

UNA SOLUZIONE POSSIBILE PER LA TORINO-LIONE: FERROVIE ALPINE RAGIONEVOLI ED EFFICIENTI

Bussoleno, 17 giugno 2008

No TAV, ma FARE le cose che servono:

I risultati ottenuti dall'Osservatorio in 19 mesi di intenso lavoro hanno dato ragione a molte argomentazioni avanzate, nell'interesse generale, dagli Enti Locali. Questo però non significa non fare nulla. Superato l'approccio delle "grandi opere" fini a se stesse, si tratta di definire una **prospettiva di potenziamento del trasporto ferroviario coerente, equa e credibile**, inserita all'interno di un **sistema di trasporto sostenibile e moderno**.

Tanto per essere chiari, l'abbiamo chiamata **"FARE": Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti**.

Servono politiche coerenti

L'Osservatorio ha evidenziato che le infrastrutture, da sole, non spostano il traffico dalla strada alla rotaia. Pertanto, serve una **politica integrata del trasporto alpino**, finalizzata anche a migliorare le condizioni ambientali delle valli, basata 1) sulla **rinuncia all'ulteriore potenziamento della rete stradale ed autostradale**, 2) sull'introduzione della **Borsa dei Transiti Alpini**, 3) su un'effettiva **liberalizzazione dei servizi ferroviari**, in modo tale da renderli **più efficienti**, e 4) sul **potenziamento graduale della rete ferroviaria**.

Bisogna adottare standard ragionevoli

Non si parla più di "TAV", ma di **ferrovie miste passeggeri-merci a pendenza ridotta e velocità ordinaria** (100-120 km/h per i merci, 160-180 km/h per i passeggeri). Questo consente di ridurre i raggi di curvatura facilitando l'inserimento territoriale e di eliminare i grandi impianti ferroviari previsti all'interno della Valle.

E' meglio operare per fasi

Le opere in discussione hanno tempi di costruzione misurati in decenni, ed i loro costi sono molto superiori alle risorse oggi effettivamente disponibili: pertanto, **la realizzazione graduale degli interventi non è una scelta, ma un'invariante del progetto**. Il problema è capire da dove si parte.

La soluzione più ragionevole è quella di realizzare **lotti funzionali successivi** finalizzati a rimuovere, secondo un preciso ordine di **priorità**, i "colli di bottiglia" che impediscono la crescita del traffico. Questo consente di **anticipare e massimizzare i benefici**, e di **posticipare i costi**, minimizzandone l'impatto finanziario.

L'**attivazione di ciascun lotto** dovrà essere **condizionata al conseguimento dei risultati** della fase precedente: attraverso queste prove di fatto, sarà possibile **ristabilire un clima di fiducia** nei confronti del trasporto ferroviario.

FASE 0: UTILIZZARE AL MEGLIO QUELLO CHE ESISTE

Le misure prioritarie sono quelle finalizzate ad **utilizzare al meglio la rete esistente**, in particolare avviando il **Servizio Ferroviario Metropolitano** (I fase funzionale) ed **invertendo l'andamento del trasporto merci su rotaia** (in calo da 10 anni). Per fare questo servono soprattutto **nuove locomotive e nuovi treni per i pendolari**, ed anche un'effettiva liberalizzazione dei servizi.

FASE 1: REALIZZARE LA CINTURA FERROVIARIA DI TORINO

Una volta avviato il Servizio Ferroviario Metropolitano, se il traffico merci riprende a crescere si arriverà in breve a saturare il nodo di Torino. Occorrerà allora una **linea di cintura**, che consenta ai treni merci di circolare tra Settimo Torinese ed Orbassano senza utilizzare il Passante ferroviario. Questo consentirà anche di passare alla seconda fase del Servizio Ferroviario Metropolitano.

FASE 2: POTENZIARE LA TRATTA METROPOLITANA

Soltanto se e quando il traffico continuerà a crescere secondo le previsioni, verso il 2018-2020 saturerà la tratta "metropolitana", estesa da Torino ad Avigliana. A questo punto sarà necessario **adeguare la linea, aggiungendo binari o realizzando varianti di tracciato che evitino le zone più urbanizzate**. La linea esistente servirà al solo traffico regionale e metropolitano, con nuove stazioni che facilitino l'uso del treno per andare a Torino.

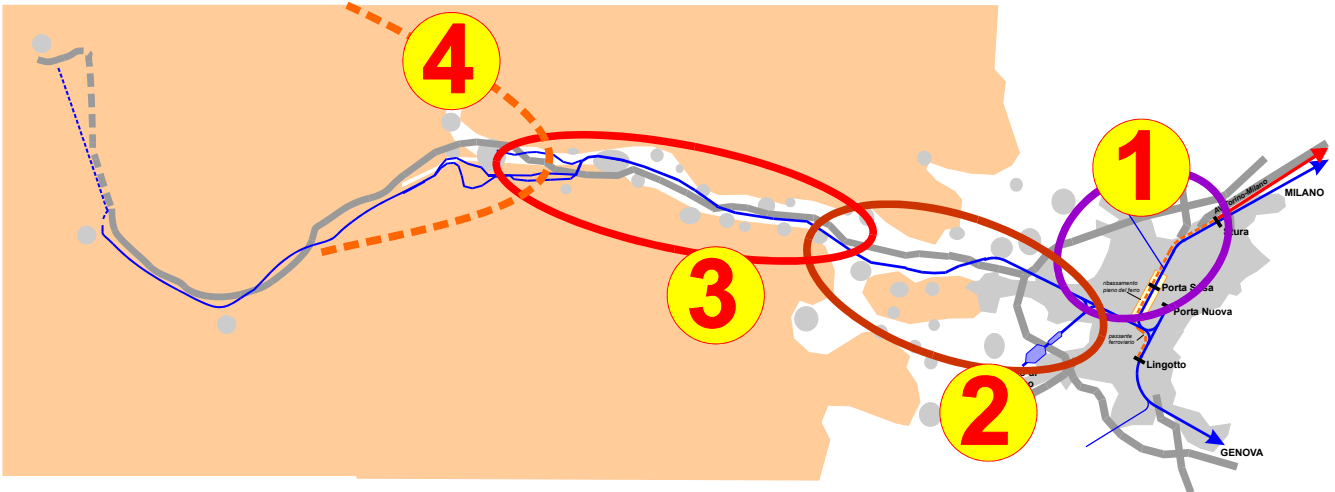
FASE 3: POTENZIARE LA LINEA DELLA BASSA VALLE

Soltanto se e quando il traffico crescerà ancora, finirà per saturare anche la tratta Avigliana-Bussoleno, determinando fra l'altro un'impatto acustico non trascurabile. Date le previsioni, non accadrà prima del 2025. A questo punto sarà necessario potenziare la linea della bassa valle, garantendone il raccordo con la tratta di valico, in modo da garantire una buona accessibilità anche alle zone turistiche dell'alta valle.

FASE 4: DUPLICARE LA TRATTA DI VALICO

A lungo termine, continuando a crescere, il traffico finirà anche per saturare la tratta di valico: nello scenario "ottimistico", questo accadrà verso il 2029-2030, mentre in quello "pessimistico" l'orizzonte si spinge fino al 2045.

Soltanto se e quando si verificherà una situazione di questo genere, sarà necessario **uplicare la tratta di valico**.



Servono molte garanzie procedurali e giuridiche

E' una proposta complessa, che richiede molte garanzie giuridiche: non esistono scorciatoie. Innanzi tutto, occorrerà adottare **procedure di decisione e finanziamento ordinarie**, che si accompagnino ad **adeguate valutazioni economiche ed ambientali**, garantendo la più **ampia partecipazione dei cittadini**, a tutti i livelli. Occorrerà anche una buona **preparazione e gestione delle fasi di cantiere**. Per fare tutto questo, sarà necessario definire un soggetto che si occupi del **monitoraggio continuo dei risultati ottenuti**, e della conseguente **attivazione dei lotti funzionali**: in altri termini, la costruzione delle singole tratte non avverrà "dopo" una decisione finale, che assicuri il consenso locale una volta per tutte, ma "durante" un processo di verifica continua, a garanzia di tutte le parti in causa.

Concludendo...

Ci rendiamo conto che la nostra proposta richiede un grande cambiamento nelle attitudini nazionali alle grandi opere. Essa però è coerente con il programma europeo delle TEN (anche i francesi stanno procedendo per fasi) e non richiede di modificare gli accordi internazionali, secondo i quali il tunnel di base dovrà entrare in funzionale soltanto "alla data di saturazione delle opere esistenti".

In definitiva, rispetto ai progetti del passato, la nostra proposta

- **è meno impattante**, perché rinuncia a standard irragionevoli e rispetta maggiormente l'ambiente montano
- **è più efficiente**, perché consente di utilizzare i tratti di linea nuova già a breve-medio termine, in modo da alleviare le situazioni più critiche consentendo un miglioramento rapido anche dei servizi pendolari;
- **è meno costosa**, perché limita i tratti in galleria e consente di posticipare molti degli oneri più rilevanti, limitando inutili esposizioni finanziarie
- **è più prudente**, perché consente di seguire l'effettivo andamento del traffico anche in funzione di eventi oggi imprevedibili (come ad esempio l'effettiva data in cui si manifesterà il *peak-oil*), senza richiedere a nessuno di "scommettere" su un futuro di crescita infinita dei traffici;
- **è più efficace**, perché sottopone gli operatori ferroviari a verifiche più costanti sull'intero esercizio del sistema, introducendo incentivi per un utilizzo efficiente delle infrastrutture esistenti.

FARE

FERROVIE ALPINE RAGIONEVOLI ED EFFICIENTI