

TORINO-LIONE, TRA BUROCRAZIA E PROTESTE "NIMBY" GIÀ ANDATI IN FUMO 15-20 MILIARDI

I primi "pour parler" risalgono addirittura a venti anni fa; i primi accordi tra i governi italiano e francese al 2001; il progetto preliminare dovrebbe essere presentato entro quest'anno. La Torino-Lione va avanti - si fa per dire - con cadenze bibliche invischiata dalla pastoie burocratiche e bloccata dal muro dei "No Tav" che spesso si erge tra collettivi interessi ambientalisti e personalissime spinte che fanno riferimento al fenomeno Nimby (Not in my back yard - non nel mio cortile). Fatto è che il mitico "corridoio 5" che dovrà collegare Lisbona a Kiev attraversando Pireni e Alpi trova oggi il suo "tappo" nei circa settanta chilometri tra il capoluogo piemontese e la città francese. La Torino-Lione in ambito continentale rappresenta uno snodo fondamentale del sistema ferroviario in quanto posto anche al centro della direttrice Amsterdam-Genova. Dovrebbe mettere in collegamento 250 milioni di europei e 5.000 chilometri di nuove linee ferroviarie.

Centro nevralgico del network continentale, ma anche una autentica boccata di ossigeno per il territorio che oggi presenta altissimi tassi di inquinamento magari destinati a crescere. Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia di 600.000 camion permetterà di ridurre globalmente lo scarico di sostanze inquinanti di 425 tonnellate al giorno. Prendiamo come data di riferimento il 2030: senza la Torino-Lione ogni giorno farebbe registrare l'80% di passaggi di Tir e il 20% di passaggi sui treni; con la Torino-Lione la percentuale cambierebbe radicalmente: 51% di passaggi quotidiani dei Tir rispetto al 49% di passaggi sui treni.

Le lungaggini burocratiche (soprattutto da parte nostra) in dieci anni hanno fatto lievitare i costi dell'opera: nel 2006 erano di 7,6 miliardi di euro che nel 2009 sono diventati 9, e potrebbero diventare 25-30 a infrastruttura completata. Pagati a metà da Parigi e Roma, con i contributi dell'Unione europea. Ma i contributi di Bruxelles potrebbero essere ritirati nel caso l'Italia non riuscisse a presentare un progetto preliminare in tempi assai brevi. E c'è chi, ancora a Bruxelles, è pronto ad intervenire per dirottare i soldi su progetti alternativi. Per esempio, una linea che eviterebbe l'attraversamento della Val di Susa per passare al di sopra delle Alpi e poi rientrare sul corridoio 5, fuori dei confini orientali del nostro Paese. Magari sarà un rischio remoto, ma è comunque un rischio. In base ai primi accordi bilaterali franco-italiani entro il 2012 dovrebbe essere realizzata la prima "canna" (due binari) del tunnel ed entro il 2030 la seconda. Ma i tempi si sono fatalmente allungati soprattutto a seguito della protesta anti-Tav scoppiata nel 2004. I Comuni della val di Susa ritenevano e ritengono l'opera inutile, dispendiosa e dannosa per l'ambiente, così fu aperto un tavolo con esperti ed enti territoriali per individuare una possibile condivisione del progetto.

Restiamo ancora ai numeri che poi sono quelli tuttora in mano alla Lft, la società che vede come azionisti al 50% ciascuno la Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e la Réseau de France (Rff): la linea, almeno nel progetto immaginato, sarà lunga circa 70 chilometri da Saint Jean de Maurienne a Sant'Antonino di Susa. Sarà interrata per il 90% del suo percorso sulla tratta italo-francese. Il tunnel principale, di un'estensione di circa 50 chilometri e scavato fra 570 e 750 metri, sarà composto di due "canne" parallele. Ospiterà traffico merci tradizionale, trasporto combinato, autostrada ferroviaria e passeggeri. Pendenza minima del 12% con una velocità alta ma non certamente di 300 orari come per la "Frecciarossa". Ipotizzati i 220 di base per i treni viaggiatori e i 100-120 per quelli merci.

Una marea di cifre, tutte evidentemente suscettibili di cambiamento che non tengono conto di un'altra "voce" non esattamente secondaria, quella dei "costi del non fare". Tra i ritardi sicuramente già accumulati e quelli futuri e probabili, qualcuno ha ipotizzato una cifra tra i 14,5 e i 18,4 miliardi per il solo tratto italiano dell'infrastruttura, escluso il rifacimento del nodo ferroviario di Torino. Tra la cause di maggior costo le varianti ambientali richieste dalle amministrazioni locali, le sistemazioni a verde, le protezioni acustiche, le bonifiche dei siti, gli esborsi notevoli per l'acquisizione delle aree, le innovazioni tecnologiche, l'adeguamento alle nuove normative, le interconnessioni con il territorio, la sismicità delle aree. Costi che, evidentemente, non sono contemplati dal "vangelo" degli adepti del fenomeno Nimby. Ma di cui il Paese farebbe francamente a meno per guadagnare in efficienza, competitività, benessere.