Una storia iniziata negli anni ottanta

Quando nel 1964 si inaugurava, tra Tokyo e Osaka, la prima linea ferroviaria ultrarapida (Tokaido Shinkansen), il paese del Sol levante, sotto l'impulso della poderosa ripresa post-bellica dava avvio a una nuova fase del trasporto su rotaia.
A questa nuova frontiera, destinata a influire profondamente sull'organizzazione della mobilità, l'Europa, patria della rivoluzione che ha sovvertito gli spostamenti nel XIX secolo, è arrivata con notevole ritardo a causa della perdita di centralità economica e degli investimenti settoriali intervenuti, soprattutto, nel secondo dopoguerra.
Tra gli effetti della progressiva obsolescenza dei sistemi su rotaia, di fronte alla crescente competizione dell'aereo e della gomma all'interno di un modello di sviluppo orientato da una visione di modernità, in cui era remota qualsiasi nozione di impatto ambientale e sostenibilità, va ricordato il progressivo declino modale che hanno conosciuto i collegamenti ferroviari nel capitolo, in costante ascesa dalla fine del conflitto, del trasporto delle persone e delle merci.
Solo con gli anni settanta e ottanta, il salto di qualità nello sviluppo delle reti ferroviarie, attraverso l'insieme di innovazione tecnologica di cui l'Alta velocità (Av) è l'espressione, è tornato ad assumere un posto privilegiato nelle politiche e nei programmi dei paesi di un continente che stava per essere investito dall'ultima rivoluzione geopolitica del Novecento.
Nell'arco di un trentennio, il piccolo tratto di una rete continentale (Parigi-Lione), nato come risposta specifica alla crisi sociale ed economica della fine degli anni sessanta, ha gradualmente configurato l'ossatura – sempre più ramificata e interconnessa, ma anche selettiva – dei collegamenti su rotaia dei principali paesi dell'Europa occidentale. Attorno a questa struttura si è riorganizzato, e va riorganizzandosi il sistema della mobilità delle persone, delle merci e della logistica continentale, attivando nuove strategie di riqualificazione alla scala urbana e territoriale, come è avvenuto nel caso della città francese di Lille.
In effetti, lo sviluppo dei diversi sistemi di Av, non deve essere compreso in una prospettiva esclusivamente trasportistica, ma in un quadro complesso di roirganizzazione dei sistemi e delle reti di trasporto, di strategie di sviluppo e riposizionamento tecnologico (e ovviamente di natura ambientale), che vedono intrecciarsi, come è ovvio, molteplici livelli di interesse.
La tormentata vicenda del collegamento Torino-Lione, va dunque inserita su questo sfondo pluridecennale in cui lo sviluppo dei nuovi sistemi su rotaia è stato accompagnato da mutamenti degli assetti politici ed economici continentali e da un radicale cambiamento nel campo della

mobilità: i voli low cost. Questi vent'anni hanno indubbiamente cambiato la concezione dell'opera e le sue ambizioni.
Se le sue lontane premesse risalgono addirittura agli anni cinquanta, i primi importanti passi della vicenda, destinati a ipotecarne fortemente gli sviluppi successivi, anche nel rapporto con i territori attraversati, vanno collocati su uno sfondo ormai remoto: la seconda metà degli anni ottanta. L'epoca in cui si stava sviluppando l'impresa del tunnel sotto la Manica, di cui si pronosticava il successo economico e in cui si andava prefigurando una competizione tra le possibili direttrici di collegamento tra la parte occidentale e centro orientale del continente. A parte la Francia, negli altri paesi europei le nuove reti erano ancora in fase di progettazione/realizzazione. Della Torino-Lione si iniziò a parlare quando la rete europea dei nuovi collegamenti era appena abbozzata ed era priva di interconnessioni. La tempestiva realizzazione del collegamento, da ultimarsi agli inizi del ventunesimo secolo, avrebbe posto la direttrice in una condizione di vantaggio strategico. Inoltre, gli interessi che nel nord-ovest italiano ponevano sul tappeto il problema di un rafforzamento dei collegamenti con la Francia proiettavano l'opera in uno scenario di sviluppo che vedeva con favore, per Torino, un consolidamento delle relazioni con la seconda città francese e la dinamica realtà regionale di Rhône Alpes. Questa è la preistoria, di cui si è persa in gran parte memoria. Ad essa hanno fatto seguito le successive tappe istituzionali, sostanzialmente note.
Le prime decisioni ufficiali per procedere alla fattibilità del nuovo attraversamento alpino occidentale, risalgono al vertice di Nizza del 1990 e porteranno alla formazione del Consorzio Alpetunnel, organo di progettazione congiunto delle ferrovie francesi e italiane. Con gli anni novanta (Gruppo Christphersen, fine 1993, Consigli europei di Essen, 1994 e di Dublino, 1996, conferenze paneuropee di Praga, 1991, Creta, 1994 e Helsinki, 1997) la proposta è diventata parte della rete di trasporto transeuropea (Ten e Tina poi Ten-T) che ha riconosciuto, nel collegamento Torino-Lione il celebre Corridoio 5, destinato a collegare Lisbona a Kiev: corridoio che la crisi economica sta mettendo a dura prova in parte del suo tracciato.
Inizialmente pensata come linea destinata al trasporto delle persone, rivelatasi velleitaria, trova ragion d'essere all'interno di uno scenario di sviluppo del trasporto specializzato delle merci su rotaia.
Tale scenario ha informato (aprile 2002 e dicembre 2003) la progettazione preliminare relativa sia al tunnel di base che alla tratta di adduzione italiana.
Secondo i due progetti, la nuova linea, dimensionata per treni capaci di superare i 200 km/h, si

sviluppa in galleria, uscendo in Valle di Susa sulla piana di Bruzolo (impianto di connessione con la linea storica) e in valle Cenischia (viadotto di Venaus).
Questa prima fase della storia del progetto è legata alle immagini ottimistiche che accompagnano dopo la caduta del muro e l'unificazione europea; nutrita da rappresentazioni territoriali estremamente schematiche, che ignorano la presenza dei territorio intermedi, e da visioni riduttive del quadro di valutazione economico-finaziario ed ambientale.
La costituzione dell'Osservatorio nel 2002 e l'azione di monitoraggio e profonda rielaborazione del progetto, da questo intrapresa, fanno approdare a una formulazione più attenta alle necessità minimizzando i carichi ambientali e il consumo di suolo. Inizia, così, un nuovo ciclo del processo progettuale e decisionale che porta al progetto attuale. Il nuovo tunnel di base è costituito da due gallerie a binario unico, con interasse variabile tra 30 e 80 metri. La tratta sul territorio italiano è lunga 12,3 km, dalla frontiera con la Francia all'imbocco di Susa.
L'intervento è del tutto analogo a quello per la realizzazione della canna di sicurezza parallela alla galleria autostradale della A32.
La realizzazione della Torino-Lione permetterebbe di inserire, o quantomeno non escludere a priori questa parte del territorio italiano che potrebbe dunque integrarsi nella rete che, prevedibilmente, nei prossimi decenni strutturerà le fondamentali relazioni trasportistiche a scala nazionale.

Autore

alessandro_de_magistris