

# Tav, sì alla ferrovia stop al tunnel

a cura di  
Anna Donati



Gino Severini, *Train de la croix rouge traversant un village*

## Le tappe storiche

**LE PRIME DECISIONI UFFICIALI** per gli studi di fattibilità risalgono al vertice italo-francese di Nizza del 1990, cui è seguita la creazione del Geie (Groupement Européen d'Intérêt Economique) Alpetunnel nel 1994. Nel 1996 si istituisce la Commissione Intergovernativa italo-francese (Cig) con il compito di indirizzare i lavori di Alpetunnel per conto dei due Governi. Al vertice di Chambéry (1997) si decide di procedere ad un programma triennale di studi per stabilire la fattibilità dell'opera entro il 2000. I ministri italiani e francesi chiedono alle aziende Rff, SnCF e Fs di sviluppare analisi ed approfondimenti sul potenziamento della linea attuale, che nel 2000 portarono a "Etude de modernisation de la ligne à l'horizon 2020". La Cig stima quando la saturazione della linea esistente avrebbe reso necessaria una nuova infrastruttura, pensata per rispondere all'obiettivo di 40 milioni di tonn/anno. Un obiettivo che rappresenta il quadruplicamento delle merci realmente transitate nel 1999.

Nel 2000 la Cig consegna il Rapporto e tra le raccomandazioni conclusive è opportuno citare almeno questi punti critici e necessari:

- \* approfondire stime di domanda e di redditività finanziaria dell'opera;
- \* stabilire un quadro attendibile di politiche di trasporto capaci di ottenere un concreto trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia;
- \* sviluppare una procedura "ad hoc" di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare per l'intera tratta internazionale. Una procedura di Via unificata per considerare tutte le alternative di tracciato, compresa l'alternativa zero, e le istanze della popolazione locale, in particolare della comunità valsusina, attraverso modalità di informazione e partecipazione assai più efficaci di quelle attuate fino a quel momento;
- \* potenziare prioritariamente la linea attuale e realizzare la nuova linea internazionale per fasi, adeguando le due linee di adduzione, prima di realizzare il nuovo tunnel di base.

Al vertice di Torino (gennaio 2001) si sottoscrive l'accordo per la realiz-

continua a pagina IV ►

# La proposta dei Verdi: aumentare il trasporto ferroviario

a cura di  
**Anna Donati** responsabile Verdi Trasporti ed infrastrutture  
**Maria Rosa Vittadini** Docente di Tecniche di analisi urbane e territoriali IUAV

**PER INCREMENTARE** il trasporto ferroviario di merci e passeggeri sulla tratta Torino-Lione, non serve affatto un nuovo devastante tunnel Av. Occorrono invece forti investimenti strutturali e tecnologici sulla rete esistente, le cui potenzialità sono ancora altamente sottoutilizzate. Se opportunamente potenziata, l'attuale linea sarebbe in grado di trasportare 20 milioni di tonnellate di merci, vale a dire, oltre il doppio dei 9 milioni trasportati oggi, peraltro, in fase di riduzione anziché di crescita. Sono le aziende ferroviarie italiane e francesi ad averlo scritto nero su bianco nel 2000 in "Etude de modernisation de la ligne à l'horizon 2020".

Proprio dalle indicazioni emerse da questo

studio, scaturisce la proposta concreta che i Verdi hanno già presentato pubblicamente e che stanno sostenendo anche al tavolo dell'Unione. Lo studio elaborato da Fs, Rfi, Sncf spiega nel dettaglio quali investimenti realizzare subito e come la capacità di trasporto per merci e passeggeri, ottenuta mediante tali interventi, basterebbe a soddisfare la domanda di trasporto fino al 2020. La stima della domanda nel 2000 assumeva tassi di crescita che, visti con gli occhi d'oggi, risultano straordinariamente ottimistici. I risultati dello studio devono quindi essere ritenuti validi anche per un orizzonte oltre il 2020. Inoltre l'insensata accelerazione del tunnel di base ha Av ha determinato in Valsusa anche un problema di democrazia, che non può essere liquidato a pura cronaca, da dimenticare in fretta. La legge obiettivo ha reso sbrigative le procedure decisionali, con una valutazione ambientale semplificata sul progetto pre-

liminare e ha escluso le istituzioni locali da ogni confronto. Questo ha lasciato irrisolti i delicati ed imponenti problemi di impatto dell'opera sulla valle e ha completamente escluso le popolazioni locali da ogni consultazione, che oggi scelgono giustamente la protesta per essere ascoltati.

Per noi Verdi è invece opportuno riaprire subito il dibattito con le istituzioni locali, per reimpostare un dialogo di merito e superare il conflitto, esasperato da procedure che accentrano il processo decisionale. Un processo che deve coinvolgere oltre alle amministrazioni locali, anche i cittadini attraverso una costante informazione e consultazione.

Puntare, come si sta facendo oggi, alla realizzazione accelerata del nuovo tunnel di base AV, è insensato anche alla luce della Finanziaria in discussione, che taglia drasticamente gli investimenti alle Ferrovie, rendendo impossibile anche gli adeguamenti dei nodi, il completamento del piano per la sicurezza ed il miglioramento del servizio.

Per queste buone ragioni, i Verdi propongono di investire sul trasporto ferroviario in modo razionale e progressivo, mettendo in atto queste azioni:

**1** dare priorità al completamento degli investimenti sulla rete esistente e nuovo materiale rotabile, secondo il programma già definito nello studio del 2000, il cui costo complessivo è stimato in circa 1 miliardo d'euro. Parte di questi investimenti sono in corso di attuazione, ma mancano ancora 750 milioni di euro

**2** abbandonare definitivamente ed i progetti di potenziamento autostradale su cui insiste il Governo Berlusconi per i collegamenti tra l'Italia e la Francia e che sono: il raddoppio del tunnel del Monte Bianco, la nuova autostrada con traforo Cuneo-Nizza ed il ventilato raddoppio del tunnel autostradale del Frejus

**3** abbandonare le incentivazioni all'autostrada ed introdurre la tassazione del traffico stradale pesante al fine di reinternalizzare i costi ambientali e rendere così competitivo il trasporto ferroviario, come previsto nel Libro bianco della politica Ue dei trasporti e negli stessi studi di fattibilità della Torino-Lione

**4** realizzare prioritariamente gli interventi nell'ambito del nodo metropolitano ferroviario di Torino, sul quale si concentra in modo consistente la domanda di traffico passeggeri e merci, tenendo conto del livello di saturazione effettivo.

Solo se verranno attuate con coerenza e logica queste quattro azioni è possibile prevedere

Programma di modernizzazione della rete ferroviaria esistente del corridoio Digione/Lione-Modane-Torino*			
INTERVENTO		COSTO (in mln di euro)	
Interventi sulla linea ferroviaria e nelle stazioni	Interventi sulla linea ferroviaria e nelle stazioni del tratto St. Jean de Maurienne-Bussoleno	percorso St. Jean de Maurienne- Modane: interventi di adeguamento gabarit dei tunnel 7,7 milioni di euro	7,7
		interventi infrastrutturali per l'adeguamento delle stazioni 6-7 mln di euro	7
	Interventi sulla linea ferroviaria e nelle stazioni del tratto Modane-Bussoleno	interventi di adeguamento gabarit dei tunnel 99 milioni di euro circa	99
		interventi infrastrutturali per l'adeguamento delle stazioni circa 19 milioni di euro	19
		interventi infrastrutturali per aumentare la velocità della linea circa 32 milioni di euro	36,1
		interventi di messa in sicurezza dei tunnel (adeguamento del tunnel alle norme di sicurezza, tunnel Frejus) 16,5 milioni di euro	16,5
	ristrutturazione e adeguamento della stazione di Bussoleno 13 milioni di euro	13	
Interventi sugli impianti per la trazione elettrica	Tratto St. Jean de Maurienne- Modane: 13 milioni di euro		13
	Tratto Modane-Bussoleno: possibile scelta tra le tecnologie tradizionali (45,3 milioni di euro) o le tecnologie innovative (51,6 milioni di euro)		51,6
Interventi sugli impianti per il segnalamento e la gestione della circolazione	Tratto Modane-Bussoleno: ottimizzazione degli intervalli per l'aumento della capacità della tratta ferroviaria: ottimizzazione del tracciato: 7 milioni di euro		7
	Impianti di telecomunicazioni 14,7 milioni di euro		14,7
	Sistema informativo la gestione del traffico ferroviario 201 milioni di euro		201
	Sistema Radio: collegamento terra-treno mediante sistema GSM		5
<b>Totale **</b>		<b>490,6</b>	

\* fonte: "Etude de modernisation de la ligne à l'horizon 2020"

\*\* risorse a cui debbono essere aggiunti gli interventi per il nuovo materiale rotabile



# Corridoio ferroviario di merci e passeggeri tra Torino e Lione

re come, ben dopo il 2020, l'attuale ferrovia possa diventare saturo al valico di Modane. È necessario riaprire un confronto per affrontare, con procedure coordinate e criteri uniformi, le principali questioni ambientali irrisolte nei progetti preliminari delle due tratte della linea Torino-Lione approvati dal Cipe (amianto, uranio, salute dei cittadini, cantieri e finestre di scavo, paesaggio, problemi idrogeologici, smarino). Per monitorare ed incentivare l'andamento della domanda ferroviaria e per attrezzarsi a riconoscere con un processo decisionale condiviso, documentato e sulla base della crescita reale, se e quando si renderà effettivamente indispensabile la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione.

## Priorità al potenziamento ed adeguamento della rete esistente

L'Etude de modernisation de la ligne à l'horizon 2020 prevede un programma di modernizzazione del corridoio ferroviario Digione/Lione-Modane-Torino definendo misure a breve termine (tra il 2001 e il 2006), ma anche misure la cui messa in opera si protrae fino al 2020. In particolare gli interventi per l'ammmodernamento sono:

- misure tecniche ed organizzative;
- miglioramento delle infrastrutture;
- rinnovo e potenziamento del materiale rotabile

In sintesi, ecco i dettagli del programma di miglioramento della linea esistente (vedi tabella).

## Misure tecniche ed organizzative

Per permettere di migliorare lo sfruttamento e le condizioni di instradamento del traffico merci:

- semplificazione delle procedure amministrative e tecniche (in corso);
- armonizzazione tra le due reti (norme, grafici di circolazione, ecc.), creazione di un centro comune di informazioni (in corso);
- allineamento degli intervalli per l'esecuzione dei lavori tra Digione e Modane e tra Modane e Torino, e programmazione congiunta dei lavori pesanti (in corso);
- messa in servizio progressiva di locomotive interoperabili (in corso);
- aumento del 25% del tonnellaggio medio dei treni tra il 2006 ed il 2010;
- utilizzazione ottimale delle tracce merci.

## Miglioramento delle infrastrutture

Al fine di aumentare la capacità attuale della rete sono necessari:

- interventi sui binari e le opere lungo la linea e nelle stazioni;
- interventi sugli impianti per la trazione elettrica e le telecomunicazioni;

- interventi sugli impianti per il segnalamento e la gestione della circolazione.

I lavori di sistemazione previsti sono localizzati sia sul tronco internazionale sia sulle linee d'accesso dalla Francia e dall'Italia e sono previsti sia a breve che a lungo termine. Tra le misure considerate dallo studio figurano i lavori di sistemazione della sagoma dei tunnel ferroviari, la cui realizzazione potrebbe essere completata a breve termine (2005 o 2006). Inoltre, il programma comprende l'adeguamento dei tunnel alle norme di sicurezza. I lavori di sistemazione sarebbero opportuni a breve termine (2005 o 2006) e



Vittorio Corona, *Corsa ad ostacoli*

dovrebbero essere completati da misure di sicurezza supplementari.

## Rinnovo e potenziamento del materiale rotabile

L'aumento della capacità della linea esistente presuppone anche la trasformazione delle locomotive in servizio e l'acquisto di nuovi mezzi di trazione per assicurare l'interoperabilità delle due reti.

## I costi

Nel 2000 la realizzazione dell'intero programma fino al 2020 è stato valutato in circa 500 milioni di euro per le infrastrutture e 380 milioni di euro per il materiale rotabile. In linea di massima i costi, riferiti all'anno 2000 ed opportunamente aggiornati, risulterebbero oggi essere circa 550 milioni di euro per le infrastrutture e circa 420 milioni di euro per il materiale rotabile.

## La saturazione prevedibile

Lo studio riguardante la modernizzazione della linea condotto dalle società ferroviarie tiene conto di un aumento del traffico basato su tre ipotesi:

- le due prime ipotesi prevedono un incremento del traffico stimato in base alla loro esperienza ed ai miglioramenti apportati all'itinerario. Nel 2015 il traffico raggiungerebbe valori compresi tra 16,5 Mt e 17,7 Mt, valo-

ri che nel 2020 porterebbero alla saturazione con un traffico compreso tra 20 e 22 Mt;

- la terza ipotesi si basa su uno scenario più volontaristico ed ottimistico di crescita del traffico ferroviario, soprattutto con l'eventuale messa in servizio di Strada Viaggiante; in questo caso, le reti ritengono che la saturazione sarebbe raggiunta nel 2014.

Successivamente è stata esclusa l'ipotesi della Autostrada viaggiante. Occorre evidenziare che dal 2000 ad oggi i dati di traffico anziché crescere sono rimasti sostanzialmente immutati e nell'ultimo periodo sono addirittura diminuiti.

## Le prospettive di capacità

Secondo la valutazione degli operatori di Sncf, Fs e Rff, la capacità massima teorica della sezione internazionale tra Saint-Jean de Maurienne e Bussoleno, potrebbe essere portata a circa 250 tracce giornaliere, grazie ai lavori di sistemazione prima ricordati. Tale capacità potrebbe dar luogo ad una offerta di 16 coppie di treni internazionali giornalieri (andata e ritorno) di cui 13 diurni e tre notturni, di 10 coppie di treni per il traffico regionale tra Modane e Bussoleno e di 8 coppie di treni tra St. Jean-de-Maurienne e Modane.

In presenza di questo servizio viaggiatori, la capacità per il traffico merci sarebbe di circa 20 milioni di tonnellate all'anno, dopo l'attuazione del programma di modernizzazione del corridoio ferroviario attuale Digione-Lione-Modane-Torino.

La saturazione delle linee di accesso sarà raggiunta prima di quella del tronco internazionale, soprattutto a causa del traffico regionale che tali linee devono sostenere.

In Francia, per esempio, si devono utilizzare itinerari alternativi per poter instradare insieme alla linea classica un volume di merci di circa 20 Mt/anno. Gli itinerari possibili sono le linee Lione/Grenoble/Montmélian e Valence/Moirans/Grenoble/Montmélian la cui necessaria modernizzazione fa parte del programma globale.

In conclusione lo studio dimostra come, adeguando la linea esistente e facendo circolare nuovo materiale rotabile, si potrebbero trasportare fino a 20 milioni di tonnellate di merci/anno (più del doppio dell'attuale traffico merci) e si raggiungerebbe la saturazione della linea, sulla base di ipotesi davvero ottimistiche di crescita del traffico, dopo il 2020.

Solo allora ed alle condizioni di sviluppo delle politiche di trasporto ricordate, potrebbe rendersi necessaria una nuova linea di valico sulla Torino-Lione. Un'opera che per noi Verdi non può configurarsi come l'attuale progetto: un insopportabile ed inutile spreco di denaro pubblico e di ambiente. ■

## Il dibattito ai tempi del governo Ulivo



Vasco Battistoni, *Meccanismi in movimento*

**LA PROTESTA** di Istituzioni e cittadini della Valsusa contro il progetto TAV ripropone a livello nazionale un tema, già oggetto di una discussione molto accesa e seria all'interno della maggioranza durante il governo dell'Ulivo. Il Parlamento allora chiese una verifica sul progetto in corso; furono istituiti gruppi di lavoro per affrontare i problemi trasportistici, ambientali ed economici, che portarono a conclusioni motivate.

Sulla base dei dati di traffico, le tratte utili risultarono essere la Torino-Milano-Napoli e gli investimenti sui nodi ferroviari metropolitani: i grandi cantieri in corso oggi.

I progetti AV Milano-Genova e Milano-Vercelli-Padova risultarono inadeguati e si decise di ripensarli sulla base della reale domanda

merci e passeggeri, arrivando con la Finanziaria 2001, su proposta del Ministro Bersani, a revocarne i contratti a trattativa privata ai Consorzi (ripristinati poi dal Governo Berlusconi).

Il confronto si concentrò anche sulla strategia per i valichi ferroviari: sulla base del traffico esistente e delle tendenze in atto, si concluse che la priorità degli investimenti andava al Gottardo, seguito dal Brennero e, ultimo, il valico di Modane.

Anche il Piano Generale dei Trasporti dell'Ulivo (marzo 2001) riflette questa impostazione: priorità agli investimenti su rete esistente, nodi, linee di accesso e selezione dei progetti sulla base di una Valutazione Ambientale Strategica.

Per la Torino-Lione, l'Ulivo decise che era opportuno adeguare prima la rete esistente, mantenendo aperto il confronto sul tracciato della nuova linea di valico.

Quindi non è vero, come sostengono alcuni esponenti dell'Unione, che "fin dal 1996" si è deciso di realizzare il nuovo tunnel ferroviario per il valico di Modane.

È vero invece che il Governo Berlusconi ha accelerato la Tav in Valsusa, inserendola tra le opere della legge Obiettivo, mentre il Governo francese procede con grande cautela. Si pensi al documento del Ministro ai Trasporti (14 ottobre 2005) che non inserisce il nuovo valico tra le priorità per i prossimi anni, ma solo gli investimenti di adeguamento della linea esistente. ■

### Le tappe storiche

▶ continua da pagina 1

zazione della linea ferroviaria mista passeggeri e merci, con entrata in servizio "alla data di saturazione delle linee esistenti". L'accordo stabilisce il proseguimento dei lavori per la sola prima fase della parte comune italo-francese, compresa tra St. Jean-de-Maurienne e Bruzolo (Bussoleno); le fasi successive, comprendenti le due tratte di adduzione alla parte comune, saranno definite con "protocolli addizionali".

Nel 2002 i Parlamenti francese ed italiano ratificano l'accordo, ma assai prima, la legge Obiettivo e la delibera Cipe 121/2001 hanno già inserito la "tratta Av Lione-Torino" tra le opere strategiche di interesse nazionale. Nel 2003 Ltf s.a.s., che nel frattempo ha sostituito Alpetunnel, deposita progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale della componente italiana della tratta internazionale (tra il confine di Stato e Bruzolo), mentre Italferr deposita progetto preliminare e Sia della Bruzolo-Torino.

Nel 2003 il Gruppo di lavoro Van Miert per la revisione delle Ten (Trans European Network) include la Torino-Lione tra le opere strategiche di interesse Ue, confermata dal Parlamento Europeo nel 2004.

A dicembre 2003 il Cipe si pronuncia favorevolmente sulla tratta dal con-

fine di Stato a Bruzolo; il progetto della tratta Bruzolo-Torino viene invece ritirato per evitare la bocciatura dalla Commissione speciale di Via.

A maggio 2004 i ministri dei trasporti (Pietro Lunardi e Gilles de Robien) firmano l'accordo per la realizzazione della Lione-Torino. Il costo previsto è di 6,695 miliardi di euro, coperti per il 63% dall'Italia e solo per il 37% dalla Francia. Una ripartizione singolare, visto che due terzi della linea si sviluppano in territorio francese. Il quotidiano Le Monde chiosa il fatto come la risposta del Governo italiano "di fronte alle reticenze francesi".

Il 3 agosto 2005 il Cipe approva il progetto preliminare della Bussoleno-Torino (Settimo Torinese) accogliendo, a quanto pare (visto che non si conosce il testo della delibera), l'inserimento del nodo di corso Marche e della interconnessione con lo scalo merci di Orbassano, inizialmente non previsti. Ad oggi il costo stimato di questa tratta è 2,375 miliardi di euro, interamente a carico di Rfi sul contratto 2001-2005. Identica somma era indicata come costo presuntivo dell'opera nello studio della Camera dei Deputati-Cresme e Istituto Nova (aprile 2005), ben prima che si ponesse la questione. È quindi lecito sospettare che la modifica del progetto "conquistata" della Regione Piemonte non abbia alcuna copertura finanziaria. La quota italiana di finanziamento della tratta St. Jean de Maurienne - Bruzolo è ad oggi completamente scoperta. ■