

Transpadana: ritardi su tutta la linea

Il presidente del Comitato promotore, Sergio Pininfarina, sollecita il Governo perché sblocchi la realizzazione del vitale asse ferroviario europeo tra Lione e Lubiana. Concludere rapidamente la Conferenza dei Servizi per la tratta Torino-Milano in modo che possano partire i cantieri

di Giovanni Paparo

Il Programma italiano dell'Alta Velocità, stabilito dalle Fs e dal Governo sin dal Contratto di Programma del gennaio 1991, prevede il quadruplicamento dell'asse Torino-Venezia, la dorsale Milano-Napoli e la linea Milano-Genova (tratte date in concessione per 50 anni alla Tav Spa nel '91); nonché la linea Venezia-Trieste e gli attraversamenti alpini fino al confine italiano ad est, verso Lubiana, e ad ovest, verso Lione (tratte queste non ancora date in concessione). La Roma-Napoli e la Firenze-Bologna sono in cantiere ed è conclusa la Conferenza dei servizi della Milano-Bologna, ma non un solo cantiere è stato aperto sulla direttrice est-ovest.

La linea Torino-Milano, che è stata affidata per la progettazione e la costruzione al Consorzio Cav. To-Mi, formato da Fiat e altre imprese, ha uno sviluppo complessivo di circa 125 km, con origine alla Stazione di Torino Stura e termine alla Milano Certosa. La tratta è interconnessa con la rete ferroviaria esistente in corrispondenza del Nodo di Novara ed è previsto un collegamento con la stazione di Santhià. Essa si snoda prevalentemente in affiancamento a sud dell'autostrada A4. Anche se la Conferenza dei servizi, già più volte sospesa, non si è ancora conclusa, i problemi e le prescrizioni di maggior rilievo mossi dal Ministero dell'Ambiente e dalle Regioni Piemonte e Lombardia sono stati risolti. I ritardi di questa linea rispetto alla Milano-Napoli rischiano di privarla della sua quota di risorse finanziarie stanziata negli ultimi 5 anni per l'intero sistema dal Programma Fs-Governo.

"La Torino-Milano", dice Sergio Pininfarina, presidente del Comitato promotore per la Transpadana, "è essenziale anche al varo del collegamento ad Alta Capacità per il trasporto merci combinato Lione-Torino, prioritario a livello europeo in quanto infrastruttura strategica per i collegamenti continentali est-ovest, come ha ribadito il Consiglio europeo di Cardiff nel giugno '98. Di questa direttrice la sola tratta in condizione di aprire i cantieri in pochi mesi e di far accelerare l'iter degli altri progetti è proprio la Torino-Milano".



Sergio Pininfarina

Nel '96 è nata la Commissione intergovernativa italo-francese per la realizzazione della Torino-Lione. Composta da rappresentanti di 7 ministri per ciascuno stato, sta seguendo i problemi relativi alle fasi di ricerca e progettazione della tratta internazionale tra Montmélian e Torino.

Nel '94 Fs e Scnf hanno fondato il Geie (Gruppo europeo di interesse economico) Alpetunnel, col compito di sviluppare la progettazione, ricercare i finanziamenti e seguire la realizzazione del tunnel di base per la direttrice Torino-Lione.

Nel '94 Fs e Scnf hanno fondato il Geie (Gruppo europeo di interesse economico) Alpetunnel, col compito di sviluppare la progettazione, ricercare i finanziamenti e seguire la realizzazione del tunnel di base per la direttrice Torino-Lione.

"Alpetunnel", continua Pininfarina, "stima l'investimento per il tunnel di base (54 km) tra i 9 e i 10.000 miliardi, mentre non ha ancora definito la cifra per la tratta fra l'uscita del tunnel e Bussoleno. Sarebbe ora auspicabile l'ingresso in Alpetunnel di soggetti istituzionali piemontesi". Intanto Sanpaolo e Banca Crt si sono dette interessate a diventare capofila del cartello finanziario che dovrà raccogliere risorse sul mercato per la realizzazione del collegamento. "Quella delle due banche torinesi", precisa Pininfarina, "non è una promessa, ma una disponibilità. Ora porteremo avanti insieme un'azione nei confronti del Governo, perché si assuma le proprie responsabilità.

Occorre verificare l'applicabilità delle tecniche del projet financing a quest'opera, in modo che non ci siano più alibi di tipo finanziario per rinviarne la realizzazione. I cantieri potrebbero aprire fra quattro anni e l'opera essere completata entro dieci. Per la Valle di Susa la nuova linea significherà, oltre ad un aumento dell'occupazione, una riduzione del traffico dei veicoli pesanti su strada, con risvolti positivi per l'ambiente. La Commissione intergovernativa ha verificato che, se l'opera non venisse realizzata, la linea storica in Val di Susa si saturerebbe entro il prossimo decennio".

Hupac: tempi duri per il trasporto combinato

Hupac Sa, operatore svizzero del trasporto intermodale, ha riscontrato negli ultimi 4 mesi '98 un calo del traffico totale. Le principali cause stanno nella carenza di qualità di alcune reti, soprattutto quelle poco impegnate nell'attuazione della riforma ferroviaria; nei conflitti sociali generati dalla riforma ferroviaria, con astensioni dal lavoro, scioperi bianchi, ritardi dei treni, ecc; nell'offerta eccessiva di autocarri che determina un calo abnorme dei prezzi per il trasporto su strada.

Per affrontare con successo la situazione, secondo Hupac occorre sfruttare al massimo la capacità di carico dei convogli, evitare trasporti in un'unica direzione, ampliare le relazioni shuttle al posto di quelle a carri isolati, migliorare l'offerta dei servizi di logistica con tecnologie avanzate, collaborare con altri operatori. Il mercato non può più assorbire rialzi dei prezzi, che attualmente non rappresentano affatto uno strumento efficace per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato.

Con l'introduzione del limite di 40 tonnellate a partire dall'anno 2001, il transito su strada attraverso la Svizzera eserciterà

un'attrattiva molto più forte, nonostante l'aumento dei pedaggi stradali. Hupac chiede pertanto misure di sostegno per impedire che i trasporti vengano ulteriormente trasferiti dalla rotaia e/o dal combinato alla strada: esenzione completa dalla Ttpcp per il traffico da e per i terminal; ripartizione del contingente stradale per trasporti di 40 t in Svizzera su base proporzionale all'utilizzo del trasporto combinato; tariffe agevolate per le tratte su rotaia; investimenti che assicurino una capacità sufficiente dei terminal per il trasporto combinato.

Hupac punta anche sulla riforma del sistema ferroviario, entrata in vigore il 1° gennaio 1999. Soprattutto il *free access* e la separazione tra infrastrutture e attività di esercizio consentiranno in breve tempo un miglioramento dell'offerta e la competitività tra le ferrovie, con conseguenze positive per il trasporto combinato.

