

Le politiche del Governo italiano per i trasporti sull'arco alpino

Audizione del 23 gennaio 2007 di **Alessandro Bianchi**,
Ministro dei Trasporti

Alessandro Bianchi, Ministro dei Trasporti, nel prendere la parola enuncia le fasi salienti che hanno condotto alla istituzione dell'Osservatorio e, in particolare, la decisione di stralciare il progetto dalla legge Obiettivo che non imponeva obblighi particolari di consultazione e partecipazione degli enti locali al processo decisionale; in seguito a questa scelta il progetto è stato ricondotto nel campo di applicazione della legge Merloni. Questa soluzione ha comportato l'apertura della Conferenza di Servizi con l'elaborazione di uno Studio d'Impatto Ambientale (SIA) ed una successiva procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Il Ministro rileva che, in occasione dell'assunzione della decisione, aveva proposto anche di procedere ad una Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Parallelamente è stato anche deciso di istituire l'Osservatorio col precipuo scopo di superare le contrapposizioni di principio e le conflittualità venutesi a creare nel recente passato e di svolgere le istruttorie tecniche complementari al procedimento decisionale della Conferenza di servizi.

Il Ministro informa della prossima emanazione di un Piano Generale della Mobilità di cui, a breve, saranno rese note le Linee Guida. Il Piano è declinato su venti Piani Regionali e, ai fini del progetto, avrà rilevanza il piano regionale piemontese.

In merito all'opera infrastrutturale "Torino Lione", il Ministro osserva che occorre discutere preliminarmente tre temi: se fare l'opera in territorio italiano; dove fare passare il corridoio; come realizzare l'opera.

A queste domande è necessario fornire una risposta contemporanea e appare utile il contributo che potrà essere fornito dalle tre Università piemontesi. La soluzione finale potrà essere una sintesi delle ipotesi finora formulate (la cosiddetta "opzione zero", il potenziamento della Linea Storica, l'uscita del tunnel di base su una delle due sponde della Dora).

Inoltre, per progetti di infrastrutture così complessi è necessario individuare delle risposte alle esigenze di efficacia dell'infrastruttura, di compatibilità sociale e di compatibilità ambientale.

Il Ministro ritiene che, diversamente dal passato, si possa operare in Val di Susa non in termini di compensazioni ma in termini di interventi migliorativi sul territorio. Occorre, d'altro canto, fare riferimento al contesto europeo in cui si stanno tuttora realizzando opere importanti; le grandi infrastrutture con cui abbiamo convissuto e operato finora si sono realizzate, del resto, nella seconda metà dell'Ottocento.

Quanto alle scadenze, precisa che il tempo a disposizione non è illimitato.

Il Ministro manifesta la sua intenzione di sensibilizzare il Presidente del Consiglio affinché i lavori dell'Osservatorio e della Conferenza di Servizi procedano in sincronia. Auspica infine che le tre Università che collaborano con l'Osservatorio diano rapidamente inizio agli studi loro richiesti nei settori ambientale, paesaggistico e territoriale che determinino un cambio di atteggiamento generale che stimoli un nuovo senso di appartenenza al progetto.

Angelo Tartaglia dichiara che l'ipotizzato nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione si situa su di uno sfondo le cui caratteristiche sono sostanzialmente:

- un traffico merci complessivo (strada più ferrovia) attraverso le Alpi Occidentali, da Ventimiglia al Monte Bianco inclusi, stagnante o in declino (in declino da cinque anni), come recita l'introduzione del documento "Rapport d'enquête sur l'évaluation de l'autoroute ferroviaire alpine";
- una linea ferroviaria esistente (Linea Storica) ben lontana da ogni saturazione;
- un tonnellaggio movimentato per unità di PIL in calo, come risulta dagli annuali ISTAT degli ultimi cinque anni, il che implica la tendenza a movimentare sempre più valore e qualità che materia;
- uno sviluppo tendenziale atteso del traffico merci più lungo la direttrice Nord-Sud che lungo quella Est-Ovest, anche in relazione alla previsione di una crescita dei flussi con origine/destinazione l'Est e il Sud-Est asiatico con attracco ai porti mediterranei;
- a riprova di quanto sopra la priorità europea di intervento per la fluidificazione dei traffici è per il corridoio transalpino A (Genova-Rotterdam), come si evince dall'audizione del coordinatore Karel Vinck;
- due nuovi tunnel ferroviari svizzeri lungo il corridoio A, in apertura, il primo (Lötschberg), il 17 giugno del corrente anno, e il secondo (Gottardo) nel 2013, con una offerta complessiva aggiuntiva pari ad un flusso superiore al 150 per cento di quanto attualmente transita attraverso tutto l'arco alpino occidentale;
- nessuna alternativa costruttiva al Corridoio 5 in territorio italiano, in quanto le ferrovie Est-Ovest in costruzione o in progetto a nord delle Alpi sono tutte dedicate ai soli passeggeri, come risulta dall'audizione di Karel Vinck;
- un Corridoio 5 fisicamente già esistente, le cui maggiori strozzature non sono sulle Alpi ma sui Pirenei, alla frontiera franco-spagnola, per via dei diversi scartamenti ferroviari dei due paesi (audizione di Karel Vinck), e in Slovenia, per via della politica di quel paese orientata essenzialmente allo sviluppo autostradale piuttosto che a quello ferroviario;
- un traffico merci ferroviario dalla penisola iberica verso l'Ucraina e viceversa attualmente praticamente inesistente;
- un traffico merci in attraversamento dalla frontiera franco-italiana del Frejus alla frontiera orientale italiana trascurabile (meno del 5 per cento di tutti gli altri traffici lungo l'asse);
- criticità in territorio italiano rappresentate non dai valichi, ma dall'attraversamento dei nodi (torinese, milanese, veneto), dalla scarsità di materiale rotabile (motrici) adeguato, dall'inadeguatezza della gestione logistica;
- dalla ipotizzata nuova autostrada ferroviaria che, secondo le valutazioni esposte da LTF, raggiungerebbe l'economicità di gestione se riuscisse ad assorbire l'equivalente all'incirca del 100 per cento di quanto attualmente transita attraverso il tunnel autostradale del Frejus, con una apparente volontà politica di non mettere in crisi la gestione del traforo; il che richiederebbe un raddoppio del flusso di camion indirizzato verso l'asse della Valle di Susa, nessuna diminuzione dei camion sulla strada, e il totale assorbimento dell'aumento da parte della ferrovia.

In tale contesto, Angelo Tartaglia dichiara che risulta difficile considerare come prioritario e tanto meno indispensabile un nuovo tunnel di base tra la Valle di Susa e la Maurienne. Alla luce di tutto ciò chiede quali misure regolamentari e politiche siano previste per favorire il riequilibrio modale e per incentivare il trasporto ferroviario e quali stanziamenti siano disponibili per adeguare la logistica, il materiale rotabile e la funzionalità lungo la direttrice transpadana.

Rileva inoltre che l'ipotizzata nuova linea avrebbe costi materiali e sociali particolarmente elevati per un tempo lungo, che solo con un orizzonte di utilizzo dell'opera dell'ordine dei 150 anni raggiungerebbe il 10 per cento di tale durata; i 150 anni per altro sono ben al di là di ogni ragionevole capacità di proiezione economico-transportistica. In tema di trasferimento modale la politica perseguita dalla Svizzera è consistita in-

anzitutto nel disincentivare il traffico di attraversamento su strada e incentivare quello su ferrovia. Così facendo il primo risultato è stato un progressivo incremento del volume di merci movimentato in ferrovia. In relazione a tale aumento (perseguito e ottenuto) sono stati progettati e realizzati i due nuovi tunnel di base lungo l'asse nord-sud. In Italia non si è a conoscenza di politiche analoghe e, in aggiunta, non risulta un piano di investimenti, con copertura finanziaria, per l'adeguamento dei nodi urbani attraversati dall'asse ferroviario transpadano.

Carlo Alberto Barbieri rileva che l'entrata in esercizio dell'opera è prevista fra 15 anni e che, per quell'orizzonte, l'opera potrebbe rivelarsi indispensabile. Conferma la tendenza a medio termine di crescita dei flussi Sud-Nord, tuttavia le prospettive di crescita Est-Ovest sono addirittura superiori.

La città di Torino, pur consapevole degli attuali scenari, punta con interesse ad intercettare future prospettive di crescita europea in un'ottica di riequilibrio.

Aggiunge che, in base ai dati RFI, sulla Linea Storica si possono superare le 200 tracce/giorno che equivalgono ad un passaggio di un treno ogni 7-8 minuti. Il nodo da sciogliere è se tale capacità è sufficiente alle esigenze del Corridoio 5 e quindi consente all'Italia di partecipare al riequilibrio dei flussi di traffico Est-Ovest ovvero, in caso contrario, l'Italia rappresenterà un collo di bottiglia per i futuri flussi su tale asse. La possibilità di liberare la Linea Storica attraverso la Gronda Merci e Corso Marche (progetto già approvato dal CIPE), realizzando così una grande metropolitana di valle, costituisce una svolta per il territorio ed una vera compensazione, nonché un buon investimento per i soldi pubblici.

A tal riguardo chiede se la deliberazione del CIPE e quella della Regione del 2005 in merito all'inserimento di Corso Marche nel progetto possano essere considerate come base di partenza.

Paolo Foietta, tenuto conto dei vantaggi ambientali che ne deriverebbero, afferma che occorre definire il percorso per coordinare e pilotare il trasferimento di merci dalla strada alla ferrovia attraverso scelte politiche sulla intermodalità. Chiede che queste politiche siano compatibili con le istanze territoriali e scarta l'ipotesi di far passare 200 tracce sulla Linea Storica a poche decine di metri dall'abitato. Conferma, inoltre, l'evoluzione dei traffici sulla direttrice Est-Ovest a scapito della direttrice Nord-Sud.

In merito al progetto di Corso di Marche e dello scalo di Orbassano lamenta la latitanza di RFI. In chiusura di intervento rileva quanto penalizzanti siano le pendenze del 34 per mille della Linea Storica contro il 10 per mille delle linee Svizzere.

Maria Sorbo condivide la posizione espressa dalla Provincia di Torino e chiede che, in considerazione del forte inurbamento dei Comuni della Gronda torinese, la compatibilità sociale sia presa in considerazione anche per la nuova linea.

Aldo Manto, ricordando che l'opera rientra nei piani TEN ed è oggetto di un trattato internazionale, pone l'attenzione sulla effettiva possibilità che le 200 tracce/giorno supportino la crescente domanda di trasporto regionale e locale che si dovrebbe sovrapporre al traffico lunga percorrenza e sulla qualità del servizio di trasporto assicurabile con le attuali pendenze della stessa.

Mario Villa ritiene condivisibile il quadro rappresentato da Angelo Tartaglia di declino o stazionarietà dei traffici Est-Ovest a fronte di una crescita delle relazioni Nord-Sud. Chiede, con riferimento allo schema della "banana blu", chiarimenti in merito alla modalità con cui l'Italia intende assumere un ruolo di rilievo in relazione alla tendenza dei traffici europei ad accentrarsi verso il cuore dell'Europa e all'attuale stato di congestione dei suoi principali centri.

Un'ulteriore questione riguarda le scelte del Governo in tema di sostegno alla mobilità nell'area metropolitana di Torino, che deve essere posta in condizione di trarre benefi-

ci da questo investimento, nonché in merito alla posizione sull'applicazione di sovratariffe per favorire il riequilibrio modale.

Andrea Debernardi afferma che i grandi scenari di sviluppo dei traffici possono essere suggestivi, ma contengono anche dei rischi: se si ripercorre la storia della linea, si osserva che le previsioni di crescita dei traffici, presentate a supporto dei potenziamenti realizzati negli anni Ottanta, e poi ancora degli interventi attualmente in corso, non si sono mai realizzati nei tempi previsti.

Si tratta di aspetti ben noti in Valle di Susa, che possono contribuire a spiegare qualcosa di quello scetticismo radicale, che è stato certamente una delle cause della mobilitazione dell'anno scorso.

Va osservato inoltre che i rischi sottesi ai grandi scenari sono coperti da risorse pubbliche: il problema è allora quello di definire delle procedure che riescano a dar conto ai cittadini dei rischi assunti, per loro conto, dai decisori politici, nonché delle scelte operate tra impieghi alternativi di quelle risorse, in un contesto caratterizzato dalla presenza di vincoli di bilancio piuttosto stringenti.

Per quanto concerne l'interconnessione di corso Marche, sottolinea di non aver mai visto elaborati progettuali che rispondessero alle prescrizioni del CIPE, in particolare per quanto concerne le possibilità di istradamento dei treni passeggeri provenienti dalla Valle di Susa verso il nodo di Torino, e anche di quelli provenienti da Orbassano, in direzione di Milano.

Carlo Di Gianfrancesco rileva che per le prospettive future dell'entità dei traffici esistono differenti interpretazioni, emerse nel corso del dibattito, pertanto occorre svolgere un approfondimento per giungere ad un dato il più possibile univoco, anche se con il dovuto margine di flessibilità.

Inoltre, ribadisce l'importanza che, ai fini della verifica della sostenibilità ambientale, il trasferimento modale sia analizzato anche sotto il profilo ambientale in termini di benefici ambientali attesi. Questo potrà costituire uno strumento di aiuto alla scelta tra le diverse alternative progettuali esistenti.

Alessandro Bianchi, dopo aver rilevato che ad alcune delle domande poste risponderà direttamente l'Osservatorio attraverso i lavori in corso, precisa di rappresentare la posizione dell'Amministrazione dei trasporti, non quella del Governo nella sua totalità. I termini del problema sono contenuti nei temi del Se, del Come e del Quando: se ci fosse una identità di vedute sull'interpretazione dei dati di traffico non ci sarebbe necessità di confronto.

Osserva tuttavia che il problema non è solo nazionale ma europeo e richiama la necessità di avere una visione del problema in chiave strategica, transnazionale e a lungo termine.

Vede con difficoltà il fatto che la direttrice est-ovest non interessi il territorio italiano e dà notizia che il richiamato Piano Generale della Mobilità prevederà l'integrazione tra il sistema di comunicazioni nazionale ed europeo e costituirà la base di nuovi scenari. Il valore condiviso della capacità della Linea Storica potrebbe rivelarsi insufficiente a dimostrare la necessità o meno di realizzare la nuova linea, infatti è necessario tener conto che circolerebbe un treno ogni sette minuti attraverso i centri abitati e ciò crea un problema di assetti locali e di sostenibilità ambientale. Il progetto Lisbona-Kiev soddisfa una serie di necessità intermedie di scambio, destinando nel tempo la Linea Storica al traffico locale. Infine, perché ci sia trasferimento modale, è necessario cominciare a creare idonee condizioni tecniche, infrastrutturali e occorre offrire servizi.

Alessandro Bianchi conclude con la conferma che la componente ambientale del progetto è ampiamente sostenuta e che le problematiche legate al reperimento e impiego di risorse finanziarie e umane saranno discusse nelle sedi appropriate. Infine condivide il carattere di essenzialità del Nodo di Torino e concorda sulla necessità di fare opera di stimolo nei confronti di RFI.

Conclusione dei lavori. Mario Virano rileva, come emerso nel corso dei lavori dell'Osservatorio, che ad alcuni risultati condivisi si sarebbe potuto pervenire già da tempo senza generare le tensioni determinatesi.

Alcune delle discussioni avviate saranno ancora oggetto di dibattito nel corso delle prossime riunioni, tuttavia è importante esplicitare dati e oggettivare gli elementi su cui potrà anche permanere divergenza di opinioni.

Sottolinea comunque che le conclusioni sulla Linea Storica saranno assunte dal tavolo politico, perché l'Osservatorio si è limitato ad istruire i dati. Precisa che il tema legato al Nodo di Torino non è stato discusso approfonditamente, tuttavia c'è identità di vedute sull'opzione di Corso Marche e del centro di Orbassano: si tratta di due elementi dati per acquisiti e non più in discussione.

Nell'osservare come la riunione odierna rappresenti un momento importante del rapporto continuativo instaurato con i diversi Ministeri interessati, ed in particolare con il Ministro Alessandro Bianchi, segnala tre questioni su cui si dovrà lavorare in seguito:

- valutazioni sul tema della sicurezza su strada e della sicurezza del trasporto ferroviario, in particolare sulla Linea Storica;
- valutazioni sulle procedure autorizzative per il trasporto delle merci pericolose su strada e su ferrovia, tenuto conto dell'alternativa costituita dall'autostrada ferroviaria;
- valutazioni sulla possibilità che l'attuale numero di TIR in transito tra Frejus e Monte Bianco (attualmente circa 2,5 milioni) costituisca il massimo accettabile; in conseguenza di ciò adozione di adeguate politiche in favore del trasporto su ferrovia in presenza di un incremento di tale limite.