

# TRANSPADANA

news

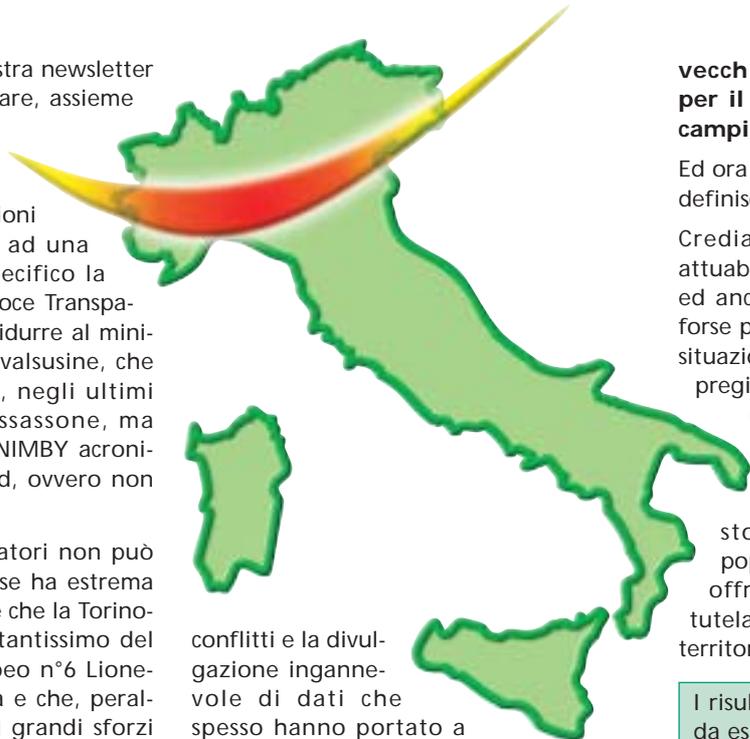
Anno V, N.1, Maggio 2006

## Editoriale

In questo numero della nostra newsletter abbiamo deciso di affrontare, assieme ad alcuni amministratori locali, nostri soci e non, il tema del coinvolgimento e del consenso delle popolazioni direttamente interessate ad una "grande opera", nello specifico la nuova linea ferroviaria veloce Transpadana, e di come fare per ridurre al minimo reazioni come quelle valsusine, che hanno fatto rispolverare, negli ultimi tempi, il termine anglossassone, ma attualissimo in Italia, del NIMBY acronimo di not in my back yard, ovvero non nel mio giardino.

La gran parte dei contestatori non può ignorare che il nostro Paese ha estrema necessità di infrastrutture e che la Torino-Lione è un tassello importantissimo del progetto prioritario europeo n°6 Lione-Budapest/frontiera ucraina e che, peraltro, l'Italia solo a costo di grandi sforzi politici ed economici è riuscita a far transitare nel proprio territorio. Costoro, comunque, non desiderano che questo avvenga nei pressi della propria comunità locale, senza pensare che, nel caso della Torino-Lione, l'Italia sarebbe condannata a divenire una periferia dell'Europa ed il Piemonte l'estrema periferia dell'Italia.

Dalle risposte ricevute dai nostri soci a questo proposito, è certamente emersa la consapevolezza che la partecipazione pubblica ai processi di trasformazione del territorio ed il fatto che le comunità locali siano rappresentate nella programmazione degli interventi infrastrutturali è una condizione indispensabile per favorire una diffusione dell'informazione giusta e corretta, evitando la distorsione delle notizie, la strumentalizzazione dei



conflitti e la divulgazione ingannevole di dati che spesso hanno portato a creare un clima di ostilità e di paura.

Altrove all'estero, ma anche in Italia, questo è stato fatto e con ottimi risultati. La tratta Bologna Firenze ha caratteristiche assai simili alla Torino-Lione poiché, attraversando l'appennino, è realizzata per più del 90% in galleria. Lì è stato fatto un lavoro capillare di informazione, con bollettini ai cittadini, centri di informazione ed osservatori ambientali. Il Ministero dei Trasporti e la TAV hanno ascoltato le esigenze degli abitanti ed accettato deviazioni del tracciato originale; sono stati definiti nel dettaglio gli impatti dei cantieri: quanti camion al giorno e per quali strade farli transitare. I materiali di scavo **saranno utilizzati per costruire barriere antirumore e per risanare una**

**vecchia cava dove nascerà un'area per il tempo libero con anfiteatro e campi sportivi.**

Ed ora i sindaci dei territori attraversati si definiscono soddisfatti.

Crediamo che questo sia un percorso attuabile per tutte le nuove linee veloci ed anche per la Torino-Lione, anche se forse più faticoso, perché si parte da una situazione di conflitto e ci sono maggiori pregiudizi da sfatare. Ma i presupposti ci sono tutti e l'approccio con il quale si sta preparando a lavorare l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione è certo quello giusto per riaprire il dialogo con le popolazioni della Valle di Susa e per offrire loro tutte le garanzie per la tutela della salute, dell'ambiente e del territorio che legittimamente richiedono.

I risultati dei primi sondaggi compiuti da esperti indipendenti sotto la supervisione dell'ARPA Piemonte (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale) a Mompantero, e resi noti lo scorso 22 marzo, **non hanno dato indicazioni concernenti la presenza di amianti o radiazioni ionizzanti. Secondo un comunicato ufficiale di L.T.F: "la probabilità di incontrare rocce amiantifere durante lo scavo del tunnel di base e del tunnel di Bussoleno è estremamente bassa e sarebbe tra l'altro, limitata, ad un tratto di 1 chilometro del tunnel di Bussoleno. Lo scavo di tunnel idroelettrici ed autostradali nelle vicinanze non ha rivelato alcuna traccia di amianto né valori di radioattività superiori alla media".**

**Abbiamo rivolto le seguenti domande a:**

**Alberto Cavalli**

*Presidente della Provincia di Brescia*

**Paolo Corsini**

*Sindaco della Città di Brescia*

**Roberto Di Piazza**

*Sindaco della Città di Trieste*

**Alessandro Repetto**

*Presidente della Provincia di Genova*

**Interessi locali ed interesse nazionale e sovranazionale. Come, si può, a suo parere, uscire dalla sindrome, oggi assai diffusa in Italia, del NIMBY (letteralmente not in my back yard, non nel mio giardino) ovvero la protesta collettiva contro la realizzazione di opere infrastrutturali nei pressi della propria comunità locale?**

**Alberto Cavalli**

Per realizzare opere infrastrutturali bisogna innanzitutto dare larga e preventiva informazione alle comunità locali interessate, evidenziando con trasparenza i vantaggi e gli svantaggi, le criticità e le opportunità che tali interventi comportano, avviando per tempo la ricerca del consenso.

La Provincia di Brescia, che vede il progetto dell'Alta Capacità attraversare il proprio territorio, si è sempre mossa con questo metodo, attivando il livello di concertazione.

Sono state oltre 170 le riunioni del Tavolo tecnico appositamente costituito per valutare il progetto con i Comuni, con i tecnici della Tav spa e della società di scopo Rfi, che si occupa della realizzazione delle linee ferroviarie veloci. Così sono state incluse varianti attese dalle Amministrazioni locali, eliminate alcune controversie e proposte soluzioni



**Alberto Cavalli**  
*Presidente della  
Provincia di Brescia*



**Paolo Corsini**  
*Sindaco della  
Città di Brescia*

alternative. Il tutto all'insegna di una stretta e attiva collaborazione tra la Provincia e gli altri enti locali, per sollecitare le decisioni il più possibile vicine all'ottimale.

**Paolo Corsini**

La necessità di provvedere alla realizzazioni di importanti opere infrastrutturali, soprattutto con l'affermarsi della mobilità sostenibile nell'Unione europea, implica che si colgano numerose sfide di una certa complessità.

Fra queste, il tema della partecipazione delle comunità locali interessate: per consentire l'esplicitarsi di un modello partecipativo occorre però precisare maggiormente i criteri (domanda prevista, livello di evoluzione dell'idea progettuale, impatti sul miglioramento della sicurezza ambientale e dell'equilibrio territoriale, ecc.) sia al fine di selezionare e realizzare i progetti, sia a renderne sostenibile la realizzazione.

È essenziale operare in un quadro ben definito, entro cui considerare vantaggi e svantaggi sia a livello locale che su scala più ampia.

Disporre dunque di dati chiari per condurre un'opera di selezione e pianificazione attenta, predisporre a una maggiore trasparenza a tutti i livelli e instaurare un dibattito democratico, fornendo una dimensione comune alla valutazione strategica dell'opera, valorizzando la complementarità tra i vari strumenti di sostegno volti a ottimizzare le sinergie tra le varie geografie ed esigenze territoriali.

**Roberto Di Piazza**

L'unica strada da seguire, come ho già ribadito più volte proprio in occasioni che mi hanno portato a parlare del progetto del Corridoio V nel tratto che interessa il territorio triestino, è quella del confronto con le realtà locali.

Le grandi opere, e in particolare i Corridoi ferroviari e autostradali europei, devono essere fatte. Devono essere fatte per garantire sviluppo economico e per evitare congestioni causate dall'attuale inadeguatezza delle infrastrutture. Ma i progetti devono essere attentamente vagliati. Non bisogna ripetere gli errori del passato. Non possiamo sacrificare l'ambiente oltre un certo limite e dobbiamo realizzare le opere in modo che siano veramente funzionali all'obiettivo che si intende raggiungere.

**Alessandro Repetto**

L'opposizione delle comunità locali alla realizzazione di grandi infrastrutture si manifesta anche per la presenza di insediamenti produttivi e per la realizzazione di servizi con un bacino d'utenza superiore a quello locale.

Si tratta di un fenomeno relativamente nuovo e complesso, che le Istituzioni locali, sede di rappresentanza degli interessi collettivi della popolazione, devono attentamente valutare e comprendere.

Mentre dal dopoguerra fino agli anni 70 e 80 si registravano forti pressioni a livello locale per ottenere l'insediamento di una fabbrica, il passaggio di un'autostrada, la realizzazione di una grande opera pubblica, oggi questo atteggiamento risulta totalmente rovesciato.

Le motivazioni sono diverse: da una parte sono emerse una nuova coscienza ambientalista, preoccupata dagli effetti negativi dello sviluppo, ed una forte volontà di "contare di più" a livello locale; dall'altra si registrano profondi cambiamenti nei modelli di vita, sempre più indirizzati verso il benessere individuale, a scapito, a volte, anche dell'interesse collettivo.

L'errore da evitare è di contrapporre interesse locale a interesse di larga scala, favorendo battaglie che inevitabilmente portano alla sconfitta di entrambi i contendenti.

Le strade da percorrere sono due: la prima è quella di favorire lo stabilirsi di relazioni tra le comunità locali, anche quelle apparentemente più lontane ed emarginate, con altre comunità nazionali ed europee.

Confrontare il proprio problema con quello di altre comunità, e valutare le soluzioni sperimentate in altri contesti aiuta a decidere, uscendo da una dimensione chiusa in una sfera emotiva ed ideologica per affrontare la proposta di intervento su una base documentata e consapevole, negoziando la sua compatibilità con i vantaggi che questo deve portare al territorio.

La seconda strada è quella di usare sistematicamente, a tutti i livelli, il metodo della partecipazione.

Istituzioni, rappresentanti di interessi generali e locali, semplici cittadini devono incontrarsi e discutere fin dall'inizio, affermando il principio che il problema di uno è il problema di tutti e la soluzione di uno è la soluzione di tutti.

Il tempo necessario a percorrere questa strada, che richiede peraltro non improvvisazione, ma specifiche competenze che già in parte sono patrimonio degli Enti Locali, sarà ampiamente recuperato nella fase decisionale ed attuativa degli interventi.

**Con la realizzazione del progetto ferroviario ad Alta Velocità Milano-Brescia e Brescia-Verona il sistema metropolitano bresciano sarà a pochi minuti di treno da altre importanti aree, offrendo opportunità di sviluppo economiche ed immobiliari. Come intende predisporre il Suo Ente per cogliere appieno tali opportunità?**

#### **Alberto Cavalli**

La linea ad Alta Capacità Milano-Brescia e Brescia-Verona rappresenta una grande opportunità per il nostro territorio. La stazione prevista, infatti, a Montichiari nel progetto Tav, diventerà uno snodo unico di collegamento strade, ferrovie, trasporto pubblico della metropolitana provinciale e aeroporto di Montichiari. Questa è la ragione principale che vede la costruzione della stazione alle porte dell'aeroporto, dove convergeranno soprattutto le reti autostradali principali, con i raccordi della Valle Trompia, della Brebemi, della Sp 19, detta «Corda Molle» un'arteria in grado di raccordare tutte le strade che radialmente raggiungono Brescia dalla pianura, nonché le autostrade già esistenti, cioè la Milano-Brescia, la Brescia-Cremona e la Brescia-Venezia. Questo è il progetto che la Provincia sostiene. La proposta di collocare la stazione nei pressi dell'aeroporto D'Annunzio è la chiave di volta per un sistema dei trasporti complesso e integrato che serva a tutto il Nord Italia ed al territorio bresciano, costituendo condizione essenziale per il passaggio della linea ferroviaria Alta Capacità nella provincia di Brescia.

#### **Paolo Corsini**

Le nuove infrastrutture dell'Alta Capacità debbono trovare occasione di utilità non solamente a livello europeo, ma pure locale. Risiede in questo contesto l'idea di realizzare una rete di città, di costruire un percorso unitario nel tentativo di fornire risposte condivise a problemi che riguardano le realtà urbane di Brescia, Bergamo, Mantova, Trento, Verona e Vicenza, in una rete che si configura come concreto avvio di un percorso non immemore delle specificità di ciascuno, un percorso che intende affrontare con intelligente determinazione non progetti vaghi, ma prospettive capaci di orientare precise scelte in vista di un obiettivo di sviluppo e progresso comune.

Una concretezza che discende non solamente dalla circostanza di città molto simili per storia, cultura, tradizioni, indicatori socio-economici - una sorta di Marca territoriale situata in una "terra di mezzo" -, ma che scaturisce soprattutto dalla constatazione della comunanza di problematiche e processi già *in itinere*.

L'opportunità che si offre alle nostre città ed ai loro ambiti provinciali, è la realizzazione di un possibile ed auspicato "sistema territoriale" integrato da flussi di persone, di merci, di risorse economiche, di cultura, entro spazi e strutture comuni - le ferrovie, le autostrade, gli aeroporti, ma anche le università, le fiere, i musei, il patrimonio naturale ed artistico -, che permetta loro di sfuggire a scenari di crescita caotica e diffusa tali da provocare congestione, riduzione della qualità della vita, degli *standard* insediativi delle aree metropolitane. Infine, Brescia si va dotando di altre linee per il trasporto interno, interconnesse con l'Alta Capacità: le Lam, Linee ad Alta Mobilità, ed il Metrobus (con percorsi in superficie e sotterranei), accanto al completo rinnovo della rete del trasporto di area locale, fra la città ed il vasto hinterland, ad innervare Brescia ed il suo territorio del XXI secolo.

**Le nuove linee ferroviarie veloci accrescono la capacità di attrazione degli investimenti delle aree che ne sono interessate, ma ciò a condizione che ci si prepari per tempo. Quali iniziative crede debbano essere intraprese dalla Sua provincia per sfruttare al meglio le opportunità che verranno proposte dalla nuova infrastruttura?**

#### **Alessandro Repetto**

La Provincia di Genova ha accumulato, in un lungo periodo di buona amministrazione, un patrimonio di credibilità e di fiducia da parte dei Comuni e dei cittadini. Ciò ha consentito, nella fase di predisposizione della progettazione preliminare del Terzo Valico ferroviario, di svolgere un ruolo di coordinamento e di consulenza alle Amministrazioni comunali interessate, che ha portato a chiarire nel dettaglio tutte le problematiche connesse alla realizzazione dell'opera, favorendo la soluzione negoziale delle principali criticità. La Provincia mantiene lo stesso ruolo anche nell'attuale fase di preparazione di un contesto ricettivo delle opportunità di sviluppo generate dalla futura realizzazione dell'opera.

Lo strumento guida è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, nel quale sono tracciate le linee di sviluppo del territorio conseguenti alla realizzazione del nuovo assetto infrastrutturale ferroviario. In ambito urbano il rilancio del sistema portuale attraverso l'affresco dell'architettura Renzo Piano costituisce al

tempo stesso la più rilevante motivazione per la necessità della nuova opera ferroviaria, volendo riequilibrare il trasporto su ferro rispetto a quello, oggi prevalente, su gomma, e la più forte opportunità per attrarre investimenti, considerando Genova il nodo più importante del collegamento tra le economie emergenti a livello mondiale e le aree produttive padane e transalpine. Nei contesti delle valli interne della Provincia il Piano Territoriale ha individuato le risorse residue ancora disponibili per programmi di sviluppo, che possono essere messe a sistema attraverso il completamento delle reti infrastrutturali di livello regionale, riequilibrando le polarità dello sviluppo tra costa ed entroterra. La Provincia di Genova, insieme alla Regione Liguria ed ai Comuni interessati intende svolgere una specifica azione di marketing territoriale potendo offrire non solo aree disponibili, ma anche progetti di intervento condivisi e partecipati dalle comunità locali.

**Ora che il collegamento Trieste-Lubiana è parte integrante del 6° progetto prioritario infrastrutturale europeo Lione-Budapest, non pensa sia indispensabile la stipula di un trattato internazionale tra Italia e Slovenia per dare un impulso concreto a tale opera? Quali altre iniziative sarebbero a Suo parere utili per accelerare i tempi?**

#### **Roberto Di Piazza**

Torno ancora una volta sul concetto di dialogo. Premetto che i Trattati internazionali, per definizione, sono di stretta pertinenza governativa e vanno proposti sulla base di visioni ampie ed articolate. Detto questo, è necessario che, anche tra i vari Stati, per quanto facenti parte della nuova casa comune europea, ci si parli in modo più diretto e continuativo. A mio parere sono utili tutte quelle iniziative che consentono di evitare errori di progettazione, intoppi burocratici e, alla fine, perdite di tempo, laddove è necessario un confronto tra realtà diverse.



**Roberto Di Piazza**  
Sindaco della Città di Trieste



**Alessandro Repetto**  
Presidente della Provincia di Genova

È stata pubblicata nei giorni scorsi l'analisi degli studi compiuti da Lyon Turin Ferroviare (LTF) sulla sezione internazionale del progetto ferroviario Torino-Lione, affidata dalla Commissione Europea ad un pool di esperti indipendenti.

L'obiettivo di tale analisi era quello di valutare la coerenza e l'affidabilità dei risultati degli studi realizzati sinora dalla società LTF sulla base delle principali critiche e preoccupazioni espresse dagli abitanti della valle di Susa.

La perizia si è concentrata sulle questioni di salute e di tutela dell'ambiente e sulla scelta di realizzare una linea nuova piuttosto che ammodernare quella esistente. Gli esperti hanno in particolare verificato la conformità della metodologia e delle ipotesi prese in considerazione da LTF rispetto a quelle utilizzate in

altri progetti simili, quali i nuovi trafori svizzeri (Lötschberg e Gottardo) che hanno dovuto far fronte a problemi di stessa natura.

Gli esperti hanno esaminato ed analizzato una massa considerevole di informazioni e di dati tecnici messi a disposizione da LTF sugli aspetti salute, ambiente e relativi alle previsioni di traffico. Sono state utilizzate anche altre fonti di informazione ed in particolare alcuni studi forniti dagli oppositori al progetto. In tutto sono stati esaminati 174 documenti.

Il rapporto giunge alla conclusione che gli studi realizzati da LTF sugli aspetti trasporto, salute ed ambiente sono coerenti. LTF ha trattato in modo soddisfacente i punti criticati ed effettuato delle indagini molto approfondite sugli aspetti considerati più controversi (amianto, radon, gestione dello "smarino", modelli di trasporto)

Il Comitato ha esaminato il rapporto e lo ha sintetizzato mantenendo l'organizzazione data dagli esperti danesi, inglesi, olandesi e spagnoli della società che lo ha realizzato. Il rapporto, infatti, è diviso in quattro sezioni principali:

- ➔ **PROCESSO APPROVATIVO;**
- ➔ **SALUTE PUBBLICA E PROTEZIONE AMBIENTALE;**
- ➔ **TRASPORTO;**
- ➔ **POLITICA DI COMUNICAZIONE DESTINATA ALLE COMUNITÀ LOCALI ED AI DETRATTORI DEL PROGETTO.**

All'esame degli aspetti principali che compongono ogni sezione seguono alcune precise raccomandazioni degli esperti, sulle quali si concentrerà la sintesi, che pubblichiamo nell'inserito annesso a questo numero della newsletter.

**Chi siamo?** Il "Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea ad Alta Capacità Merci e Passeggeri, Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana, Transpadana" è stato costituito nel marzo del 1990, come Associazione no-profit pubblico-privata, al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità competenti italiane e comunitarie sul rilievo strategico di un collegamento ferroviario veloce ad alta capacità di trasporto, merci e passeggeri, che congiunga l'Europa dell'Est all'Europa Occidentale attraverso la pianura padana. Presiedono l'Associazione **Innocenzo Cipolletta** e **Francesco Bettoni**. Il Presidente Onorario è **Sergio Pininfarina**. L'attività dell'Associazione è condotta da una Segreteria Tecnica composta dai Soci e coordinata dal Segretario Generale **Bruno Bottiglieri**.

