



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO
PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

Gentili cittadini,
sono Mario Virano, Commissario di Governo per la Nuova Linea Torino Lione (impropriamente chiamata TAV) e ho pensato di scriverVi questa lettera in sette punti per ribadire alcune questioni che ritengo importanti e rettificarne altre inesatte messe in giro ultimamente.

Non è una faccenda solo nostra

Troppo spesso si parla delle decisioni relative a questa ferrovia come se si trattasse di un problema solo italiano (addirittura locale). La Torino Lione è invece un collegamento internazionale inserito nel "Corridoio n° 5" della rete TEN-T, dalla penisola iberica, passando per il sud della Francia e per la pianura padana, fino alla Slovenia, Ungheria e Ucraina. E' un progetto prioritario (PP6) dell'Unione Europea, che stanZIA per gli attraversamenti alpini del Frejus e del Brennero quasi 1/3 di tutte le risorse disponibili; ha la finalità di unire il continente lungo la direttrice est-ovest e rilanciare il treno dopo decenni di prevalenza del trasporto su gomma. Una scelta dei Governi e dei Parlamenti di Francia e Italia (il 20 ottobre scorso la Camera dei Deputati ha approvato all'unanimità una mozione in tal senso) consolidata in trattati internazionali, con la creazione di una Commissione Intergovernativa, e ha il consenso delle grandi istituzioni locali dei due Paesi a livello di Regioni, Province e città capoluogo (Lione, Chambery, Torino). Oltralpe si sono completate le procedure approvative con l'accordo dei comuni della Valle della Maurienne (e l'assenso degli ambientalisti) e sono ormai finiti i lavori di tre grandi gallerie di accesso al Tunnel di Base transfrontaliero a Modane, La Praz e Saint-Martin-la-Porte.

Le voci dei terroristi sono importanti ma deve essere chiaro che non si sta parlando di qualcosa che è nell'esclusiva disponibilità delle comunità locali: le scelte vanno condivise con l'insieme delle istituzioni democraticamente elette in Italia, in Francia ed in Europa.

A che punto siamo?

Nel 2005 si parlò da un Progetto Definitivo che, proprio perché "definitivo", lasciava poco spazio a correttivi: oggi si comincia la discussione da un Progetto Preliminare che, proprio in quanto "preliminare", serve a raccogliere critiche e proposte migliorative. Abbiamo due anni di tempo per arrivare nel 2012 al Progetto Definitivo con tutte le approvazioni: in mezzo ci sono le Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) e le Conferenze dei Servizi in cui tutti hanno la possibilità di esprimersi. Inoltre la Torino Lione, a differenza di ogni altra grande opera in Italia, gode di un'opportunità in più: il confronto tecnico preventivo a livello locale con "l'Osservatorio" e quello politico a livello nazionale con il "Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi". A questo Progetto Preliminare si è arrivati dopo due anni di lavoro, con molti contributi raccolti dall'Osservatorio e utilizzando un'imponente base conoscitiva dei suoli e dei sottosuoli, reperita presso 104 enti, a cui si è aggiunto un piano di sondaggi per conoscere l'andamento delle falde acquifere: questo programma è stato attuato in parte e andrà ultimato in sede di Progetto Definitivo.

Soprattutto sarà essenziale la conoscenza geologica ottenibile mediante la galleria esplorativa de "La Maddalena", approvata il 18 novembre e finanziata per 143 milioni dal Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica). Il relativo cantiere a Chiomonte, previsto nel 2011, è stato ripensato per tenere conto delle sollecitazioni del Comune a tutela dell'ambiente e dei vigneti della zona.



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO
PER L'ASSE FERRIVIARIO TORINO-LIONE

Il tracciato sotterraneo

Con l'attuale Progetto Preliminare il tracciato del 2005 è stato radicalmente cambiato, si è passati dalla sponda sinistra della Dora a quella destra con un percorso quasi tutto in galleria profonda (circa l'88% della linea) tranne in due punti: a Susa, nella zona dell'attuale autoporto, dove sbuca il tunnel di base e sorge la nuova Stazione Internazionale per il turismo delle Valli Olimpiche, e ad Orbassano, sull'area dell'attuale scalo ferroviario, dove nasce la piattaforma logistica per le merci, integrata con l'interporto di Torino. Il tunnel di base è lungo 57 km, di cui 45 in Francia e 12 in Italia e, dopo Susa, dove sono ubicati anche gli impianti di sicurezza, controllo e manutenzione (150 posti di lavoro permanenti), il tracciato prosegue in profondità sotto l'Orsiera. Più a valle, a Chiusa di S. Michele, la linea, pur restando sempre interrata, per 750 m è prevista a cielo libero per ragioni di sicurezza. Dopo Buttigliera, dove c'è una connessione di servizio con la linea storica, si passa in galleria sotto la collina morenica e, prima dello scalo esistente, prevede la riqualificazione dell'area del Sangone con una nuova altimetria che, in previsione di un parco, interra i binari in un ecodotto fino alla piattaforma logistica di Orbassano; poi, sempre in galleria profonda, il tracciato arriva a Settimo e si connette con la Torino-Milano. **Ad opera finita il territorio resterà quindi sostanzialmente inalterato, con la ferrovia in profondità e senza percepibili effetti in superficie: la soluzione interrata permette di realizzare l'opera senza subirne l'invadenza fisica, esattamente come avviene in città con le metropolitane che ci sono e si usano, ma non si vedono.**

I lavori

Una delle preoccupazioni maggiori dei cittadini riguarda i cantieri: i tecnici avevano previsto delle soluzioni che l'Osservatorio, sentiti vari sindaci, non ha condiviso. E' stata così studiata una diversa impostazione utilizzando la ferrovia per le movimentazioni del materiale di scavo, caricato sui treni con nastri trasportatori chiusi. Sulla base delle migliori esperienze internazionali, si è deciso altresì che le sistemazioni ambientali precedano l'avvio dei lavori, e che nei cantieri non si realizzino campi base, con dormitori e mense: gli operai utilizzeranno, come si fa da anni in Francia, le strutture ricettive e di ristorazione appositamente convenzionate per tutta la durata dei lavori. La Regione Piemonte sta varando una legge analoga alla "Démarche Grand Chantier" che in Francia ha portato importanti ricadute imprenditoriali ed occupazionali ai Comuni interessati dai cantieri, dimostrando che, se si lavora con intelligenza, i risultati arrivano. Si tratta, da un lato, di prevedere una struttura degli appalti che individui tutte le opere preparatorie e complementari a quelle principali in modo da consentire alle imprese locali di poter competere e, dall'altro, di preparare con corsi di formazione i profili professionali occorrenti nei vari settori specializzati (si stimano 2600 addetti/anno di cui l'80% qualificati). **Questo è lo scenario delle ricadute iniziali mentre, a regime, vale quanto previsto dal Piano Strategico della Provincia di Torino finanziato con una quota fino al 5% dell'importo dell'opera.**

Realtà e bugie

Una parte del movimento "no tav" contesta l'idea stessa di una nuova linea indipendentemente da come può essere fatta, perché la considera espressione di un modello di sviluppo che non condivide e perché vorrebbe un diverso ordine di priorità nell'uso delle risorse. Si tratta di tesi rispettabili, ma non si comprende perché, per sostenerle, molti ricorrono ad intimidazioni verso chi la pensa diversamente e diffondano messaggi allarmistici basati su menzogne. È il caso ad esempio del falso annuncio di centinaia di case da demolire: gli edifici a "rischio interferenza" sono invece poche unità lungo gli oltre 80 km della linea in Italia.



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO
PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

In quei pochissimi casi si cercherà un accordo diretto con ciascun proprietario sulla base di un congruo indennizzo a valori di mercato (comprensivo di eventuali minori ricavi commerciali e di oneri finanziari). Il Progetto Preliminare è fatto proprio per analizzare i problemi prima di procedere: fingere di scambiare ciò che va studiato, con ciò che va demolito è un errore sospetto prima ancora che grossolano. **Vari sindaci, diversi proprietari e alcune organizzazioni di operatori hanno già iniziato l'approfondimento dei problemi per la ricerca delle soluzioni migliori e la porta della collaborazione resta aperta per tutti, anche per quanti finora hanno evitato o rifiutato il confronto.**

Chiarezza sui costi

Alcune critiche alla Torino Lione riguardano i costi che sarebbero eccessivi rispetto a quelli di altre opere e di altri Paesi. Non è vero: il Progetto Preliminare dà un quadro attendibile degli importi, da affinare nel Progetto Definitivo, ma fin da ora risulta chiaro che tutti i valori in Italia e in Francia sono omogenei con costi unitari corrispondenti per le stesse categorie di opere. Inoltre i lavori della Parte Comune, da Chiusa di S. Michele a S. Jean de Maurienne, per circa 84 km (di cui 49 in Francia e 35 in Italia) saranno appaltati da un unico promotore pubblico binazionale con modalità e procedure unificate nei due Paesi, rendendo impossibili disparità di costi delle medesime opere sui due lati della frontiera. E' altresì chiaro che la compartecipazione finanziaria dell'Unione Europea, del Governo francese e del Governo italiano impone sempre un triplice ordine di verifiche in parallelo da parte dei vari organi di controllo (ad es. le varie Corti dei Conti). L'esistenza di un simile quadro di certezze per la parte internazionale diventa termine di paragone anche per il controllo dei costi della parte nazionale, trattandosi quasi sempre di opere del tutto analoghe. **Infine i costi unitari complessivi, stimati in circa 100 milioni a km (euro 2010), sono del tutto in linea con quelli internazionalmente praticati ad esempio per il Brennero e per il San Gottardo i cui tunnel di base, di circa 57 km, sono comparabili con quello progettato per la Torino Lione.**

Un po' di buon senso

Molti oppositori della Torino Lione sostengono che quest'opera non sarebbe una priorità perché c'è già una ferrovia in Valle di Susa e perché la domanda di traffico non la giustificerebbe. L'Osservatorio, fin dal 2006, ha documentato e pubblicato tutti i dati in piena trasparenza e, su quelle basi, è ragionevole chiedersi per quanto tempo ancora la vecchia linea potrà essere sufficiente e quando una nuova diventerà indispensabile. Le differenti visioni dipendono anche da diverse valutazioni sull'andamento dell'economia globale, europea e nazionale: scenari più pessimistici o più ottimistici possono spostare le previsioni di 10 o più anni. Ci sono però alcune evidenze di buon senso che vale la pena di ricordare: tra fine '800 e inizi '900, tutti i tunnel alpini erano a quasi 1000 m di quota e le rispettive gallerie, scavate nella parte alta dei monti, avevano lunghezze di circa 10 km: questi erano gli standard di 100 anni fa. Ma siccome i treni, soprattutto quelli merci, sono efficienti e competitivi quando viaggiano in pianura, se ci sono delle montagne, per garantire condizioni di esercizio "da pianura" si devono necessariamente scavare delle gallerie alla quota del piano di campagna. Sono i cosiddetti "Tunnel di Base", che si costruiscono forando le montagne alla loro base per lunghezze che sono dell'ordine di 50 e più km: questi sono gli standard internazionali di oggi, che valgono in Svizzera, in Francia, in Austria ed in ogni Paese sviluppato.

Il nostro tunnel storico del Frejus è il più vecchio d'Europa, perché fu il primo, e come tale fece scuola, ma il collegamento ferroviario sotto le Alpi del nord-ovest italiano con l'Europa resta ancora oggi affidato a quell'opera del 1871.



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO
PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

Nel 2011 saranno ultimati i lavori di abbassamento dei binari nella galleria di Cavour per far passare anche i container oltre alle cisterne, lavori che, per vari anni, hanno costretto a mantenere in esercizio un solo binario per volta, facendo ulteriormente calare i traffici che però, dal gennaio prossimo, potranno tornare gradualmente a crescere. Abbiamo davanti un po' di anni per rilanciare il trasporto su treno utilizzando la vecchia ferrovia e l'antico traforo ammodernati.

Possiamo però credere che il futuro dei prossimi 100 anni possa restare appeso a quel varco alpino progettato e deciso quando non c'era ancora l'unità d'Italia, di cui ci apprestiamo a celebrare il centocinquantenario? Prima o poi si dovrà inevitabilmente fare qualcosa di nuovo in questo quadrante delle Alpi. Se interveniamo adesso lo facciamo d'intesa con la Francia e con l'aiuto dell'Europa, ripartiamo i costi fra tutti e avremo i risultati fra una quindicina d'anni; se aspettiamo fino all'ultimo momento, quando l'esigenza si porrà in termini ineludibili, dovremo fare tutto da soli, con gli altri che nel frattempo avranno cercato altre soluzioni per i loro traffici e senza tener conto dei danni che, fin da ora, dovremo rifondere ai nostri partner internazionali.

La nuova linea consente inoltre tre benefici diretti per i territori:

- ridurre il numero di camion (circa 600.000/anno) sulle strade nel delicato ambiente alpino con l'autostrada ferroviaria e il trasporto combinato;
- togliere dalla linea esistente i treni merci che passano, e passeranno sempre più, tra le case facendoli viaggiare sotto terra;
- riservare la linea storica ai passeggeri con il servizio ferroviario metropolitano per i residenti ed il turismo.

Considerando l'accanimento, degno di miglior causa, ed il livore con cui molti combattono la Torino Lione, vorrei fare un ennesimo appello alla ragionevolezza e al buon senso ricordando che non stiamo parlando di basi missilistiche o di prodotti tossici, ma semplicemente di treni e di una ferrovia moderna per noi, i nostri figli, i nostri nipoti, e per le nostre merci. Una ferrovia come se ne fanno in tutto il mondo, dall'Europa, all'America, alla Cina per far viaggiare quei treni che, da sempre, sono simbolo di sicurezza e di rispetto per l'ambiente.

Forse dovremmo rendercene conto tutti, pur con idee diverse, ritrovando il senso della realtà.

Grazie dell'attenzione, cordiali saluti.

Mario Virano

P.S. La stampa e l'invio di questa lettera sono a carico del budget LTF per l'informazione e la comunicazione nei due Paesi (50% Unione Europea, 25% Francia e 25% Italia)

Informative ai sensi dell'art.13 del D.lgs. 196/2003 sul trattamento dei dati personali
Consodata S.p.A. - Titolare del trattamento - ha estratto i Suoi dati personali da banche dati proprie o acquisite da terzi. I dati, di cui non è prevista diffusione, sono trattati con procedure automatizzate e manuali solo dai dipendenti designati incaricati del trattamento, per fini promozionali e commerciali. In nessun caso, i Suoi dati sono ceduti ai clienti o messi materialmente a disposizione degli stessi.
Potrà rivolgersi a Consodata S.p.A. - Via Maseca 43/45 - 00142 Roma, per avere piena informazione di quanto dichiarato, per esercitare i diritti previsti dall'art.7 del D. Lgs. 196/2003, e perciò consultare, modificare e cancellare i dati od opporsi al loro utilizzo, nonché conoscere l'elenco dei responsabili del trattamento.

Nuova Linea Torino Lione NLT

parte nazionale italiana (tot. 45,72 km)



Nuova Linea Torino Lione

NLTL

tratta italiana (35,40 km) della parte comune italo francese (tot. 84 km)



1 - tunnel di base in Italia	12,30 km
2 - impianti di superficie a Susa	2,80 km
3 - tunnel dell'Orsiera	19,55 km
4 - galleria a cielo libero	0,75 km
totale tratta	35,40 km

tracciato in galleria della NTL

NLTL in zona autoporto

connessione a Chiusa S. Michele

galleria esplorativa della Maddalena

nuova stazione internazionale di Susa

linea storica esistente

confine di stato