

Analisi degli studi compiuti da Lyon Turin Ferroviaire (LTF) sulla sezione internazionale del progetto ferroviario Torino-Lione*

Sintesi

Processo approvativo

Il progetto della futura linea ferroviaria tra Torino e Lione è emblematico della volontà europea di cambiare il modello di trasporto nelle zone più sensibili, privilegiando il trasporto ferroviario e riequilibrando il gap tra strada e ferrovia. Si tratta di una linea frammentata non solo sotto il profilo geografico ma anche sotto quello istituzionale. Entrano infatti in gioco tre diverse dimensioni: quella **politica**, che comprende la visione strategica per il settore dei trasporti su scala nazionale e comunitaria ed il finanziamento dell'opera, quella **legale**, per i processi approvativi del progetto ed infine una dimensione **tecnica**.

Le decisioni prese sull'avvio e sulle modalità di realizzazione dell'opera non sempre sono state oggetto di un processo di concertazione chiaro tra queste tre dimensioni e a livello di popolazioni e poteri locali.

Malgrado l'ottenimento delle approvazioni necessarie per procedere ai lavori sul versante italiano, LTF si è trovata di fronte alla protesta della Valle di Susa. L'esperienza internazionale per progetti di questa portata conferma l'importanza di coinvolgere le comunità locali interessate sin dagli studi di fattibilità: un fattore determinante nella genesi dell'opposizione al progetto è stata la

mancanza di tale coinvolgimento in questa fase da parte di Alpetunnel. Pare inoltre che le istituzioni e le autorità italiane (in particolare RFI) non siano intervenute in maniera attiva e abbiano lasciato a LTF il compito di rispondere alle preoccupazioni della Valle di Susa, anche per quanto concerne la sezione nazionale che è sotto la diretta responsabilità di RFI.

Le iniziative di dialogo e di conciliazione non hanno sinora modificato le posizioni degli oppositori.

Raccomandazioni

- 1 È probabile che riemerge, in fase di conferenza dei servizi e tenendo conto dei negoziati sul budget europeo per le infrastrutture prioritarie, il dibattito sul costo totale dell'opera. È opportuno che le autorità italiane e francesi competenti in materia prevedano una campagna di comunicazione specifica a questo proposito (che descriva nel dettaglio i costi globali atualizzati, il margine d'errore, etc.)
- 2 Anche la prossima presentazione del progetto definitivo riaprirà il dibattito. È necessario che LTF prepari una campagna di comunicazione che sottolinei come il progetto definitivo risponda alle prescrizioni del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), affinché venga evidenziato in modo chiaro e trasparente come ognuna delle prescrizioni (che corrispondono sostanzialmente alle critiche mosse dagli oppositori) indicata nella delibera del CIPE sia stata trattata nel progetto definitivo.
- 3 Anche se, nella normativa italiana, non è necessario realizzare **una valutazione di impatto ambientale per il tunnel esplorativo di Venaus**, si raccomanda, alle autorità competenti in materia, di realizzare tale valutazione prima di iniziare i lavori. Se ciò dovesse rivelarsi poco praticabile, LTF potrebbe incaricarsi di predisporre un documento di sintesi sulle ricadute ambientali legate alla realizzazione dei lavori e sulle misure di mitigazione che verranno utilizzate.

Studi geologici e idrogeologici

A questo proposito Alpetunnel ed LTF hanno realizzato e fatto realizzare un numero molto rilevante di studi e di sondaggi ed LTF dispone ora di una banca dati unica sulla geologia e l'idrografia di questa parte delle Alpi.

Raccomandazioni

- 1 Si raccomanda di eseguire studi sull'impatto globale dovuto al drenaggio del tunnel per poter identificare i cambiamenti dei livelli d'acqua e di portata dei bacini interessati in modo da valutare con precisione gli impatti e mettere a punto metodologie preventive, se necessario.
- 2 Gli studi in corso sulle misure da adottare per ridurre la portata dei canali principali devono tener conto degli aspetti legati alla contaminazione delle acque potabili per salvaguardare sia la quantità che la qualità delle risorse idriche.
- 3 È bene prevedere, nei prossimi studi parti specifiche relative all'analisi dei rischi e ai piani di emergenza per eventuali afflussi d'acqua massicci.
- 4 Si raccomanda, infine, che gli eventuali impatti ambientali legati allo scarico delle acque di drenaggio nei corsi d'acqua siano valutate tenendo conto della quantità, della qualità e della temperatura, fattore molto importante poiché contempla il rischio di generazione nebbia in caso di basse temperature dell'aria.

Studi d'impatto e di mitigazione legati alla presenza di radon e di amianto

Si stima che LTF abbia realizzato gli studi necessari per determinare il rischio di ritrovamento di amianto o materiali radioattivi sul tracciato dei tunnel della linea proposta. Sono state anche prese in esame misure di salvaguardia per prevenire questo tipo di rischi, che non sembrano tuttavia rischi significativi.

Raccomandazioni

- 1 Per quanto concerne il **radon**, si consiglia, viste le preoccupazioni degli abitanti, di identificare le zone interessate da esso e stabilire un monitoraggio continuo dei livelli di radioattività, soprattutto in prossimità delle zone residenziali. Ciò sgombrerebbe il campo da ambiguità in occasione di ulteriori discussioni relative agli impatti del tunnel e dei lavori.
- 2 Per quanto riguarda l'**amianto** si raccomanda di monitorare e diffondere i dati sulla concentrazione delle fibre di amianto nell'aria per testimoniare l'efficacia delle misure adottate. A tal proposito è consigliabile - visto il volume delle informazioni contraddittorie che circolano in proposito - che LTF produca un documento univoco su questo tema, destinato al grande pubblico e facilmente comprensibile, ma che tratti gli argomenti in modo scientifico e professionale.

A titolo di esempio, alcuni dei temi potrebbero essere:

- a) la geologia ed il rischio di imbattersi in materiali tossici;
- b) la creazione di un gruppo di esperti che monitori costantemente la presenza di tali materiali;
- c) le metodologie di monitoraggio e di valutazione utilizzate;
- d) le misure adottabili in caso di effettivo ritrovamento di materiale tossico;
- e) il trattamento e lo stoccaggio finale di tali materiali;
- f) la creazione di un punto di riferimento (tipo linea verde gratuita) per le popolazioni interessate sui temi del materiale tossico;
- g) la pubblicazione di una rubrica su internet che segua i progressi dei lavori in generale e si occupi, in particolare, di informare su ogni eventuale incidente o ritrovamento di materiale tossico, spiegando le contromisure adottate;
- h) una serie di incontri di informazione aperti al pubblico ed alle autorità interessate;

Misure di mitigazione e compensazione per minimizzare gli impatti negativi nella fase di costruzione

Le popolazioni locali sono molto preoccupate dagli impatti negativi della fase di costruzione: si teme che, una volta iniziati i lavori, non ci sarà la possibilità di intervenire nello svolgimento delle attività di cantiere. LTF, così come il futuro promotore che avrà il compito della realizzazione del progetto, dovrà essere percepito come un partner serio ed affidabile.

Perché ciò avvenga è raccomandato

- 1 Di riunire in un solo documento tutte le misure di tutela che saranno prese durante la fase dei lavori.
- 2 Che siano applicate tutte le misure di monitoraggio e valutazione ambientali e di comunicazione utilizzate per il progetto del tunnel svizzero del San Gottardo, in particolare:
 - a) per garantire la credibilità di tale monitoraggio si consiglia di affidare l'incarico ad una società conosciuta nel campo ed indipendente;
 - b) la creazione di un numero verde attivo 24 ore al giorno;
 - c) le popolazioni e le autorità locali devono essere informate anche degli impatti socio economici generati dal progetto (ricadute occupazionali, immobiliari, etc) per poterli mettere a confronto con gli eventuali impatti negativi.

Trasporto

Capacità della sezione internazionale della linea storica

Prendendo in esame i differenti studi realizzati in proposito, vi sono differenze tra le stime della capacità massima della linea storica, differenze assolutamente comprensibili tenuto conto della complessità di stimare la capacità di una linea ferroviaria.

Si ritiene che la capacità massima della linea nella tratta internazionale si situi, comunque, tra i **17 e i 18,59 milioni** di tonnellate per anno. È quindi realistico prevedere la messa in funzione della nuova linea al massimo nel 2020, data nella quale la linea storica sarà prossima alla saturazione, il che implica il lancio

dell'operazione almeno 10 anni prima. Gli esperti concordano con i risultati di uno studio condotto nel 2003 da RFF e LTF, che attira l'attenzione sul problema della sicurezza del tunnel del Moncenisio, che avrà presto necessità di misure complementari in tal senso e quindi di opere supplementari (costruzione di una galleria di sicurezza). Se si imporranno nuove misure di sicurezza che porteranno riduzioni nell'esercizio, la capacità della linea storica non sarà più compatibile con i volumi di traffico previsti e ancor meno con gli obiettivi di riequilibrio modale.

Viene esaminato lo "Studio di adeguamento della linea storica all'orizzonte 2020" realizzato da un gruppo di lavoro SNCF-RFF-FS nel 2000. Tale studio arriva alla conclusione che l'infrastruttura attuale, ammodernata, potrà soddisfare la domanda di traffico sino al 2020 se essa evolverà secondo le previsioni di mercato delle imprese di trasporto (ipotesi 1 e 2 dello Studio). Se il traffico evolvesse secondo la domanda formulata dai Ministri (ipotesi 3 dello Studio con implementazione del servizio di autostrada ferroviaria), la saturazione interverrebbe già a partire dal 2017.

Raccomandazioni

Poiché questo studio è datato 2000, si suggerisce di aggiornarlo con le ultime previsioni di traffico per le merci e per i passeggeri. È bene che questo aggiornamento sia fatto da una società indipendente.

Previsioni di traffico viaggiatori

L'analisi degli studi di traffico passeggeri realizzata da LTF è coerente per metodologie utilizzate e scenari studiati.

Tuttavia, si ritiene produttivo studiare a fondo alcuni aspetti, che peraltro LTF ha già autonomamente deciso di approfondire:

- la concorrenza con gli aerei low-cost;
- la domanda relativa ai treni notturni;
- l'analisi comparativa con altri progetti di linee veloci.

Previsioni per il traffico merci

L'analisi della metodologia applicata, degli scenari studiati, delle ipotesi formulate e dei test realizzati sinora da LTF relativamente al traffico merci, ci fanno giudicare le prime previsioni che ne risultano

serie e credibili. Si tratta ovviamente di previsioni in continua evoluzione che devono essere, quindi, aggiornate come d'altronde LTF sta già facendo integrando, nei modelli di previsione, il modulo di

scelta modale NOMISMA, i risultati dell'indagine CROSS ALPINE FREIGHT TRANSPORT SURVEY del 2004 nonché l'armonizzazione con gli studi di traffico del futuro tunnel di base del Brennero.

Raccomandazioni

- 1 Sarebbe opportuno inserire negli studi sul traffico merci uno scenario in cui sia previsto di vietare l'utilizzo dei tunnel stradali alpini ai mezzi pesanti che trasportano merci pericolose.
- 2 A nostro avviso sarebbe opportuno esaminare l'evoluzione potenziale del flusso probabile delle merci scambiate tra la Francia e la Spagna da una parte e nuovi (o futuri) Stati membri dell'Europa dell'Est. Il dinamismo di queste regioni si traduce oggi in una forte crescita del trasporto stradale (fra questi paesi e la Spagna in particolare) che ora transita per la Riviera italiana e la Costa Azzurra. Il progetto Lione-Torino ha le potenzialità necessarie per captare una parte importante di questo traffico.

Necessità di un nuovo collegamento ferroviario

Il traffico stradale non può più continuare in maniera esponenziale senza pregiudicare l'ambiente e la qualità della vita. È una constatazione che la Svizzera e l'Austria hanno già fatto e dalla quale hanno già, ciascuna a suo modo, tratto le conclusioni.

La sezione internazionale della linea storica tra Torino e Lione, a causa delle sue numerose e severe limitazioni ope-

rativa, potrà assorbire tutto il traffico solo a medio termine, e già questo richiederà un importante adeguamento delle installazioni fisse, e vedrà la propria saturazione verosimilmente prima del 2020.

Una soluzione adeguata per porvi rimedio potrebbe essere un nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino che assicuri un servizio di qualità alme-

no pari a quello offerto dalla strada, aumenti la velocità commerciale e riduca i costi aumentando la produttività della ferrovia.

Siamo del parere che il progetto LTF con il nuovo tunnel di base possa soddisfare queste condizioni, sebbene non si possa perdere di vista la lunghezza dell'esecuzione del progetto.

Raccomandazioni

- 1 Occorre prendere le necessarie decisioni a breve termine affinché i lavori possano partire in tempo.
- 2 Per ottenere un reale successo e contribuire efficacemente al riequilibrio modale, è necessario mettere in atto una politica concertata sui transiti alpini, dapprima tra Francia e Italia e in seguito fra tutti i paesi dell'arco. Un'iniziativa comune che associ tutti i promotori (Stati, Regioni, Commissione) dovrebbe definire le grandi linee di questa politica, e ciò prima dell'apertura dei cantieri (2010).

Politica di comunicazione con le comunità locali e i detrattori del progetto

L'esperienza dimostra che la costruzione di un'infrastruttura di trasporto genera sovente dei conflitti fra le considerazioni economiche e quelle ambientali. Queste due dimensioni sono generalmente misurate e arbitrate in base a parametri sia tecnici sia finanziari. La qualità e la correttezza di qualsiasi comunicazione relativa a questo progetto si rivela una sfida importante: se il politico non comunica chia-

ramente, se gli studi non rendono l'informazione accessibile agli abitanti ciò rischia di generare paure e incomprensioni. Sembra che, per lo meno a livello LTF, vi sia una presa di coscienza dell'importanza di comunicare correttamente sul progetto, resa evidente dalla creazione di un servizio comunicazioni all'interno di LTF nel 2002, che si è dotato di strumenti per la comunicazione e le pubbliche relazioni quali

opuscoli, comunicati stampa, sito internet, centri d'informazione permanenti, partecipazione a conferenze ed eventi locali, nazionali e internazionali.

Per rispondere specificamente alle critiche della Val di Susa, LTF e RFI avevano sviluppato congiuntamente all'inizio del 2005 un ambizioso piano di comunicazione focalizzato sulla regione e i suoi abitanti che, purtroppo, è stato sospeso a metà del 2005.

Raccomandazioni

- 1 È necessario un processo di conciliazione che affronti soprattutto le questioni essenziali e razionali. Per avviare tale processo e consentire un cambio di prospettiva, si potrebbe organizzare un **incontro** informativo tra il team preposto alla comunicazione sul **tunnel del San Gottardo in Svizzera** e tutti gli attori chiave implicati nel progetto (LTF, pubbliche autorità italiane e francesi, rappresentanti dei comuni interessati, ecc.).
- 2 Realizzare su base annua dei **sondaggi per mezzo di questionari individuali anonimi** su un campione della popolazione locale per avere una migliore conoscenza dell'evoluzione delle percezioni reali presso le comunità interessate dal progetto, e su questa base una più facile identificazione delle misure di riconciliazione e di accettazione del progetto nelle fasi dei lavori e operativa.
- 3 Per migliorare la comunicazione sul progetto, gioverebbe a RFF e RFI (+ LTF) o ai rispettivi governi disporre di un **portavoce unico** (il Signore o la Signora Torino-Lione) che sarebbe ufficialmente incaricato della comunicazione istituzionale sull'insieme del progetto e che potrebbe se necessario assumere un ruolo di mediatore e costituire un relais efficace per il Coordinatore europeo.
- 4 Si raccomanda di riattivare il **piano di comunicazione RFI/LTF** del 2005, che potrebbe essere riformattato tenendo conto dell'esperienza acquisita nella parte francese e di quella dei tunnel svizzeri. Vi si potrebbero anche integrare alcune delle raccomandazioni del presente rapporto.
- 5 LTF dovrebbe rivedere il suo modo di diffondere le informazioni che produce, utilizzare in modo più dinamico il suo sito web, procedere a una traduzione completa del suo sito in italiano, mettere ordine nell'attuale massa di dati, datarli, e pubblicare on line certi studi. Una compilazione volgarizzata degli studi fatti e in corso potrebbe contribuire a informare più chiaramente sul suo programma di studi. Un altro suggerimento potrebbe essere l'organizzazione di visite ai siti delle discenderie francesi per gli abitanti della Val di Susa per illustrare i metodi che sarebbero utilizzati in Italia e le misure di prevenzione adottate da LTF.