



# LEGAMBIENTE PIEMONTE

Murazzi de Po 57 -10123 Torino -- 011/8125386-887176 FAX 011/8125483

## TRASPORTI E VIABILITA' IN PIEMONTE ALLE SOGLIE DEL NUOVO SECOLO

<b>1 PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2 INQUINAMENTO E DEGRADO DEL TERRITORIO DOVUTI AL TRASPORTO DI MERCÌ E PERSONE .....</b>	<b>4</b>
2.1 -IL CONSUMO DI TERRITORIO.....	4
2.2 - I TRASPORTI SU GOMMA E SU FERRO E I VOLUMI DI TRASPORTO.....	4
2.3 -LE DIVERSE MODALITA' DI INQUINAMENTO .....	4
<b>3. CRITERI DI OPPORTUNITA' PER IL TRASFERIMENTO DA UNA FORMA DI TRASPORTO ALL'ALTRA .....</b>	<b>7</b>
<b>4. I PUNTI DI ATTACCO .....</b>	<b>10</b>
<b>5. TORINO E DINTORNI: QUALE MOBILITA'?</b> .....	<b>12</b>
5.1 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TORINO: -OSSERVAZIONI A UN PIANO RICCO DI CONTRADDIZIONI I.....	12
5.2. TORINO E L'AREA METROPOLITANA .....	13
5.3 LA TANGENZIALE AUTOSTRADALE EST DI TORINO .....	14
UNA STRADA CHE NON VOGLIAMO.....	14
5.4 IL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA TORINO PINEROLO .....	15
<b>6. NOTE SU ALCUNI PROGETTI "STRATEGICI" PER IL PIEMONTE.....</b>	<b>17</b>
6.1 PROGETTO: LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ O ALTA CAPACITÀ LIONE- TORINO-MILANO-TRIESTE.....	17
6.2 AUTOSTRADA ASTI CUNEO, TRAFORO DEL MERCANTOUR E ALTERNATIVE DI COLLEGAMENTO CON LA FRANCIA .....	21
Il 6.3 IL SISTEMA DEGLI AEROPORTI PIEMONTESI .....	22
6.4 MALPENSA: UN AEROPORTO DA "LIMITARE" .....	22
6.5 IL POSSIBILE RUOLO "AMBIENTALE" DI UN SISTEMA AEROPORTUALE PIEMONTESE.....	23
<b>7. CONCLUSIONE.....</b>	<b>24</b>

DOCUMENTO REDATTO A CURA DEL "SETTORE TRASPORTI" DI LEGAMBIENTE  
PIEMONTE. Torino, 10 Ottobre 1999. Fotocopiato in proprio.

Testi a cura di Vanda Bonardo e Vittorio Castellazzi.

Hanno collaborato:

Giorgio Albertinale  
Flavia Bianchi  
Claudio Cancelli  
Gianfranco Donadei  
Claudio Giorno .  
Angelo Tartaglia  
Paolo Rizzi

## 1 PREMESSA

L'Italia come del resto tutti i Paesi d'Europa e del mondo risente dei grandi turbamenti che stanno attraversando l'economia mondiale: tra questi in particolare il **processo di globalizzazione**

Questo fenomeno porta con sé un evidente pericolo: il trionfo del "pensiero unico", l'elevazione del mercato e del profitto a categorie ideologiche, la riduzione delle relazioni ad una dimensione di merci. Mercato e profitto tendono a riprodurre ovunque modelli di sviluppo che spesso degradano territorio e comunità. La globalizzazione comporta il decentramento della produzione su scala planetaria con la realizzazione di prodotti là dove il lavoro costa meno e non c'è tutela dei lavoratori. D'altra parte è frutto della globalizzazione se i rischi ambientali planetari cominciano, bene o male, a venire affrontati su scala mondiale. (Kyoto). -

Diventa sempre più evidente l'intreccio tra i processi di globalizzazione dell'economia e la questione ambientale.

*I trasporti si inseriscono nella problematica perché contribuiscono in modo essenziale alla mondializzazione, tendendo a equilibrare domanda e offerta a livello internazionale. Al tempo stesso sono un fattore deviante degli stessi equilibri di mercato perché da una parte contribuiscono ad esportare le crisi nelle aree più deboli e dall'altra perché una parte considerevole dei loro costi (i costi cosiddetti esterni) non è a carico degli utenti, ma della collettività. Dal disordine che ne deriva emerge una grande quantità di trasporti inutili, anzi dannosi.*

Premesso tutto questo, bisogna considerare che la concatenazione "necessità dello sviluppo, necessità conseguente di un continuo aumento dei traffici e delle relative infrastrutture" è ben radicata nella testa della gente e i fenomeni anche negativi che ne derivano sono vissuti come ineluttabili. Pertanto, pur mettendo in luce l'evoluzione del concetto di sviluppo, va riconosciuta come fuorviante una contrapposizione di principio sulla necessità della crescita illimitata, mentre invece è **indispensabile un confronto costruttivo sulle previsioni dei traffici**. Si tratta di basarsi sui dati storici e sulla loro dinamica effettiva, che non sia falsata da estrapolazioni aberranti e che tenga **in debito conto le particolarità del territorio e le novità in atto, quali la dematerializzazione dell'economia, il telelavoro e, in genere, il boom delle telecomunicazioni, e quindi l'ovvia necessità di limitare i trasporti inutili o dannosi**.

Tuttavia ancora oggi l'Unione Europea, che ha raggiunto un elevato livello di integrazione, destinato a rafforzarsi nei prossimi anni per effetto dell'unificazione monetaria, spinge verso una liberalizzazione sempre più spinta degli scambi non solo interni, e verso un conseguente ulteriore sviluppo del volume dei trasporti di passeggeri e merci. Per contro è divenuta più sensibile ai problemi ecologici. Vedi il "Libro Verde" del Dicembre 1995, presentato dal Commissario Kinnoch, e la Decisione N° 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 Luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Molto importante, infine, l'impegno recentemente preso a Kyoto di ridurre dell'8% entro il 2010 (rispetto al 1990) le emissioni dei gas a effetto serra. L'8% è ancora poca cosa, ma è un'innovazione importante il non essersi trincerati dietro il diniego di cambiare da parte dei Paesi in via di Sviluppo e degli Stati Uniti.

Da parte degli ambientalisti è necessaria una pressione a livello dell'Unione Europea e degli Stati Membri perché si risolvano le contraddizioni. Senza sacrificare il principio del libero mercato, è determinante introdurre con rigore il principio di far pagare anche i costi esterni ai fruitori diretti dei trasporti e introdurre incentivi per **favorire l'autonomia produttiva locale**. In soldoni l'obiettivo è di evitare che un margine di pochi centesimi di Euro per kg trasportato determini spostamenti di merci senza utilità per i consumatori.

## **2 INQUINAMENTO E DEGRADO DEL TERRITORIO DOVUTI AL TRASPORTO DI MERCI E PERSONE**

### **2.1 -IL CONSUMO DI TERRITORIO**

i Cercando di concretizzare meglio lo sviluppo sostenibile nel campo esaminato va chiarito anzitutto quale dovrebbe essere la politica da seguire per le nuove infrastrutture e per il miglioramento di quelle esistenti, introducendo anche un concetto non ancora preso in precisa considerazione nelle procedure di "valutazione di impatto ambientale": *l'alto livello di consumo del territorio nel nostro Paese e la necessità di contenerlo*. Per l'esemplificazione c'è l'imbarazzo della scelta, poiché non si è finora data sufficiente importanza all'esperienza dei dissesti idrogeologici, né alla valorizzazione dei beni artistici e ambientali, né al valore paesaggistico. Basti citare il progetto di autostrada Asti-Cuneo che nel tratto Carrù -Cuneo (assolutamente irrazionale ed estremamente costoso) presenta un gravissimo impatto ambientale: devastazione del paesaggio, sacrificio di una zona agricola di pregio, scempio di aree umide, messa a repentaglio di antichi insediamenti e probabile origine di nuovi dissesti idrogeologici.

### **2.2 - I TRASPORTI SU GOMMA E SU FERRO E I VOLUMI DI TRASPORTO**

Gli stessi ambientalisti tendono a considerare che *i trasporti su gomma sono, in via generale, più dannosi e impattanti dei trasporti su ferro, ma è pericoloso farne un criterio di scelta semplicistico*. In ogni caso è bene tenere presente che prima di pensare di costruire nuove infrastrutture, è fondamentale agire su una razionalizzazione (e in genere sul contenimento) dei volumi di trasporto. Finalmente anche nel *nuovo piano generale dei trasporti* (marzo '99) si afferma che:

"Un sistema di trasporti globalmente più efficiente ha minori impatti negativi per incidenti, emissioni inquinanti, consumi energetici e tempi complessivi di spostamento. A questi obiettivi può concorrere l'innovazione tecnologica lungo *quattro linee di azione* con effetti cumulativi tra loro interdipendenti:

- diminuire il numero di spostamenti* di merci e persone necessari per ogni attività;
- diminuire la quantità di materia spostata* per ogni movimento di merci e persone;
- diminuire gli impatti dei singoli spostamenti*;
- diminuire gli impatti ambientali delle infrastrutture di trasporto.* "

### **2.3 -LE DIVERSE MODALITA' DI INQUINAMENTO**

Sebbene sia possibile migliorare il sistema rendendolo più efficiente e meno impattante, tuttavia *non esiste modo di permettere un continuo flusso di merci e persone nel territorio senza che questo comporti un prezzo elevato da pagare in termini di inquinamento e degrado dello stesso*. E' noto che il radicale cambiamento dell'organizzazione produttiva avvenuto negli ultimi decenni -il cosiddetto "just in time" -ha portato a un decentramento delle attività su regioni assai vaste, e alla formazione di una sorta di magazzino viaggiante di sproporzionato volume.

Non staremo a ridiscutere la logica del "just in time", se non per ricordare che a nostro parere questo modello si è imposto così drasticamente perché i costi del trasporto vengono regolarmente addossati alla comunità, sia per quanto riguarda i danni diretti al territorio, sia per quanto riguarda gran parte dei costi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture. Ma se si accetta che i volumi di trasporto vengano fissati dalle ragioni incontestabili dell'economia, intesa nella comune accezione del termine, allora non rimane grande spazio per salvaguardare l'ambiente. Né

è possibile risolvere il problema con l'imposizione di un dato mezzo di trasporto che miracolosamente risolva tutte le contraddizioni.

In questi anni è stato posto l'accento sull' ***inquinamento provocato dal trasporto di merci su strada***, se non altro perché il suo vertiginoso incremento ha costituito l'aspetto più visibile della trasformazione in corso. Le ragioni per voler limitare questo tipo di trasporto conservano tutta la loro validità. Le ricordiamo brevemente:

- I mezzi pesanti sono di gran lunga i maggiori responsabili del ***deterioramento dei manti stradali*** e quindi dei costi di manutenzione. Se dovessero pagare in proporzione, il loro uso generalizzato diverrebbe insostenibile.
- Sono responsabili di parte ***dell'inquinamento chimico*** di origine veicolare. Sulle grandi arterie di comunicazione, ove il numero dei passaggi dei veicoli pesanti può arrivare a una percentuale elevata di quello globale, possono costituire la maggior fonte di inquinamento.
- ***Nelle immediate vicinanze di una via di grande traffico gli indici di inquinamento sono più elevati di quelli previsti per legge. La presenza di una strada con tali caratteristiche dovrebbe comportare una fascia di rispetto*** - come avviene in qualche paese civile - all'interno della quale non dovrebbe essere consentita né la residenza, né la coltivazione di prodotti alimentari. La larghezza di fascia può variare da caso a caso, in funzione dei volumi di traffico e delle condizioni orografiche, ma si può stimare compresa tra 200 e 300 metri. Questo può dare un'idea di che cosa la strada comporti in perdita effettiva di territorio. Inoltre, l'inquinamento chimico non sparisce al di fuori della fascia, né alcuni inquinanti -quali metalli pesanti o particolato -si depositano disciplinatamente ai bordi della strada, come si può leggere in alcuni esilaranti studi di impatto ambientale. Semplicemente, allontanandosi dalle sorgenti, si diluiscono e la loro concentrazione si abbassa. Ma casi gravi di inquinamento da metalli pesanti sono stati riscontrati in piante particolarmente sensibili fino a un paio di Km dall'asse.

Detto questo, rimane tuttavia vero che anche gli altri mezzi di trasporto inquinano. Venendo al treno, il fatto che il ***trasporto ferroviario*** a trazione elettrica non produca inquinamento chimico, non deve far dimenticare che esso è tuttavia ***fonte di rumore e vibrazione***. L'impatto sui territori adiacenti e il relativo disturbo della popolazione dipendono dalla frequenza dei convogli e crescono rapidamente con la loro velocità. Ma anche qui, tirando all'ingrosso, si può dire che una linea di grande transito - facciamo 300 treni al giorno, tanto per fissare le idee - richiede il sacrificio del carattere residenziale di una fascia di qualche centinaio di metri, esattamente come un'autostrada. L'unico vantaggio è che il terreno attorno, sia pure deprezzato per la presenza dell'infrastruttura, può essere tuttavia usato per fini agricoli. Non è però detto che il confronto debba risolversi, per questo motivo, a favore del treno. Il problema è fortemente condizionato dalla natura del territorio che occorre attraversare. Le linee ferroviarie sono vincolate a condizioni di tracciato di gran lunga più rigide di quelle di un'autostrada, e i vincoli divengono rapidamente più severi col crescere della velocità di marcia. Così che mentre un'autostrada può adeguarsi senza eccessiva difficoltà alla complessità orografica ed evitare gli abitati, il treno lo può solo se ha grandi spazi a disposizione.

In paesi con grandi pianure poco densamente abitate - in Francia, ad. es.- è spesso possibile studiare tracciati di bassa interferenza. In un paese di assoluta anarchia urbanistica come l'Italia, quasi sempre non lo è. E la cosa peggiora drasticamente quando l'orografia è complessa, come è frequente nel nostro paese. Nel caso di una valle lunga e stretta, non diramata, l'impatto acustico di una linea ferroviaria con grandi volumi di traffico è pressoché irrimediabile.

Le considerazioni tecniche che supportano queste valutazioni sull'impatto delle linee ferroviarie sono state pubblicate un po' ovunque, nei dibattiti attorno ai progetti delle linee ad alta velocità, e non ci sembra necessario ripeterle. Salvo notare che ***l'impatto acustico, e da vibrazione, viene spesso definito nei relativi studi come un disturbo - o fastidio - con una definizione formale che volontariamente o meno finisce con l'assumere un significato riduttivo. In effetti è abbastanza raro che qualcuno, se non cardiopatico, subisca gravi danni dal passaggio di un solo treno***, per

quanto la cosa possa giungergli inaspettata. ***Ma l'esposizione continuativa a alti livelli di rumore*** con le caratteristiche tipiche di quello ferroviario o aeroportuale - segnale intermittente, variazione assai ampia tra il valore di picco e il valore di fondo, ripidi fronti di salita, etc. - ***ha effetti deleteri sulla salute*** delle persone esposte. Esiste un'ampia casistica sugli effetti del rumore sulla popolazione che si trova in vicinanza degli aeroporti, e non vi è motivo di credere che il rumore ferroviario abbia minore impatto. Rumori ripetuti a carattere impulsivo rendono impossibile il sonno e interferiscono pesantemente con il sistema neurovegetativo di una persona anche nelle ore diurne. Ne deriva un'incidenza abnorme di malattie nervose, cardiovascolari, gastriche; in una parola, di tutte le malattie a cui si è soliti attribuire una componente psicosomatica. Infine, l'aspetto soggettivo del problema è di gran lunga più grave che non nel caso dell'inquinamento di natura chimica; dai consueti questionari di indagine sociologica risulta che una percentuale assai alta (30 -40 %) di persone esposte a questo tipo di rumore vorrebbe cambiare residenza. Tenuto conto che tutti quelli che potevano farlo, perché benestanti, lo avevano probabilmente già fatto prima di ricevere il questionario, non è difficile immaginare quale tipo di trasformazione irreversibile subiscano le zone interessate. Si trasformano in zone con una percentuale troppo elevata di persone in condizioni economiche disagiate, il che innesca numerosi fenomeni di degradazione con un processo assai noto, quanto poco controllabile. Le analisi a posteriori della situazione puntualmente confermano.

### **3. CRITERI DI OPPORTUNITA' PER IL TRASFERIMENTO DA UNA FORMA DI TRASPORTO ALL'ALTRA**

Il recente incidente del Monte Bianco e la conseguente lunga chiusura del traforo inducono a lanciare grandi appelli alla riduzione del traffico merci su gomma. In effetti è vero che il trasporto ferroviario permette, in termini generali, più sicurezza e un risparmio di energia, e quindi un minore inquinamento di fondo. ***Per questo motivo, ove sia possibile senza danni collaterali peggiori, andrebbe incoraggiato un parziale trasferimento dalla gomma alla rotaia. Vi sono tuttavia molti limiti obiettivi*** a questa operazione, che occorre tener presenti per evitare di giocare inconsapevolmente nelle mani dei signori del cemento e del tondino, i quali sono disposti a perorare qualsiasi causa, purchè permetta loro di aprire cantieri. La questione "alta velocità" fa testo e in tal caso ***è bene sfatare alcuni luoghi comuni:***

- ***"il Piemonte deve rompere il suo isolamento"***: non è vero! I valichi sono numerosi e ancora lontani dalla saturazione (le previsioni gonfiate di aumento dei traffici e di saturazione in campo ferroviario sono semplicemente prive di qualsiasi ragionevole fondamento):
- ***"L'aumento dei volumi di traffico porta sempre ricchezza e sviluppo"***: non è vero! Quest'equazione è frutto di una rozzezza di impostazione che pare ignorare che il traffico produttore di ricchezza si misura sempre più in bit e sempre meno in tonnellate e si ostina, consapevolmente o meno, a non contabilizzare i costi di inquinamento e della sinistrosità.
- ***"I trafori non deturpano il paesaggio e non inquinano l'aria"***: non è vero! E' difficile credere che una simile affermazione non sia frutto di mala fede. ***Il materiale che si asporta dalla montagna dove si mette? Cosa sappiamo dell'idrografia sotterranea?*** Nella Valle di Susa l'AEM ha recentemente incontrato un vero e proprio fiume sotterraneo, mentre scavava una galleria per un nuovo impianto idroelettrico. ***Come si risolvono i problemi delle tratte esterne ( a cominciare dal rumore)?***
- ***"Se non si aprono nuovi, moderni corridoi verso la Francia l'economia piemontese non reggerà la concorrenza della direttrice EST -OVEST a nord delle Alpi"***. Non è vero! Qual è il vantaggio economico (una volta contabilizzati anche i danni) di attuare un intenso traffico di puro transito in direzione est-ovest per di più concentrando lo essenzialmente in un solo segmento delle Alpi?

***Al contrario si può ricordare che:***

- ***I vantaggi di natura generale possono entrare in conflitto con autentici disastri locali,*** per i motivi prima delineati. Non ci si può dichiarare a favore di un potenziamento ferroviario per motivi del tutto generici, senza analizzare nel merito le conseguenze indotte sul territorio interessato. Il numero delle persone coinvolte, la svalorizzazione delle aree e delle residenze, le scuole, gli asili, i parchi gioco resi inutilizzabili, rappresentano elementi da pesare esattamente quanto i vantaggi veri o presunti di carattere generale. A questo riguardo ***occorre distinguere tra linee passeggeri e linee merci.*** Se il trasporto di passeggeri deve continuare ad avere un ruolo, le linee debbono entrare negli abitati, e i tracciati storici vanno mantenuti. Si può fare molto per migliorare l'efficienza di queste linee in termine di cadenzamento, segnalazione, controllo, integrazione con le reti ai trasporto urbano. Si può anche migliorare la compatibilità dei mezzi con l'ambiente, purchè si rinunci alla follia dell'alta velocità, un parametro insignificante per la quasi totalità dei viaggiatori. Le linee merci è bene invece che evitino i centri abitati, se non altro perché la loro compatibilità con la condizione residenziale richiederebbe spese di manutenzione tali da metterle fuori mercato. La soluzione mista - treni passeggeri veloci e treni merci pesanti sulla stessa linea - è, per l'ambiente, la peggiore possibile.

- Per quanto la cosa sia diventata oscura a causa delle numerose stupidaggini dette e scritte per sostenere la costruzione delle linee A. V. , ***non vi è stata negli ultimi anni alcuna invenzione tecnica che abbia stravolto il quadro del trasporto di merci. Il trasporto ferroviario rimane adatto a trasferire merci pesanti a grande distanza. Può essere competitivo nei confronti del trasporto su camion solo se i bacini di raccolta e di distribuzione hanno raggi decisamente più piccoli della distanza tra i due estremi del percorso.*** Altrimenti la concorrenza del trasporto su gomma risulta insuperabile per ovvi motivi, e tale rimarrà anche se venisse modificata la struttura dei costi. Ne deriva che il trasporto ferroviario di merci è favorito nei paesi che sono di transito, o quasi totalmente come la Svizzera, o parzialmente come la Francia o la Germania, che , si trovano entrambe sulla direttrice tra i porti atlantici e i paesi dell'est.
- ***E' quindi al traffico di merci di transito che occorre puntare per effettuare una parziale riconversione. Ma è bene precisare che sarebbe del tutto insensato ottenere un cambiamento della percentuale relativa - tra trasporto su rotaia e quello su gomma - catturando traffico che altrimenti non passerebbe per il nostro paese, invece che trasferire in treno quello già esistente.*** Eppure questo è il senso della sbandierata concorrenza che la Lyon-Torino-Kiev dovrebbe fare alla Parigi-Strasburgo, al di là dell'inconsistenza economica dell'impresa. L'attenzione andrebbe focalizzata sulle direttrici che portano dai porti italiani al centro dell'Europa - da Genova o La Spezia al Gottardo, e da Ravenna al Brennero, tanto per intenderci. Tra l'altro con questa scelta si opererebbe la connessione con progetti di natura simile che interessano Svizzera e Austria. Riteniamo che ***c'è una maggiore convenienza a sviluppare collegamenti, che in parte già esistono, lungo la direttrice nord-sud a partire dai porti liguri e veneto - giuliani attraverso i trafori (ammodernati) del Sempione, Loetschberg, Gottardo e Brennero, favorendo intermodalità e trasporto marittimo.*** Parte considerevole del traffico nord-sud delle merci può essere incanalato sulle due grandi autostrade d'acqua, il Tirreno e l'Adriatico. Questa scelta è sostenuta dall'Unione Europea anche a proposito del progetto di corridoio Adriatico. Anche sul Tirreno vi sono movimenti interessanti (sviluppo del cabotaggio).
- ***Occorre stare attenti che una eventuale riconversione non giustifichi investimenti insensati, tali da sottrarre risorse ad altri settori vitali.*** Mentre ci si batte per un possibile trasferimento del trasporto merci su rotaia, desiderabile ma non determinante - si può guadagnare qualche per cento - possono sfuggirci altre trasformazioni di ben diversa portata. ***Il punto più critico dei trasporti sotto il profilo delle conseguenze ambientali è rappresentato dal flusso di passeggeri tra città e cintura, e la maggior parte dei viaggiatori in treno si sposta su brevi distanze.*** Al 1991 in provincia di Torino il volume complessivo degli spostamenti giornalieri per il 96.20% del totale è contenuto all'interno dei confini provinciali (Piano territoriale di coordinamento - provincia di Torino - relazione illustrativa), di questi l'82.56% sul circondario di Torino. E' qui che il cambiamento è visibile a occhio nudo. Non abbiamo dati a disposizione, ma ***ci sembra che la percentuale di passeggeri che si affida al treno vada calando giorno per giorno.*** Vi sono ragioni obiettive dietro a questo fenomeno, ma le FF. SS. fanno del loro meglio per favorirlo. Se si vuole impedire questo cambiamento del costume, che probabilmente risulterà avere una evoluzione catastrofica, raggiunto un punto critico, occorrono mezzi ed iniziative di non poco conto. Bisognerebbe integrare il sistema ferroviario con quello urbano, raccordare il carattere essenzialmente radiale, del primo con anelli metropolitani, migliorare le caratteristiche del servizio, sovvenzionare il tutto perché risulti conveniente per un normale cittadino. Le scelte della nostra classe dirigente, al di là delle chiacchiere, sembrano dare invece per scontato che la trasformazione in atto non debba essere contrastata. Ma in questo modo è ovvio che la ferrovia sia destinata a perdere il suo carattere di servizio di massa. Rispetto a un evento di queste proporzioni, la discussione

sul trasporto di merci o meno sulla direttrice est-ovest, finisce spesso con l'assumere un effetto confondente.

- Non tutti sanno, infine, che *il sistema ferroviario attuale è sotto utilizzato quanto alle merci*. Non è vero che le ferrovie alpine e transalpine siano sature di merci: esse hanno un margine libero dell'ordine del 50% che potrebbe essere ancora migliorato con il cambio dei sistemi di segnalazione. A seguito del blocco del tunnel del Monte Bianco le FFSS hanno offerto 50 nuovi treni merci transalpini, equivalenti a 2000 Tir, ma ne sono stati utilizzati solo 6. Inoltre la Svizzera ha di recente rifiutato uno speciale corridoio per i Tir Italiani da 40 tonnellate finchè il tunnel del M. Bianco rimarrà chiuso, offrendo invece subito treni liberi attraverso il Sempione e il S.Gottardo.
- Una modalità aggiuntiva da considerare è il *"trasporto combinato"* che non è solo la somma del trasporto su ferro (adatto ai lunghi percorsi) e del trasporto su gomma (adatto ai percorsi brevi e accidentati, compresi quelli urbani), ma anche l'utilizzo di infrastrutture ad hoc (centri di interscambio) e di ampliamenti dei nodi ferroviari. La valutazione di convenienza dal punto di vista ambientale va esaminata da caso a caso, senza demonizzazioni, ma senza illudersi che risolva sempre più problemi di quanti ne crea (utile l'interscambio di Novara, molto meno quello di Orbassano). In particolare è illuminante l'interesse al trasporto combinato della Svizzera e dell' Austria, che hanno prevalente trasporto di transito e che possono contare su centri di interscambio fuori dei confini, ma vale la pena di considerare attentamente il problema anche per il Piemonte e la Valle d'Aosta, che sono pure "paesi alpini", e che si trovano ad avere delle strutture di interscambio sottoutilizzate, ma funzionanti. Su questo argomento incombe poi sempre la domanda politica più sopra formulata: "fino a che punto i trasporti -e di conseguenza l'ambiente -devono adattarsi alle evoluzioni della produzione e alle forzature del mercato?"

## 4. I PUNTI DI ATTACCO

*Partendo dalla constatazione che il traffico veicolare privato è congestionato, il primo obiettivo deve essere il governo di tale fenomeno. Quindi non si dovranno fare, se non in misura estremamente limitata, nuove strade che, anziché dare sfogo al traffico, creerebbero maggior uso del mezzo su gomma. Si dovrà invece rendere difficile ogni aumento ulteriore del traffico, specie verso l'area metropolitana, rendendo necessario l'uso del mezzo pubblico, almeno come uso parziale a partire dai nodi di interscambio, che dovranno essere decentrati ovunque possibile.*

Al di là delle parole rituali, come trasferimento dalla gomma al ferro, decentramento dei servizi telecomunicazioni o infostrade, fluidificazione della viabilità stradale, deve esserci la consapevolezza che le relative politiche possono essere in concorrenza o addirittura in conflitto. Per altro *la diluizione degli insediamenti in un'area assai vasta (proposta PTC Provo TO) avrà come sicuro effetto quello di rendere irrilevante il trasporto locale per ferrovia.*

La ferrovia non può inseguire indefinitamente la moltiplicazione dei percorsi possibili, i quali crescono con grande rapidità con il raggio della zona interessata - all'incirca con la quarta potenza: una città dispersa su aree assai vaste, tipo Los Angeles, non può esser servita da un trasporto pubblico su rotaia, e neppure su gomma: deve affidarsi necessariamente al trasporto privato. Gli accenni al potenziamento ferroviario in tale logica sono dichiarazioni senza possibili conseguenze.

***Per una seria politica di governo dei trasporti è necessario:***

- ***Evitare di proporre alcune nuove infrastrutture***, se non quelle necessarie a sollevare le comunità locali dai problemi legati al traffico ed all'inquinamento.
- ***Potenziare il trasporto su rotaia utilizzando in misura ottimale la rete esistente***, in particolare per il trasporto merci riservando al trasporto pubblico e/o privato, nelle varie forme, la funzione di raccordo e integrazione del servizio.
- ***Esigere criteri di sicurezza nel trasporto dei carichi pericolosi*** spostando su pipe-line e ferrovie tutti i carichi di questo genere in transito. E' necessario realizzare a questo proposito campagne per il divieto di transito dei trasporti pericolosi nelle città sia nazionale che locale, attraverso la proposta di una legge specifica sostenuta da interventi ed ordinanze.
- ***Investire nella manutenzione e nell'adeguamento della rete viaria*** rispetto alle nuove costruzioni. Questo anche per evitare che l'exasperazione per la situazione di degrado di abitati attraversati dal traffico pesante si traduca esclusivamente in richiesta di nuove infrastrutture e non in una domanda di manutenzione ordinaria delle strade.
- ***Predisporre studi di flussi di merci, attuali e desiderati, effettivamente trasferibili su ferrovia*** con conseguente realizzazione di linee o tratte ferroviarie dedicate in modo prevalente alle merci, che interconnettono aree di interscambio ed evitino la città.
- ***Ristrutturare le linee esistenti*** in modo da consentire il trasporto su ferrovia degli autocarri.
- ***Adottare sulle linee ferroviarie vecchie e nuove le migliori tecnologie viaggianti di gestione/ controllo del traffico oggi disponibili.***
- ***Realizzare le opere secondo un criterio funzionale, in modo che esse siano via via utilizzabili anche prima del completamento finale, dando innanzi tutto la precedenza alla ristrutturazione dei nodi***
- ***Corrispondere alle richieste del Libro Bianco sui prezzi corretti per l'uso delle infrastrutture. Tra essi soprattutto la "Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP).***
- ***In specifico per il Nord Ovest sviluppare una pluralità di collegamenti ferroviari verso la Francia, verso il Mediterraneo e verso il centro Europa***, con particolare riferimento all'ammodernamento dei passaggi attraverso le valli di Susa (tunnel del Fréjus) e

Vermenagna; (Colle di Tenda), al raccordo coi porti di Vado, Voltri e La Spezia, alla direttrice Genova - Sempione passante per Novara.

## 5. TORINO E DINTORNI: QUALE MOBILITA'?

### 5.1 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TORINO: -OSSERVAZIONI A UN PIANO RICCO DI CONTRADDIZIONI I

Si rende necessario premettere che *il recentissimo PTC della provincia di Torino ed il piano regionale dei trasporti e delle comunicazioni (non ancora approvato dal consiglio regionale) si presentano come dei grandi contenitori in cui entrano acriticamente tutte le opere proposte dai soggetti pubblici e privati. Dalla lettura si evince la mancanza di un indirizzo meditato e valido e nel contempo si delineano con chiarezza possibilità di spazi per attività speculative a danno del territorio.*

Ad esempio il tracciato della tangenziale est, così come il tracciato stradale quasi completamente nuovo tra Avigliana e la Torino- Pinerolo, possono innescare o meglio liberare aspettative volte ad edificare le aree circostanti. Edificazioni che si tradurranno in incremento di flussi "veicolari", in quanto non esiste alternativa ferroviaria verso Torino.

*Altra scelta che si contesta è il volere piegare a tutti i costi le giuste esigenze dei Comuni di ottenere circonvallazioni al proprio abitato, con l'obiettivo di costruire un "anello intorno" a Torino, e con l'effetto che:*

- le circonvallazioni agli abitati sono spesso troppo lontane dagli stessi lasciando libero sfogo alle possibilità espansive degli abitati;
- vi saranno tre anelli intorno a Torino che non risolvono le esigenze esistenti di penetrazione in Torino, ma che renderanno "compromessi" (come si usa dire) ampi territori oggi ancora preservati all'edificazione. La collina morenica di Rivoli/Avigliana, la collina torinese, e così via.

Non tutte le varianti agli abitati sono in realtà necessarie (basti osservare quella intorno a Borgaro preludio invece di ingenti sviluppi urbani).

*Sulle circonvallazioni ai centri abitati che sono necessarie e che sono previste dal PTC bisognerebbe, a nostro avviso, apporre indicazioni e vincoli in modo tale da interrompere il meccanismo di questi ultimi decenni, per cui, fatta la strada, lì intorno si incomincia a costruire e dopo qualche anno è necessaria una nuova circonvallazione... e così via.*

In tal caso *Legambiente Piemonte ripropone* quanto asserito nella parte iniziale ossia *di rivedere le proposte viabilistiche contenendole:*

- *nella soluzione dei punti e dei nodi critici;*
- *nel completamento di assi esistenti* soprattutto quando possono costituire una seria alternativa ad assi trafficati: si pensi a *c.so Marche* che da Venaria a Collegno, Grugliasco, Orbassano può costituire asse distributore del traffico interno all'area torinese in *alternativa alla tangenziale* con indubbio vantaggio nel sollevare la tangenziale stessa dal traffico in uno (anzi nell'unico) dei tratti critici della stessa (da Borgaro ad Orbassano);
- nella realizzazione di *parcheggi di interscambio* esterni a Torino in tutti i punti di intersezione tra assi stradali e ferrovia (ad esempio tra S.A.T. e Ciriè -Lanzo... etc.);
- nella realizzazione di *circonvallazioni esclusivamente a ridosso dei centri abitati* (a titolo d'esempio particolarmente preoccupante è la circonvallazione di Venaria che non solo non interloquisce con la città, ma impatta sullo straordinario ambiente del pre-parco della Mandria);
- nella incentivazione della *liberalizzazione degli assi autostradali laddove possano svolgere una funzione di circonvallazione dei centri abitati*, onde evitare di moltiplicare all'infinito la costruzione di strade parallele (emblematici i casi di Carmagnola, Ivrea, Trofarello.. ).

## 5.2. TORINO E L'AREA METROPOLITANA

*Il tasso di motorizzazione è altissimo* e continua a crescere: si avvicina ormai a 7 autoveicoli ogni 10 abitanti (bambini, vecchi e invalidi compresi) e la città attrae più veicoli di quanti ne escono. Il Piano Urbano del Traffico ha finora *attuato una certa difesa dell'area centrale*, basata sulla limitazione di circolazione (con 40.000 eccezioni!) nelle prime ore del mattino e soprattutto su un controllo abbastanza stretto del tempo di sosta dei veicoli. Non manca inoltre l'uso di dissuasori (quali i "nasi" agli incroci, pavimentazioni sopraelevate,...) per rallentare (poco) la velocità e delimitare le aree pedonali (molte delle quali sono di recente istituzione). Diverse *corsie riservate ai mezzi pubblici* funzionano (ma non a sufficienza) e si sono attrezzate alcune *piste ciclabili* secondo un disegno valido, che però procede lentamente, di modo che la progettata diffusione della bicicletta stagna.

*Due sono le chiavi del problema per ridurre la circolazione veicolare: la politica dei parcheggi e quella dei trasporti pubblici.*

Per quanto riguarda i *parcheggi* l'unico importante impegno (corrispondente a una richiesta di Legambiente degli anni 80) è stata la *disciplina della sosta a rotazione nel centro e, gradualmente, nelle aree semiperiferiche ("strisce blu")*, affidata efficacemente all'ATM (Azienda Torinese Mobilità). Di parcheggi di interscambio nemmeno l'ombra: quelli progettati sono centrali (e quindi tipicamente attrattori di traffico) oppure semiperiferici interrati (con lavori interminabili, prevalentemente sotto aree verdi).

I *trasporti pubblici* richiedono un discorso complesso, perché la materia è anche nelle mani del Governo e della Regione e *il problema maggiore è quello di un insufficiente investimento*. La responsabilità del Comune è comunque primaria perché continua a investire buona parte delle sue pur cospicue risorse a pioggia (si pensi alle molte discutibili spese in campo culturale e ambientale – sì, anche molte spese etichettate ambientali! –, all'importante volume complessivo di spese di rappresentanza, ecc.) e perché ha una non trascurabile capacità di influenzare le decisioni del Governo, della Regione e della Provincia.

*L'architettura a 10 anni del sistema di trasporto collettivo prevista dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è la seguente:*

- Passante Ferroviario;
- Linea 1 di metropolitana automatica (tratta Collegno -Porta Nuova);
- 8 linee tranviarie (linee di forza del sistema di superficie);
- linee bus opportunamente razionalizzate a integrazione delle linee tranviarie.

*Il sistema dovrebbe essere fortemente intramodale (stazioni di interscambio fra differenti tipi di trasporto collettivo) e intermodale (parcheggi di interscambio fra auto e trasporto collettivo). Il servizio ferroviario dovrebbe operare a regime tra 10 anni, sul nodo di Torino, con 4 linee di cui 3 passanti, e con 12 passaggi per direzione in ora di punta sul tratto comune.*

*I 10 anni aggiunti a tutti quelli già trascorsi dall'inizio della progettazione*, anche senza nuovi ritardi, *sono tempi biblici, rispetto a quelli impiegati per analoghe costruzioni di sistemi nelle principali città d'Europa, ma gli obiettivi generali sono ancora meno impegnativi*. Nella presentazione del Piano Economico-Finanziario Triennale 1999-2001 (con proiezioni di medio-lungo termine) da parte dell'ATM si fissa l'obiettivo di "far fronte efficacemente ad una domanda superiore del 31% rispetto a quella attuale". In altra parte del Piano si precisa che "secondo i dati sperimentali 1998, *la quota di mercato ATM è pari al 25%* della mobilità motorizzata." Anche se applicassimo a questo dato 1998 l'intero obiettivo di aumento potenziale del 31%, cioè accettando l'ipotesi non realistica di mobilità totale ferma e di incremento ATM a totale scapito del resto del mercato, otterremmo un incremento dell'8% ( $25\% \times 0,31 = 8\%$ ), che sommato al 25% porterebbe la quota di mercato della mobilità fra 10 anni al 33%.

Intanto le FS e la Regione Piemonte, che stanno progettando il *Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) per l'Area Metropolitana Torinese (AMT)*, strettamente integrato con la rete ATM, prevedono una "compiuta realizzazione" nel 2006, "superando inattuali distinzioni funzionali e territoriali, che si traducono in improbabili difese di quote di mercato (utenze) o, nei tentativi di integrazione, in sofisticati equilibri alchemici dove però residuano reciproci sospetti di stregoneria. (sic!) (...). Occorre allora creare le condizioni ...con una determinazione che superi l'attuale dicotomia che, ad un tempo registra una pervicace insistenza nel dedicare al trasporto

pubblico significative risorse pubbliche (in investimenti e gestione) ed una *passiva rassegnazione ad una costante perdita di utenti.*" (Presentazione del Servizio ferroviario metropolitano - gennaio '99 1."Assunti e fini" -l'evidenziazione è nostra). Nello stesso documento (stesso paragrafo) si dice che " attualmente la rete ferroviaria è un'insieme di linee disomogenee dal punto di vista infrastrutturale (linee a doppio e semplice binario, elettrificate e non, ); il cui nodo centrale, il passante, è in fase di completamento; che verrà ad arricchirsi di due nuove linee AC-AV (TO-MI e TO-Lyon) che dovranno essere occasione per un ridisegno complessivo dell'assetto del nodo e delle stazioni centrali; gestita da soggetti diversi".

Anche senza tener conto degli accenti pessimistici del Servizio Ferroviario Metropolitano e considerando le previsioni limite ATM dell'incremento 33%, *passare dal 25% al 33% della mobilità motorizzata non basterebbe ancora*, se davvero si volesse salvaguardare la città da un definitivo dominio del mezzo privato su quello pubblico, con le conseguenze che ne derivano.

Per completezza precisiamo che gli argomenti "*moderazione della velocità*" (rendere più fluida la circolazione, imponendo un limite di velocità relativamente basso in alcuni o in tutti i quartieri, ma eliminando semafori e limiti vari), *car-pooling* (uso congiunto dello stesso mezzo su percorsi comuni), e *car-sharing* (utilizzo singolo in proprietà o in noleggio di quote di un autoveicolo gestito da un'apposita organizzazione) *sono totalmente ignorati*. Quanto all'incoraggiamento della *bicicletta* si è già detto che è sostanzialmente di facciata.

## 5.3 LA TANGENZIALE AUTOSTRADALE EST DI TORINO

### UNA STRADA CHE NON VOGLIAMO

*Il problema della realizzazione di una autostrada tangenziale ad est della conurbazione torinese si riaffaccia periodicamente da un quarto di secolo* con proposte di tracciato, di livello di servizio e individuazione del soggetto realizzatore e/o gestore assai diverse. Conviene ricordare come tra i diversi proponenti si siano avvicinati la società concessionaria dell'autostrada Torino - Piacenza, SATAP, la concessionaria del sistema autostradale tangenziale urbano ATIVA, la stessa Provincia e persino l'abortito ente comprensoriale torinese!

*La scelta delle diverse ipotesi di tracciato ha ovviamente risentito delle diverse "sponsorizzazioni"* avvicinandosi o allontanandosi ai confini metropolitani più per "giustificare" il diritto ad eseguire l'opera che per rispondere a precise esigenze di traffico. L'ultima proposta, quella recepita dal Piano Territoriale della Provincia di Torino, non fa eccezione: potendosene legittimamente individuare una sponsorizzazione da parte del primo e più importante gestore privato di concessioni autostradali (il Gruppo Gavio), non può sorprendere il forte arretramento, verso Villanova a sud, e verso Chivasso a nord, degli attestamenti della bretella destinata a raccordare due

tratte autostradali in concessione al medesimo Gruppo: la Torino -Piacenza e la Torino -Milano. Naturalmente si possono formulare molte argomentazioni per difendere questa piuttosto che un'altra tesi progettuale contrapposta: e infatti, anche nella modesta relazione contenuta nel Piano troviamo qualcosa al riguardo. Tuttavia in questo caso occorrerebbe prima essere convincenti sulla opportunità stessa di realizzare l'opera (per altro assai onerosa).

*Nel caso specifico risulta per molti versi contrapposto, e quindi difficilmente compatibile, il potenziamento del semi anello tangenziale sud/nord, e il completamento di Corso Marche, vera e propria "corda" ovest del tratto più critico dell'attuale sistema autostradale urbano. Senza contare il possibile prolungamento, proprio ad est, dell'attuale attestamento autostradale di "Abbadia di Stura" sino al "Ponte Diga" sul Po e quindi con un Corso Casale/Corso Moncalieri passibili di interventi migliorativi (e di accettabile compatibilità ambientale) tesi a migliorarne la scorrevolezza pur senza appesantirne eccessivamente la portata (né quantitativamente, né qualitativamente: leggesi "traffico pesante").*

Se queste considerazioni conducono a un corretto sviluppo di ragionamento, e se tutto viene pesato in termini di rigorosa analisi costo/beneficio *viene meno il presupposto stesso di realizzazione di un'autostrada collocata ad est di Torino. Se poi si analizza il tracciato recepito dal Piano (PTC prov. To) allora le perplessità aumentano. La collocazione estremamente periferica è infatti tale da porsi automaticamente fuori da significativi flussi di traffico*: sia quelli in essere che quelli ipotizzabili.

Cheché ne sostengano gli estensori risulta fin troppo evidente come i desiderabili flussi di traffico merci interessati a un itinerario nord sud si trovino giustapposti e a considerevole distanza sia per il corridoio ovest che per quello est: i primi potendo percorrere già oggi, sia pure con le note difficoltà di saturazione, una sorta di "pedemontana", i secondi potendo disporre delle ampie carreggiate della Voltri -Gravellona Toce efficacemente raccordata con viabilità autostradale e ordinaria in più punti e con diversi itinerari. Se l'opera è invece finalizzata al traffico leggero allora diventa legittimo sospettare che i flussi di traffico verranno creati ex novo dagli insediamenti residenziali resi appetibili dalla realizzazione viaria: una accurata "esplorativa" catastale potrebbe rivelarsi opportuna per allontanare almeno i più sgradevoli sospetti.

Tornando al presente risulta fin troppo evidente *come la tratta satura dell'attuale semianello tangenziale vada collocata tra l'uscita di Mirafiori e c.so Orbassano a sud, e quella di C. Regina Margherita a nord*. Numerosi e successivi sondaggi origine/destinazione, interpolati con le consuete statistiche sul traffico e con i risultati certificati dalla devoluzione I. V. .A. sui pedaggi alle Barriere concorrono a individuare una tipologia e una dimensione dei flussi che dovrebbe addirittura sconsigliare il riaffacciarsi di ipotesi di tangenziale est per i prossimi cinquant'anni. Ma se proprio si continuasse a insistere sul corridoio riportato in piano la giustificazione apparirebbe chiara solo in chiave di speculazione edilizia.

## 5.4 IL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA TORINO PINEROLO

*Sotto la denominazione riduttiva (se non volutamente fuorviante) di "completamento" si celano interventi assai più vasti, complessi, onerosi e, in alcuni aspetti, piuttosto contraddittori*: risulta infatti *auspicabile raccordare* la vasta e problematica *area del centro intermodale merci di Orbassano*, sorto in adiacenza con l'ospedale S. Luigi recentemente destinato anche a funzione universitaria, sia col sistema autostradale delle tangenziali urbane che con la viabilità di penetrazione.

*Analogamente* risulta opportuno procedere al decongestionamento della cintura nord -ovest della città realizzando la *variante alla s.s. 24 con circonvallazione di Collegno, Pianezza, Druento, Alpignano, Caselette*.

*Più discutibili i non meglio precisati "interventi complementari sulla viabilità ordinaria nei Comuni di Beinasco, Orbassano e Rivalta "al fine di minimizzare l'impatto ambientale della nuova barriera di Beinasco*: si tratta più banalmente di una "monetizzazione" del parere favorevole di tali Comuni, che rischia tuttavia di tradursi in attrazione di una consistente quota di traffico passante in un'area densamente abitata: zona oggi decongestionata grazie all'esistenza di un raccordo autostradale gratuito (il Torino-Pinerolo, appunto) peraltro incompleto. Si rischia quindi un rimedio peggiore del male con la probabile riproposizione nella cintura sud, delle *tensioni che caratterizzano l'esistenza di barriere di esazioni pedaggi* ad ovest (Rivoli/Bruere), a sud (Trofarello/Chieri) e a nord-est (Settimo T.se/To Falchera).

*Per la soluzione di queste "tensioni" vediamo piuttosto la realizzazione di parcheggi di interscambio modale (veicolo individuale/mezzo collettivo) all'intersezione tra la rete autostradale urbana e le principali linee ferroviarie, tranviarie e di autobus, nonché lo sviluppo di un sistema di pedaggiamento dinamico del traffico*, teso sì a fluidificare, ma anche a penalizzare sia il transito nelle ore di maggior congestione, che la tendenza ancora in crescita al raggiungimento delle destinazioni urbane nel drammatico rapporto 1/1(un unico viaggiatore per ogni vettura!).

***Tornando al vero e proprio completamento del raccordo autostradale tra Torino e l'esistente circonvallazione di Pinerolo, variante della vecchia ss. 23 del Sestriere, occorre ammettere che l'attestamento della tratta esistente sull'angusta strada provinciale che collega Volvera ad Airasca, immediatamente tagliata da un passaggio a livello della ferrovia Torino-Torre Pellice e a ridosso dell'abitato di Airasca, ha risolto (gratuitamente!) solo i problemi di collegamento tra gli stabilimenti e il Centro Ricambi FIAT (magnificamente servito attraverso lo svincolo di None).***

***Ma se il completamento pare auspicabile persino in un'ortodossa ottica ambientalista, non così ineluttabile dev'essere la proliferazione degli svincoli, che, peraltro, pare che i progettisti di questo raccordo amino particolarmente: pensiamo infatti di poter tranquillamente affermare che gli abitanti di Volvera vantino già oggi un primato di cui forse non sono neanche consapevoli: il maggior sviluppo di Km di rami di svincoli autostradali pro capite d'Europa: nemmeno la SIT AF ad Avigliana o il mitico "maestro dei lavori pubblici" Nicolazzi a Gattico riuscirono a far di meglio.***

E a proposito di record, se ci allarghiamo un attimo dall'area metropolitana alla dimensione regionale, conviene citare un dato che ci autorizza a "bocciare in geografia" amministratori locali di prestigio anche accademico:

***il Piemonte è la regione italiana con il maggior sviluppo di rete autostradale! Ben 807,4 Km, contro i 572,8 della Lombardia, i 569,5 dell'Emilia, i 477,6 del Veneto, i 423,9 della Toscana, e via scendendo!***

***Per non parlare, poi, dei valichi stradali e autostradali, che già oggi, senza l'agognato Mercantour, ci consentono di svolgere quella funzione di ponte verso l'Europa, che per molti occorrerebbe conquistare a colpi di miliardi, inevitabilmente sottratti ad una politica di sviluppo davvero equilibrato.***

## 6. NOTE SU ALCUNI PROGETTI "STRATEGICI" PER IL PIEMONTE

Nel prevedere grandi infrastrutture in Piemonte da parte di chi governa c'è l'esplicita intenzione di avvallare la tesi che Torino si trovi lungo una direttrice di grande portata per il traffico di transito, e quindi debba in qualche modo attrezzarsi per non essere sommersa.

La tesi è indimostrabile, non vi sono dati che lo confermano.

*Sono così previsti nuovi tracciati stradali e ferroviari non giustificati da flussi esistenti né da ipotesi fondate di una prossima domanda di mobilità, che si configurano come opere di rilevante costo, ma soprattutto come infrastrutture devastanti il contesto ambientale, frequentemente di grande pregio.*

A proposito del trasporto ferroviario di passeggeri nel nostro paese in generale e attraverso la pianura padana nello specifico, è bene ricordare che si tratta di aree densamente urbanizzate. La massa attuale degli spostamenti è ingentissima ed è probabile che cresca ancora nonostante il telelavoro e la generale tendenza alla dematerializzazione; la sua caratteristica saliente, però, è quella delle brevi percorrenze.

In particolare, dai dati disponibili, non è facile estrarre un parametro che quanti fichi questa realtà nel caso della linea ad "alta velocità/alta capacità" Lione-Torino-Milano-Trieste. Tuttavia si può supporre che il traffico passeggeri di lunga percorrenza interna alla tratta sia a ritmi ampiamente al di sotto del 10% del totale.

La domanda che questo traffico pone è per così dire di tipo metropolitano (più dell'80% del totale è costituito da viaggiatori di media e breve percorrenza). Ciò che può interessare ed attirare l'utente è l'alta frequenza dei convogli, l'affidabilità del trasporto, il comfort di viaggio. Un viaggio, sia pur relativamente breve, fatto in piedi in un treno sporco ed in ritardo non attira certo simpatie verso il mezzo ferroviario.

Cadenzamento e, in connessione con questo, omotachicità dei convogli (treni che viaggiano tutti alla stessa velocità), sono i fattori strategici da garantire. Qui la massima velocità del treno ha un valore marginale; non nullo, ma marginale. D'altra parte l'esperienza di viaggiare in TGV da Milano a Novara e Torino è gradevole e positiva, non certo perché, stanti le condizioni, il viaggio duri sensibilmente meno che con un altro intercity, ma perché a bordo è decisamente più piacevole.

### 6.1 PROGETTO: LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ O ALTA CAPACITÀ LIONE- TORINO-MILANO-TRIESTE

*La questione dell'alta velocità di punta continua ad essere predominante perché essa ha ispirato ed ispira i progetti o preprogetti esistenti e perché l'impatto globale della linea, sia all'atto della costituzione che poi durante l'esercizio, dipende fortemente dalla velocità. Il recente "Patto per lo sviluppo" sottoscritto in Piemonte prevede come parametro di progetto la velocità di 300 Km/h (totalmente ingiustificata), valore che le stesse FS, in più occasioni pubbliche, hanno dichiarato di aver abbandonato a favore del limite di 250 Km/h.*

*Le sollecitazioni sulla linea (e quindi la sua rigidità e "pesantezza") dipendono dall'energia del convoglio in movimento, la quale cresce linearmente con la massa e quadraticamente con la velocità: la velocità insomma è il parametro che conta di più. Anche altre grandezze connesse con l'impatto complessivo sono particolarmente sensibili alla velocità. Ad esempio è noto che il trasporto in ferrovia è energeticamente più conveniente di quello su strada, ma è bene anche ricordare che la potenza necessaria aumenta col cubo della velocità: per far circolare un treno a 300 Km/h è richiesta una potenza otto volte superiore a quella necessaria a 150Km/h. Il consumo di energia su di uno stesso percorso, poi, cresce col quadrato della velocità: un viaggio a 300 Km/h consuma quattro volte più energia di uno a 150 Km/h (richiede naturalmente anche la metà del tempo, ma il tempo risparmiato viene "pagato" con un aggravio energetico ben più che proporzionale). Ancora: la quantità di energia dissipata sotto forma di rumore aerodinamico*

crece addirittura con la 6-7ma potenza della velocità (raddoppiando la velocità, si moltiplica per 128). Si potrebbe continuare passando ad analizzare i costi di manutenzione o i tempi di ammortamento de materiale rotabile.

Detto in breve, *i treni A.V. sono treni passeggeri che si spingono al limite della tecnologia ferroviaria*, pagandone, poiché i miracoli sono rari, il prezzo relativo: una linea interamente nuova, con modificate caratteristiche geometriche dei binari e una diversa alimentazione elettrica, un costo di manutenzione e di ammortamento all'incirca triplicato rispetto a quello delle linee convenzionali. In termini economici l'investimento può tuttavia risultare conveniente, quando un numero sufficientemente alto di passeggeri -tra 30 e 50 mila al giorno, tanto per dare dei numeri - sia disposto a pagare il relativo biglietto. Fatti i conti, risulta che questo è possibile quando si hanno città di qualche milione di abitanti, poste ad una distanza compresa fra 300 e 500 Km, con una pianura in mezzo, possibilmente poco abitata. Si tratta del caso della Parigi-Lione, la cui realizzazione viene considerata un successo commerciale. Si tratta anche della maggior parte delle linee A. V. costruite in Francia e in Germania. Per i numerosi motivi prima ricordati, *l'attraversamento della pianura padana non si presta a questo tipo di soluzione*. Il progetto di una linea A. V. per i passeggeri da Torino a Trieste non ha fondamento tecnico o economico.

*Veniamo alle merci*, argomento già trattato nei capitoli precedenti, ma che per maggiore chiarezza, necessita di ulteriori considerazioni. Il riconoscimento dell'importanza del trasporto ferroviario delle merci è in un certo senso tardivo, non perché tale importanza non sia stata sempre dichiarata, ma perché è recente un suo abbinamento forte con il problema delle nuove infrastrutture.

In effetti nel nostro paese solo il 12% delle merci viaggia in ferrovia. Il dato riferito alle regioni settentrionali è presumibilmente più alto della media nazionale (diciamo intorno al 14%), rimane però il fatto che la parte dominante viaggia su strada con costi ambientali ed economici a carico della collettività, molto rilevanti. C'è insomma una *oggettiva ed impellente esigenza di trasferire merci dalla strada alla ferrovia*.

Ciò detto va precisato immediatamente che *la quota effettivamente catturabile dalla ferrovia non potrebbe mai superare il 30% e anzi anche un obiettivo di tale entità è verosimilmente utopico*. Anche nel caso delle merci si verifica che *la parte prevalente degli spostamenti avviene su distanze medio brevi* su cui la rigidità della via ferrata non riesce comunque a competere con la flessibilità e capillarità della strada.

Sarebbe bene comunque definire meglio tanto la situazione attuale quanto quella futura presumibile. Da studi esistenti o per lo meno dalle sintesi disponibili non si riesce a estrarre alcuna informazione chiara circa l'entità del flusso di merci in attraversamento da est ad ovest e viceversa, di cui pure si è molto parlato, quantomeno a livello, diciamo così, propagandistico. E' chiaro comunque che c'è un forte flusso attuale e potenziale dai porti del Tirreno e dell'Adriatico settentrionali verso l'Europa centrale e viceversa. Così pure è ragionevole aspettarsi un forte incremento dell'interscambio con i paesi dell'est. *Il tutto però è spesso molto più lasciato agli scenari politico/economici che a quelli economico/scientifici*.

Riconosciuta la rilevanza centrale della questione merci è necessario stabilire quali siano i *requisiti di qualità di un buon trasporto merci*. Innanzi tutto è *importante la garanzia dei tempi (non la brevità dei tempi), cioè l'affidabilità ai fini della consegna*. Questo vuol dire che il convoglio merci deve poter viaggiare su binari sostanzialmente sgombri, senza intralci di alcun genere, in particolare, se possibile, senza treni passeggeri di mezzo, con le loro precedenza e la loro velocità. Un treno merci deve poter evitare le soste intermedie tra origine e destinazione e deve avere accesso alla linea in base alle esigenze del mercato. *La velocità del treno, ancora una volta è marginale*.

Una linea con queste caratteristiche, tra l'altro, anche per via dell'impatto acustico non indifferente, deve *aggirare il più possibile le aree urbanizzate, a differenza delle linee passeggeri* che debbono invece attraversarle ed unirle. *Potrebbe sostanzialmente coincidere con la direttrice medio padana* (già esistente, ma con necessità di raddoppio, di ammodernamento e di

connessione tra le diverse tratte): si tratta dell'insieme delle linee che toccano Casale Monferrato, Mortara, Vigevano, Mantova, ecc. la cui sistemazione comporterebbe impatto ambientale e costi notevolmente contenuti rispetto a quelli previsti per la linea AV / AC Torino-Milano.

Sempre in materia di trasporto merci permane e perdura **un equivoco che andrebbe chiarito: è quello dell'esercizio misto**. Da un certo punto in poi, riconosciuta l'importanza del trasporto merci e il peso minore di quello dei passeggeri di lunga percorrenza, si è cominciato a parlare di linee che potessero portare tanto treni ad alta velocità (i mitici 300Km/h) che merci. **Questa soluzione non regge né dal punto di vista tecnologico, né da quello logistico**. Non si può pensare che, sugli stessi binari, corrano treni con velocità -gli uni più che doppie rispetto a quelle degli altri -senza penalizzarsi a vicenda, a meno naturalmente che l'importanza del trasporto merci sia tale solo per modo di dire o lo sia quella dei passeggeri a lunga percorrenza.

Oltre a ciò, non si può pensare di far correre, sugli stessi binari, treni leggeri e veloci, che hanno bisogno di condizioni di rigidità e qualità delle superfici di contatto ben precise e particolari, e treni più lenti e pesanti quali sono i merci, per quanto nuovi e moderni, senza portare **alle stelle i costi e le difficoltà di manutenzione e gestione della linea**. Questo è quanto tra l'altro indica l'esperienza tedesca della Wuerzburg -Hannover.

**Infine c'è la necessità di contemperare esigenze differenti di tracciato**. Come già detto è ragionevole che i merci passino fuori dalle città e i treni passeggeri, anche veloci, dentro, a meno di pensare che, sulla Torino -Trieste, il flusso di passeggeri di lunga percorrenza sia tale da consentire di saltare gran parte delle tappe intermedie senza con ciò diminuire il numero di convogli a valori prossimi allo zero.

**Un altro punto su cui occorre fare chiarezza, riguarda il possibile modello di esercizio delle nuove linee**. Continua ad aleggiare l'idea, relitto del passato ed in parziale contraddizione con la già criticata proposta dell'esercizio misto, di decongestionare la linea storica sottraendo le treni a lunga percorrenza per lasciar posto anche a treni merci. **Questa idea, in contrasto con i dati esistenti e con ragionevoli previsioni per il futuro, dà per scontato che esista un numero di passeggeri di lunga percorrenza tale da consentire di allontanare dalla linea storica (e dal cuore delle città) un numero non irrisorio di treni passeggeri** Nel contempo prevede di lasciare o addirittura incrementare il traffico merci all'interno delle città. E' chiaro che qualunque amministrazione locale, viceversa, chiederebbe e chiede che i treni di qualità (più o meno veloci, poco importa) fermino in città, mentre sarebbe ben lieta di espellere il rumoroso traffico merci in puro transito.

**La tratta A V/A C Lione-Torino** richiede un discorso a parte riguardante l'ambiente di montagna e le particolarità della **Valle di Susa**, tormentata da numerose gigantesche infrastrutture (autostrada, elettrodotti, impianti idroelettrici). Anche questa sola enunciazione fa comprendere che si tratta di un'area da non disturbare ulteriormente, ma non è inutile sviluppare un breve ragionamento sul **comune problema della velocità**. La velocità elevata in una valle relativamente stretta e poco diramata comporta, come si è già indicato, **un forte impatto acustico**, difficile e costoso da "mitigare", soprattutto nell'affollata bassa valle. Inoltre richiede drastiche **riduzioni della pendenza della linea**, per ottenere le quali si è progettato, in particolare, di ricorrere a un **"tunnel di base" di ben 54 km** sotto il massiccio D'Ambin, tra Susa e St. Jean de Maurienne, con costi (per il completamento della linea – nel 2016 – i francesi stimano una spesa di 11 miliardi di Euro), impatti e rischi da capogiro (si pensi all'enorme volume del materiale estratto e ai rischi dell'idrografia sotterranea e della temperatura, che raggiunge, nei tratti di galleria più interni, anche i 45°). A parte ogni altra considerazione, **i vantaggi in termini di tempo risparmiato non pagano assolutamente una simile impresa, e meno che mai se si considerano gli effettivi flussi di passeggeri e merci**. Si calcola (fonte FS...) che il **minimo economico** è dato dal passaggio nella valle di 400 treni/giorno, sommando l'utilizzo dei binari esistenti e di quelli nuovi, contro i .... attuali. **La linea, già notevolmente migliorata ed efficiente, può essere ulteriormente razionalizzata con tecniche tradizionali** (rafforzamento del servizio -già esistente -di motrici aggiunti ve per superare qualche tratto più ripido; qualche ulteriore aggiunta di binari, banalizzazioni, ecc.).

Riassumendo, in concreto *un sistema ferroviario moderno ed efficiente richiederebbe che:*

- *si considerasse l'intera rete ferroviaria dell'area e non solo le direttrici principali.* Questo significa, prescindendo dalla scala puramente regionale, lavorare, nel senso est/ovest, sulla direttrice principale Torino-Trieste e sulla cosiddetta linea medio-padana, avendo come sbocchi immediati oltre confine Francia e Slovenia; nel senso nord/sud considerare i collegamenti dei porti liguri e dell'alto Adriatico col Sempione e col Brennero;
- *nel contesto dell'intera area ferroviaria e concentrando l'attenzione, per ragioni di tempo, sull'asse est/ovest, che si realizzasse a) il raddoppio dei tratti saturi per quanto riguarda il trasporto passeggeri (per poche decine di km il cosiddetto quadruplicamento in asse è inutile) e l'integrazione con un sistema di trasporto metropolitano nelle grandi aree urbane; b) il raddoppio e l'ammodernamento della medio-padana per il trasporto merci.* Quest'ultima è al momento un collage di tratte locali e dovrebbe viceversa essere trasformata in una linea vera e propria, realizzando i dovuti raccordi e ritocchi di percorso;
- *il complesso degli interventi venisse inserito in un piano complessivo da realizzare per tranches funzionali sulla base di una programmazione di lungo periodo definita in base alla disponibilità di risorse. La scansione temporale degli interventi, nonché la loro natura, dovrebbe partire dalle situazioni di saturazione* (Novara-Milano, Torino-Chivasso) per eliminarle e, progressivamente, prevenirle in modo da trarre il miglior beneficio immediato da ogni opera;
- *i tracciati, prevalentemente in affiancamento a manufatti esistenti, passassero fuori dalle aree urbanizzate.* I progettisti, contrariamente a quanto avvenuto per il passato, ricevessero l'indicazione di *calare la linea sul territorio dando priorità alla salvaguardia delle caratteristiche di quest'ultimo*, adottando ogni possibile accorgimento progettuale e tecnologico atto a *minimizzare gli impatti*. Per chiarire: adottare ogni accorgimento atto a rendere "leggera" la linea (trinceroni, viadotti "di pianura" e terrapieni lunghi chilometri, interramenti, intubamenti della linea aumentano a dismisura i costi e peggiorano la compromissione di territori prevalentemente già disastriati);
- tutte le *merci in transito* fossero indirizzate sui nuovi binari, liberando le aree interne alle città. Attualmente i treni merci rappresentano una percentuale del traffico giornaliero variabile a seconda delle tratte, ma comunque tale che la loro eliminazione comporterebbe la scomparsa, a dati nominali odierni, delle situazioni di sofferenza per congestione;
- le *linee alternative*, unificate, raddoppiate e potenziate (essenzialmente la medio-padana) venissero utilizzate, in una logica di sistema, come percorsi per le merci;
- *l'ottimizzazione della capienza delle linee* venisse perseguita con i più moderni accorgimenti di controllo e gestione del traffico;
- *la tecnologia viaggiante*, nel senso della sicurezza, del comfort, della resa dei tracciati fosse la migliore disponibile. Sarebbe tra l'altro un'ottima cosa se l'Italia, come sta facendo la Germania, varasse un progetto nazionale di ricerca e sviluppo per treni, passeggeri e merci, "silenziosi", perché la simpatia per il treno, nelle aree fortemente popolate, sta vistosamente calando, tanto in Germania che nel nostro paese, in relazione al disturbo arrecato dall'esercizio delle linee.

Vi è ancora una *considerazione finale* non direttamente tecnica, ma essenziale. Tra le cose da realizzare, in nome della trasparenza e dell'economicità del progetto di ammodernamento e potenziamento della rete, vi è una *diversa architettura finanziario-gestionale*; diversa rispetto all'assurdo castello messo in piedi. Insomma non si può fare alcun ragionevole discorso sui costi

e sulle capacità di interlocuzione con amministratori e realtà locali quando ancor oggi gli interventi vengono, o dovrebbero avvenire, al fondo di una catena di intermediazioni che parte dallo stato, passa a FS, di qui a TAV (che appartiene oggi interamente ad FS), torna, per alcune, ad FS in veste di ITALFERR, quindi va, almeno per la tratta Torino-Milano, ad un General Contractor, poi ai consorzi di imprese, infine ai singoli appaltatori diretti. ~

## **6.2 AUTOSTRADA ASTI CUNEO, TRAFORO DEL MERCANTOUR E ALTERNATIVE DI COLLEGAMENTO CON LA FRANCIA**

*Un nuovo collegamento veloce (superstrada) fra Asti e Cuneo, individuato quale asse di primaria necessità sin dal 1967, inserito fra tale data e il 1985 in tutti gli strumenti di programmazione nazionale, regionale e di pianificazione territoriale, ci vedeva e ci vede pienamente favorevoli. Ma nel frattempo si stava rilanciando il business delle autostrade, in piena epoca "Tangentopoli". Ed ecco che nel 1986 il progetto diventa misto, autosuperstradale, con un percorso non lineare, ma "a zeta rovesciata", con la tratta fra Carrù e Cuneo in zona alluvionale. Il progetto è presentato dalla società autostradale SATAP (Torino- Piacenza), che si allea con la società che aveva lanciato l'idea di un tunnel autostradale (di ben 17,3 Km) tra la Valle Gesso e la Valle Vesubie (ovvero Stura e Tinée) per collegare Cuneo con Nizza. Successivamente il gruppo privato del costruttore Gavio arriva in varie tappe ad assicurarsi il controllo della SATAP e, attraverso questa, della rete delle autostrade piemontesi. La variante autostradale che dovrebbe collegare Massimini di Carrù con Cuneo è vista anche in funzione di un prolungamento, attraverso i vigneti delle Langhe, per unire il nuovo tronco alla Alessandria- Voltri.*

*L'insieme del progetto, sempre più complesso e costoso, si blocca, ma non perché è difficile da finanziare e impostato in modo discutibile (una valutazione negativa dell'impatto ambientale, già definita dal Ministero dell'Ambiente, non è stata considerata pretestuosamente). No: è bloccato, anche nella prima, indispensabile e indiscussa tratta fra Asti e Cherasco, perché quei fanatici degli ambientalisti non vogliono né l'autostrada, né il traforo. Questo, in sintesi appare nella maggior parte della stampa locale e nazionale e nei numerosi convegni sull'argomento indetti dalla lobby interessata alla costruzione di grandi infrastrutture, siano esse utili, inutili o dannose. Ma c'è sotto qualche cosa di più importante: dalle indagini della magistratura risultano conti che non tornano per 1400 miliardi nella contabilità della SATAP, a danno dello Stato, dell'ANAS, delle Province di Torino e di Piacenza, dei Comuni di Torino, di Asti e di Genova, nonché di numerose Casse di Risparmio: la cautela è più che giustificata.*

*Naturalmente l'opposizione degli ambientalisti (impegnate in particolare sono Legambiente Cuneo, Pro Natura e CIPRA Italia, oltre all'Associazione Salvaguardia Valle Stura, che hanno compediato le loro tesi e ricerche nel volume "DISASTRO AUTOSTRADA" -Moncalieri luglio 1997) offre valide alternative: il rilancio del percorso originario, superstradale, ma anche autostradale (via Cherasco-Marene-Fossano- Cuneo, sulla sinistra orografica della Stura tra Cuneo e Fossano, alta sulla valle) per il collegamento diretto Asti-Cuneo, il rilancio della ferrovia Cuneo-Nizza, con l'ammodernamento del traforo del Tenda e l'elettrificazione della linea (Nb la linea ha caratteristiche tecniche paragonabili a quelle del Loetschberg), la valorizzazione del Colle della Maddalena (di Larche, per i Francesi) e della strada del Colle di Nava,...Non mancano infine proposte concrete per lo sviluppo delle valli alpine interessate, in particolare la Valle Stura.*

*Da parte francese le tesi degli ambientalisti stanno inoltre prendendo piede.*

### 6.3 IL SISTEMA DEGLI AEROPORTI PIEMONTESI

*Ad oggi pare che si privilegino i pur importanti risvolti finanziari della annunciata "privatizzazione" della SAGAT (la Società di gestione dell'aeroporto di Torino-Caselle) piuttosto che la progettualità necessaria per la costruzione di un vero e proprio sistema aeroportuale piemontese.*

Di tanto in tanto si accenna a interessanti *ipotesi di integrazione tra lo scalo di Torino-Caselle e Cuneo-Levaldigi e alla realizzazione di collegamenti ferroviari idonei al veloce raggiungimento dei due scali.*

*Ancor più vaghi i discorsi sul cosiddetto riposizionamento di Torino-Caselle rispetto a Malpensa 2000.*

### 6.4 MALPENSA: UN AEROPORTO DA "LIMITARE"

Per non alterare ulteriormente il territorio interessato dall'aeroporto, zona già fortemente compromessa, riteniamo *indispensabile bloccare ogni aumento del traffico aereo attraverso:*

- il ritiro del decreto Burlando Bis per *bloccare il trasferimento del traffico aereo rimasto a Linate;*
- *la sospensione di ogni nuova acquisizione di traffico aereo* eventualmente proveniente da altri scali o frutto di concessioni di nuovi accessi alle piste,
- *lo stop dei lavori di realizzazione della Cargo City e delle infrastrutture viarie di servizio e commerciali previste dal piano d'area (tranne il completamento del collegamento su rotaia del Malpensa Express e della corsia di emergenza sulla A8)* in attesa di riconsiderare ogni insediamento territoriale alla luce della risultante della valutazione degli studi ambientali (definizione del tetto massimo di sviluppo aeroportuale compatibile con la capacità di carico del territorio );
- *una nuova verifica del reale volume di traffico attuale passeggeri e merci* di Malpensa per ricondurlo nei limiti previsti dalla delibera regionale del 1986 (mantenimento della piena capacità operativa di Linate) e dal piano regolatore generale approvato nel 1987.

Tenuto inoltre conto che il Governo non ha ancora completato la V.I.A.(\*). su Malpensa, anche se per alcuni aspetti è oramai troppo tardi, crediamo che sia *necessaria:*

- *la corretta definizione di ogni impatto, della sua reversibilità-irreversibilità e delle conseguenti misure di mitigazione o compensazione da definire attraverso la partecipazione delle popolazioni interessate;*
- *la predisposizione di un sistema di monitoraggio in funzione degli elementi emersi dalla V.I.A. allo scopo di assicurare nel tempo le condizioni di partenza;*
- *l'immediato avvio dell'indagine epidemiologica.* La V.I.A. non deve essere solo ambientale, ma anche sanitaria, con adeguata partecipazione delle strutture di base;
- *la soppressione totale dei voli notturni dalle 23.00 alle 7.00, accompagnata da ridefinizione e rispetto delle procedure anti-rumore.*

(\*) L'Ecoistituto della Valle del Ticino e Legambiente hanno invitato gli Enti Locali interessati a conferire al Prof. Virginio Bettini un ruolo di supervisore e coordinatore di una "VIA autogestita". Molti comuni lombardi e piemontesi hanno aderito e così pure la Provincia di Novara (alla quale, nei giorni in cui va in stampa il presente documento, si richiede pressantemente di riconfermarsi fra i committenti e di far sua la "Analisi critica" consegnata dallo stesso Prof. Bettini, depositandola -nei termini di legge -presso il Ministero). Alla Regione Piemonte sono consentiti tempi più lunghi, ma non è ancora chiaro se le integrazioni richieste dal Ministero hanno interrotto i termini riavanzando i tempi per le osservazioni.

## 6.5 IL POSSIBILE RUOLO "AMBIENTALE" DI UN SISTEMA AEROPORTUALE PIEMONTESE

*Non basta: occorre elaborare scenari alternativi che contemplino una funzione regolatrice e di governo del traffico aereo da parte del Ministero dei Trasporti, ispirata alla redistribuzione delle rotte ed a una maggior specializzazione dei singoli scali.*

Una politica così ridisegnata consentirebbe tra l'altro di rendere virtuosa la competizione economica, ma funzionerebbe meglio anche come tutela ambientale, superando anche le contrapposizioni (non sempre limpide) degli amministratori lombardi e piemontesi. Perché *se il gigantismo anacronistico, oltre che ambientalmente intollerabile, che ha caratterizzato la nascita di Malpensa può ancora -sia pur limitatamente -subire delle correzioni, queste debbono necessariamente passare attraverso una razionalizzazione redistributiva dei voli, in cui gli scali piemontesi e, ovviamente in primo luogo, Torino-Caselle possono giocare un ruolo importante.*

Oggi invece assistiamo addirittura al tentativo pianificato di accaparramento dei "charter" invernali col risultato di costringere le migliaia di sciatori provenienti dall'estero a scendere a Milano Malpensa per poi trasferirsi in pullman in Valle d'Aosta, in Val di Susa e addirittura agli emergenti e pregiati comprensori sciistici delle Alpi Marittime!

Si somma quindi alla invivibilità delle aree residenziali sviluppatasi tra il Novarese e il Gallaratese anche l'ulteriore congestionamento di arterie autostradali già al collasso come la Torino- Milano, il sistema autostradale delle tangenziali urbane Torinesi e l'Autofrèjus. Si cumulano inquinamento aereo e inquinamento automobilistico; si derubano migliaia di turisti di ore e ore di svago, costringendo li a lunghi e inutili trasferimenti in autobus.

A proposito di costi e di trasporti irrazionali e soprattutto di politiche commerciali scellerate, c'è un altro paradosso che merita d'essere raccontato (anche perché non possiamo escludere che gli stessi solenni piani nazionali dei trasporti in via di redazione risultino pur marginalmente viziati): l'85% (l'ottantacinque per cento!) delle merci spedite quotidianamente da Torino-Caselle viaggia in camion!

Chissà quanti di quei camion, che si e ci sorpassano, corrono verso gli aeroporti di Lione, di Zurigo, di Francoforte e, perché no?, di Milano-Malpensa, o addirittura porta-porta per rispettare tempi (e tariffe) ....volanti?!

## **7. CONCLUSIONE**

*In Piemonte, come del resto nell'intero paese, la politica dei trasporti risulta ancora imperniata sulla costruzione di grandi infrastrutture.*

*Come spesso accade, le grandi opere sono poste dai vari governanti come volani imprenditoriali ed occupazionali, al di là delle valenze trasportistiche, ma col tempo si rivelano essere ben altro, prevalendo la cultura dell'appalto su quella del servizio.*

*L'aspetto della spinta per nuove infrastrutture ci chiede di misurarci, oltre che con l'utilità dell'opera stessa, con i problemi dell'economicità e della resa di produzione non dimenticando il problema dell'occupazione.*

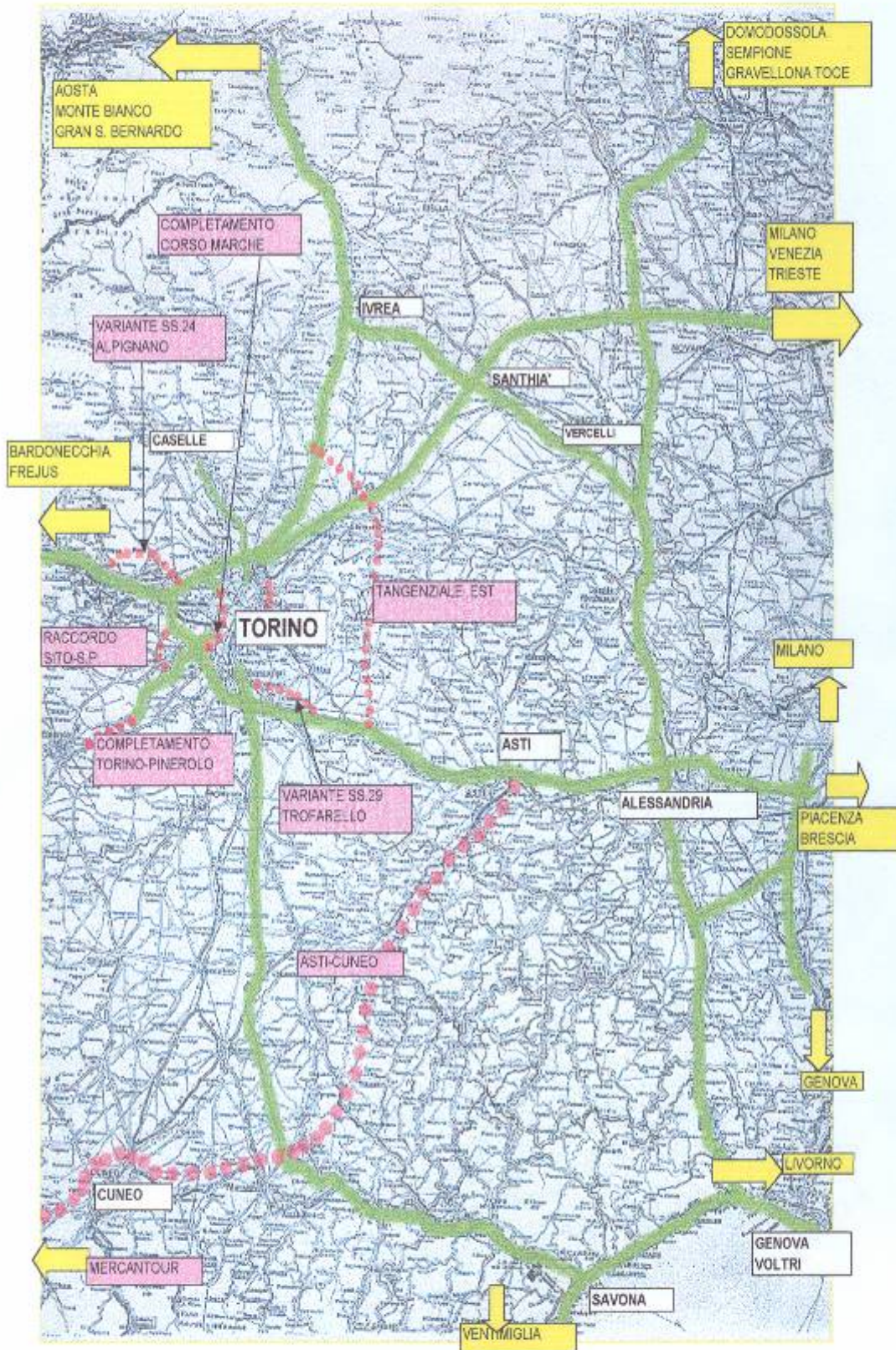
*Comunque il risultato finale è che l'adeguamento, la manutenzione e la gestione delle reti, oltre a migliorare la qualità dei servizi e a ridurre l'inquinamento ed il consumo del suolo, produce enormemente di più in termini di occupazione stabile e qualificata di quella delle grandi opere infrastrutturali proposte dalle lobbies del cemento.*

NOTA BENE

NELLA CARTA IL PERCORSO DEL PROGETTO DI AUTOSTRADA ASTI-CUNEO E' INDICATO IN MODO APPROSSIMATIVO, SOLO QUALE CITAZIONE DELL'OPERA E NON DEVE ESSERE INTERPRETATO QUALE EFFETTIVO PERCORSO.

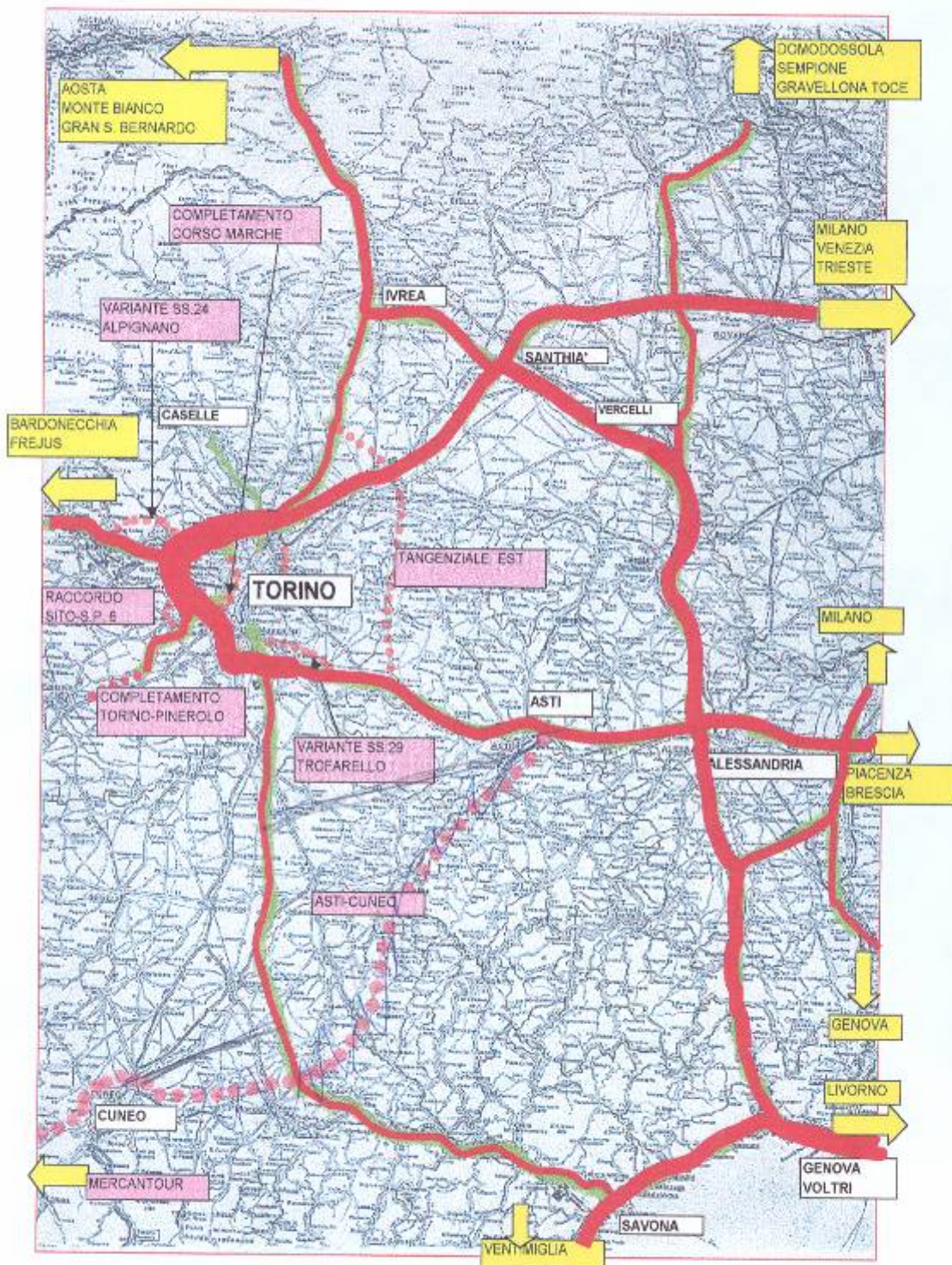
IN PARTICOLARE NON APPARE CHIARAMENTE CHE, DOPO AVER TOCCATO ALBA, L'AUTOSTRADA DOVREBBE PROSEGUIRE PER CHERASCO-MARENE, COLLEGANDOSI CON L'AUTOSTRADA TORINO-SA VONA .IL PROSEGUIMENTO, IN LUOGO DI UTILIZZARE TALE ARTERIA FINO A FOSSANO, PROSEGUENDO CON UN NUOVO PERCORSO DA FOSSANO A CUNEO SULLA SINISTRA OROGRAFICA DELLA STURA (ALTA SULLA PIANURA), NEL PROGETTO SA T AP GIUNGE FINO A CARRU' (MASSIMINI) PER POI PROSEGUIRE PER CUNEO CON UN NUOVO PERCORSO SULLA DESTRA OROGRAFICA DELLA STURA (ALLUVIONALE).

Schema 1  
RETE AUTOSTRADALE PIEMONTESE



Evidenziata in verde e in linea continua la rete esistente.  
Punteggiati in rosa gli interventi più rilevanti le ipotesi di nuove autostrade

Schema 2  
**RETE AUTOSTRADALE PIEMONTESE:  
 ROTTE E FLUSSI DELLE MERCI**



Si nota come la tangenziale est non può alleggerire in modo significativo il traffico pesante che grava su Torino.

N.B.: le dimensioni di flusso sono indicative. Non è rappresentata la situazione attuale determinata dalla chiusura del M. Bianco.