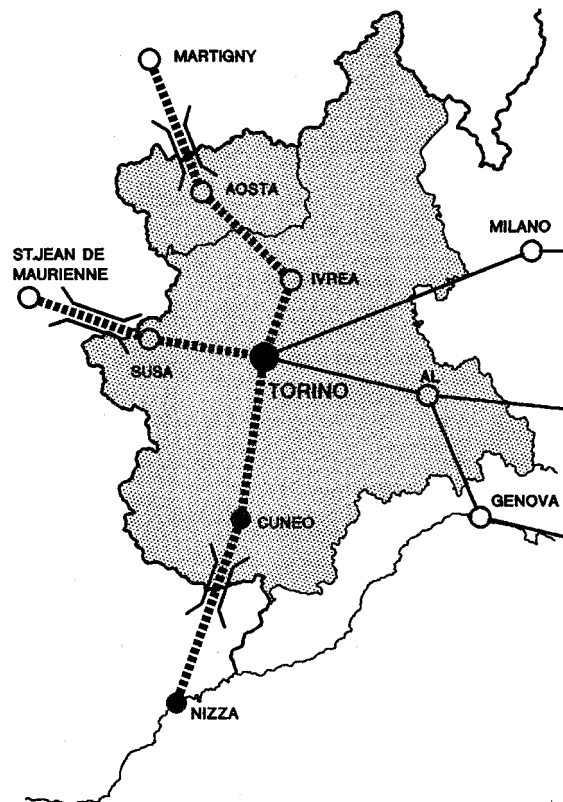


GABRIELE MANFREDI    SERGIO NICOLA

# L'INSERIMENTO DELLA REGIONE PIEMONTE NEL SISTEMA FERROVIARIO EUROPEO

- LA LINEA AD ALTA CAPACITA' TORINO - CUNEO - NIZZA -



Seminario transfrontaliero italo-francese  
LA MONTAGNA TRA SVILUPPO E CONSERVAZIONE  
Torino 11-12 dicembre 1999

## **IL QUADRO REGIONALE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI TRANSALPINI**

La dotazione del Piemonte di linee ferroviarie attraverso le Alpi è ancora allo stadio dell'età eroica dei primi tentativi : sezioni delle gallerie, pendenze, curve, sono ancora quelle di un secolo fa.

Ma anche il sistema è incompleto. Ancora oggi l'intera regione dispone solo di due collegamenti ferroviari, tutt'e due verso nord, costituiti dalla linea del Sempione e dalla linea del Frejus.

Manca un collegamento verso ovest, verso la Francia meridionale, la Spagna e il Portogallo (ed i porti mediterranei di Marsiglia e di Barcellona ed i porti atlantici di Bordeaux e di Lisbona).

Finora sono state avanzate due proposte suggerite dalla inopportunità di ammodernare il servizio con la modificazione delle linee esistenti.

Le nuove linee sono note :

- la duplicazione del tracciato Torino-Lione con una nuova linea attraverso la Val di Susa (traforo da Susa a S. Jean de Maurienne) ;
- la duplicazione del tracciato Novara-Briga con una nuova linea attraverso la Val d'Aosta (traforo da Aosta a Martigny).

Il presente progetto propone una terza linea :

- la Torino-Cuneo-Nizza in direzione ovest e sud-ovest (traforo da Borgo S.Dalmazzo alla valle del Varo).

È il collegamento mancante per completare il sistema delle grandi comunicazioni internazionali del Piemonte e dell'intero paese.

### **- Un nuovo tracciato : la linea Torino-Cuneo-Nizza.**

Ovviamente, ed è un principio generale, la proposta deve essere inquadrata nel quadro complessivo delle grandi comunicazioni piemontesi e del loro inserimento nella rete europea. L'opposizione che fin dal 1989 ha bloccato l'iniziativa per la linea da Aosta a Martigny (malgrado l'affinamento progettuale e le garanzie per il finanziamento dell'opera) è un precedente che induce a qualche perplessità. È indiscutibile l'utilità della nuova linea per Lione, ma non si può condividere la prospettiva che debba essere l'unica ancora per molto tempo, anzi, a tempo indeterminato.

La previsione che "tutto" il traffico ferroviario proveniente dalla Francia venga raccolto e incanalato su un solo ingresso in direzione dell'area torinese desta comprensibili interrogativi. Da un lato sul rischio che l'area di Torino riceva nuove spinte che non è ancora preparata a sopportare, dall'altro sulla possibilità che una volta entrata nell'orbita di Lione, Torino non ne venga del tutto assorbita. È questa un'ipotesi che non ci si può permettere di sottovalutare : basta ricordare la lunga storia di mezzo secolo di iniziative nate a Torino e ben presto emigrate per prosperare altrove.

Una città senza territorio (13.000 ettari per 900.000 abitanti), che si trascina da troppo tempo le sue malformazioni (la più vistosa è costituita dal vecchio smistamento inglobato nell'abitato), che è impotente a risolvere vecchi e nuovi problemi, deve in primo luogo recuperare il suo ruolo di capoluogo locale e regionale sviluppando le condizioni per liberare il potenziale compresso da una mancanza di progettualità urbanistica che dura da oltre 150 anni (da quando è stata disegnata la prima linea

ferroviaria) onde acquistare lo slancio necessario per sostenere il confronto con le aree forti che si sono imposte a livello europeo.

E' ormai scontato che per impostare una politica del territorio con "criteri gestionali" sufficientemente affidabili si deve pregiudizialmente dare una risposta alla domanda di mobilità attuale e prevedibile. Se si vuol approdare all'impiego ottimale del trasporto di massa per ferrovia, si devono individuare e risolvere i problemi a tutti i livelli, a piccolo, a medio e a grande raggio.

Il progetto vuol essere un contributo in questa direzione partendo da una visione d'insieme in cui sono parti inscindibili il completamento dei collegamenti transalpini, il recupero e la valorizzazione della rete ferroviaria esistente e il riordino del nodo di Torino.

Non sarà di troppo insistere sull'importanza dell'inserimento del Piemonte nella rete dei trasporti internazionali. Ma è proprio quest'importanza che mette sull'avviso : una scelta imprudente senza la valutazione del suo impatto sul territorio potrebbe produrre scompensi insostenibili, irreversibili compromissioni.

Quel che occorre è un impianto impostato sulla ripartizione su più direzioni dei collegamenti transalpini (incominciando da quelli mancanti) perché le ferrovie non siano viste solo sotto il profilo della tecnica trasportistica, ma siano un "servizio" a tutto il territorio ricordando altresì che la regione non coincide con l'area servita dalla direttrice da Torino a Milano.

La linea Torino-Nizza è il percorso più breve per stabilire un grande collegamento est-ovest (inequivocabilmente est-ovest) e inserire Torino e la valle padana fra i grandi bacini della penisola iberica e dell'oriente europeo. E' la premessa perché Torino diventi un importante crocevia in tutte le direzioni :

- verso nord con le linee per Aosta e Lione ;
- verso ovest con la linea per Nizza
- verso est con la linea per Venezia ;
- verso sud con la linea per Bologna.

Un motivo in più per prevedere e garantire fin da ora la realizzabilità del passante esterno attorno a Torino, indispensabile per smistare il traffico internazionale passeggeri e merci senza intralci, senza inutili e costosi rallentamenti.

Oggi, però, si devono fare i conti anche col tempo. Non c'è più soltanto la necessità di un'alternativa al trasporto stradale giunto ormai alle soglie della saturazione e del collasso. Dopo la tragedia dei trafori del Monte Bianco e del Tauertunnel è entrata in crisi l'affidabilità delle gallerie autostradali (per lo meno con le caratteristiche ed i sistemi di sicurezza abitualmente adottate) e c'è una nuova attenzione per la ferrovia (anche per motivi di costo), ma soprattutto ha fatto irruzione un'urgenza che non ammette ritardi.

Nelle scelte interviene perentoriamente il fattore tempo :la risposta alla domanda di mobilità non ammette ulteriori dilazioni.

### **- La rete ferroviaria in Piemonte**

Fin dai primi anni del secolo il Piemonte dispone di una rete ferroviaria lunga più di 2000 km, la più densa d'Italia e più densa di altri paesi ad elevato tasso di infrastrutture ferroviarie come la Francia e l'Inghilterra e solo inferiore a quella della Germania, ma degradata dal disinteresse della pubblica amministrazione e penalizzata dalle strozzature dei varchi transalpini.

Un patrimonio che negli ultimi decenni è stato deliberatamente sottovalutato e sacrificato come è dimostrato dai recenti programmi che privilegiano lo sviluppo della rete stradale e autostradale.

Con il consenso, o per lo meno con la tacita acquiescenza, delle amministrazioni locali è stato possibile attuare una politica del disservizio ferroviario fino alla eliminazione di numerose linee in varie parti della regione.

Con il crescere della domanda di mobilità (particolarmente aumentata negli ultimi 40 anni) è stato abbattuto il livello del servizio : sempre meno treni, orari sempre meno comodi, materiale rotabile scadente e soprattutto velocità commerciali fino al limite dei 20 km orari. Alcune linee sono ancora ad un solo binario, attraversate da innumerevoli passaggi a livello (spesso incustoditi), non sono state elettrificate, hanno binari inadeguati al transito dei vagoni merci internazionali, mancano di aggiornati sistemi di segnalazione e di sicurezza. È il quadro del disinteresse per il territorio, per tutte le presenze insediative abitative e produttive (agricole e industriali) esistenti : è il momento della politica cieca e arrogante dei "rami secchi".

Improvvisamente una scoperta : il sistema stradale non regge più e neppure può reggere la sua moltiplicazione. Nuove strade incentivano un traffico che, per quanto ripartito su tanti tracciati, si ricongiunge in prossimità dei punti di richiamo (e non solo dei grandi centri commerciali o industriali) fino al limite del blocco della circolazione.

A cose fatte si scoprono gli scompensi ambientali e gli effetti inquinanti del flusso continuo di motori a combustione interna, salvo ad inventare un nuovo "affare" con i "sistemi di biomonitoraggio" convenzionale e con il "biomonitoraggio attivo e passivo" delle "centraline aeroponiche" lungo tutti i percorsi a grande traffico.

Drammaticamente la tragedia del Traforo autostradale del Monte Bianco ripropone in termini nuovi i problemi della sicurezza e fa aumentare il divario tra i costi delle gallerie autostradali con quelli delle gallerie ferroviarie.

Si sta finalmente delineando una inversione di tendenza con una attenta revisione del ruolo del trasporto su rotaia dei passeggeri e delle merci.

### **- I varchi transalpini.**

In questo quadro si inserisce il tema dei trasporti dell'intera regione e dei grandi collegamenti nazionali e internazionali che nel caso del Piemonte si riassume nella individuazione dei varchi transalpini vincolati dalle caratteristiche orografiche dei rilievi da attraversare e dalla disposizione delle reti

ferroviarie esistenti sui due lati del varco da praticare. Ovviamente le scelte dei tracciati e le priorità per la loro esecuzione devono scaturire da una visione complessiva impostata sulle esigenze gestionali del territorio da attraversare e, insieme, da servire. Benché ciascuno dei tre varchi presenti un indubbio interesse sovraregionale, non si può evitare di sostenere con decisione gli interessi locali, i problemi delle aree direttamente interessate, in questo caso dell'intera regione Piemonte.

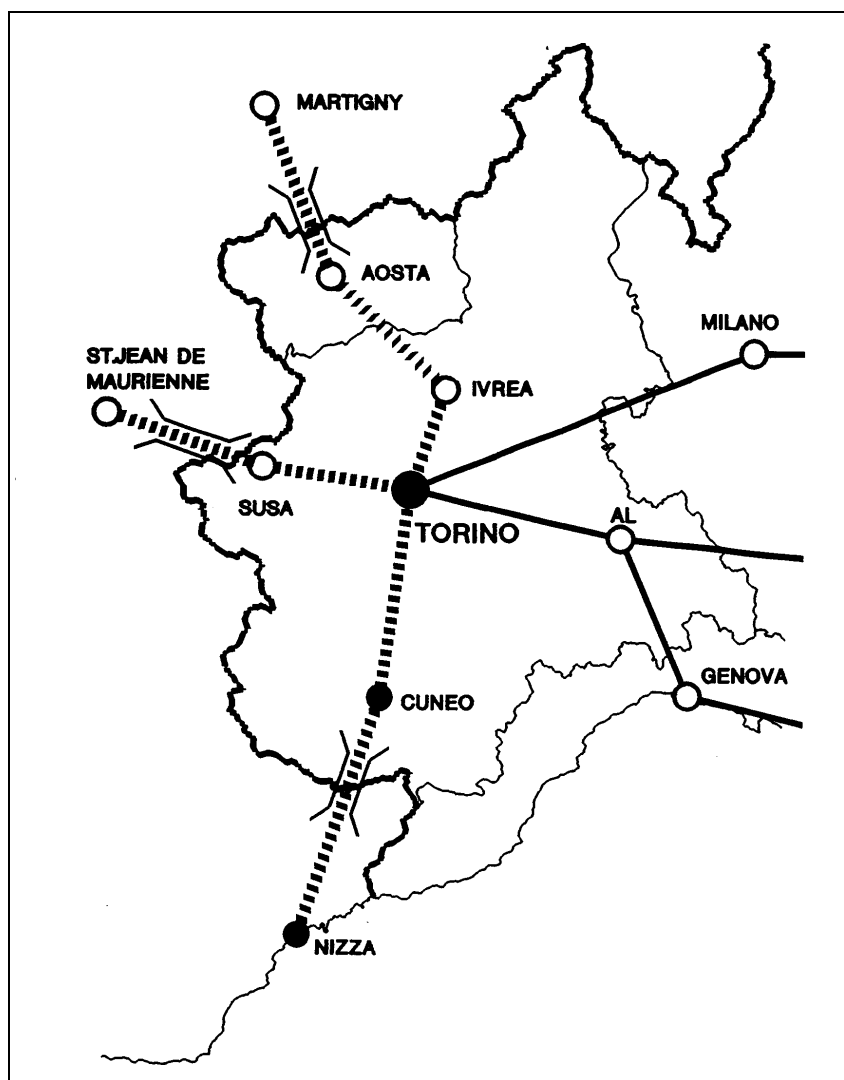
Tuttavia va sottolineato che il nuovo collegamento diretto in direzione ovest sud-ovest non risponde soltanto a un'esigenza locale circoscritta al Piemonte. La tratta Cuneo-Nizza completa una maglia al centro del sistema ferroviario europeo attestato sul Mediterraneo, è la parte ancora mancante della rete europea meridionale : nessuno può contestare che le linee esistenti fra Cuneo e Nizza e fra Cuneo e Ventimiglia non possono e non potranno mai superare la funzione di servizio strettamente locale.

Attualmente l'unico progetto proposto e sostenuto a livello regionale e nazionale è quello della linea ad alta capacità da Torino a Lione. Il traforo di Aosta non è mai stato preso in seria considerazione e non è mai stato ipotizzato un collegamento ferroviario verso ovest sud-ovest (la linea per Cuneo e Nizza) malgrado le pesanti controindicazioni del progetto autostradale del Mercantur. Le obiezioni a questa scelta sono note : è questione di costi, di gravi scompensi ambientali nelle valli italiane e francesi, di inquinamento delle valli e del parco montano, e soprattutto di pesanti incognite sugli effetti dell'incremento di traffico sulle strade esistenti sui due versanti. Non si possono dimenticare le pesanti ricadute sull'ambiente dell'autostrada in Val di Susa.

Per quanto insufficienti e penalizzati dalle caratteristiche delle gallerie (sezione "A" in luogo della sezione "C1" richiesta per il trasporto combinato) i collegamenti ferroviari del Piemonte hanno già una linea verso nord-est (il Frejus con un transito di oltre 11 milioni di tonnellate anno) e una linea verso nord (il Sempione). Ma si deve fare i conti con l'aumento del volume del traffico e con le nuove caratteristiche tecniche delle opere : soprattutto per l'abbandono della tesi minimale dell'adeguamento delle linee e delle gallerie esistenti, si è affermata quella di operare sul nuovo. È su questo indirizzo che sono stati individuati i tre nuovi collegamenti transalpini.

La carta schematica pone in evidenza le tre possibilità :

- in direzione nord attraverso la Valle d'Aosta ;
- in direzione nord-ovest attraverso la Val di Susa ;
- in direzione ovest, sud-ovest passando per Cuneo.



Per chiarire il quadro si riportano alcuni dati :

**linea ad alta capacità Torino-Lione**

- lunghezza del tracciato : 312 km di cui 120 km in galleria.
- lunghezza della galleria più lunga : 54 km.

**linea ad alta capacità Torino-Martigny**

- lunghezza del tracciato : 152 km di cui 72,800 km in galleria.
- lunghezza della galleria più lunga : 44,900 km.

**linea ad alta capacità Torino-Nizza**

- lunghezza del tracciato : 156 km di cui 59 km in galleria.
- lunghezza della galleria più lunga : 31 km.

Per avere una indicazione dei costi e dei tempi di esecuzione può servire in via di massima un confronto quantitativo con la linea Torino-Lione già allo studio :

- la linea Torino-Nizza è pari alla metà (156,000 km contro 312,000 km).
- lo sviluppo complessivo delle gallerie è pari alla metà (59,000 km contro 120,000 km).
- la galleria più lunga è poco più della metà (31,000 km contro 54,000).

Alla scelta tecnica si accompagna la scelta politica che non può fare a meno di tenere conto del fattore tempo.

La questione più interessante, forse, non è tanto il costo (la cui valutazione va riferita all'interesse generale - piemontese e nazionale - per il tracciato) quanto i tempi di esecuzione che incidono pesantemente sul costo complessivo dell'opera e sono determinanti per l'economia dei territori da servire.

Il tempo massimo, ovviamente, è determinato dal cantiere che non è più frazionabile, vale a dire dalla galleria più lunga che nella linea Torino-Nizza è di soli 31 km.

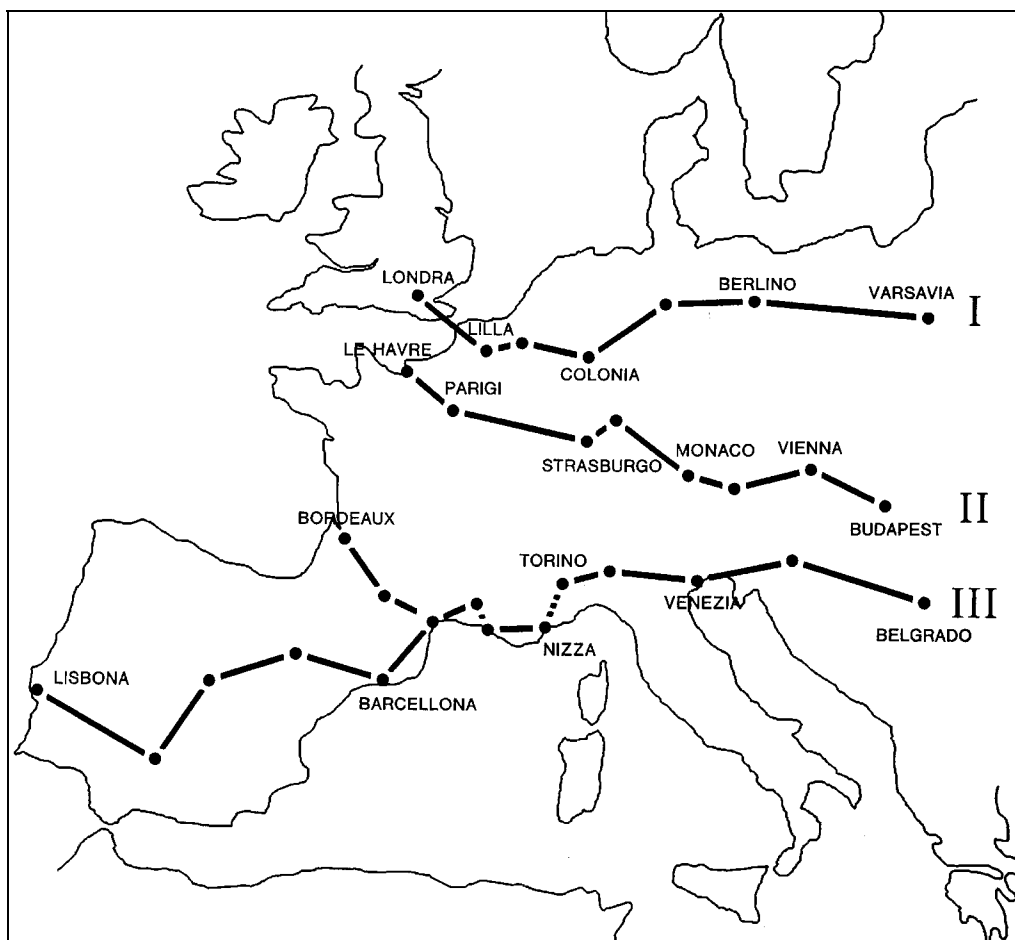
È un dato rilevante se si tiene conto delle economie di cantiere e della drastica anticipazione della fase di esercizio e, quindi, della riduzione dei tempi di rientro dei capitali investiti.

### - L'inserimento della Regione Piemonte nel sistema ferroviario europeo.

In tempi brevi l'Europa disporrà di grandi collegamenti rapidi in direzione est-ovest :

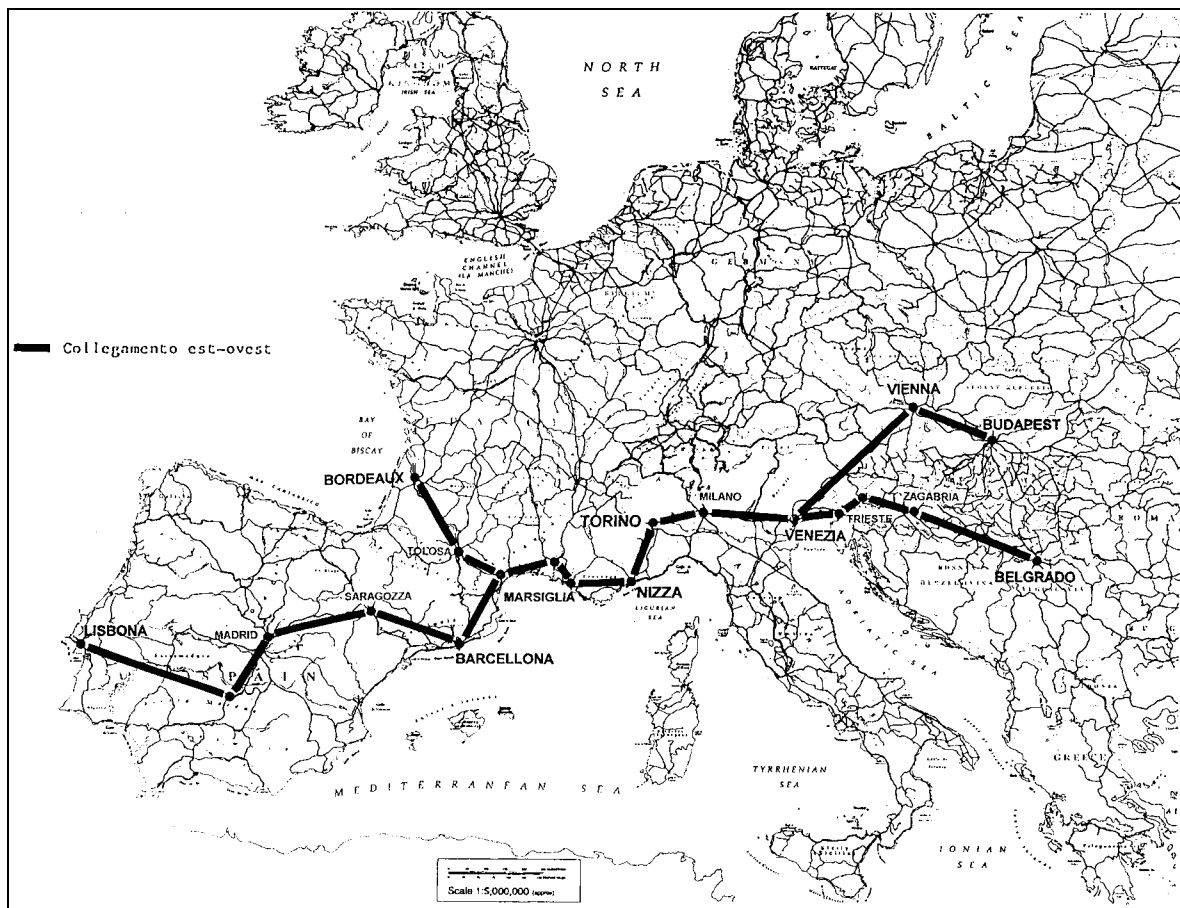
- al nord la linea Londra-Colonia-Berlino-Varsavia (I) ;
- al centro la linea Parigi-Monaco-Vienna-Budapest (II).

Diventa urgente integrare il sistema con un collegamento rapido nella parte meridionale (III).



Il tracciato meridionale è indubbiamente un asse est-ovest. Si nota, per inciso, che il prolungamento della Torino-Lione verso Parigi e Londra ha un percorso nettamente nord-sud e non ha un andamento est-ovest. Considerato, poi, che la linea Parigi-Monaco-Vienna (II), salvo varianti più vantaggiose, è lunga 1.395 km e che la linea Parigi-Lione-Torino-Mestre-Vienna è lunga 1.847 km (452 km in più) si fa più evidente che il naturale percorso dall'area di Parigi a quella di Vienna non passa per il Piemonte e per la valle padana.

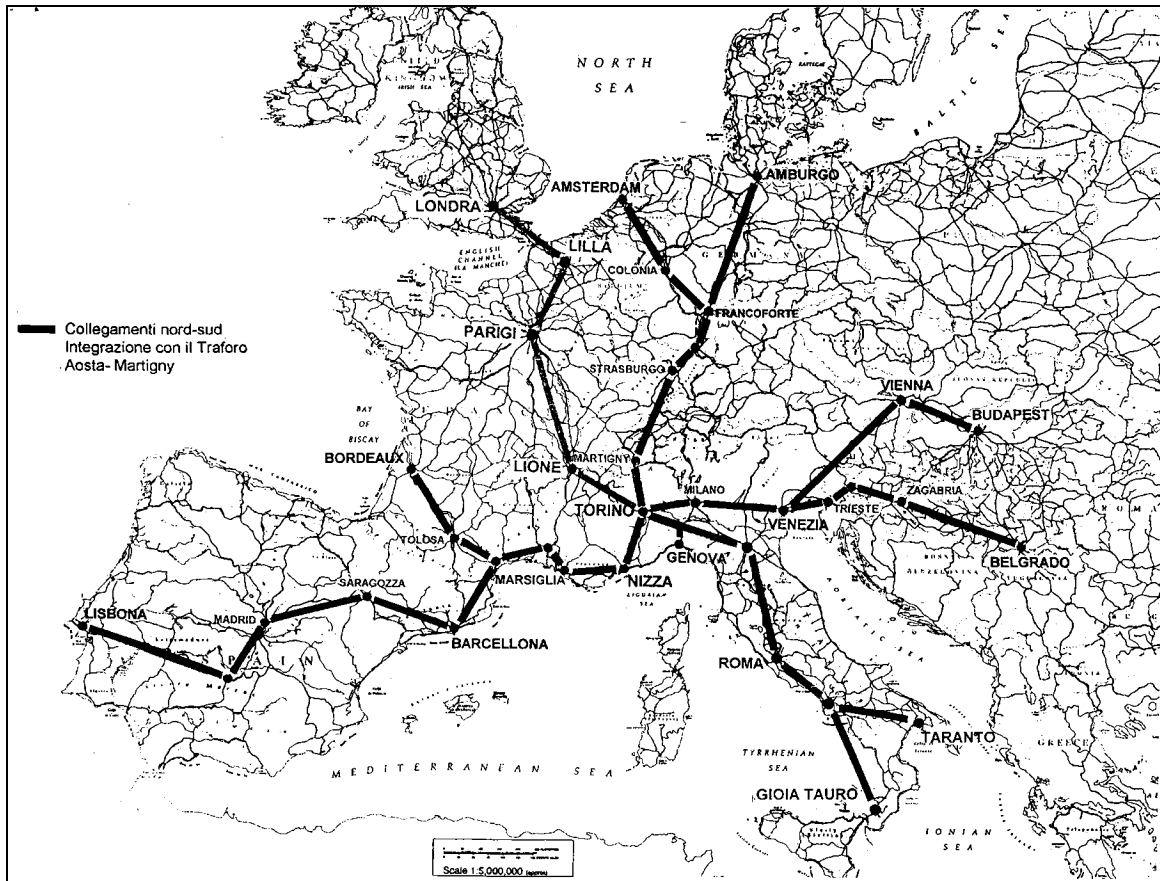
Con una linea di soli 156 km (con la possibilità di sfruttare i 77 km del tracciato esistente fra Trofarello e Cuneo) la tratta Torino-Nizza realizza la via più breve per collegare la penisola iberica ed il sud della Francia con i paesi dell'oriente europeo. E' l'occasione per inserire validamente Torino e il Piemonte nei grandi flussi commerciali fra i bacini emergenti dall'est e dall'ovest europeo con tutti i vantaggi di una posizione baricentrica.





Il tracciato ferroviario est-ovest proprio per i tempi ridotti richiesti dalla sua attuazione, può diventare la premessa perché Torino diventi il crocevia di vitali direttrici europee, il punto di incontro dei flussi da e per bacini con caratteristiche diverse e con condizioni economiche fortemente differenziate.

Con i trafori transalpini occidentali Torino verrebbe a trovarsi al centro di tre percorsi che collegano il sistema portuale europeo dal Mare del Nord, all'Atlantico, al Mediterraneo. Una situazione privilegiata se si fa caso al recente sviluppo dei porti di Gioia Tauro e di Taranto da cui transitano i grandi flussi mercantili fra l'Europa e l'estremo oriente.



La decisione sui criteri informativi delle nuove linee ferroviarie è anche la scelta fra l'isolamento e l'integrazione. L'una e l'altra possono avere consapevoli sostenitori con altrettanto validi argomenti. Ma non è più tempo per ulteriori dilazioni, non si possono più sommare decenni ai decenni.

## **LA LINEA TORINO-CUNEO-NIZZA.**

### **- Le comunicazioni transfrontaliere.**

La linea Nizza-Torino non ha solo una funzione di collegamento a grande distanza, ma risponde ad una necessità a livello locale e regionale ed offre nuove prospettive agli scambi transfrontalieri.

La provincia di Cuneo, la Provenza e il Linguadoc hanno forti interessi in comune come è dimostrato da numerose iniziative sociali ed economiche e con la formazione di operosi gruppi di lavoro italo-francesi.

Neppure è trascurabile la componente turistica con l'integrazione delle risorse della Costa Azzurra con quelle delle grandi stazioni montane della Val Susa e della Valle d'Aosta.

Anche sul piano culturale e delle prospettive della ricerca si prospettano insperati vantaggi agevolando i rapporti (anche personali) fra le facoltà scientifiche dell'Università di Torino ed il grande centro di Sophia Antipolis quando fossero raggiungibili in meno di un'ora e un quarto.

Alla velocità media di 180 km/ora (che consente di prevedere delle fermate intermedie) Nizza è raggiungibile:

- in meno di un'ora da Torino;
- in meno di mezz'ora da Cuneo.

Un altro punto a favore è data dalla possibilità di accedere comodamente all'aeroporto intercontinentale di Nizza (agibile per tutto l'arco dell'anno) senza trascurare l'eventualità di una interazione del servizio con l'aeroporto di Caselle con un programma di coincidenze a tutto vantaggio dell'aeroporto torinese (poco più di un'ora per passare dall'uno all'altro aeroporto).

### **- Il trasporto merci.**

In accordo con gli attuali orientamenti la linea è destinata al traffico misto viaggiatori e merci.

Sotto il profilo dell'urgenza il trasporto delle merci è indubbiamente il più pressante per i problemi suscitati dalla pericolosità delle gallerie autostradali e dal rischio di spericolate iniziative per la realizzazione di nuovi valichi autostradali (negli studi di impatto ambientale che corredano i progetti non si esamina mai l'alternativa della ferrovia).

Ovviamente, la nuova linea deve essere adatta al trasporto combinato con il carico di semirimorchi e camion completi e consentire il traghettamento autoferroviario anche sulle lunghe distanze con il supporto di strutture apposite per lo scambio intermodale.

Un dato indubbiamente interessante, e finora sottovalutato, è offerto dal volume di traffico pesante che transita per il varco di Ventimiglia e dal confronto con gli altri valichi alpini. Sono quantità significative anche se riportano solo i transiti ai caselli autostradali e non comprendono i passaggi delle autovetture.

I rilevamenti disponibili sono riferiti al 1996 e riportano solo i passaggi autostradali e sono quindi doppiamente in difetto, perché non tengono conto degli incrementi negli ultimi quattro anni e del transito sulla viabilità ordinaria.

Transito pesante annuo :

– Ventimiglia	n°	1.069.500
– Frejus	n°	755.600
– M. Bianco	n°	727.800
– S. Bernardo	n°	46.700

(dati del convegno “Uscire dal Tunnel” - Saint Vincent 1999)

Per Ventimiglia, quindi, transita il 41% del traffico pesante attraverso le Alpi occidentali e il 18,5% di tutto il traffico pesante attraverso l'arco alpino da Ventimiglia a Trieste.

Considerato l'apporto del traffico proveniente dal varco di Ventimiglia, la linea Torino-Cuneo-Nizza può altresì giustificare una nuova struttura interportuale nell'area di Cuneo impostata sul triangolo Torino-Cuneo-Tortona (con un particolare interesse per il settore agricolo). Si ricorda che a Torino è in corso la realizzazione di un interporto di 2.800.000 mq ed a Tortona è previsto un interporto di 700.000 mq annesso al centro di stoccaggio di Rivalta Scrivia di 1.300.000 mq.

Si è ancora in tempo per assicurare un ruolo internazionale di primo piano al sistema degli interporti piemontesi (partendo da quello di Torino, in corso di realizzazione, sfruttando lo slancio iniziale e il suo notevole potenziale residuo), ma non si è più in tempo per attendere scadenze incerte e comunque troppo lontane.

## **IL NODO FERROVIARIO DI TORINO.**

### **- Il nuovo passante ferroviario.**

Diventa determinante cosa si prevede nel punto di incrocio delle linee rapide a grande distanza e in particolare delle linee ad alta capacità che convergono sul nodo ferroviario di Torino. Il progetto è impostato sulla integrazione della rete ferroviaria di Torino con l'introduzione di un nuovo passante (comprensivo dell'alta capacità) ad ovest della città e sulla conversione delle linee esistenti in servizio urbano metropolitano.

È evidente il duplice obiettivo : la ristrutturazione del servizio a livello locale e, insieme, l'inserimento nelle grandi comunicazioni.

Si sottolinea l'importanza dell'incrocio su Torino dei tre collegamenti rapidi, inseriti nella rete europea. Un'occasione da non perdere che richiede una adeguata soluzione del nodo ferroviario di Torino sia sotto il profilo trasportistico sia sotto quello territoriale, vale a dire della compatibilità e del reciproco sostegno fra il servizio ferroviario la città e l'area metropolitana.

A circa centocinquanta'anni dal primo impianto del 1845, l'utenza ha raggiunto dimensioni in allora impensabili e le funzioni del trasporto per ferrovia si sono diversificate nei tipi di servizio con effetti anche sulle specifiche tecnologie. È soprattutto in relazione al territorio da servire che si riscontra il superamento dei vecchi tracciati ormai diventati urbani.

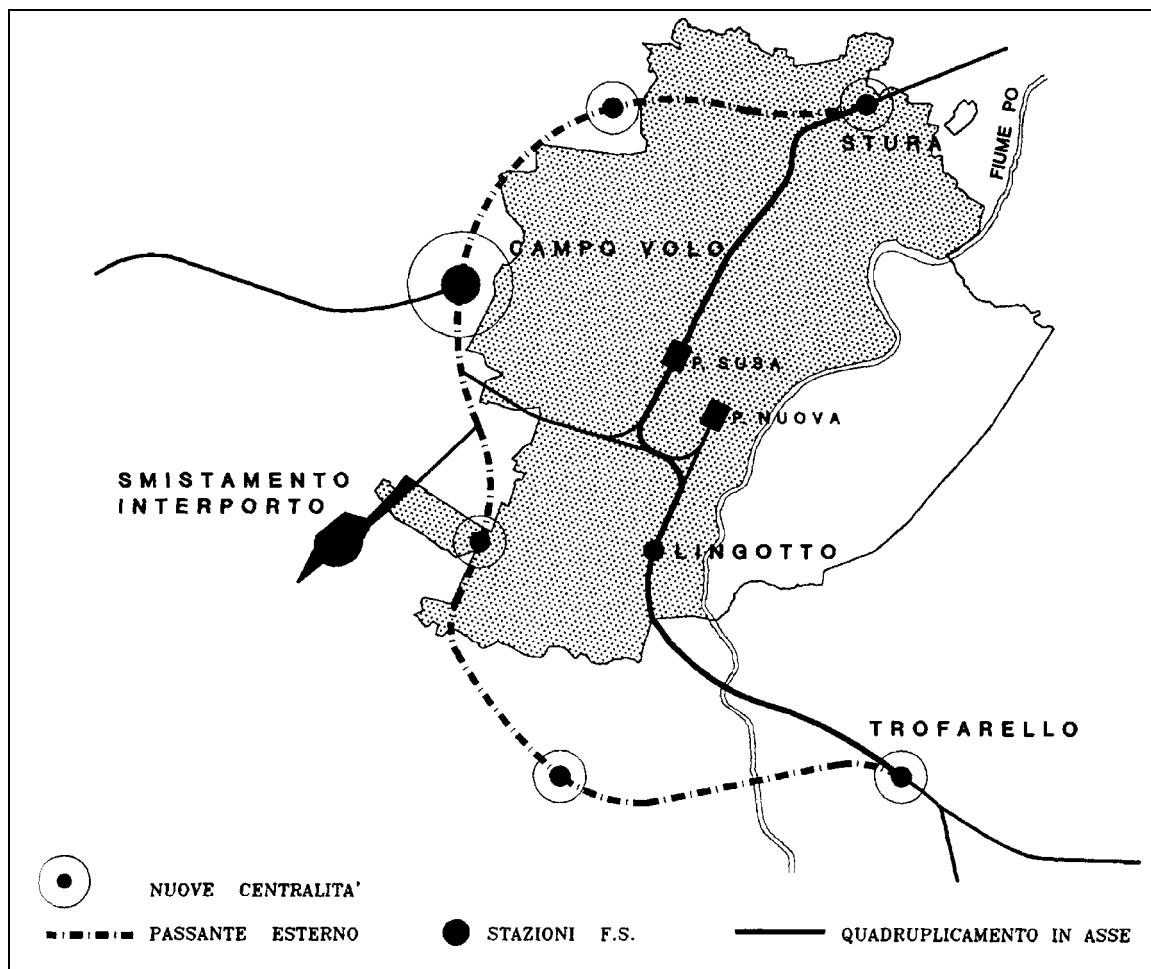
Non è più sostenibile la pratica dei semplici correttivi, degli aggiustamenti che si traducono in costosi, interminabili rappezzi, inadeguati a colmare i ritardi accumulati in decenni di sottovalutazione della ferrovia.

La necessità di aggiornare l'attraversamento di Torino con lo spostamento ad ovest della linea per Milano non è una novità. Era già presente nel 1906 con la soluzione introdotta nel piano regolatore su proposta delle stesse ferrovie dello Stato "per migliorare la rete ferroviaria del nodo torinese e le condizioni del traffico urbano".

Si propone un nuovo passante ad ovest della città dalla stazione di Stura alla stazione di Trofarello transitante per il Campo Volo di Collegno (punto nodale del sistema). Tale tracciato è esterno all'addensamento urbano di Torino ma è tuttavia baricentrico all'area metropolitana e quindi capace di svolgere un ruolo irrinunciabile nell'ambito territoriale, ed è l'indispensabile integrazione dell'asse esistente Trofarello - Lingotto - Porta Susa - Stura.

### - Il tracciato.

Il passante esterno è costituito da un arco di 6-8 binari dalla stazione di Stura alla stazione di Trofarello.



Il nuovo tracciato costituisce un aggiornamento sotto tutti i profili:

- consente l'adozione di nuove tecnologie, elimina i rallentamenti incompatibili soprattutto con le alte velocità, realizza l'indipendenza delle linee destinate a trasporti ed a servizi di tipo diverso;
- assicura le portate di traffico già previste con ampio margine per il futuro stante la possibilità di aumento del numero dei binari;
- allontana il transito delle merci dal centro della città (condizione che va comunque rispettata per la sicurezza dell'abitato) e consente l'immissione diretta nel nuovo smistamento di Torino-Orbassano e l'accesso all'adiacente struttura bimodale dell'interporto.

Il tema della sicurezza è indubbiamente preminente e non si può continuare ad ignorarlo (un ministro dei trasporti ha definito "polveriere" le nostre stazioni) soprattutto quando l'attraversamento urbano è chiuso in una galleria superficiale per ben 5 km in pieno centro. Non è un ingiustificato timore: il supplemento della G.U. del luglio 1986 edito a cura del Ministero dei Trasporti elenca oltre 760 merci

pericolose in circolazione (senza contare le scorie radioattive). Il trasporto merci dà luogo ad una linea ad alto rischio incompatibile con la densità abitativa della città.

Date le caratteristiche del percorso il passante consente una progettazione esecutiva del tutto esaustiva (condizione necessaria per la programmazione dei lavori e per una attendibile previsione di spesa con le relative cadenze dei finanziamenti) e la certezza dei tempi di esecuzione. Tutto questo coincide con la possibilità e l'efficacia dei controlli in tutte le fasi: dalla progettazione, agli appalti, all'esecuzione e ai costi.

Il nuovo tracciato attraversa terreni liberi per le linee e per tutti gli impianti e per l'organizzazione ottimale dei cantieri senza onerose interferenze :

- non ha costi indotti da interferenze con le infrastrutture urbane ;
- non ha costi occulti dovuti al rallentamento treni, alle sospensioni per il transito dei convogli e all'apprestamento di servizi di emergenza;
- offre una soluzione che non penalizza il traffico dei passeggeri o delle merci in esercizio sulle linee esistenti, non crea disagi all'utenza e soprattutto non provoca costi sociali;

Va notato che la nuova proposta non costituisce un'alternativa al tracciato ferroviario assiale in via di completamento : anche a quadruplicamento finito occorre sempre un passante esterno alla città.

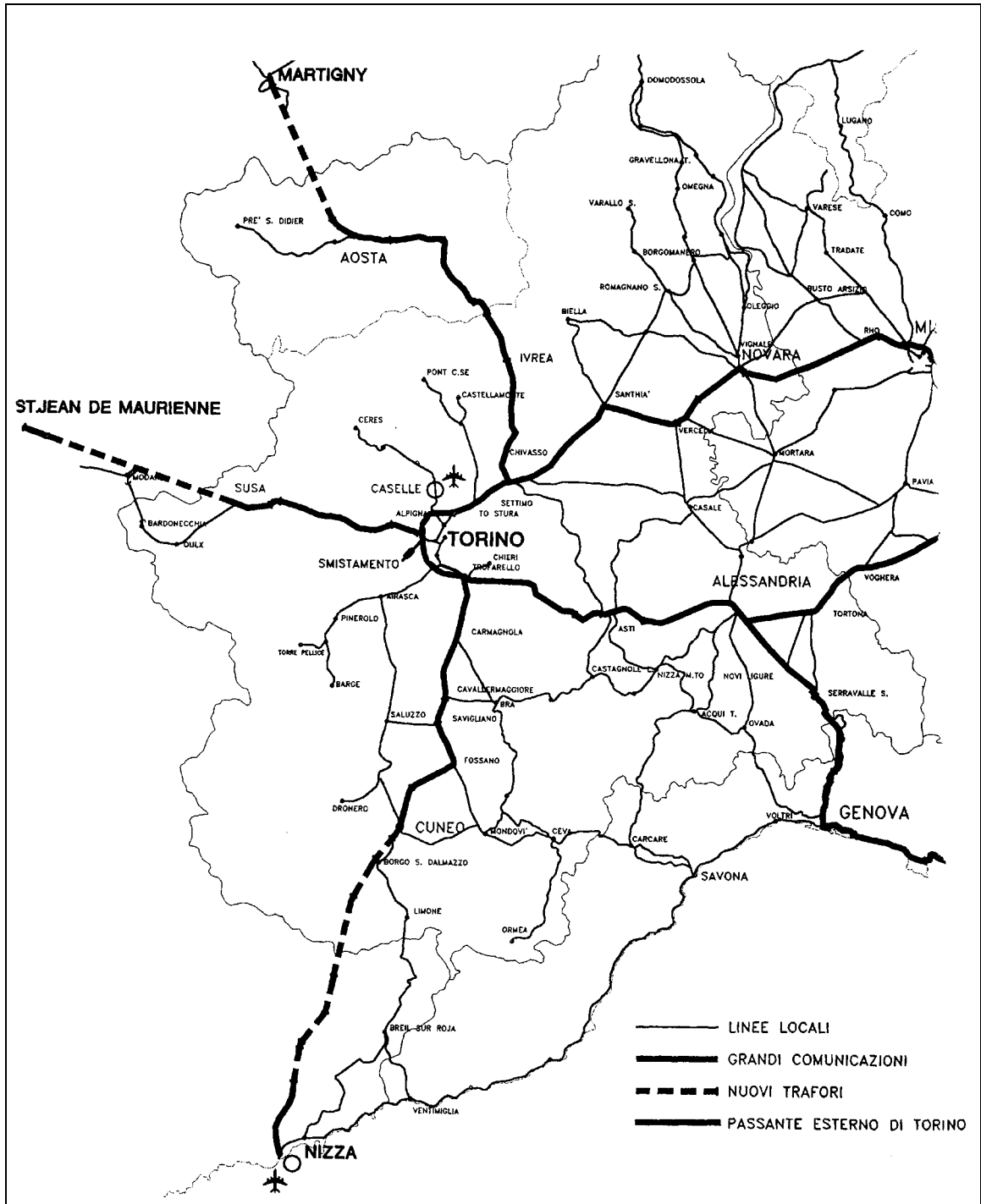
Non mancano precedenti, anche recenti : a Parigi è previsto un passante esterno lungo 155 km ed a Lione di 210 km. La proposta per Torino prevede un passante esterno di soli 32,5 km.

#### **- L'inserimento del passante esterno nella rete regionale.**

La rete piemontese esistente, per la scelta dei suoi tracciati e per la sua estensione, costituisce un valido sistema a servizio del territorio ed offre un impianto che oggi si rivela insperabilmente idoneo a fare da supporto alle grandi linee da convertire in alta capacità. È una rete che debitamente ammodernata può essere restituita alla sua funzione originaria di supporto all'economia piemontese sia per il movimento delle persone sia per il trasporto delle merci del settore industriale e del settore agricolo.

Il recupero funzionale delle linee locali diventa un impegno non rinviabile : l'alta capacità non può essere concepita senza l'apparato di un efficiente sistema delle linee locali, non può essere ridotta al ruolo di un'immagine pubblicitaria.

Emerge la necessità che il nodo ferroviario di Torino assicuri la massima scorrevolezza, che non sia causa di rallentamenti e di ingorghi soprattutto per non alterare la caratteristica principale dell'alta capacità : un'elevata velocità assoluta unita (e questo è il punto) ad una elevata velocità commerciale. Il passante esterno (illustrato nel quaderno "Verso la città metropolitana"), pur costituendo un basilare servizio per Torino e per l'area metropolitana, è a tutti gli effetti una proposta aggiornata per le nuove esigenze tecniche e funzionali della ferrovia.



## **PROVVEDIMENTI URGENTI : LA SALVAGUARDIA DEI TRACCIATI FERROVIARI.**

La tutela e la conservazione del territorio e la sopravvivenza dei suoi insediamenti e di tutte le attività sono oggi intimamente legati ad una risposta alla domanda di mobilità con il trasporto collettivo e l'abbattimento della circolazione del mezzo individuale.

Per Torino poi è in gioco la sua capacità di attrazione, la sua vocazione ad un ruolo centrale. Ma l'auspicata "centralità" dipende soprattutto dall'accessibilità (fin troppo compromessa dall'intasamento della circolazione automobilistica) e dal grado di vivibilità della città (incompatibile con la spericolata tendenza a manomettere o a distruggere il già scarso patrimonio a "verde" per far posto alla massa crescente dei mezzi individuali di trasporto e all'invasione incontrollata dei parcheggi pubblici e privati).

La centralità è incompatibile con l'inquinamento e con l'exasperante lentezza della circolazione (che può vantare una velocità ben al di sotto di quella di una modesta carrozza a cavalli).

È anche sotto questo profilo che da più parti si sostiene un deciso recupero ed il rilancio del ruolo della ferrovia a tutti i livelli. È il momento di una ferma e risoluta politica per la soluzione dei problemi della mobilità con l'adozione di coraggiosi e aggiornati progetti che vadano oltre alla tradizionale pratica della cosmesi.

Occorre in primo luogo impedire la compromissione del territorio in tutti i punti, in tutte le parti che possono essere interessate dalla realizzazione del progetto. Naturalmente, come per ogni previsione di tipo urbanistico, si rende indispensabile una previdente tutela delle possibilità di realizzare il programma progettuale con provvedimenti che garantiscano la disponibilità presente e futura dei tracciati e di tutte le aree ad essi complementari.

Si tratta di atti amministrativi ordinari e non onerosi che consistono nei ben noti provvedimenti di salvaguardia.

**Estratto dai quaderni "Verso la città metropolitana"  
di Gabriele Manfredi e Sergio Nicola (1991 e 1999).**