



Le infrastrutture di trasporto e il caso dell'Alta Velocità tra Italia e Francia

L'Osservatorio Gestione Conflitti Ambientali e Territoriali vi propone la sua **Newsletter** quale nuovo strumento di studio e approfondimento del tema dei conflitti ambientali.

La nuova **Newsletter** offrirà alcuni brevi spunti di riflessione attraverso la presentazione di sintetici casi studio relativi alle principali situazioni di conflittualità ambientale ricorrenti nel territorio nazionale.

Inoltre, la **Newsletter** segnalerà alcune delle principali novità dall'Osservatorio che potranno essere approfondite nel suo sito Internet www.conflittiambientali.it.

Il tema del primo numero della **Newsletter** è quello delle **infrastrutture di trasporto**: invocate da molti, ma, come sempre in queste situazioni, indesiderate se realizzate vicino casa propria. Strade e autostrade sono, infatti, un formidabile polo di attrazione per i conflitti ambientali (vedi il caso della Pedegronda in Lombardia), ma anche aeroporti (vedi il caso Malpensa 2000) e tracciati ferroviari (vedi i collegamenti ad alta velocità).

Ed, infatti, proprio il **collegamento ad alta velocità tra Italia e Francia** è il caso analizzato in questa prima **Newsletter**.

Il Piano Generale dei Trasporti ha riconosciuto l'importanza del traforo del Frejus e della linea ad alta velocità Lione-Torino considerandoli come interventi strettamente collegati tra loro e assolutamente necessari per lo sviluppo di una rete ferroviaria Europea.

Il nuovo collegamento ferroviario tra Lione e Torino per i treni ad alta velocità richiede opere infrastrutturali molto complesse: in particolare il superamento della catena alpina ha posto il problema di un nuovo traforo.

Le opere richieste hanno suscitato diverse opposizioni locali sia da parte delle associazioni ambientaliste sia da parte dei Comuni dell'area interessata.

Sommario

Il contesto	2
Soggetti coinvolti	3
Gli spunti di interesse	4
L'intervista del giorno	5

Il caso in pillole

Tema:	infrastrutture di trasporto
Tipo:	infrastrutture ferroviaria
Promotori:	Tav e Alpetunnel
Oppositori:	comuni e ambientalisti
Motivazioni:	valle già infrastrutturata, impatto ambientale
Dove:	Val di Susa, Piemonte
Da quando:	1995
Conflitto:	presente, in crescita

Novità dall'Osservatorio

- Corso sulle tecniche di partecipazione e negoziazione ambientale
- Indagine sul coinvolgimento degli attori locali nei processi di pianificazione provinciale
- Cd-Rom sulle linee guida per migliorare l'accettabilità dei progetti per la gestione dei rifiuti

I testi integrali delle novità dall'Osservatorio sono disponibili sul sito www.conflittiambientali.it



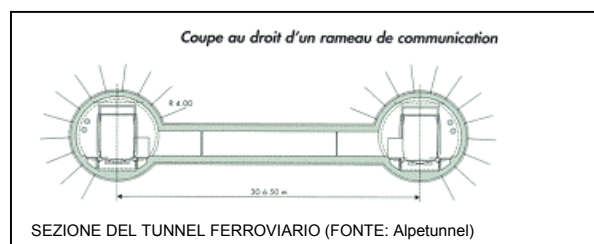
Il contesto

Il libro bianco della Commissione Europea: "European transport policy for 2010: time to decide" delinea le future linee guida della politica trasportistica ed infrastrutturale dell'UE (http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.htm). Sono presenti anche alcune dichiarazioni di principio, in linea con una politica di sviluppo sostenibile più generale, tra cui la volontà/necessità di ridurre le emissioni inquinanti. Diverse direttive europee prevedono, per il settore ferroviario, il superamento di una logica nazionale e protezionistica per giungere alla creazione di un sistema ferroviario unico europeo entro il 2020.

Una grande rete europea deve anche potersi dipanare da nord a sud da est ad ovest senza interruzioni o restringimenti, al momento attuale esistono colli di bottiglia che impediscono un traffico fluido ed omogeneo. Nel 1994 si sono poste le basi per i progetti TEN (Trans European Network)(www.europa.eu.int/comm/transport/themes/network/english/hp-en/aatransen.htm), progetti che intervenivano in aree in cui è necessario operare con urgenza per permettere uno sviluppo omogeneo della rete infrastrutturale. Nel 1996 tra i 14 progetti prioritari TEN era presente il collegamento ferroviario ad alta velocità Lione-Torino, oggi alcuni dei progetti TEN sono giunti a conclusione (es. Malpensa 2000) mentre altri sono stati aggiunti, mentre altri ancora sono in gravissimo ritardo, basti pensare che dal 1996 ad oggi sono stati realizzati solo 2.800 km di ferrovie contro i 12.600 km previsti. La linea Lione-Torino non è stata neppure iniziata, perché? Il libro bianco indica alcune possibilità per questo ritardo: la complessità dell'opera, due tunnel di cui uno lungo oltre 50 km, la difficoltà di raccogliere i fondi necessari, le forti opposizioni locali e la mancanza di approcci integrati al progetto. Comunque sia il tunnel del Frejus è al di sopra del 20% della capacità massima prevista di traffico, e il dipartimento del Rhone-Alpes e la Regione Piemonte, secondo l'Unione, potranno avere delle pesanti ripercussioni sul proprio sviluppo se non sarà individuata una soluzione.

Il Piano Generale dei Trasporti (www.infrastrutturetrasporti.it/main/prioritario/PGT/PGT.html), attraverso il processo di individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari, sottolinea l'importanza di alcuni progetti per lo sviluppo del sistema dei trasporti nazionale. Principale intervento prioritario nel settore ferroviario è il potenziamento dei valichi alpini del Brennero e del Frejus, con un possibile termine dei lavori oltre il 2010 e con costi non ancora completamente definibili. In definitiva sia l'UE sia l'Italia hanno individuato l'importanza del traforo del Frejus e la linea ad alta velocità Lione-Torino come interventi

strettamente collegati tra loro e assolutamente necessari per lo sviluppo di una rete Europea.



Il nuovo collegamento ferroviario tra Lione e Torino per i treni ad alta velocità richiede opere infrastrutturali molto complesse: in particolare il superamento della catena alpina ha posto il problema di un nuovo traforo.

Il progetto di base (www.legambientavalsusa.it) prevede un tunnel da St. Jean a Venaus; l'attraversamento in viadotto della Val Cenischia; un nuovo tunnel sotto Mompantero, fino a Chianocco; una stazione di smistamento, la cosiddetta Bussoleno est; un tratto in viadotto e un nuovo tunnel immediatamente prima di Borgone; infine l'attraversamento della Valle di Susa in viadotto in direzione di Alpignano. La partenza del tunnel è prevista a Susa e lo sbocco a St. Jean de Maurienne, dopo 54 km sotto le montagne. Circa a metà strada (20 km da Susa) la galleria dovrebbe passare sotto Modane, in corrispondenza della quale è prevista una stazione di servizio a circa 200-250 m di profondità. La realizzazione di un tunnel con queste caratteristiche pone diversi problemi: non si può avere la certezza a priori dei materiali che saranno rinvenuti durante i lavori di scavo; la zona attraversata dal tunnel presenta una geologia molto complessa, che potrebbe presentare situazioni particolarmente delicate a lavori già iniziati. Alpetunnel (www.alpetunnel.com) (la società incaricata di realizzare i lavori di scavo del tunnel) cerca attraverso la realizzazione di gallerie geognostiche di conoscere in dettaglio la geologia dell'area interessata dai lavori di scavo. Il tunnel dovrebbe essere realizzato attraverso due "canne" indipendenti, cioè non si avrebbe una sola galleria, ma due gallerie parallele unite attraverso corridoi posti ad intervalli regolari. Questo secondo l'intenzione dei progettisti, dovrebbe garantire elevati standard di sicurezza, due convogli non potrebbero mai incrociarsi, ed in caso di incidente in una canna l'altra rimarrebbe libera per l'evacuazione dei passeggeri.

La tecnica di scavo sarebbe mista fresa-esplosivo per garantire un procedere regolare dei lavori, i tempi di realizzazione dell'opera si orienterebbero sui 10 anni, la spesa prevista da Alpetunnel è circa 4750 milioni di euro.

Soggetti coinvolti

Una breve descrizione dei principali soggetti coinvolti, utile per costruire un quadro di riferimento in cui inserire l'intera vicenda.

La progettazione dell'intera rete ferroviaria ad alta velocità italiana è stata affidata dal governo a **TAV Spa** (www.tav.it), società nata nel 1991, che è, quindi, la project company della linea alta velocità italiana. TAV affida a general contractors la realizzazione delle varie tratte. Italferr è la società creata da FFSS, che dovrà collegare Torino a Bussoleno, punto d'uscita del nuovo tunnel ferroviario lungo più di 50 chilometri. Tav è, quindi, il promotore dell'intera vicenda, essendo la project company. Suo obiettivo di carattere generale è la realizzazione della linea alta velocità Torino-Milano-Venezia (obiettivo secondario nel panorama generale è la risoluzione del nodo del collegamento Italia-Francia). Essendo una grande società pubblica a Tav non fanno difetto le risorse economiche, possiede una grande esperienza nella progettazione e si può avvalere di ricerche tecniche e scientifiche di prim'ordine. Probabilmente le fanno difetto risorse di tipo strategico, manca la volontà di confrontarsi con gli attori locali, e questo rende più complesso il tentativo di costruire un accordo sul progetto della linea. Il traforo sarà realizzato da una società Italo-Francese: **Alpetunnel** (www.alpetunnel.com), società nata nel 1994 da un accordo tra i due governi. Alpetunnel è il principale alleato di Tav, condivide con essa l'obiettivo di realizzare il nuovo traforo. La Cig è la commissione intergovernativa Italo-Francese che supervisiona il progetto per conto dei due stati.

Legambiente Valsusa (www.legambientevalsusa.it) è stata tra i primi oppositori al progetto Tav. La sezione è nata nel 1989 e fin ad oggi ha acquisito una buona esperienza nel campo dei conflitti ambientali e specialmente nella localizzazione delle infrastrutture indesiderate (la rinuncia da parte dell'ENEL di costruire un elettrodotto nella Valsusa è, anche, un risultato dell'azione di pressione locale).

Obiettivo principale di Legambiente è bloccare la realizzazione dell'alta velocità in Val di Susa, Legambiente sta cercando di perseguire anche un altro obiettivo, quello di diventare il principale interlocutore del fronte degli oppositori; ciò in quanto, la capacità organizzativa e il coordinamento degli attori locali sembrano passare attraverso Legambiente, che cerca di disegnare una strategia completa a loro favore.

La capacità di muovere opinioni ed idee, è la risorsa fondamentale che hanno a disposizione gli attori locali in mancanza di risorse economiche, però in questo caso il fronte degli oppositori è stato in grado di arricchirsi di risorse conoscitive e tecniche, infatti, ai dati dei promotori del progetto non rispondono solo attraverso le tradizionali modalità della protesta, ma anche per mezzo di controstudi e controanalisi che confutano o quantomeno mettono in dubbio la profondità e l'esattezza dei dati dei promotori.

Lunanuova (www.lunanuova.it) è il nome di un bisettimanale locale. Creato agli inizi degli anni ottanta ha raggiunto una discreta diffusione nell'area ovest-piemontese. E' insieme con Legambiente Valsusa uno dei principali oppositori alla Tav, ha principalmente l'idea di bloccare la realizzazione dell'opera, ma anche obiettivi inerenti al rapporto con gli altri attori: essere il giornale degli oppositori e acquistare sempre più visibilità locale. Essendo un giornale, per di più radicato nel territorio, la capacità di mobilitare il consenso dei cittadini per una causa quale quella dell'opposizione al progetto Tav è sicuramente la risorsa principale di Lunanuova.

I 25 comuni della Val di Susa si sono dichiarati più volte contrari alla realizzazione della nuova linea ferroviaria, le uniche risorse che possono mettere in campo sono quelle della mobilitazione popolare, che se ben organizzata potrebbe rivelarsi una risorsa strategica.

La Comunità Montana dell'Alta Val Susa (www.cmbvallesusa.it) ha risorse di tipo politico, può cercare di porsi come intermediaria tra gli oppositori ed i promotori, dato che rappresenta istituzionalmente la Val di Susa.

Il Consiglio Comunale di Alpignano ha deliberato alcune misure per opporsi al progetto, (<http://www.comune.alpignano.to.it/territorio/altavel.html>). Il coinvolgimento del Comune di Alpignano è interessante perché si tratta di un comune esterno alla Val di Susa e di rilevanti dimensioni, sedicimila abitanti circa. Le delibere propongono il coordinamento tra Alpignano e la Comunità montana Bassa Val di Susa.

La Provincia di Torino (www.provincia.torino.it) cerca di legittimarsi come attore neutrale per poi intervenire come mediatore, ospitando sul sito Internet provinciale un forum di discussione, dimostra di voler procedere lungo la strada della legittimazione del suo ruolo. Ha risorse di tipo politico ed anche tecniche. Per ora nessuno tra gli attori ha visto le opportunità che può offrire un ruolo mediante della provincia.

Gli spunti di interesse

1. La lotta tra Davide e Golia, confronto tra attori dal diverso peso politico.

Il progetto del nuovo traforo e della linea ferroviaria può essere messo in pericolo dalle opposizioni locali? Dovrebbero, Tav e Alpetunnel preoccuparsi delle azioni contro i loro progetti in Val di Susa? La disparità del peso politico dei soggetti impegnati, nei due schieramenti, nel confronto in Val di Susa, teoricamente non dovrebbe dare molte possibilità al fronte degli oppositori di ottenere qualcosa. Questo teoricamente, perché come dimostra una parte della letteratura specializzata, il confronto, che si potrebbe chiamare "Davide contro Golia", ha in più occasioni visto Davide vittorioso nei confronti di Golia. Certamente in questo caso Golia è particolarmente grande: due società pubbliche, che hanno l'appoggio di due governi e l'avvallo dell'Unione Europea, rendono il confronto particolarmente sbilanciato. Però Tav fino ad ora, pur con tutta la sua forza non è riuscita ad ottenere molto, come mai? Forse che anche il piccolo Davide sia riuscito a mettere qualche granello di sabbia negli ingranaggi della macchina dei promotori? La disparità tra le forze in campo non ha prodotto grandi motivazioni per l'interazione tra i due schieramenti, i promotori possono ritenere che il confronto con gli attori locali, sminuisca la loro forza, li possa mostrare deboli e forse remissivi, mentre per gli oppositori, la forza del fronte dei promotori, potrebbe essere un motivo sufficiente a sconsigliare l'interazione-scontro. Il proponente ha dimostrato scarsa sensibilità nei confronti dei problemi locali (in un'occasione Pininfarina, presidente della commissione intergovernativa per la Lione-Torino, ha affermato che: "... quando una grande comunità prende una decisione, una piccola comunità deve adeguarsi"...), questa è una mossa che difficilmente può aiutare il progetto in Val di Susa. Al tempo stesso la richiesta degli oppositori di cancellare completamente dalla valle l'idea della linea ad alta velocità non lascia ampi margini al confronto. Questo tipo di comportamento degli oppositori è riconducibile al fatto che molto spesso i conflitti ambientali vanno a toccare dei valori che sono ritenuti non negoziabili; l'ambiente in Val di Susa è già compromesso da diverse infrastrutture e questa ultima proposta non ha fatto altro che acuire la sensibilità della comunità locale verso un valore che è già stato fin troppo colpito e negoziato. Il progetto ha inoltre avuto la capacità di evocare anche paure irrazionali alle quali i promotori hanno cercato di rispondere con

delle asettiche analisi di compatibilità tecniche, non si è capito che alcune paure sono radicate nell'animo e non nella mente, le valutazioni di tipo tecnico sono differenti da valutazioni sociali, i due metri non sono compatibili.

2. Capacità per gli attori locali di accedere a dati tecnici e analisi scientifiche

Le opposizioni ai nuovi progetti, specie quelli di tipo infrastrutturale, trovano opposizioni sempre più agguerrite e preparate. Fino a pochi anni fa quando veniva presentato un nuovo progetto le eventuali opposizioni si limitavano a manifestazioni e a raccolte di firme, che ogni tanto avevano dei piccoli successi, ma nella maggioranza delle situazioni non riuscivano ad ottenere nulla. La motivazione principale è che il "nemico", il promotore, non aveva paura degli strumenti usati dalle opposizioni e quindi attendeva pazientemente che l'iter burocratico si svolgesse per poi realizzare tranquillamente il proprio progetto, non avendo perso tempo a trattare con gli oppositori. Con l'esperienza gli oppositori hanno compreso che per poter trattare con i proponenti devono dotarsi dei loro stessi strumenti, devono essere in grado di spiazzare la strategia dei progettisti, devono essere in grado di dire qualcosa di nuovo, i promotori devono essere messi in difficoltà sul loro stesso terreno. I progetti vengono presentati accompagnati da sofisticate analisi che dimostrano l'importanza di una certa infrastruttura, gli oppositori rispondono con una contro-analisi che dimostra che quella particolare infrastruttura è assolutamente inutile o è perfino dannosa; se il terreno è assolutamente adatto a sopportare le gallerie del nuovo traforo, gli oppositori producono uno studio geologico che dimostra che la conformazione del suolo non è così semplice e compatta. Gli amministratori locali e le associazioni ambientaliste hanno preparato un nuovo terreno di lotta dotandosi di una équipe di esperti, i quali stanno costruendo una base scientifica all'opposizione del progetto, molto vasta ed articolata, si arriva a mettere in discussione politiche dell'Unione Europea ratificate dai singoli paesi. L'intera vicenda non è in una fase abbastanza avanzata per capire come si chiuderà, ma sicuramente questa capacità da parte del fronte degli oppositori di dotarsi di informazioni complesse, di arricchirsi di risorse tecniche e conoscitive permetterà loro di costruire un terreno di possibile confronto con i promotori.

L'intervista del giorno

Resoconto dell'intervista con il Sig. Claudio Giorno, esperto della Comunità Montana Bassa Val Susa ed attivista di Legambiente.

Il progetto dell'alta velocità Torino-Lione è solo l'ultimo di molti progetti infrastrutturali che utilizzano il territorio della Val Susa come un facile corridoio di collegamento tra Italia e Francia. Quindi non si può risalire alla data in cui si è costituito un fronte di opposizione all'alta velocità, dato che in realtà sono 25 anni che in Valle esistono associazioni che combattono e si confrontano per la tutela e la salvaguardia dell'ambiente nella Valle. Unirsi per affrontare anche questo nuovo progetto è stata la logica conseguenza di anni di attivismo contro tutti quei progetti calati dall'alto che hanno prodotto danni nel territorio valsusino. Anche se in questo momento la situazione sembra calma, quasi in una sorta di impasse, ciò non vuol dire che si è di fronte a svolte significative nella vicenda, ma solo che i tempi burocratici stanno facendo il loro corso per il rilascio di tutta la documentazione necessaria per l'inizio dei lavori. Anzi, molto probabilmente il progetto verrà realizzato, cambiando assai poco dalle sue linee fondamentali, infatti dopo tutte le proteste dopo tutte le modifiche al progetto, in realtà poco o nulla è cambiato realmente, le proposte di confronto lanciate dai promotori ed accettate dagli

oppositori si sono trasformati in tavoli, se non di negoziazione, almeno di discussione, ma che dopo pochi incontri si sono diradati e quindi spariti, segno che una reale volontà mancava. Il punto fondamentale per i diversi comitati di opposizione, è la mancanza di disponibilità a mercanteggiare il territorio della valle, non si può essere disponibili ad un degrado della qualità ambientale, e quindi della qualità della vita in nome di un progresso relativo e non comprovato dai dati.

Le azioni che verranno intraprese dagli oppositori sono principalmente di due tipi: azioni tecniche ed azioni politiche. Le azioni di tipo politico-dimostrativo sono quel tipo di azioni più vicine alla tradizione di protesta popolare: manifestazioni, raccolta firme, cortei e dibattiti, azioni che se ben organizzate riescono a coinvolgere vaste parti della popolazione valsusina. Azioni di tipo tecnico-scientifico, un'opposizione che esiste da venticinque anni ha acquisito molta esperienza in questo tipo di conflitti e ha compreso quanto sia importante saper valutare e criticare le informazioni rilasciate dai promotori dei vari progetti, e quindi l'importanza di dotarsi di un gruppo scientifico capace di realizzare analisi che possono confutare quanto affermato dai promotori.

Hanno contribuito a questo numero della **Newsletter**:

Matteo Bartolomeo

Daniele Germiniani

Piero Giugni

Carolina Pacchi

Per maggiori informazioni:

Osservatorio Gestione Conflitti Ambientali e Territoriali (www.confliettiambientali.it) c/o

Avanzi Srl, Via Rossetti, 9, cap. 20145, Milano, tel. 02-48027024, fax 02-48000009, e-mail info@avanzi.org, www.avanzi.org

