accumulo di dubbi e diffidenze che per trovare risposte richiedono tempo e trasparenza assoluta, guardando non solo ai costi finanziari ma anche a quelli culturali e alle soggettività collettive, attraverso cui i valori vengono percepiti e devono trovare risposte serie e non essere sottovalutati.

Schema della stazione ferroviaria Porta Alpina Sedrun prevista al centro della nuova galleria di base del Gottardo



fonte: Alp



L'accesso autostradale del Frejus

MISURE DI COMPENSAZIONE

Il problema non si può risolvere con una buona progettazione, adeguati sistemi di mitigazione e misure di compensazione?

La buona progettazione è essenziale, ma per interventi di questo tipo deve essere guidata, governata, guardando al di là delle singole ottimizzazioni disciplinari; sicuramente non è con le mitigazioni che si realizzano interventi di grande rilevanza per un territorio, nè tanto meno con quelle che chiamo "indulgenze ambientali".

Lo si fa piuttosto creando valore aggiunto, partendo dall'idea che non sta scritto da nessuna parte che si possa e si debba parlare solo di criticità, di problemi, di danni da minimizzare e compensare rinunciando a creare opportunità e valori (ambientali, sociali, paesaggistici, culturali, economici).

INDULGENZE AMBIENTALI

Cosa intende per "indulgenze ambientali"?

Finora il rapporto fra grandi infrastrutture e il territorio è stato quello di cercare di occultare l'opera (quante gallerie sono motivate da questa esigenza) e monetizzare danni e disagi. È la logica del peccato da nascondere e da cui redimersi con penitenze e indulgenze.

Questo meccanismo fu condannato già da Martin Lutero nel Cinquecento, quando bollò come immorale il traffico delle indulgenze.

La prassi di cancellare la "colpa" (della costruzione di infrastrutture) attraverso il pagamento di "indulgenze" ambientali, rischia di allargare a dismisura l'indotto compensativo, sia attraverso appesantimenti infrastrutturali sia con servizi ambientali sovradimensionati.

Tutti sanno che in Italia è molto più facile impedire la realizzazione di qualcosa piuttosto che farla; ciò è tanto più vero se l'oggetto dell'intervento è una grande infrastruttura, che coinvolge una pluralità di soggetti decisionali e una interminabile catena autorizzativa, a cui si aggiunge sempre qualche anello che è in grado di interrompere la sequenza dei placet, indispensabile per renderla accettabile al territorio.

In Val di Susa, già con la costruzione dell'autostrada A32 è esplosa la criticità dell'inserimento territoriale in una valle stretta, ambientalmente delicata, ricca di preesistenze storico-naturalistiche, attraversata da un fiume "turbolento" come la Dora Riparia, in un corridoio in cui convivono due strade statali, una ferrovia, elettrodotti ecc.

Inserire qualcos'altro in quel contesto impone di progettare non solo l'opera ma anche il territorio di cui è parte (con quelle preesistenti).

Mai come in questo caso, l'essere locali (cioè attenti al luogo) impone una visione globale nei termini della globalità del progetto.

L'APPROCCIO GIUSTO

Invece, quale ritiene possa essere l'approccio giusto?

Per il collegamento ferroviario fra Torino e Lione, qualsiasi scelta si faccia, si deve puntare su un progetto che renda i territori interessati migliori di quello che sono oggi; per questo bisogna guardare a grandi temi che possano costituire un valore aggiunto delle opere (non un costo o una compensazione) per grandi porzioni di territorio, andando al di là dei problemi presenti nei singoli comuni, che pure ci sono e devono essere risolti.

Del resto a Torino si può toccare con mano cosa abbia significato questo tipo di approccio: la realizzazione del Passante ferroviario ha portato con sé un ambiente urbano completamente rinnovato, specie lungo la cosiddetta Spina: un grande viale attrezzato lungo il quale è nata una nuova centralità urbana, a ridosso del centro storico, con un tessuto economico radicalmente diverso da quello che ha caratterizzato quella parte di Torino negli ultimi cinquant'anni; qui, accanto a nuove residenze si stanno ricollocando anche importanti realtà istituzionali e del terziario e nascono nuovi spazi destinati alla cultura, all'innovazione, all'economia, allo sport e al turismo; il tutto senza contare il contributo del Passante a un deciso miglioramento del sistema di trasporti in città e nell'area metropolitana.



VALORE AGGIUNTO

Quale potrebbe essere il valore aggiunto per i territori interessati dalla ferrovia Torino-Lione?

Tutto è ancora da valutare, anche perché l'Osservatorio ha avviato da poco la sua attività e, pur procedendo a ritmi serrati, ha completato solo il primo dei quattro punti all'ordine del giorno, cioè le potenzialità reali della linea esistente.

Vedremo quali proposte emergeranno,



ma certo c'è molto da imparare, ad esempio (per l'Alta Val di Susa), da esperienze consolidate nel mondo, ad esempio nelle Alpi svizzere, dove esiste una rete di ferrovie e collegamenti verticali che portano direttamente in alta quota e molti centri turistici sono vietati alle auto.

Per la Bassa valle un contributo non indifferente potrebbe nascere dalla ricucitura di territori separati da oltre cento anni dalla linea ferroviaria, così come lo sviluppo di un esteso ed efficiente sistema di trasporto pubblico su ferro; lo stesso potrebbe valere per molti Comuni dell'area metropolitana, confermando Orbassano, corso Marche e il ruolo metropolitano della vecchia linea.

LAVORI DELL'OSSERVATORIO

Cosa ci può dire sui lavori dell'Osservatorio?

Che sta lavorando bene, nello spirito con cui è stato concepito, compiendo passi avanti ad ogni incontro.

La sua attività è iniziata concretamente il 12 dicembre 2006, lo scorso anno quindi, con riunioni che hanno mantenuto il ritmo di almeno una a settimana, senza interruzioni nel periodo delle festività, procedendo secondo un

programma condiviso che prevede la disamina congiunta di quattro temi di approfondimento: il potenziale della linea storica; il traffico merci sull'arco alpino; il nodo ferroviario di Torino; le alternative di tracciato.

I risultati sono già significativi, non solo perché in questi giorni si conclude l'analisi del primo tema, con il Quaderno che ne renderà pubblici i risultati e i documenti di lavoro, ma anche perché sono stati già avviati approfondimenti sul nodo di Torino e sulla domanda di traffico esistente e prevista nell'arco alpino; decideremo nei prossimi incontri quale capitolo chiuderemo prima.

RISULTATI

Può anticipare quali sono i risultati sulle potenzialità della linea storica?

Stiamo definendo un documento di sintesi, da pubblicare nel primo Quaderno dell'Osservatorio, con i punti di convergenza e quelli dove manca l'accordo, specificandone le motivazioni.

Posso dire sin d'ora che i risultati sono positivi (anche se in parte non eclatanti, perchè ritengo che ad alcuni dati condivisi ci si poteva arrivare prima, se solo si fosse cercato davvero il confronto): la valutazione della linea storica rappresenta la prima esperienza di approfondimento di un tema decisivo, svolta in contraddittorio tra tutte le parti interessate, in un confronto senza preclusioni quale è sforzo di oggettivazione dei dati e delle audizioni di esponenti di comprovata capacità ed autorevolezza. Tutto ciò ha dimostrato che si possono valutare posizioni diverse fuori da schematismi precostituiti.

La discussione ha dimostrato che si possono raggiungere valutazioni condivise, circoscrivendo e approfondendo i punti di dissenso ed esplicitandone le motivazioni. Ad esempio, nessuna delle parti ha messo in discussione l'importanza del Corridoio 5 come asse di trasporto e di sviluppo per l'Europa e l'Italia; nessuno ha avanzato dubbi sul fatto che il Corridoio 5 attraversi la valle della Maurienne e la Val di Susa. Le divergenze riguardano invece, ad esempio, se la linea ferroviaria esistente, opportunamente potenziata, possa rappresentare già di per sé un'attuazione sufficiente della componente ferroviaria di questa parte del Corridoio.

Inoltre, tutti si sono dimostrati consapevoli che l'oggetto di analisi e valutazione debba essere l'intera linea Lione-Torino da entrambi i versanti del valico; alla base di questa consapevolezza vi è infatti la convinzione che non sono concepibili soluzioni unilaterali.

In altri termini, pur nel rispetto delle diverse posizioni e delle ottiche territoriali, le parti si sono dimostrate consapevoli che, almeno per una sezione del tracciato, le opzioni debbano essere condivise tra Italia e Francia.

DATI CONDIVISI

Quali sono i dati condivisi sulla capacità della linea esistente?

L'approfondimento ha comportato la valutazione di alcuni criteri controversi (con la relativa terminologia, tra cui quella di capacità teorica, capacità pratica e capacità effettiva), concordando sul concetto di "capacità commercializzabile", intesa come numero di convogli effettivamente offribili al mercato, espressi in treni/giorno.

Si è convenuto che il potenziale della linea può essere valutato sull'ordine delle 208 tracce al giorno, per 21 ore al giorno e per 365 giorni l'anno, depurando la capacità teorica di 250 tracce indicata da Rfi (pari a un treno ogni 7/8 minuti), dalle tre giornaliere di manutenzione che questa linea richiede, a cui aggiungere le manutenzioni straordinarie periodiche (calcolate in circa il 3 per cento sul totale).

Questa capacità dovrebbe essere disponibile nel 2008, al termine delle opere di adeguamento attualmente in corso, ipotizzando anche ulteriori potenziamenti allo studio, ma non decisi, da parte dei gestori delle due reti.

Il dato di 208 treni/giorno rappresenta circa il triplo di quelli attuali (oggi transita solo una settantina di treni merci al giorno, a causa dei lavori sulla linea, ndr) e poco meno del doppio rispetto al



numero massimo raggiunto dopo l'incidente del tunnel autostradale del Monte Bianco, quando si è deciso un trasferimento modale obbligatorio dalla strada alla ferrovia di una parte del traffico di valico. Va detto inoltre che questi dati condivisi rappresentano solo una parte delle analisi sul collegamento ferroviario fra Torino e Lione e avranno un senso compiuto solo dopo la conclusione degli approfondimenti sulla domanda attuale e prevista del traffico merci (sia su ferro che gomma) sull'intero sistema di valichi dell'arco alpino, da Ventimiglia a Tarvisio.

Per ora quindi non si possono trarre conclusioni sul ruolo della linea storica nel medio periodo, ma questi dati parziali consentono già da ora di giustificare l'avvio di politiche concrete per il potenziamento del traffico ferroviario passeggeri e merci e il riequilibrio modale.

L'imbocco sul lato italiano della galleria del Frejus



RIEQUILIBRIO MODALE

Ritiene che il riequilibrio modale sia fattibile già oggi?

Diciamo che i primi dati acquisiti dall'Osservatorio fanno emergere l'urgenza di correggere una stortura esistente e sempre più grave, confermata da tutti gli operatori e da organismi governativi nazionali e sovranazionali; un solo dato: sul sistema dei valichi stradali tra Italia e Francia (Ventimiglia, Monte Bianco e Frejus) transitano oggi circa 2,5 milioni di mezzi pesanti l'anno, dei quali la metà nel solo valico (gratuito) di Ventimiglia, con un trend in forte crescita; messi in fila farebbero una colonna ininterrotta di 50 mila chilometri (molto più della lunghezza dell'equatore).

E' indubbia la necessità di incidere sulla ripartizione modale, e ci sono i presupposti per disincentivare il traffico su gomma, anche con l'autostrada ferroviaria (attualmente in fase di sperimentazione).

Questo è un punto largamente condiviso: se si ritiene che la linea storica abbia capacità sufficiente anche per il futuro lontano è ovvio che la si debba sfruttare da subito a beneficio del riequilibrio modale, nell'interesse dell'ambiente e dell'ecosistema alpino; se si

ritiene invece indispensabile realizzare una nuova linea (a prescindere dalle sue modalità), è comunque fondamentale che si creino fin da subito le condizioni perché cresca un mercato di utilizzo corrispondente alla accresciuta capacità che si verrà a generare con la nuova infrastruttura.

Se nel corso dei prossimi 15-20 anni non venissero adottati correttivi sufficientemente incisivi sulla ripartizione modale, il prezzo sarebbe il collasso socio-ambientale del sistema alpino.

L'AUTOSTRADA VIAGGIANTE

L'Autostrada viaggiante rappresenta un'alternativa concreta?

L'Osservatorio ha acquisito documenti e informazioni sui sistemi in grado di trasportare via ferrovia interi mezzi pesanti o solo rimorchi, caricandoli e scaricandoli su carri ferroviari speciali ed effettuando tale operazione in strutture intermodali di scambio appositamente attrezzate.

Sono appunto le cosiddette "autostrade viaggianti", presenti oggi su alcuni valichi alpini, tra cui il Brennero, il Sempione e, da poco, anche sulla linea storica del Frejus, dove il servizio è ancora sperimentale, sia nelle strutture che nei mezzi: viene effettuato con quattro coppie di treni al giorno, fra i terminal di interscambio di Orbassano



Particolare del Terminal francese di Aiton dell'autostrada viaggiante sperimentale del Frejus

e Aiton, trasportando circa 90 mezzi al giorno, circa trentamila in un anno.

L'autostrada viaggiante potrebbe migliorare la sua capacità di attrazione se si attivassero misure di disincentivazione del traffico merci stradale e si spostassero i terminal di salita e discesa ad almeno 300 chilometri l'uno dall'altro (cioè circa il doppio dell'attuale, ndr), soprattutto quello francese, la cui collocazione più adatta sarebbe verso Lione, così rendere più razionale e conveniente il cambio modale.

Ltf ha presentato studi su un'eventuale autostrada viaggiante a grande sagoma, cioè di oltre 4,2 metri (cioè la nuova linea e il tunnel di base): è emerso che il sistema potrebbe essere in grado di spostare dalla strada alla ferrovia fino a circa 600 mila mezzi pesanti l'anno, su un tracciato che possa assicurare una velocità media di 120 chilometri l'ora e il transito di una coppia di treni ogni 30 minuti.

Si tratta di simulazioni sulle quali si sta ancora lavorando, ma che forniscono indicazioni tecniche interessanti.

Si tratta di numeri credibili anche dal punto di vista economico, perché si basano sui modelli austriaci e svizzeri e soprattutto sull'Eurotunnel, il collegamento sotto il canale della Manica, dove viaggiano ogni anno 1,2 milioni di Tir su rotaia (i primi funzionano



anche grazie a contributi pubblici consistenti, il secondo senza sovvenzioni, ndr).

In ogni caso, come è stato chiarito nell'Osservatorio, l'autostrada viaggiante non rappresenta un cambiamento radicale della ripartizione tra strada e rotaia, ma acquisisce solo un tratto del viaggio di un mezzo pesante (nell'ambiente più delicato, come quello alpino) che ha origine e destinazione in punti spesso non serviti dalla ferrovia.

PUNTI DI DISACCORDO

Quali sono i punti di disaccordo sulle potenzialità della linea storica?

Non parlerei tanto di disaccordo quanto di valutazioni diverse, che non intaccano però il perimetro delle conclusioni condivise: la maggior parte riguarda il traffico esistente (quantità, composizione, gestione, operatività) e quanto debba essere considerato come modello per individuare le potenzialità reali della linea.

Ad esempio, oggi esiste una asimmetria dei volumi di traffico merci tra flussi, con una maggiore presenza di convogli in entrata dalla Francia rispetto a quelli in uscita; l'asimmetria riguarda anche la natura dei materiali trasportati, perchè dalla Francia provengono soprattutto materie prime o semilavorati, con peso unitario elevato, mentre l'Italia esporta prevalentemente prodotti finiti, che hanno un peso minore.

Le due asimmetrie determinano rispettivamente la necessità di prevedere ritorni di convogli "a vuoto" dall'Italia alla Francia e un utilizzo asimmetrico anche dei locomotori, aumentandone il numero nella direzione Francia-Italia e necessariamente un loro ritorno a vuoto.

Per Rfi queste asimmetrie rappresentano una caratteristica strutturale della linea, ritenendole congenite del traffico fra i due Paesi; l'obiezione è invece che dipendono dalle condizioni di mercato e quindi da fattori più commerciali che tecnici in senso stretto.

Anche sul tema del ritorno a vuoto dei locomotori ci sono state obiezioni: mentre per Rfi ogni locomotore che torna senza convoglio occupa una traccia, riducendo quindi la capacità della linea, per altri questo dipende da una mancata ottimizzazione dell'esercizio e non da vincoli di tipo tecnico o strutturale; da qui la necessità di ulteriori approfondimenti, ricorrendo anche a comparazioni tra casi simili, in diversi contesti.

ALTRI PUNTI DI DISACCORDO

Ci sono altri punti su cui non è stato trovato l'accordo?

Diversi, per i quali però è più corretto parlare di necessità di ulteriori approfondimenti, in particolare per tre temi evocati ma non definiti.

Innanzitutto, l'utilizzo a regime di 208 convogli al giorno deve essere approfondito anche sotto il profilo dell'accettabilità socio-economica e socio-ambientale, perchè, come già sottolineato, rappresentano tre volte l'uso attuale e quasi il doppio del picco raggiunto dopo la chiusura del traforo del Bianco: è necessaria un'analisi del contesto fisico di attraversamento dei centri abitati e, presumibilmente, una stima del grado di utilizzabilità concreta di quella capacità.

Un secondo punto, sollevato congiuntamente dalle Prefetture di Chambéry e Torino, riguarda la sicurezza del trasporto perchè, fermo restando che la ferrovia è un'infrastruttura sicura, vanno valutate meglio le implicazioni di un uso intensivo della linea storica da parte di convogli di tipologia differente, cioè treni passeggeri a lunga, passeggeri a media distanza, pendolari, merci, combinato terrestre, autostrada viaggiante, specie nel tunnel del Frejus.

Il terzo tema di rilievo è quello delle merci pericolose: gli operatori dell'autostrada viaggiante hanno messo in evidenza che solo da poco è stato autorizzato il transito su ferrovia dei mezzi pesanti con carichi di merci pericolose, cosa non da poco, specie in un'ottica di riequilibrio modale, considerando che questi stessi mezzi possono transitare liberamente attraverso il valico autostradale del Frejus; del resto all'Osservatorio è stato comunicato che la stessa disciplina del settore è in corso di evoluzione.

Da ultimo, è emersa la tematica delle influenze reciproche tra la linea storica e il nodo di Torino, con chiare implicazioni sulla effettiva capacità della linea.



NODO DI TORINO

Come incide il nodo di Torino sulla capacità della linea con la Francia?

Dalle riunioni dell'Osservatorio sta emergendo la centralità del nodo di Torino (al quale fa capo anche l'interporto di Orbassano), dove si concentrano problematiche complesse e di tale impatto da condizionare la circolazione sulla linea di valico.

Un punto critico, ad esempio, è che in assenza di una nuova linea all'esterno della città i treni merci sarebbero costretti a transitare in pieno centro, nel Passante ferroviario attualmente in costruzione, con conflitti evidenti con il traffico passeggeri.

Oppure, se si decidesse di realizzare la linea di gronda esterna, oggi tracciata a nord, parallelamente alla tangenziale, non bisogna dimenticare che interessa un territorio dove abitano circa 250 mila persone e si registra la presenza sia di centri fortemente urbanizzati che di aree con un'importante valenza ambientale. Nel capoluogo poi, le scelte progettuali e di gestione, qualunque esse siano, hanno implicazioni non indifferenti, che possono essere sia negative che positive; penso ad esempio al tracciato sotto corso Marche, nella periferia ovest della città, che collegherebbe direttamente la linea di gronda con l'interporto di Orbassano, migliorando decisamente il sistema dei collegamenti e offrendo l'occasione di riqualificare le periferie di Torino e dei comuni limitrofi (si pensa a una seconda Spina, come illustrato nel dossier su Torino, pubblicato da Quarry and Construction nel numero di dicembre 2006, ndr).

Per questo, nell'esame congiunto della linea ferroviaria e del traffico sui valichi la questione sarà estesa all'interscambio più generale tra la linea e l'area metropolitana, compreso il flusso di passeggeri di breve, media e lunga percorrenza.

Come è noto, il nodo di Torino è uno dei grandi temi su cui l'Osservatorio è chiamato ad esprimersi e, a valle di questa valutazione, si dovrà pervenire ad una



lettura integrata con quanto abbiamo acquisito nell'analisi delle potenzialità della linea.

Per i lavori di approfondimento abbiamo comunque già fissato alcuni paletti, assumendo corso Marche come un'opera decisa e da realizzare, e Orbassano come il centro logistico di Torino (sgombrando quindi il campo dalle ipotesi di un centro sul lato opposto della città, nell'area di Settimo-Chivasso, ndr); inoltre sono stati fatti propri i risultati della Commissione Rivalta, con gli studi, le analisi e le proposte per il nodo di Torino e in particolare sull'offerta di treni per il trasporto pubblico locale.



ALTRE SOLUZIONI

Avete analizzato altre soluzioni per il collegamento con la Francia?

Per ora l'Osservatorio si è dedicato all'analisi delle potenzialità della linea esistente; il tema delle soluzioni alternative sarà l'ultimo ad essere affrontato. Si può solo dire che gli studi e i progetti elaborati da Rfi e Ltf per una nuova linea mostrano chiaramente che le alternative di tracciato che precludano la Val di Susa non esistono.

Ad oggi il progetto prevede l'uscita del tunnel di base a Venaus, nella Bassa Val di Susa, un altro tunnel sotto il Musinè (che ha sollevato preoccupazioni per la possibile presenza di amianto, ndr), e una bretella che aggiri Torino fino a collegarsi con la nuova linea verso Milano, già completata fra Torino e Novara. Poi ci sono gli studi della Provincia di Torino per un collegamento a Orbassano da sud e quelli della Camera di Commercio per l'interramento della linea nei centri abitati; sono alcune delle opzioni, da riprendere, approfondire e sviluppare. Allo stato dei progetti sembra che i costi delle varie opzioni si possano equivalere, almeno su base parametrica; il trattato fra Italia e Francia del del 2004 prevede che il tunnel internazionale sbuchi "in prossimità di Bussoleno e Bruzolo", offrendo un'indicazione piuttosto generica e flessibile, da interpretare con duttilità. Tutto però è da verificare come fattibilità e impatto.

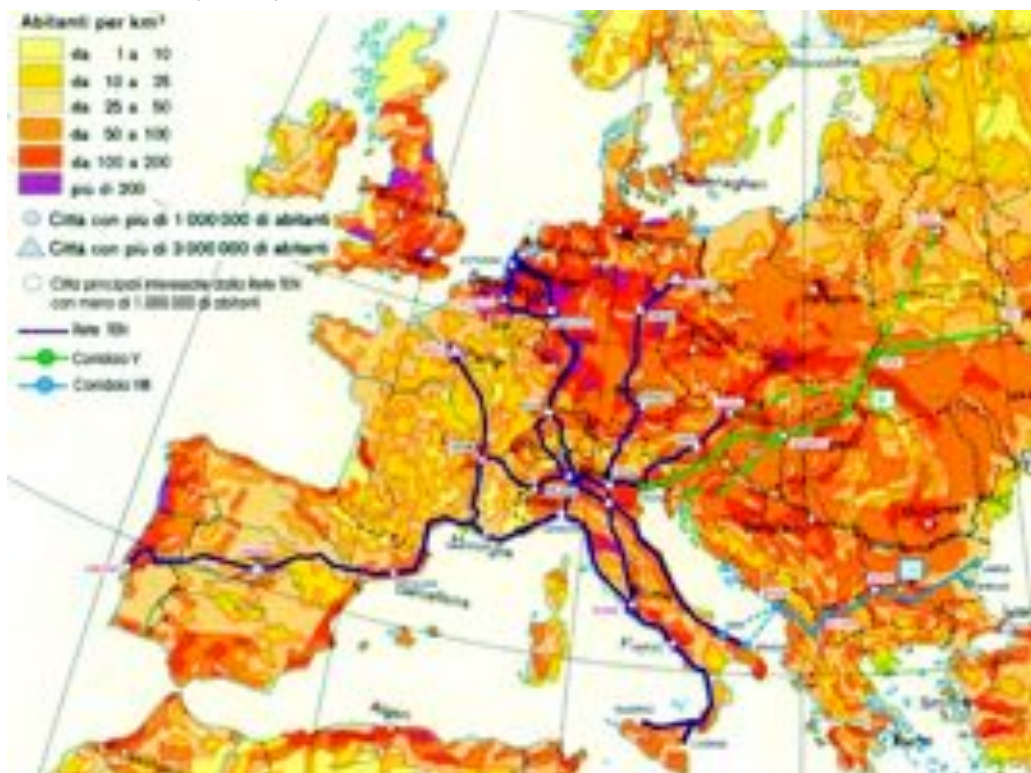
UNIONE EUROPEA

In questo quadro, cosa può dire dei rapporti con l'Unione Europea?

Innanzitutto la U.E. ritiene il collegamento ferroviario fra Italia e Francia essenziale per il futuro del traffico merci tra la penisola iberica e l'Est europeo, posizione ribadita proprio all'Osservatorio da Karel Vinck, Coordinatore del Progetto di interoperabilità dei corridoi ferroviari europei, che ha confermato che non esistono corridoi alternativi per le merci sull'asse est-ovest del continente.

L'audizione di Karel Vinck ha permesso di comprendere meglio come si sta muovendo la Commissione Europea: esiste un livello di programmazione generale che, a caduta, è approfondito da Comitati esecutivi per singoli corridoi, con il compito di ottimizzare tutti gli aspetti tecnici, commerciali, normativi e ottenere il migliore rendimento possibile per il traffico ferroviario merci, in particolare in termini di regolarità, ottimizzando i corridoi già decisi in precedenza per ottenere il massimo dell'attrattività commerciale, lavorando soprattutto

Rete TEN e corridoi paneuropei interessanti l'Italia



tutto per armonizzare o ridurre le differenze a vari livelli che esistono ancora fra i vari paesi europei, ad esempio nel campo del segnalamento.

Karel Vinck ha specificato che l'obiettivo generale, da declinare poi per ogni singolo corridoio, è un aumento medio del 30 per cento delle prestazioni.

Nel caso del corridoio Genova-Rotterdam si è verificata la possibilità di incrementare del 27 per cento la regolarità e del 45 per cento la capacità dei treni merci, oltre a una riduzione del 20 per cento dei tempi di percorrenza e del 30 per cento dei costi.

SALUTE

Cosa pensa dei problemi legati all'impatto dei cantieri e alle implicazioni per salute?

Che le preoccupazioni delle popolazioni locali sono assolutamente legittime e devono trovare risposte adeguate.

Per questo, a supporto dei lavori dell'Osservatorio, pensiamo di affidare alle tre Università del Piemonte la verifica degli impatti di varia natura, a partire dal tema della salute.

Ciò va fatto considerando non solo le criticità generali (forse) dei cantieri, ma anche ciò che deriva dal trasporto su gomma. In ogni caso sarà utile il confronto con le esperienze estere: alcune di queste mostrano che il problema può essere affrontato adeguatamente, evitando ogni rischio, come ci dicono le popolazioni locali interessate dai lavori per il traforo del Lötschberg, in Svizzera.

UNIVERSITÀ

In cosa consiste esattamente l'incarico che avete dato alle tre Università di Torino?

Si tratta dell'avvio di una collaborazione multidisciplinare per un supporto tecnico-scientifico al Commissario di Governo: una convenzione-quadro con il Politecnico di Torino, l'Università degli Studi di Torino e l'Università del Piemonte Orientale, siglata il 16 novembre scorso, che prevede l'attivazione a chiamata delle expertises scientifiche e un ruolo di garanzia scientifica, oltre all'avvio di un gruppo di borse di studio riservate agli studenti del territorio per tesi di laurea sui problemi più sensibili.

Nel breve periodo è un segno di attenzione al territorio, a medio termine è un investimento per poter contare su una leva di professionisti e ricercatori competenti che provengono dal territorio e ne conoscono non solo i problemi ma anche le sensibilità.

TEMPI

L'Osservatorio ha dei tempi precisi per concludere i suoi lavori ?

Formalmente esiste un'unica certezza: la scadenza del mio mandato fissata per il 30 giugno 2007; a parte questo credo che gli ultimatum siano controproducenti in questa fase.

E' urgente discutere con franchezza di tutti i problemi che riguardano il collegamento ferroviario fra l'Italia e la Francia, le scadenze le conoscono tutti e non c'è bisogno di brandirle minacciosamente.

Noi abbiamo scelto di lavorare con un ritmo che esclude logiche dilatorie: una riunione alla settimana (che vuole dire almeno quattro giorni di lavoro tra fase preparatoria dei documenti e sintesi delle attività), senza interruzioni neppure a Natale e Capodanno.

La vera questione, che ci chiede l'Europa, è dare un'indicazione chiara sulle soluzioni condivise, quella che è stata chiamata una road-map che faccia capire se finalmente si è imboccato un percorso virtuoso e condiviso.

Del resto le preoccupazioni dell'Unione Europea sono fondate, perchè la ferro-

via, per definizione, è una modalità strategica i cui investimenti e la cui operatività manifestano pienamente i loro effetti in una prospettiva almeno di medio periodo e in una logica di sistema, che diventa tanto più complessa quanto più le funzioni che si vogliono assolvere entrano nel profondo dell'organizzazione capillare della logistica integrata.

GLOCAL

In conclusione, cosa pensa del problema che sta affrontando, che appare in un difficile equilibrio fra problematiche globali e locali?

Questa esperienza è unica nel suo genere, non solo per me ma per tutte le persone coinvolte, compresi gli amministratori dei territori interessati, perchè affronta tematiche divenute molto attuali e non semplici da risolvere e ogni soluzione qualunque essa sia, diverrà un esempio di cui tenere conto.

Il caso della Val di Susa è un tipico esempio "glocal", per dirla con Rober-

tson, cioè un misto inscindibile di questioni globali e questioni locali.

La Val di Susa è in questo protagonista, sia per essere stata per secoli la via d'accesso privilegiata fra Roma, la Francia e la Spagna (attraverso il passo del Moncenisio e la via Francigena) e poi con il traforo ferroviario del Frejus, che insieme al molto più recente traforo autostradale rappresenta uno sforzo collettivo che ha attraversato cinque secoli con un'idea costante: collegare le aree al di qua e al di là delle Alpi, facendo diventare una cerniera fra popoli e territori la barriera della catena montuosa più importante d'Europa.

Oggi il tema del collegamento ferroviario fra Torino e Lione rappresenta una sfida, ben al di là delle polemiche legate al progetto di una nuova linea: il muro contro muro fra le popolazioni, i Governi e l'Unione Europea ha scatenato un'ampia riflessione sul peso degli interessi "locali" rispetto a quelli "globali", e non è più accettabile il sacrificio meccanico degli uni a vantaggio degli altri.

Qui sta il punto: la vera scommessa, che riguarda tutti, è quella di salvaguardarli entrambi. ■

