

## **TAV, un conflitto e le ragioni per trasformare e salvaguardare un territorio: la tratta Venezia-Trieste**

di Cristiano Gasparetto

SI Tav, NO Tav: tutti i media riferiscono, valutano, giudicano una situazione che rischia di diventare sempre più ideologica e astratta.

Per una infrastruttura così importante per l'intero Paese e per i suoi costi ed impatti, diviene più che mai necessario valutarne invece il merito reale. Nel territorio veneto-triestino, può aiutare la sua breve ma significativa storia con una premessa che permetta a tutti di valutare meglio di cosa si parla,.

I treni AV (Alta Velocità) sono vettori per trasporto di solo passeggeri che abbisognano di una linea interamente nuova con modificate caratteristiche geometriche dei binari, una diversa e molto più potente alimentazione elettrica e che hanno costi manutentori e di ammortamento tripli di quelli per treni convenzionali. Un investimento enorme quindi che per diventare conveniente deve avere garantiti 30-50.000 passeggeri al giorno, fare poche fermate, viaggiare possibilmente in piano e collegare città con più milioni di abitanti, distanti sui 300-500 chilometri. E' per questi motivi che il Tav è stato sviluppato in Francia, Germania e Paesi Bassi e non in Inghilterra, Svezia e Svizzera. In Italia, quando si è cominciato ad ammodernare le linee ferroviarie (in grave ritardo per non confliggere con la motorizzazione targata Fiat) è stata privilegiata la tecnica cosiddetta *ad assetto variabile* - i pendolini che raggiungevano già i 200 km/ora - che, pur diminuendo del 30% i tempi di percorrenza, non necessitavano di linee nuove. Quando attorno a metà anni 90 si comincia a parlare di Alta Velocità si è prospettata di fatto un'operazione di 100 mila miliardi, pubblici per il 40% e privati per il 60%. L'interesse privato è stato subito alto ma nessuno era disponibile a rischiare nella *neonata TAV spa* con un capitale di appena 140 miliardi. Ed è allora che -come dice Claudio Cancelli, docente del politecnico di Torino - "con un colpo di genio, i soldi saranno dei privati, almeno in parte, ma i loro interessi e la loro restituzione saranno garantiti integralmente dallo Stato. Per non sfondare i parametri di Maastricht, il pagamento degli interessi sarà a bilancio ma la restituzione del capitale verrà rimandata di una quindicina di anni", aumentando così un debito pubblico in maniera occulta che verrà lasciato ai nostri figli (quegli stessi figli che per altro vengono continuamente richiamati per far fare ai padri ulteriori sacrifici). E non diversamente avviene per le opere che vengono finanziate dall'Europa.

Ma se questo vale in Italia per tutti i TAV, è ulteriormente significativo sapere cosa sta

accadendo nell'area veneziana.

Nel Veneto, nel 2004, riprende un dibattito sull'Alta Velocità che fa seguito ad un intenso confronto degli anni 97-2000 successivamente sopitosi. La Regione, in vista della sua scadenza elettorale del 2005 produce una *Bozza di Piano Regionale* dei Trasporti adottato in Giunta, due volte decaduto e mai portato in Consiglio e mai ben valutato dai tecnici specialisti di settore. Pur vigendo perciò ancora il vecchio Piano, è a questa Bozza che tutti, e pur qui, ci si riferisce oggi. In questa bozza, per il superamento del nodo ferroviario assai complesso di Mestre, per un tracciato ad Alta Velocità (TAV) da Milano a Trieste, vengono fatte tre ipotesi:

-una, a Nord di Mestre, lungo una ferrovia dismessa, vecchio tronco militare solo in parte in uso, che raccoglie le radiali provenienti da Padova, Castelfranco, Treviso e San Donà;

-una sotterranea, diretta, che collega Padova e Trieste;

-una che, superata la stazione di Mestre verso Venezia, entra in una galleria sotto il bordo della laguna, per congiungersi al Sistema Ferroviario Regionale Metropolitano (SFRM) con una stazione (pressoché privatizzata) dentro l'aeroporto di Tesserà. Tunnel lungo più di 8 km. che dovrebbe poi proseguire in sopraelevata nella zona archeologica di Altino.

Queste ipotesi andavano comparate tra loro per valutare la migliore. Non lo si fece e la Regione condizionò la scelta a favore della stazione all'aeroporto di Tesserà (favorendo i poteri forti della società aeroportuale) e finanziando un progetto preliminare della Salfer da sottoporre a VIA. Si configurava così una linea proveniente da Milano, per soli passeggeri e non merci, con fermata all'aeroporto che saltava la stazione Mestre-Venezia, e si collocava poi nella bassa pianura verso le spiagge, fino a Portogruaro per poi affiancarsi alla linea esistente e all'autostrada e sconfinare per la Slovenia a Bivacca. Qui si intersecava la linea Lubiana-Capo d'Istria e il così detto Lione-Budapest, uno dei 30 progetti prioritari europei. Pur sorvolando qui sui problemi posti dal "nodo" di Cervignano (da anni previsto ed attrezzato come grande interporto merci e tecnico di composizione dei treni, oggi inutilizzato) e di Ronchi dei Legionari con il suo aeroporto e connessione nord-sud Monfalcone-Austria, basti dire che il progetto complessivo è assai composito (linee nuove ed affiancamenti all'esistente) ma che non manifesta una effettiva strategia futura. Per coglierne la filosofia, basta ed avanza una dichiarazione di Moretti, amministratore di FS, in risposta alla Regione che così sintetizziamo: i treni TAV non sono un *servizio pubblico* ma treni per business (leggi: fare utili) che seguono il *libro bianco dei trasporti* della Comunità Europea nel privilegiare, per ottenere alta velocità, solo le grandi città. Chi vuole fermate ravvicinate, se le faccia! E poi: noi guardiamo a nord più che verso la Slovenia perché, Belgrado, sarà importante in seguito, per una eventuale integrazione della Turchia (2050).

Possiamo con serenità concludere che il grande progetto TAV, quando esce a est dal Veneto, è ancora tutto da decidere.

Un'ultima considerazione è però opportuna e riguarda l'Alta Capacità (trasporto merci da dirottare dalle strade alla ferrovia) e Alta Velocità (trasporto veloce passeggeri). L'intero progetto preliminare, per quanto attiene il nodo di Venezia-Mestre, riguarda esclusivamente

L'Alta Velocità con l'offerta per l'intera tratta dell'aeroporto di 24 treni/giorno (sic!), un treno ogni 2 ore per senso di marcia; di fatto una linea vuota quando per le merci si può prevedere una domanda di 116-138 treni/giorno. L'unica possibilità per le merci é far passare i treni a nord di Mestre lungo la linea dismessa e parzialmente interrotta dei Bivi ma di questa possibilità non c'è traccia nel progetto. Come non appare neppure l'ipotesi progettuale di utilizzare un'unica linea (di giorno per i passeggeri e di notte per le merci con treni che viaggino a 130/140 km./ora) che potrebbe essere ricavata con opportune ristrutturazioni dai percorsi esistenti. Per quanto riguarda le velocità infine, una dato, che ci sembra eclatante, per tutti: il tempo di percorrenza per la tratta da Mestre-Venezia a Trieste, con velocità diversificate per ragioni tecniche dai 250 ai 200 km./ora, per la TAV sono di 52 minuti contro i 58 utilizzando la vecchia linea rammodernata a media velocità!

Sei minuti in mano per l'intero percorso, come dichiarano gli stessi progettisti, ma dal costo miliardario ed impatti distruttivi.

In questo quadro, che potrebbe apparire solo paradossale ma che rischia di provocare danni irreversibili a Venezia e all'intero territorio e costi enormi protratti nel tempo, va collocato il pronunciamento del Comune di Venezia contro lo scavo del tunnel di 8 chilometri in gronda lagunare per portare la fermata all'interno dell'aeroporto. Galleria devastante anche per il taglio di tutte le falde d'acqua, oggi in pressione, che evitano di fatto lo sprofondamento del terreno su cui posa l'intera Venezia. Negli anni '60 il prelievo d'acqua profonda per le lavorazioni industriali di Porto Marghera, ha causato uno sprofondamento di preziosissimi 10 cm. (vedi fenomeno dell'*acqua alta*) Come interessante appare la recentissima e nuova posizione del Commissario Tav Bortolo Mainardi che apre alla possibilità di un tracciato alternativo con la ristrutturazione della linea esistente (il cosiddetto tracciato *non balneare*) pur riconfermando la fermata all'aeroporto di Tesserà (anche se recupero del tracciato esistente e stazione a Tesserà difficilmente si integrano).

Sono ormai pubbliche e conosciute le ipotesi di percorrenza e modalità diverse; sarà utile verificare le comparazioni delle soluzioni alternative ricordando che l'efficienza dei trasporti più che dai binari dipende dalla innovazione tecnologica dell'intero apparato. Il trasportista Carlo Giacomini dell'Università d'Architettura, in uno studio articolato e preciso, propone un breve raccordo sotterraneo di un chilometro per risolvere il nodo, complicato, per l'incrocio di percorrenze in direzioni diverse a Mestre, con una fermata sotterranea dell'Alta Velocità (a Gazzera) in relazione con una stazione di superficie dove si interscambino tutte le modalità (SFMR, tram, gomma, ciclo-pedonale) e i treni per tutte le direzioni esistenti. L'aeroporto di Tesserà verrebbe collegato direttamente con Venezia e tutta la Regione con Metropolitana di Superficie senza privatizzare l'Alta Velocità all'interno dell'aeroporto. Ma ci ricorda anche "che la potenzialità di trasporto, prima e più che dal numero dei binari, dipende da quanto grandi, lunghi, pesanti e fitti sono i treni che li percorrono. E questo dipende dalla robustezza dell'armamento dei binari, dalla potenza dei locomotori e dall'alimentazione elettrica, dalla presenza e lunghezza dei tratti di precedenza, dall'attrezzamento e dalle tecnologie di gestione del traffico, dalla funzionalità delle connessioni ai nodi, dalle altezze degli ostacoli e dalle gallerie (sul Carso e altrove). Un progetto TAV, che voglia realmente, sin

dal breve periodo, un'effettiva Alta Velocità (AV) e contemporaneo trasporto merci (AC) prima di aggiungere intere linee di nuovi binari dovrebbe occuparsi di verificare e programmare interventi d'adeguamento-potenziamento di tali fattori tecnici. Come del resto perseguito dalla stessa Unione Europea nella recente strategia per la Rete Ferroviaria Merci (Regulation EC 913/2010)". Si chiede, di fatto, innovazione e tecnologia avanzata. E si può aggiungere che prima di strutturare una linea ferroviaria e le sue caratteristiche di percorrenza (velocità), è assolutamente necessario sapere quanta sia la domanda effettiva, oggi, di trasporto, da dove e per dove, divisa per categorie (quanti passeggeri, quante tonnellate di merci, ecc.) e in prospettiva con analisi aggiornate alla nuova situazione creata dalla crisi mondiale. Si prospettano nuove soluzioni senza che queste risolutive analisi siano aggiornate all'oggi.

Come si vede il quadro delineato è grave, di tensioni e pericoli ma, nel contempo, ricco di proposte, soluzioni efficienti che raccolgono già molto maturo consenso e che può rivelarsi la strategia vincente in questo conflitto per la trasformazione e salvaguardia di un territorio particolarmente fragile e prezioso come quello veneziano.