



News ed eventi

Treni ad alta velocità: decisioni globali e conflitti locali

High-Speed Trains: Global Strategy and Local Conflicts

a cura di Rosa, Alba Giannoccaro

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: rgiannoccaro@gmail.com; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

I progetti di infrastrutture che riguardano aree interregionali ed internazionali sono rivolti a servire "ampie" collettività, determinando quindi importanti conflitti sociali che si attivano a livello locale. Si tratta di un fenomeno complesso, che si verifica intorno alle infrastrutture trasportistiche, come per esempio i progetti prioritari di reti trans-europee, ma anche intorno a reti energetiche, di telecomunicazioni e per i rifiuti. Le diverse cause possono essere ricondotte, in linea di massima, ad un comune denominatore: i vantaggi dell'intervento si distribuiscono su masse "anonime" e "silenziose" mentre i costi ed i rischi in termine di economia, ambiente e territorio sono percepiti in primo luogo dalle sole collettività locali. Fenomeno questo particolarmente ac-

ceso in Italia, ma diffuso anche in ambito internazionale, come in Francia, in Germania ed in Spagna. Ad oggi particolarmente vive sono, dopo quasi vent'anni dal loro inizio, le proteste per la Tav Torino-Lione in Italia e per la stazione ferroviaria Stuttgart 21 in Germania. La Tav, opera di portata internazionale, inserita nel Corridoio 5 della rete TEN-T che va dalla penisola iberica passando per il sud della Francia e per la pianura padana, fino alla Slovenia, Ungheria e Ucraina, ha la finalità di unire il continente lungo la direttrice est-ovest e rilanciare il treno come mezzo di mobilità sostenibile. La Stuttgart 21, nuova stazione ferroviaria sotterranea nel capoluogo del Baden-Württemberg, dovrebbe facilitare il transito dei treni ad alta velocità sulla linea Parigi-Bratislava, che attraversa Strasburgo, Stoccarda, Vienna, per migliorare il servizio ai cittadini e dotare la città di un'infrastruttura funzionale e innovativa. L'articolo propone un aggiornamento sullo stato dell'arte della messa in opera di tali progetti in relazione alle difficoltà e agli ostacoli provocati dalle proteste locali durante un lungo periodo. Ma lontano dalle eco di Val di Susa e di Stoccarda, molti progetti di linee ferroviarie ad alta velocità subiscono sospensioni. Pur senza un'insurrezione popolare che li ostacola, ancora una volta è il labile equilibrio nel rapporto costi/benefici che determina un'incertezza nell'intraprendere quello che è stato precedentemente definito a scala globale. Sono diversi infatti i lavori sospesi o annullati, e che mettono in dubbio un modello di sviluppo che fino a qualche tempo fa l'economia dei trasporti considerava inattaccabile. Le necessità di tagli alla spesa pubblica legati alla crisi del debito e i vincoli ambientali sempre più stringenti costringono i Paesi a rivalutare la spesa collettiva per l'alta velocità: è il caso del Portogallo e del progetto Tav Lisbona-Madrid.

2011 TASA Conference: Local Lives/Global Networks
29 novembre 2011 - 1 dicembre 2012
Newcastle, Australia
tutte le info sul sito:
<http://www.tasa.org.au>

Railways and Speed
Two centuries of speed on the railways, thirty years of
high-speed trains
14-16 dicembre 2011
Parigi, Francia
tutte le info sul sito:
<http://www.lanacs.ac.uk>

Tav Torino-Lione: una storia infinita

In Val di Susa si è svolta ed è attualmente ancora attiva una delle campagne politiche e sociali più importanti di questi ultimi anni: la resistenza e la lotta per proteggere il territorio e le comunità locali, che i governi vorrebbero sacrificare ancora una volta nel nome del profitto.

I movimenti No tav esistono dal 2002, da quando le trattative tra governo italiano e francese hanno trovato convergenza sulla cosiddetta "Soluzione Sinistra Dora", un tracciato che avrebbe schivato la città di Torino per finire a bucare il massiccio dell'Ambin.

Da allora il tracciato preliminare è stato oggetto di modificazioni, trattative, dialoghi istituzionali e feroci proteste, per arrivare al progetto preliminare oggi in fase di attuazione che da Settimo Torinese costeggia Torino, attraversa Orbassano e Rosta per snodarsi fino a Chiusa San Michele.

Una delle maggiori critiche avanzate dai movimenti No Tav è di natura economica: si è calcolato che la tratta italo-francese costerebbe intorno ai 15/20 miliardi di euro solo per il tratto italiano (dati Ltf), di cui solo circa il 15% sarebbe coperta da finanziamenti europei, con il rischio che il costo effettivo sia destinato a triplicarsi.

Anche l'utilità dell'opera è stata attaccata: diverse dichiarazioni di tecnici e professori, confermate da dati ufficiali rilasciati dal Sitaf (relativi al traffico in corrispondenza del tunnel del Frejus), affermano che le previsioni di traffico merci e di traffico passeggeri sono molto modeste ed in costante diminuzione.

La linea attuale quindi aumenterebbe la capacità di traffico per un flusso di persone e merci che invece è in continua discesa.

In relazione alla capacità di traffico sostenuta dalle linee esistenti e alla necessità di attrarre maggiore traffico su gomma, negli ultimi anni si sono sviluppati progetti alternativi alla Tav che si pongono l'obiettivo di rimodernare le tratte ferroviarie attuali garantendo un traffico sostenibile anche oltre il 2020.

Il rischio più grande sollevato da attivisti, ambientalisti ed esperti idrogeologi, è che la mole di scavi necessaria alla realizzazione del progetto - l'88% della tratta sarà sotterranea - vada a intaccare le già delicate risorse idriche della Val di Susa - cosa già accaduta in seguito alla costruzione di altre opere, come il



traforo del Frejus - considerate fondamentali per il fabbisogno di acqua potabile di molti acquedotti della Val di Susa.

A giugno 2011 si è aperto il cantiere per un tunnel geognostico a Chimonte, prima opera della Nuova Linea Torino Lione.

Nel frattempo, in Val di Susa la protesta continua a crescere e ad organizzarsi.

NO TAV 2011 tour.

La valle che resiste e non si arrende incontra l'Italia.

TG in piazza

2 dicembre 2011

Porpetto, Udine, Italia

tutte le info sul sito:

<http://www.notav.eu>

Assediati nella nostra terra.

Militarizzazione della Val di Susa: cosa significa

2 dicembre 2011

Susa, Italia

Tutte le info su

<http://www.notav.eu>

Stuttgart 21: dalle richieste di referendum alle manifestazioni

Seicento chilometri in linea d'aria dividono Stoccarda dalla Val di Susa. Quello che unisce i due luoghi è la contrarietà durata per 20 anni di parte degli abitanti a progetti legati alla ferrovia e all'alta velocità. I programmi per trasformare la stazione ferroviaria centrale di Stoccarda in una stazione sotterranea, ed i relativi costi che verrebbero ripartiti tra lo Stato (Baden-Württemberg), la città di Stoccarda e l'azienda ferroviaria, sono tutt'ora poco chiari.

I vantaggi, secondo i proponenti sarebbero: la riduzione da 2 ore e 30 minuti a 2 ore del tempo di viaggio per Monaco di Baviera, il miglioramento del collegamento con l'aeroporto e la liberazione di un'area di circa un chilometro quadrato in pieno centro, di cui solo il 20% verrebbe destinato al parco e il resto sarebbe destinato a progetti immobiliari.

Questo ha scatenato un massiccio movimento di protesta: non solo l'ambizioso progetto infrastrutturale di 4,5 milioni di euro sarebbe inutile e costoso, ma danneggerebbe l'ambiente.

I contestatori criticano l'esplosione dei costi, ribattono che è proprio l'aspetto immobiliare del progetto quello più significativo, mentre la nuova stazione sotterranea a 8 binari (contro i 16 dell'attuale) sarebbe in realtà meno efficiente e lo scavo sotto le colline a est della città presenterebbe consistenti rischi geologici, oltre che l'abbattimento di tutti



i 300 alberi del parco più bello della città e di gran parte della stazione dei primi anni del diciannovesimo secolo.

La protesta è iniziata nel 1997 con richieste di referendum e dal novembre 2009 ha dato il via a manifestazioni massicce, le proteste del lunedì (*Montagsdemo*), alle quali hanno partecipato diverse migliaia di persone, fino alla catena umana di 35.000 persone intorno al Consiglio del Baden Württemberg nel 10 settembre 2010. Ad ottobre 2010

un *Consiglio di Conciliazione* ha avuto finalmente il compito di mediare fra le parti in causa nel tentativo di allentare la tensione dei cittadini determinando una tabella di marcia che continua a slittare nei tempi previsti. La promessa di risparmiare più alberi, concordata tra Regione Baden Württemberg ed azienda ferroviaria Deutsche Bahn, non calma le proteste. I dimostranti infatti concordano sul mantenimento e rinnovamento della stazione con il loro contro-progetto *Kopf Bahnhof* - in cui la stazione rimane di testa e non va sotterranea e si risparmiano complessivamente milioni di euro.

L'azienda ferroviaria vuol far ripartire al più presto i lavori, i manifestanti sono tornati in piazza, sempre agguerriti ma sempre meno numerosi. Stuttgart 21, il più grande progetto ferroviario nella Germania sudoccidentale, procede: si stima che i lavori iniziati nel 2010 dovrebbero terminare nel 2019-20.

2011 Annual Polis Conference and Polis
Annual General Assembly:
Innovation in transport for sustainable cities and region.
29-30 novembre 2011
Brussels, Belgio
Tutte le info sul sito:
<http://www.polisnetwork.eu/>

32nd International Geographical Congress 2012.
Urban dynamics and environmental conflicts.
26-30 agosto 2012
Cologne, Germania
Tutte le info sul sito:
<https://igc2012.org>

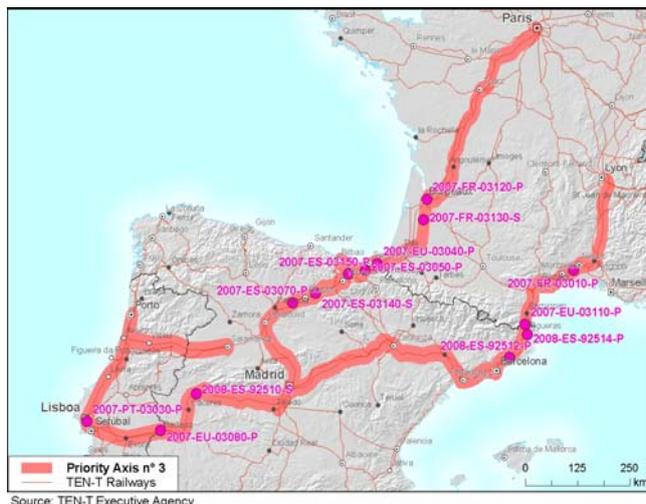
**Tav Lisbona-Madrid:
il conflitto è politico**

Per rispettare le misure di rigore imposte dal Fondo Monetario Internazionale e dall'Unione Europea, il nuovo governo portoghese ha annunciato la sospensione della costruzione della linea ad alta velocità Lisbona-Madrid, mirando a salvaguardare l'intera economia del Paese rimandando a data da destinarsi investimenti il cui ritorno è troppo lontano nel tempo.

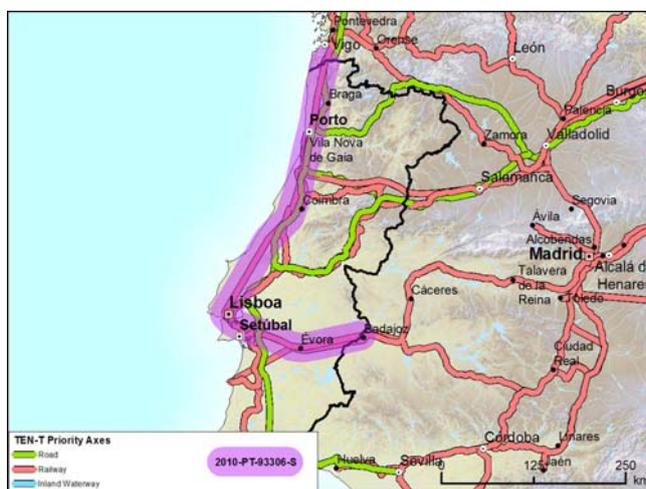
La linea ferroviaria ad alta velocità doveva permettere di collegare le due capitali della penisola iberica in meno di tre ore e unire il Portogallo alla rete europea ad alta velocità. Il ramo Iberico Madrid-Lisbona-Porto è infatti uno dei tre rami principali dell'asse ferroviario ad alta velocità del sud-ovest d'Europa, progetto chiave che assicura la continuità della rete ferroviaria tra Portogallo, Spagna ed il resto d'Europa, collegando la capitale spagnola alla frontiera francese in meno di quattro ore. Le nuove linee porterebbero ad una riduzione del 60% dei tempi di percorrenza attuale, fornendo una significativa competizione sia per il trasporto aereo che per quello stradale. I 626 Km che separano la capitale portoghese da quella spagnola sarebbero dovuti essere inaugurati entro il 2013. Il Portogallo aveva previsto un costo di 3,25 miliardi di euro solo per la tratta di sua competenza, in parte finanziati dall'Unione Europea. Il progetto potrebbe essere "rinegoziato", lanciando una gara a costi più bassi per i 50 km di linea di alta velocità fra Lisbona e la città portoghese di Poceirao (fonte Agenzia Efe).

Le dichiarazioni del segretario di Stato ai Trasporti portoghese confermano che i fondi comunitari per questo tratto di Tav non sono sufficienti. Si conta infatti un finanziamento di 170 milioni di euro per un costo effettivo che supera i 600 o i 700 milioni di euro.

Le modifiche auspicate consentirebbero di risparmiare 200 milioni di euro rispetto al costo iniziale, che sarà ridotto a



Source: TEN-T Executive Agency



Source: TEN-T Executive Agency

1,7 miliardi (fonte ANSAmed).

In questo caso il conflitto non arriva a livello locale, ma rimane esclusiva prerogativa e campo di battaglia politica. Il vecchio governo socialista era pro-opera, il nuovo governo della destra considera l'opera non prioritaria, e preferisce disinvestire per non affaticare la già compromessa tenuta dei conti, con una congiuntura economica molto pesante, in cui versa oggi il paese.

Sul piatto della bilancia c'è sempre il futuro di un territorio e della sua comunità locale che ancora una volta è messa in disparte rispetto ad equilibri prettamente economici e quasi sempre indifferenti alle esigenze sociali e locali.



Referenze immagini

Le immagini a pagina 138 sono tratte dal sito web <http://www.spiegel.de/international/europe>. Le immagini a pagina 139 sono tratte dai siti: www.lettera43.it/foto/20274/stoccarda-nonva-di-fretta.htm. Le immagini a pagina 140 sono tratte dai siti: <http://tentea.ec.europa.eu> e <http://www.vicenzaforumcenter.it>.