



LEGAMBIENTE
PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
O.n.l.u.s.

CONGRESSO INTERREGIONALE LEGAMBIENTE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

UN NUOVO AMBIENTALISMO PER UN ALTRO PROGRESSO

17/18 NOVEMBRE 2007

Fabbrica delle "e" – Gruppo Abele
Corso Trapani, 91/b TORINO

TRASPORTI

e

GRANDI OPERE NEL NORD-OVEST

Riflessioni e proposte

Nel nostro Paese, i trasporti si stanno rivelando tra le più evidenti espressioni di conflitto ambiente/territorio/popolarioni. Rispecchiano un modello di sviluppo caratterizzato da molti e contraddittori fenomeni, tra i quali lo sfruttamento non sostenibile delle risorse naturali, un alto livello di consumo del territorio, la mancanza di partecipazione democratica alle decisioni. E non ultimo un effettivo sottoutilizzo della forza lavoro disponibile sia sotto l'aspetto qualitativo sia quantitativo.

Un sistema di trasporti rispettoso dell'ambiente deve farsi carico dei costi reali da esso arrecati ed essere organizzato in modo efficiente. Richiede innanzi tutto un confronto serio sulla previsione dei traffici, è indispensabile chiedersi che cosa e quanto è necessario trasportare e fino a dove. In specifico, le grandi infrastrutture e in particolare la Torino-Lione non sono priorità a cui dedicare risorse economiche per il rilancio della mobilità ferroviaria in Italia (oggi sulla tratta Torino –Lione viaggiano tre coppie di treni TGV al giorno, il transito merci attraverso le Alpi italo- francesi è in calo da oltre un decennio). E' tutt'altro che assodato che siamo di fronte ad una lievitazione della domanda di trasporto tale da giustificare una infrastruttura capace di far fronte nel 2015 al transito ferroviario di 40 milioni di tonnellate/annue contro le attuali 7.. In assenza di incentivi, risultano poco credibili le crescite esponenziali del trasporto merci lungo quell'asse. Gli aumenti più consistenti interessano valichi diretti verso il nord ed est Europa (Gottardo, Sempione, Brennero e Tarvisio). Per la Torino-Lione la quantità di merci che dovrebbe giustificare l'opera è chiaramente sovrastimata rispetto alle quantità reali odierne. Inoltre un dato di fondo è che gran parte dei trasporti dipende dalla differenza tra i costi della mano d'opera tra aree di produzione e di consumo. Ciò potrebbe continuare ad indurre un aumento nel tempo, ma in presenza di un ulteriore aumento del costo del petrolio (oggi quasi a 100 dollari il barile) potrebbero essere necessarie considerazioni totalmente diverse.

L'altra grande infrastruttura che si vuole collocare nel Nord-Ovest è il Terzo valico. Da oltre 20 anni il Progetto del terzo valico ferroviario tra Genova e la pianura padana - attraverso l'Appennino ligure verso le direttrici europee e delle grandi città del Nord-Ovest - è al centro della discussione sui trasporti in Italia. Intorno all'opera si sono radicati interessi economici, un consenso in larga parte trasversale agli schieramenti politici ma anche forti critiche da parte di comitati e economisti dei trasporti e associazioni. (vedi documento allegato, scritto dal circolo di Tortona). Il progetto ha visto momenti alterni con accelerate e frenate, tuttavia non è mai stato discusso all'interno di una politica di forte rilancio del trasporto ferroviario, che riguardi innanzi tutto le merci dal porto di Genova, ma anche il rafforzamento del servizio passeggeri tra Liguria, Piemonte e Lombardia, dei collegamenti pendolari.

Se da un lato si rileva l'impellente necessità di una politica che sappia trovare risposta ai problemi differenti e specifici del traffico passeggeri e merci, d'altro canto non si può continuare ad accettare l'infrastruttura tout court come condizione indispensabile per lo sviluppo del paese. La risposta in termini di infrastrutture ai problemi del trasporto ferroviario è sbagliata perché non serve alle esigenze differenti e articolate del traffico merci e passeggeri.

In Italia la modalità prevalente di trasporto per passeggeri e merci, rimane quella su gomma, affidata principalmente al veicolo privato. C'è bisogno di una politica dei trasporti che si ponga obiettivi di crescita del trasporto ferroviario a medio termine, per riequilibrare e rendere più efficiente e sostenibile il sistema. Occorre sviluppare un programma di interventi mirati ad incrementare la capacità delle linee attuali, integrandone la struttura a rete piuttosto che mortificarla e agendo sull'offerta di servizi di trasporto efficienti ed affidabili, e sull'infrastruttura a livello dei nodi, i veri colli di bottiglia della rete, insieme alle connessioni con i porti, alla definizione di una strategia per il trasporto merci ferroviario, senza ovviamente dimenticare la manutenzione e l'ammodernamento dell'esistente. Ma occorre anche una risposta di politica industriale del settore del trasporto, che – tanto per iniziare – abbandoni la pratica del sussidio 'a pioggia' alle piccole imprese di trasporto.

OBIETTIVI - PROPOSTE DI LEGAMBIENTE

- 1. Diminuire il numero di spostamenti inutili, ottimizzare i trasporti**
- 2. Spostare su ferro una quota traffico merci/passeggeri e risolvere il nodo di Torino**
- 3. Potenziare la rete ferroviaria e le strade del mare**

1. Diminuire il numero di spostamenti inutili, ottimizzare i trasporti attraverso regole, incentivi, fiscalità: dai padroncini alla logistica industriale

Il basso costo del trasporto su gomma mette fuori mercato la ferrovia e sfavorisce l'economia interna e l'autonomia produttiva regionale. Il principio della 'verità dei costi' nel settore trasporti, previsto dalla Convenzione delle Alpi e dal Libro bianco della UE sui Trasporti, richiede una adeguata considerazione dei costi esterni causati dai trasporti, oggi solo in minima parte considerati dalle accise sui carburanti, dalle tasse di circolazione e dai pedaggi autostradali che coprono i cosiddetti costi diretti, ossia la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto, ma non coprono i costi indiretti: danni alla salute e all'ambiente causati dall'inquinamento acustico e atmosferico; costi derivanti da incidenti, dalla congestione stradale, dalla compromissione di suoli agricoli e dall'impatto paesaggistico.

Una maggiore considerazione dei costi non può che iniziare dalla progressiva soppressione delle agevolazioni fiscali di cui beneficiano, in modo indifferenziato, le aziende di autotrasporto. Nello scenario di crescente competitività tra imprese che operano in questo campo, non è utile a nessuno investire risorse pubbliche per mantenere in vita un settore estremamente polverizzato: occorre invece agevolare, anche con incentivi, l'aggregazione di imprese in gruppi logistici, gli unici adeguati ad accedere vantaggiosamente ai servizi di spedizione ferroviaria o, quantomeno, in grado di ottimizzare il trasporto riducendo il numero di viaggi a vuoto. E' auspicabile che il prossimo piano regionale della logistica si costruisca attraverso una rigorosa analisi costi-benefici, con valutazioni serie e complessive allargate a tutto il Nord-Italia e a tutti i settori economici e produttivi tra loro interagenti (inclusi turismo e agricoltura di qualità), considerando anche gli effetti sull'occupazione diretta, indiretta e sulla qualità della vita dei cittadini nei territori interessati da tali opere e dai correlati flussi di merce. Per il carattere di strategicità delle infrastrutture di trasporto delle merci, si ritiene indispensabile che l'impegno di carattere economico da parte della Regione Piemonte non debba concretizzarsi nella semplice partecipazione minoritaria in società operanti nel settore. E' essenziale un'intelligente "regia" pubblica delle iniziative sul territorio (da concordare tra Piemonte, Liguria e Autorità Portuali), con un saldo controllo pubblico sulle regole da far rispettare agli operatori privati internazionali e nazionali che s'insediassero nei Distripark e nei Disticenter.

In prospettiva, occorre passare dall'attuale sistema di pedaggi autostradali ad una tassazione impostata sul modello svizzero, basato sui chilometri percorsi e sulle prestazioni ambientali dei veicoli, destinando i proventi al finanziamento degli interventi di rilancio della ferrovia

2. Spostare su ferro una quota di traffico merci/passeggeri e risolvere il nodo di Torino

Se l'obiettivo condiviso è quello di ridurre il trasporto su strada, occorrerebbe evitare di creare nuove strade, a cominciare dal raddoppio dei tunnel del Monte Bianco e del Frejus, di nuove autostrade come la Cuneo-Nizza e la Ceva-Albenga.

Per spostare su ferro una consistente quota di traffico occorre un forte investimento per aumentare la qualità dell'offerta e dei servizi rinnovando il parco circolante di treni passeggeri di lunga distanza, inserendo nuovi treni metropolitani e regionali, rinnovando il parco merci per renderlo più efficiente e sicuro. Il programma presentato recentemente dalla Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino: il cosiddetto Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) torinese fa ben sperare, infatti nel modello di esercizio definitivo di SFM sarà possibile avere 80 treni/giorno su ognuna delle 4 linee previste (Rivarolo-Chieri, Pinerolo-Germagnano,

Avigliana-Stura, Carmagnola-Chivasso-Ivrea). Ci chiediamo però come sarà possibile attuarle tutto ciò sapendo che, anche quest'anno, dalla finanziaria arriveranno risorse irrisorie per il trasporto locale e per il miglioramento dell'offerta di convogli sulle piccole e medie distanze. E' di questi giorni la notizia del taglio dei mille treni per i pendolari annunciati a maggio da Prodi, ma tolti dalla finanziaria, che si è "dimenticata" di dare copertura economica all'investimento .

Per le merci è essenziale la puntualità nella consegna piuttosto che la velocità, servono concorrenza ed efficienza nella gestione della rete insieme all'offerta di tratte libere e competitive. Occorre intervenire per adeguare stazioni di interscambio e aree di movimentazione delle merci. E' sbagliato investire sulle autostrade viaggianti (ferroustage), si tratta di una modalità costosa, inefficiente e inefficace sotto il profilo della riduzione del traffico stradale, e assai discutibile in termini di bilancio ambientale : caricare interi TIR con i relativi conducenti su appositi treni per il superamento del tratto alpino significa limitare la capacità ferroviaria in rapporto alle tonnellate (l'ingombro di un intero TIR su un carro ferroviario è doppio rispetto a quello di un container) senza con ciò limitare il numero di veicoli circolanti sulle strade europee. Occorre invece puntare sul "*trasporto combinato*" che integra il trasporto su ferro (adatto ai lunghi percorsi) e quello su gomma (adatto ai percorsi brevi, compresi quelli urbani), richiedendo infrastrutture ad hoc (centri di interscambio) e ampliamenti dei nodi ferroviari. Piemonte e Val d'Aosta dispongono di simili infrastrutture, ma esse sono sottoutilizzate. Inoltre bisogna rinnovare il parco circolante perché la maggior parte dei 50mila carri merci esistenti sulla rete ha un'età media di 30-40 anni.

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 termini di cadenzamento, segnalazione, controllo, integrazione con le reti ai trasporto urbano. Si può anche migliorare la compatibilità dei mezzi con l'ambiente, purché si rinunci all'imperativo dell'alta velocità, insignificante per la quasi totalità dei viaggiatori. Le linee merci è bene invece che evitino i centri abitati, predisponendo linee dedicate ed atte ad evitare il conflitto con la condizione residenziale

Ad oggi la priorità vera su cui indirizzare gli investimenti consiste nel nodo di Torino.. Esso rappresenta l'unico innesto della linea di Modane sulla rete ferroviaria nazionale e dovrà essere in grado di sostenere eventuali incrementi di traffico . D'altro canto, i lavori in corso sul Passante ferroviario si sviluppano secondo modalità non pienamente funzionali alle esigenze del traffico merci proveniente dalla Valle Susa , ed anche dall'interporto di Orbassano . Il rischio è dunque che Torino si trasformi in un vero "collo di bottiglia" del sistema, già attorno al 2009-2012, cioè ben prima di ogni previsione di saturazione del valico internazionale. Bisognerebbe inoltre integrare il sistema ferroviario con quello urbano, migliorare le caratteristiche del servizio, renderlo attraente e confortevole per i cittadini, proporre formule tariffarie che ne incentivino l'utilizzo da parte dei cittadini per la normalità degli spostamenti.

L'intervento per la risoluzione del nodo di Torino, e non la nuova Torino-Lione, rappresenta la fondamentale opera infrastrutturale necessaria ad evitare che il Piemonte e il suo capoluogo finiscano con l'essere emarginati dal Paese e dall'Europa.

3. Potenziare la rete ferroviaria e le strade del mare

Il trasporto ferroviario è adatto al trasferimento di 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. 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 il corridoio Lyon-Torino-Kiev dovrebbe fare a quello passante per Parigi e 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, ma senza rinunciare a una politica di governo dei flussi di traffico lasciando che sia la sola logica di mercato a indirizzare gli operatori in una scelta degli attracchi avulsa da qualsivoglia logica territoriale. 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 del Sempione - Loetschberg, e del Gottardo e i valichi del Brennero e di Tarvisio, favorendo così allo stesso tempo sia la intermodalità terrestre che la portualità. Parte considerevole del traffico nord-sud delle merci può essere incanalato sulle due grandi autostrade d'acqua, il Tirreno e l'Adriatico.

Per quanto concerne la Torino-Lione, si tratta di una linea sottoutilizzata rispetto alle capacità disponibili, se si esclude il tratto metropolitano, da Avigliana a Torino, su cui circolano 141 treni al giorno grazie alla compresenza di traffico regionale passeggeri e transito internazionale di merci. Fermo restando che su linee

di analoghe caratteristiche geometriche altre amministrazioni ferroviarie europee sono in grado – in tutta sicurezza – di inserire ancora molte tracce, la ferrovia attuale, presa nel suo complesso, ha ampi margini di miglioramento. Questi in parte diverranno evidenti già a partire dalla conclusione dei lavori di risagomatura in corso sul tunnel del Frejus. Essa dispone di grandi capacità oggi inutilizzate, che sarebbe possibile migliorare ulteriormente con investimenti ragionevoli e con nuove motrici idonee al superamento delle pendenze più critiche (peraltro circoscritte a pochi segmenti di uno dei due binari).

Relativamente al Terzo Valico ferroviario è un errore pensare che sia la questione più impellente del trasporto ferroviario tra Genova e l'Appennino. I motivi sono scontati. Se il trasporto ferroviario ha un ruolo marginalissimo nella gestione delle merci nel porto di Genova i motivi riguardano in primo luogo l'assenza in Italia di una filiera intermodale alternativa e competitiva rispetto alla gomma, i problemi della rete ferroviaria influenzano solo in minima parte questa situazione e non è certamente un collegamento ad Alta Capacità con il Porto di Genova la soluzione a problemi che riguardano costi dei trasporti, organizzazione della logistica, efficienza dell'intermodalità. Se si vuole accorciare i tragitti tra Genova e Milano – sia passeggeri che merci - è curioso che si cominci con i tratti più costosi e complessi e invece non si prevedano interventi sulla linea storica in pianura dove la media di velocità è oggi come un secolo fa di 100 km l'ora. Basta guardare una cartina ferroviaria per capire come ci siano dei rilevanti problemi infrastrutturali. Se si vuole dare una prospettiva al trasporto ferroviario delle merci è assurda l'assenza di un collegamento che permetta ai treni merci provenienti dalla linea Tirrenica di evitare di passare attraverso le stazioni di Brignole e Piazza Principe per collegarsi al Porto di Voltri. Le stesse due linee esistenti di collegamento da Genova verso Ovada-Alessandria e verso Novi Ligure e poi Milano e Torino risalgono al XIX secolo e seppure hanno ancora ampi margini di utilizzo in una prospettiva di sviluppo dei traffici evidenziano limiti di adeguamento e crescita. Così come è necessario completare quanto prima il raddoppio della linea da Genova a Ventimiglia, l'adeguamento delle gallerie nella linea verso Ovada e Alessandria. Purtroppo tutti questi interventi sono in forte ritardo malgrado siano stati inseriti in accordi tra Governi, Regioni e FS. Occorre dunque fare chiarezza negli obiettivi della politica dei trasporti tra Genova e le relazioni fondamentali italiane e europee, stabilire priorità, interventi e risorse, politiche tariffarie.

PENDOLARIA – La libertà di muoversi in treno



Pendolaria è la campagna di Legambiente dedicata al trasporto ferroviario locale; quel trasporto usato sempre più spesso da persone che per necessità o per scelta usano il treno per raggiungere il posto di lavoro o scuola e che sono soggetti spesso e volentieri a ritardi, a servizi spesso insufficienti e a pessime condizioni d'igiene. Legambiente, collaborando con i tanti comitati pendolari che da anni organizzano scioperi e presentano petizioni per far valere i propri diritti vuole puntare l'attenzione proprio su queste problematiche, al fine di creare un'alternativa davvero valida al trasporto privato.

Rilanciare il trasporto ferroviario pendolare e aprire un tavolo di discussione con le Regioni Piemonte e Valle d'Aosta, Trenitalia e RFI: queste sono le priorità lanciate lo scorso anno da Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta durante la conferenza stampa di Pendolaria, occasione in cui erano stati presentati anche i dati sui ritardi dei treni pendolari in arrivo a Torino Porta Nuova dalle 6 alle 9 di mattina. In soli 3 giorni, su 114 treni monitorati solo 17 sono arrivati in orario. Meno del 15%!

Sull'attuale arretratezza del trasporto ferroviario regionale e nazionale pesa anche la scelta dei vertici FS di puntare soprattutto sulle linee ad alta velocità.

Le risorse economiche che continuano a essere spese per altre infrastrutture vanno dirottate al trasporto locale.

Invece, anche dalla proposta della nuova finanziaria spariscono le risorse per il trasporto locale e il progetto per migliorare l'offerta dei convogli sulle piccole e medie distanze.

I mille treni per i pendolari annunciati come certi nel piano industriale delle Ferrovie dello Stato approvato dal Governo (con un investimento di 6,4 miliardi di euro) sono infatti stati tagliati dalla finanziaria.

È un errore imperdonabile lasciare in uno stato di degrado il trasporto ferroviario con la conseguenza di non trovare risposta alla congestione stradale, all'inquinamento e alle emissioni di CO2 che provengono dai trasporti.

Il Governo continua a dare priorità a investimenti su autostrade e grandi infrastrutture, lo dimostrano i 3.612 milioni di Euro che la Legge Obiettivo destina per impegni quinquennali per le opere proposte dal Ministro Di Pietro.

Oltre l'80% della domanda degli spostamenti in Italia è concentrato nelle città

Il trasporto locale, in costante crescita (una media di 42 Km al giorno) è 8 volte maggiore di quello a percorrenza nazionale (un milione e seicentomila contro 200mila circa).

Treni sovraffollati, ritardi, carrozze vecchie e sporche, orari che non coincidono con necessità di

spostamento e con autobus locali, biglietti diversi e nelle stazioni servizi inefficienti, mancanza di parcheggi: sono questi i problemi che lamentano i cittadini che ogni mattina scelgono il treno per muoversi.

Per Legambiente un forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare è una scelta strategica per il futuro del Paese, che incrocia nuove domande e bisogni dei cittadini e insieme guarda al futuro delle città italiane. Perché offre la possibilità a centinaia di migliaia di persone che oggi sono obbligate a muoversi in macchina di scegliere il treno, migliorando così la qualità della vita e diminuendo congestione e inquinamento urbano. La realizzazione degli obiettivi del Protocollo di Kyoto passa inevitabilmente da qui, come pure l'ambizione di avere condizioni di mobilità degne di un paese moderno e civile.

Ulteriori informazioni: www.legambientepiemonte.it/pendolaria.htm

Di seguito si allegano:

1. Mozione proposta dai delegati del circolo Valle Susa
2. Documento a cura del circolo Tortona "Per una politica dei trasporti nell'alessandrino"
3. Informazioni situazione Traforo del Monte Bianco a cura del circolo Valle d' Aosta

**MOZIONE PROPOSTA DAI DELEGATI DEL CIRCOLO VALLE SUSA ALL'APPROVAZIONE
DEL CONGRESSO INTERREGIONALE PIEMONTE-VALLE D'AOSTA DEL 17-18/11/2007**

La Valle di Susa è un lungo corridoio vallivo di origine glaciale che attraversa le Alpi Cozie; ha rappresentato fin dall'epoca romana un naturale collegamento tra l'Italia e la Francia. Questa circostanza ha determinato, in epoca moderna, la compresenza nel medesimo asse vallivo, largo da qualche centinaio di metri non più di 3 chilometri, di diverse infrastrutture di collegamento di importanza internazionale:

- due strade statali di collegamento con la Francia, delle quali una diretta verso Briançon-Gap attraverso il Colle del Monginevro e una verso Lanslebourg attraverso il Colle del Moncenisio
- 1 ferrovia internazionale a doppio binario, diretta a Modane-Valle della Maurienne attraverso il Traforo Ferroviario Internazionale del Frejus
- 1 Autostrada diretta anch'essa a Modane, attraverso il Traforo Autostradale del Frejus

Aggravano la pressione antropica sul territorio tre rilevanti impianti idroelettrici (Pont Ventoux, Diga del Moncenisio, Diga di Rochemolles) nonché una fitta industrializzazione nel fondovalle del territorio di bassa valle.

La valle è inoltre percorsa dal fiume Dora Riparia, la cui dinamica condiziona ulteriormente l'assetto territoriale.

Le infrastrutture presenti sostengono egregiamente il traffico merci-passeggeri attuale; in particolare la ferrovia esistente, una volta conclusi gli importanti lavori di ammodernamento attualmente in corso, sarà in grado di assorbire tutto l'incremento di traffico merci previsto in base alle stime.

La Valle di Susa è stata inserita nelle reti europee di trasporto TEN-T, nel corridoio che si prefigge di collegare Lisbona a Kiev, passando a sud delle Alpi, sulla tratta Torino-Milano-Trieste.

Da quasi vent'anni, prima ancora di un interesse europeo per questa direttrice, si susseguono da parte di una ampia lobby politico-imprenditoriale proposte di realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria con un nuovo tunnel di base lungo oltre 50 km, proposte che da un'iniziale configurazione di treno passeggeri ad Alta Velocità, presto scartata per palese carenza di utenza e la conseguente insostenibilità economica, sono passate a una configurazione mista merci-passeggeri cosiddetta ad Alta Capacità, configurazione pasticciata tutta italiana, giacché i francesi al di là del confine terranno distinti i due tipi di infrastruttura.

La realizzazione della nuova linea, quale che sia il tracciato o il modello di esercizio, è palesemente antieconomica (poiché la sua realizzazione graverà pressoché interamente sul bilancio pubblico), inutile rispetto agli scopi che si prefigge, e dannosa sul piano socio-economico e ambientale, poiché imporrà la distruzione di ampie porzioni di territorio per un lungo periodo (non meno di 15-20 anni di cantieri), distruzioni che si sommeranno a quanto il territorio già ha dovuto sopportare e sopporta tuttora per le altre infrastrutture presenti.

L'economicità della linea è già stata bocciata in linea tecnica da 3 diversi audit realizzati dai francesi, e solo un accordo politico intergovernativo fortemente sollecitato dal governo italiano (che si accollerà buona parte del costo della tratta internazionale) ha consentito di superare le consistenti riserve da parte francese.

Per questi motivi la popolazione della Valle ha manifestato in tutti questi anni una contrarietà che ha raggiunto carattere di massa, coinvolgendo trasversalmente tutti gli strati sociali, tutte le istituzioni, tutti gli schieramenti politici locali, forti di un capillare lavoro di sensibilizzazione, contro-informazione e documentazione tecnico-scientifica. A tale movimento di opposizione all'opera ha partecipato e partecipa tuttora anche il Circolo Valle Susa di Legambiente.

L'odierna assise congressuale costituisce la prima occasione di confronto associativo successiva all'azione di forza perpetrata dal governo nazionale nel periodo ottobre-novembre 2005 per imporre alle popolazioni della Valle di Susa la linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino-Lione. Tali drammatici eventi, culminati con la violenta azione notturna di sgombero da parte delle forze dell'ordine del Presidio di Venaus e con la successiva rioccupazione dei terreni da parte di migliaia di pacifici cittadini e amministratori locali l'8 dicembre 2005, hanno rappresentato da una parte il punto più basso che si sia mai raggiunto nei processi decisionali tra istituzioni sovralocali e cittadini, dall'altra un significativo esempio di partecipazione democratica dal basso a presidio e tutela di valori sociali ed ambientali condivisi e rilevanti per l'intera

collettività nazionale.

Dopo tali eventi si è avviato un percorso di concertazione tecnico-politico (tavolo politico e osservatorio) che può essere considerato unico nella storia delle infrastrutture in Italia, pur dovendosi registrare da parte dei sostenitori della nuova infrastruttura ferroviaria frequenti quanto maldestri tentativi di forzatura dei tempi e degli esiti, accompagnati da un utilizzo perlomeno discutibile degli organi di stampa.

All'interno del percorso di concertazione di cui sopra le popolazioni della Valle hanno mantenuto una netta posizione di contrarietà alla nuova linea e a tutte le diverse opzioni di tracciato che si sono fantasiosamente susseguite negli ultimi mesi. Tale contrarietà si è ulteriormente concretizzata con una petizione sottoscritta da circa 32.000 cittadini, di cui 28.000 residenti in Valle, petizione che è stata consegnata pochi giorni fa alla Commissione Europea, alla Commissione Petizioni del Parlamento Europeo e al Presidente del Consiglio Prodi.

Nonostante gli sforzi fatti dai soggetti favorevoli all'opera, tendenti ad accreditare la linea ferroviaria attuale come prossima al collasso e una nuova linea pertanto necessaria e urgente, i dati oggettivi e le analisi fin qui condotte anche da esperti lontani dalla cultura ambientalista evidenziano l'inutilità e la dannosità per l'ambiente e per i conti pubblici di una nuova infrastruttura.

L'originalità e novità del movimento NO-TAV valsusino è senz'altro rappresentata dal rapporto tra popolazioni e amministratori locali che nel rispetto dei rispettivi ruoli e con la dialettica che ne consegue hanno saputo impostare un efficace contrasto alla nuova opera assumendo un ruolo propositivo nel proporre un percorso di discussione e individuazione di alternative condivisibili.

La popolazione della Valle di Susa è convinta dell'inconsistenza e inaccettabilità della linea TAV presentata come grande opportunità di sviluppo locale e ribadisce la convinzione che tale sviluppo vada perseguito per strade diverse quali le già numerose iniziative avviate per la valorizzazione delle produzioni agricole locali, il turismo 'verde', basato sulla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali della Valle secondo un modello 'soft economy', che sappia integrarsi con l'economia più tradizionale, da sempre presente in valle.

Per le ragioni di cui sopra, il Congresso Interregionale di Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta:

- **esprime la netta contrarietà a qualunque ipotesi di nuova infrastruttura ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Torino-Lione**
- **riconosce il carattere di novità rappresentato dall'esperienza della Val di Susa, caratterizzata dalla trasversalità, dall'ampio ricorso a strumenti di partecipazione e formazione di una coscienza civile condivisa, dalla compresenza di popolazioni e amministratori locali uniti dal comune obiettivo di salvaguardare il territorio e i diritti delle comunità locali a partecipare alle decisioni strategiche per il proprio futuro, dal ricorso a strumenti di lotta e resistenza non violenta**
- **partecipa all'esperienza della Val di Susa e la sostiene laddove sappia mantenere anche in futuro i positivi caratteri distintivi di cui al punto precedente, mantenendosi lontana da settarismi e da posizioni pregiudiziali o preconcrete**
- **rifiuta un'idea di sviluppo e di progresso basata pressoché esclusivamente sulla retorica delle grandi opere e sul consumo del territorio**
- **ritiene necessario avviare una seria pianificazione dei trasporti accompagnata da un processo di Valutazione Ambientale Strategica riferito all'intero sistema di trasporto merci-passeggeri attraverso l'arco alpino ritenendo assolutamente indispensabile che questo sia preliminare a qualunque decisione in merito alle infrastrutture stradali e ferroviarie da realizzarsi attraverso le Alpi**
- **ribadisce la fondata convinzione della necessità urgente, nell'ambito delle politiche dei trasporti, di politiche fiscali e tariffarie che disincentivino efficacemente il trasporto merci su gomma e di investimenti significativi che incrementino in qualità e quantità i trasporti utilizzati quotidianamente da milioni di pendolari**
- **ritiene necessaria l'assunzione di un'iniziativa di carattere nazionale per una profonda revisione della legislazione, con l'abrogazione della cosiddetta legge obiettivo, che costituisce un'illusoria e dannosa scorciatoia, utile unicamente a favorire i consistenti interessi economici, legali e non, connessi alla realizzazione delle grandi opere**
- **impegna i delegati che parteciperanno al Congresso Nazionale di dicembre a promuovere l'approvazione del presente documento da parte dell'assise nazionale.**

PER UNA POLITICA DEI TRASPORTI NELL'ALESSANDRINO

La situazione del trasporto ferroviario in provincia di Alessandria, sia per quanto riguarda i passeggeri che le merci, è drammatica: negli ultimi dieci anni abbiamo assistito a tagli di linee, riduzione delle corse, calo vertiginoso del traffico merci, aumento dei disagi per i pendolari, diminuzione degli interventi di manutenzione.

Questa è la conseguenza di anni di politiche dei trasporti vistosamente dirette a favorire il trasporto su gomma, appoggiate o quanto meno non contrastate dalle amministrazioni locali (non è un mistero che Palenzona mentre era Presidente della Provincia lo era anche della Federazione Italiana Autotrasportatori).

In realtà i collegamenti ferroviari con la Liguria sarebbero anche abbondanti; in particolare alle spalle di Genova vi sono due linee ferroviarie dei Giovi passeggeri e merci a doppio binario e una linea ferroviaria Voltri-Ovada ad unico binario ma con già disponibile il sedime per il raddoppio .

Queste tre linee che partono da Genova-Voltri sono oggi ampiamente sottoutilizzate. Nelle ore notturne per lunghi periodi non transita un treno; i passeggeri che percorrono l'intera tratta Genova-Milano e viceversa non superano i quattromila viaggiatori al giorno, mentre la potenzialità attuale, con una serie di piccoli interventi di ammodernamento e razionalizzazione, sarebbe di ulteriori 180 treni.

Secondo lo studio Zambrini, l'unico tratto con eventuali rallentamenti può essere la Tortona-Voghera, in comune fra la Milano-Genova e la Torino-Bologna. In questo caso basterebbe un terzo binario dotato di blocco automatico banalizzato per aumentarne notevolmente le potenzialità; su questo intervento, che è in fase di progetto e di parziale attuazione, nessuna contestazione è stata mossa alle FS.

Per quanto riguarda le merci, il flusso - previsto nel 1996 da chi immaginava sviluppi fantascientifici per il 2005 a quota 5 milioni di teu - è invece sceso dell'1,5% nell'ultimo anno (la previsione era del + 13%) ed è salito, dal 1970 al 2002, complessivamente del 3,52%, ossia dello 0,11 all'anno!

Per delineare una nuova, efficiente, politica dei trasporti nell'Alessandrino bisogna anzitutto fare i conti con un equivoco sul quale molti hanno giocato in questi anni, quello dell'Alta Velocità.

Gli studi di Erasmo Venosi (per decenni ha lavorato per le Ferrovie in qualità di tecnico altamente specializzato), a riguardo, escludono che vi possano essere delle significative differenze tra Milano-Verona linea tradizionale e Milano-Verona linea ad Alta Velocità. Idem per la Milano-Genova, in quanto il guadagno effettivo sarebbe di pochi minuti (il tratto pianeggiante e rettilineo sul quale sviluppare la massima velocità è quello tra Tortona e Milano, di circa 65 km; è comprensibile che su un percorso così breve il guadagno di tempo sia irrisorio).

L'intera tratta, non potendosi sviluppare su un rettilineo uniforme, si dipana, invece, attraverso la congiunzione di piccoli segmenti e tratti curvilinei. La struttura del tracciato impedisce un'accelerazione regolare e un innalzamento significativo della velocità media del treno.

Un aspetto non secondario, in tempi di ristrettezze dei conti pubblici, riguarda i costi delle opere: il costo per l'AV/AC è di oltre 5 miliardi di euro, tutto a carico della collettività.

Invece gli interventi di manutenzione e ammodernamento delle linee esistenti e di raddoppio della Voltri-Ovada, che noi sosteniamo da tempo, costerebbero, a detta delle stesse FS, meno di un quinto.

Altrettanto si può dire dei tempi di realizzazione: i 7/10 anni di costruzione della nuova linea ferroviaria sono un'enormità sia per la velocità dell'evoluzione economica moderna (chi può prevedere con un minimo di credibilità le tendenze dell'economia mondiale tra un decennio?) sia per le necessità della popolazione, che ha bisogno ora di servizi efficienti; gli interventi che proponiamo hanno il grande pregio (o difetto?) non solo di costare poco, ma di essere realizzabili in tempi molto più rapidi

Il raddoppio della Genova-Ventimiglia, della Voltri-Ovada e della Pontremolese aprirebbero in effetti un ventaglio di possibilità per il Corridoio 5, consentendo un traffico più lineare e più spedito dalla Francia verso Milano, verso Trieste e verso Firenze (e viceversa), invece di imbottigliare tutto il traffico su una sola linea.

Attualmente per il porto di Genova il rapporto merci su ferrovia/merci su Tir è di 8 a 92; sarebbe il caso di chiedersi se questo rapporto, disastroso per le FS, sia dovuto alla mancanza della AV/AC o non, piuttosto, ad un problema di tariffe, di organizzazione e di inaffidabilità.

Visto che i contenitori sbarcati a Genova nel 2005 sono 1.600.000 e che il 40% di questi viene o reimbarcato per altri porti o va verso est e verso ovest e quindi ne rimangono 980.000, solo 76.800 container all'anno finiscono sui treni. Ammesso che si raggiunga il super eccellente risultato di passare dall'attuale 8% al 30% che tutti ci auguriamo, si arriverà a 230.400 container all'anno, mentre la potenzialità delle linee attuali, se adeguatamente potenziate e ristrutturare, è di 2.830.000 teu all'anno.

In questa analisi abbiamo lasciato da parte, volutamente, gli aspetti più strettamente "ambientali": l'Alessandrino vede già una presenza devastante di infrastrutture in buona parte inutili: autostrade, aree logistiche, giganteschi centri commerciali, oleodotti, raffinerie, industrie a rischio, elettrodotti, che hanno prodotto una cementificazione selvaggia, indifferente alla tutela ambientale e addirittura priva di ogni decenza..

L'esempio più clamoroso di questa devastazione del territorio al fine di costruire opere fini a sé stesse è quello della Voltri-Borzoli, un'opera dall'impatto ambientale disastroso che ha tolto la visibilità del mare agli abitanti di Voltri, Pra e Palmaro e Pegli. Questo "mostro" di cemento vede ora il transito di due treni merci al giorno fatti venire da Savona per fare il giro sino a Ovada e Alessandria e ciò con lo scopo dichiarato di non far arrugginire i binari nuovi intaccati dalla salsedine. Duecento miliardi di lire spesi, con successivo incredibile commento: "Ci siamo sbagliati, non serviva".

Noi, come i pendolari e gli utenti di Trenitalia, più modestamente ci accontenteremmo che i treni su cui giornalmente si viaggia siano più puliti e più coerenti con gli orari prestabiliti.

Esistono già cinque valichi ferroviari fra la Liguria e la Pianura Padana, con una potenzialità residua di un milione di container annuali. Nel caso di ammodernamento e potenziamento delle tre linee alle spalle di Genova diverrebbero 2 milioni e 830.000. In caso di raddoppio della Voltri - Ovada e della Pontremolese e di interventi sulla Savona -Alessandria e Torino addirittura 10 milioni.

Sulla base di questi dati, spesso inutilmente negati o ignorati dai fans delle grandi opere, ribadiamo le nostre proposte alternative basate sul rafforzamento degli attuali cinque valichi; già si sono persi 14 anni, 300 miliardi di lire in progetti, convegni, libroni patinati, "fori pilota" illegali e mangerie varie, dietro ai miraggi, oltre ad annullare l'efficienza nelle linee esistenti su cui non si spende più un euro.

Adesso è il tempo di fare le cose serie di cui si ha veramente necessità

TRAFORO DEL MONTE BIANCO

La questione dei trasporti alpini continua ad avere tra i suoi luoghi simbolo la Valle d'Aosta e, in particolare, il Monte Bianco.

Dopo il blocco dei mezzi pesanti, a seguito del tragico incendio del Tunnel, e la grande mobilitazione del movimento transfrontaliero "No TIR", la situazione si sta oggi purtroppo normalizzando.

Nel traforo riaperto e riammodernato, il flusso dei transiti continua a crescere, assestandosi su di una media di 1.600-1.700 passaggi giornalieri.

Tutti i limiti fissati dal Consiglio regionale valdostano, compreso quello di 1.100 TIR al giorno, sono stati superati, con scarsa resistenza da parte del Governo regionale.

L'associazionismo locale, compresa Legambiente, continua a mantenere viva l'attenzione sull'argomento, soprattutto con iniziative d'informazione.

Questo continuo lavoro ha almeno ottenuto la recente conferma, da parte del Governo nazionale, dell'abbandono del progetto di raddoppio del traforo del Monte Bianco.

Attualmente, associazioni e cittadini sono impegnati a garantire l'attuazione del nuovo Piano Regionale per la qualità dell'aria.

Novembre 2007

A cura di
Vanda Bonardo

Contributi:
Fabio Dovana,
Alex GlareY,
Agostino Petruzelli,
Flavio Speranza,
circolo Valle Susa