

Progetto TAV: note sull'esposizione di Porta Nuova

Il 30 dicembre siamo stati in centro, alla stazione di Porta Nuova, dove c'è un allestimento informativo sulla TAV. È bello e non vengono dette menzogne, ma parecchia parte della verità viene omessa nei pannelli.

Riassunto introduttivo del progetto

L'Europa avrà due grandi tratte ferroviarie ad alta velocità: una va da Napoli a Londra, l'altra va da Budapest a Barcellona. Successivamente questo secondo tratto andrà prolungato fino a Kiev. Le due linee hanno una tratta comune: da Milano a Lione. Quindi la TAV di cui tanto si parla ha una duplice importanza per chi l'ha progettata. Nel tratto che ci interessa, da Torino a Lione, il progetto contempla un nuovo tracciato che avendo meno dislivelli e più gallerie dovrebbe rendere la percorrenza più breve dell'attuale. In particolare il treno che arriva da Milano, a Settimo Torinese manderà le merci verso la Valle di Susa con una nuova linea. Questa nuova linea avrà una galleria di 12km lungo la valle, passando appunto dove c'è l'amianto e dove non sono ancora stati fatti i sondaggi. Poi ci sono dei chilometri in superficie, dalle parti di Bruzolo, dove la linea nuova incrocia quella storica e i treni potranno passare da una linea all'altra secondo le necessità. Il tragitto riparte con un tunnel gigante lungo 53km che parte da Venaus, il cosiddetto tunnel di base. In realtà si tratta di due tunnel, uno per ogni senso di marcia, ognuno con una sezione di 43m² (quindi con altezza e larghezza di circa 7 metri); i due tunnel sono connessi da frequenti tunnel di collegamento, lunghi 400m. Il tunnel di base si sviluppa per 8km in territorio italiano e per il resto in territorio francese, ma l'intera tratta è gestita da una società italo-francese chiamata "LTF." Questa tratta avrà tre "discenderie" in territorio francese che serviranno per far passare le macchine da lavoro e gli operai durante il cantiere; serviranno poi come accessi per manutenzione e il soccorso. Dopo il tunnel di base si sviluppa la tratta di esclusiva competenza francese.

I pannelli

I pannelli affrontano l'argomento (in italiano e francese) con un percorso storico dicendo che dagli antichi romani in avanti si è sempre avvertita la necessità di valicare le Alpi e unire l'Italia al resto d'Europa. Poi passano allo scopo di questa opera e alla sua grandezza: si deve unire l'Europa per permettere lo scambio delle merci e per aumentare i collegamenti regionali. Ci sono anche altri pannelli che puntano sull'idea che una linea dedicata all'alta velocità permetta di liberare le attuali linee facendo in modo che si possa dedicare maggiore spazio ai collegamenti locali. Si passa poi ad affrontare il percorso con alcune nozioni tecniche sul percorso e sulle tecnologie che verranno impiegate nell'opera. Si dice che la prima tratta, quella detta di Gronda, che va da Settimo Torinese a Bruzolo, costeggiando Torino, verrà conclusa entro il 2015, e sarà subito attivata, mentre le altre tratte (quella del tunnel di base e quella di competenza francese) dovrebbero essere terminate entro il 2020.

Il percorso viene mostrato diviso in tre tratte: quella di Gronda, fino alla zona di Bruzolo e Borgone, a carico delle ferrovie italiane RFI; quella transfrontaliera, affidata a LTF; quella francese affidata a RFF (le ferrovie francesi). C'è un plastico che mostra schematicamente come sarà fatto il grande tunnel transfrontaliero, ma non è abbastanza dettagliato da essere veramente utile.

C'è poi un pannello che parla dei benefici (oltre alla realizzazione di un progetto che da sempre è nella testa di ogni europeo e oltre alla riduzione del tempo di percorrenza dei 322km che separano Torino da Lione dalle attuali 3 ore e 58 minuti a 1 ora e 48 minuti) dei quali godranno tutti coloro che si trovano in corrispondenza del percorso della TAV. Questi benefici sono principalmente un aumento della qualità della vita dovuto alla rimozione del grande traffico dall'attuale linea e dalla modifica delle attuali stazioni in modo da meglio permettere un uso metropolitano e regionale del treno.

Commenti

Parlando con il personale è venuto fuori che ci sono ancora molti quesiti aperti. Quelli più importanti ci sembrano:

- non si sa come verrà smaltito l'amianto presente nel primo tunnel (quello della linea di Gronda) perché non è ancora chiaro quanto ce ne sia. In territorio francese sono stati fatti parecchi sondaggi (150) mentre nel tratto italiano i sondaggi vanno ancora fatti e quindi non è possibile valutare l'impatto dell'estrazione dell'amianto. Un pannello spiega che la "talpa" (cioè il macchinario che scava il tunnel) ha dei filtri che intrappolano le polveri e le neutralizzano con resine, mentre le rocce, per quanto inerti, verranno stoccate a norma della legge Ronchi;
- non si capisce se la tratta di Gronda verrà usata per il solo trasporto merci o meno. Un problema qui è che ogni volta che passa un treno merci sull'alta velocità, se si vuole poi far passare un treno passeggeri occorre prima fare un'operazione sui binari, come la sabbiatura. Ma questo problema pare possa essere ovviato facendo passare passeggeri e merci in due parti diverse della giornata. Quello che non ci ha convinti è che il progetto originario non contempla l'uso della linea di Gronda per i passeggeri, tanto che questa linea non entra a Torino città, la costeggia solo. Tuttavia sul pannello che illustra la linea di Gronda è stato incollato un adesivo rosso che prolunga la linea fino in città attraverso una manica sotto corso Marche. Indicando questo adesivo il personale spiegava che quel passaggio permetterà ai passeggeri di inserirsi sulla linea ad alta velocità e sfruttarla. Ma a delle domande più dettagliate si scopre che quell'adesivo non rappresenta una parte integrante del progetto, bensì una

“prescrizione” che la Regione ha fatto al CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) e che il CIPE l'avrebbe “recepito.” Ora, cosa si debba intendere per “prescrizione” (invito, preghiera, ordine?) e cosa per “recepito” (lo considereremo, lo eseguiremo?) non siamo riusciti a farcelo spiegare. Quello che però siamo riusciti a strappare, è che non è ancora stato fatto nemmeno lo studio preliminare di fattibilità (il primissimo passo) per questa manica di corso Marche.

Quello che non si dice e che invece abbiamo raccolto da altre fonti, ma va verificato e documentato, è:

- In tutta l'installazione non si fa alcun riferimento al costo totale dell'opera e alla ripartizione dei costi tra Italia, Francia, privato e pubblico. L'Europa potrebbe coprire il 20% dei costi. La restante parte verrebbe divisa al 50% fra Italia e Francia. Da quanto abbiamo capito c'è una stima dei costi che, per l'Italia, potrebbe aggirarsi attorno ai 16 miliardi di euro.
- Si parla di TAV e si evidenzia il guadagno ambientale del passaggio delle merci su ferrovia piuttosto che su strada, ma non si dice che questa possibilità già esiste e si è involontariamente verificata quando, in seguito all'incendio nel tunnel autostradale del Frejus, per tre anni il traffico si è avvalso della linea ferroviaria, arrivando ad utilizzarne solamente l'80% della capacità. Attualmente, con l'autostrada in funzione, la linea è sfruttata solo al 36% della capacità. I pannelli dicono che il guadagno ambientale derivato dallo spostamento da gomma a rotaia viene valutato in 360 tonnellate al giorno di scarichi in meno;
- Non si dice che il cunicolo esplorativo di Venaus, per sondare la natura della roccia, è una galleria di 6 metri di diametro (cioè quasi le dimensioni definitive) e 10 km di lunghezza, per la quale però non è necessaria alcuna valutazione d'impatto ambientale, avendola chiamata “cunicolo esplorativo.”
- Non si dice che la consulenza per la progettazione del tunnel di base di 53km se l'è aggiudicata la società Rocksoil spa, una volta di proprietà dell'Ing. Pietro Lunardi, poi prontamente intestata a moglie e figli al momento della nomina a Ministro delle infrastrutture;
- Non si dice che i vigili del fuoco hanno dato parere negativo riguardo la possibilità di salvare persone eventualmente bloccate in quei tunnel. Inoltre ci pare di capire che le uniche vie di fuga (le discenderie) saranno nel tratto francese successivo al massiccio d'Ambin, e quindi solo su metà del percorso sotterraneo;
- Alla domanda su come mai non si potenzi la linea storica, la risposta è che non è possibile perché la linea storica ha una pendenza tale per cui, già oggi, sono necessari tre locomotori per trainare un treno. Non si dice però che sulla stessa linea (ricordiamolo, è sempre quella usata al 36% delle sue possibilità) passano anche i treni francesi che hanno dei locomotori più moderni dei nostri e infatti hanno meno problemi, oltretutto usurando di meno il binario. E non si dice nemmeno che sull'attuale linea del Löetcheberg, ancora più in pendenza e più tortuosa della nostra, usare tre locomotori è la norma, e gli svizzeri hanno aspettato di avvicinarsi alla saturazione di quella linea prima di procedere con la realizzazione del raddoppio;
- Non viene detto, ma il tempo di percorrenza che passerà dalle da 3:58 a 1:46 è un tempo relativo a treni passeggeri. Difatti l'attuale treno passeggeri impiega appunto circa 4 ore e inoltre qualsiasi treno merci italiano non arriva a fare 120km/h in pianura, portando quindi il tempo minimo per percorrere 322km a quasi 3 ore al posto delle 1:46 pubblicizzate. Non si dice quale sia il tempo attuale di percorrenza per i treni merci.

Quello che si dice e che sarebbe stato meglio evitare di dire, perché non fa altro che mostrare la pochezza dei supposti guadagni, è:

- La valle ne trarrà guadagno perché ci saranno 560 persone impiegate sul tratto italiano per i lavori;
- Il reddito della valle salirà dello 0,3% in media;
- Il patrimonio immobiliare della valle, costituito spesso di seconde case, aumenterà;
- Si faranno tanti parcheggi nuovi per permettere facile accesso per la mobilità nell'area metropolitana e regionale.

Conclusione

Dopo che si approfondisce un po' la discussione con il personale in loco si evince che il progetto non ha ancora una destinazione: per molti aspetti si ha l'impressione che si intenda realizzare l'opera per poi vedere come utilizzarla. Alle domande sull'utilizzo della ferrovia è stato risposto che quelli sono argomenti che andrebbero trattati con i gestori e non con chi si occupa della realizzazione. Per ora il progetto prevede sia il passaggio di merci che di treni passeggeri (dicono loro, ma ricordate il discorso sulla manica di Corso Marche), poi si vedrà.