

SVILUPPO

**Treni
e strade,
intervista
a Piacenza**



ESPOSITO >>> a pagina 7

L'ultimo treno per Biella



Carlo Piacenza, presidente dell'Uib: «Siamo vicini a un risultato straordinario per collegare il Biellese»

INTERVISTA

■ Tutto è nato da un progetto, realizzato quasi per gioco da Aurelio Cattaneo e da Sergio Farassini, presentato a un incontro del Rotary di Valle Mosso. Era presente anche il presidente della Fondazione Cassa di Risparmio di Biella Franco Ferraris, che da quel momento riunì intorno a un tavolo le forze sociali ed economiche, le istituzioni e i rappresentanti politici del territorio per sostenere l'idea. Il metodo ha funzionato e oggi siamo vicini al traguardo. La gestione tecnica è stata affidata all'Unione Industriale Biellese, che, con l'esperto Giancarlo Lacchia, ha tenuto d'occhio l'evoluzione dell'iniziativa. Facciamo il punto della situazione con il presidente dell'Unione Industriale Carlo Piacenza.

Presidente Piacenza, dei rimedi per la carenza infrastrutturale del Biellese si parla da anni. Siamo davvero vicini a una soluzione?

Ad oggi l'azione della coalizione pubblico-privata che si è creata intorno alla questione infrastrutturale, ha portato a risultati che in passato non erano minimamente pensabili. È stato così possibile far convergere le diverse posizioni verso soluzioni condivise che al momento hanno anche risorse certe per la loro realizzazione. Ne è un chiaro esempio la recente firma del decreto interministeriale per il sistema ferroviario piemontese.

A che punto siamo per l'elettificazione della Biella-Santhià e il miglioramento della Biella-Novara?

Da quando è stato costituito il tavolo di lavoro sulle ferrovie, abbiamo ottenuto risultati significativi: il protocollo sottoscritto nel giugno 2016, anche con la Regione Piemonte; sono state trovate le risorse per finanziare l'elettificazione della linea Biella-Santhe che ad oggi risulta classificata dalla società Rfi, che gestisce la rete, la più veloce fino ad un massimo di 130 chilometri orari; inoltre, abbiamo anche ottenuto un cambio di orario sulla stessa tratta che, ad esempio, consente a chi lavora a Milano di raggiungere Biella senza sostare un'ora a Novara se perde la coincidenza.

Quali sono i prossimi step dell'operazione?

Molti obiettivi si possono ancora raggiungere e, se il territorio continuerà a fare sistema, riusciremo a realizzarli: penso in particolare alla fermata dei treni Fast a Santhe che, in questa fase transitoria, consentirebbe di aumentare la disponibilità di incrociare altri treni per Torino e Milano. I lavori di Rfi in corso su entrambe le linee non possono che migliorare tempi di percorrenza e sicurezza. Sulla Biella-Novara, se si vuole aumentare la velocità, ad oggi ammessa da Rfi fino a 90 chilometri orari, si dovranno investire ulteriori quattrini per modificare il percorso (alcune curve hanno un raggio molto stretto) e soprattutto bisognerà operare per una razionalizzazione dei passaggi a livello, che sono la principale causa di disagi lungo entrambe le linee: ce n'è circa uno per ogni chilometro. Su questo ultimo tema, Rfi si è resa disponibile: faccio appello quindi ai sindaci che, con le Province e la Regione, dovranno agevolare questi interventi indispensabili per migliorare tempi di percorrenza e sicurezza delle linee, con vantaggi immediati per i viaggiatori. Ben venga, dunque, la possibilità di elettrificare anche la Biella-Novara, che potrà metterci in relazione anche con lo scalo merci di Novara-Boschetto.

Ma ciò non significa che Biella sarà collegata automaticamente in modo diretto e veloce con Torino e Milano.

L'obiettivo è raggiungere le due aree metropolitane nell'arco dei 50-60 minuti, senza cambio treno. Biella è l'unico capoluogo a non avere un collegamento diretto con Torino mentre le altre realtà provinciali già oggi ne hanno: Alessandria 27, Asti 43, Cuneo 11, Novara 30, Vercelli 30, oltre a Verbania che su Milano ne ha 21. Nel breve periodo, grazie

alla linea elettrificata per Santhe, su Torino potremo tornare ad avere finalmente un diretto: su questo aspetto la Regione, tramite l'Agenzia per la Mobilità, sta definendo la traccia. Su Milano la situazione è un po' più complessa. Possiamo pensare, nel breve periodo, all'instradamento di un diretto via Santhe che, su Milano Centrale, abbatterebbe il tempo di percorrenza da 1 ora e 40 a 1 ora e 20 minuti. Nel medio e lungo periodo, con la Biella-Novara riqualficata e elettrificata, potremmo arrivarci in 75 minuti. Di certo sfruttare la linea ad alta velocità ci consentirebbe di diventare un "satellite" di Milano con un tempo di percorrenza di 45 minuti.

E il dossier sulla pedemontana (o "pedemontina") a che punto è?

Il progetto definitivo è oggetto in questi giorni di integrazioni da parte dell'Anas sulla base delle richieste formulate dal Ministero dell'Ambiente e ciò mi fa ben sperare che i tempi stabiliti per la sua realizzazione saranno rispettati.

Se dovessimo scegliere tra un'efficiente ferrovia verso Milano e Torino o un'autostrada che ci connetta con la rete nazionale, cosa sarebbe meglio?

Entrambi, per un territorio come il nostro non sono un'alternativa. Ferro e gomma sono sistemi complementari che si rafforzano e integrano a vicenda.

I collegamenti, ferroviari o stradali, sono più importati per la nostra mobilità o per attrarre dall'esterno?

Essere interconnessi coi principali sistemi di trasporto nazionali e internazionali ci consentirà sia di collegarci all'esterno che di essere raggiunti con tempi di percorrenza degni di un paese civile ed evoluto. In entrambi i casi sarà un vantaggio per il territorio: per attrarre nuovi residenti, ma anche nuovi talenti per lavorare nelle nostre aziende.

Archiviato il sogno di alcuni di ottenere una fermata sulla Tav Torino-Milano, è possibile l'ipotesi di una stazione, non in linea, al Brianco per collegare direttamente anche Biella?

Collegare la linea Biella-Santhià elettrificata con un raccordo ferroviario alla linea dell'alta velocità, sfruttando la stazione dismessa del Brianco di Salussola anche per i territori del Vercellese e dell'Eporediese, è certamente un sogno che, se trasformato in realtà, rimetterebbe Biella al centro del sistema di trasporto su ferro e, come ho premesso, ci consentirebbe di essere finalmente collegati in modo efficiente ed efficace non solo a Milano e Torino, ma anche ai principali snodi dell'Alta velocità a livello internazionale. Non ultimo, il raccordo del Biellese con l'Alta velocità potrebbe rivelarsi anche un investimento per le "aree di crisi" del Biellese, rappresentando così un ulteriore elemento per favorire l'attrazione di nuovi investimenti, in aggiunta agli incentivi già in essere.

Cosa potrebbe convincere Rfi a consentire ai treni biellesi di percorrere la tratta ad alta velocità senza innescare un "assalto alla diligenza" da parte di tutti i territori limitrofi?

Intanto si tratta di interconnettere due linee ferroviarie che si incrociano a metà strada tra i due capoluoghi regionali: non stiamo pensando ad opere faraoniche e non andremmo a turbare la percorrenza Torino-Milano. L'idea di ripristinare la stazione del Brianco e da lì realizzare il doppio binario di interconnessione sulla Tav verso Milano, significa costi di investimento minori e un impatto sul territorio molto più conte-

nuto. Non servirebbe una stazione come quella di Reggio Emilia, ma solo una fermata posta al piano campagna a cui affiancare i due binari di fermo treno e relative banchine, riqualificando un territorio oggi in stato di abbandono. Questo investimento consentirebbe di partire da Biella con un treno diretto a Milano, promuovendo la stazione di Biella ad hub al servizio della vicina Valsesia, non solo del Biellese. Si tratterebbe quindi di inserire un treno ad alta velocità da Biella a Milano e, perché no, un domani anche su Firenze o Roma.

Motivo in più per auspicare la realizzazione della Tav in Valle Susa, lungo il corridoio est-ovest, sul quale potremmo affacciarci anche noi.

Non si può non fare la Tav. Intanto è assurdo scegliere di tagliare fuori l'Italia dai collegamenti europei perché questo avrebbe ripercussioni negative inevitabili per lo sviluppo del Paese, quindi anche del nostro territorio. Inoltre è impensabile che si possa continuare ad utilizzare all'infinito il tunnel esistente, un'infrastruttura di 200 anni fa, ormai ampiamente superata sia dal punto di vista della sicurezza che della sostenibilità ambientale. È un intervento per la collettività e per il futuro, che va ben oltre gli interessi particolaristici e le pro-

messe da campagna elettorale, e per questa ragione confidiamo che si giunga al più presto a una soluzione di buonsenso che tenga conto non solo dell'analisi dei costi-benefici, ma anche di aspetti legati alla sostenibilità ambientale, alla competitività, all'impatto reputazionale. E i danni che L'Italia sta già subendo in termini di credibilità e affidabilità agli occhi degli investitori internazionali sono sempre più considerevoli.

Il problema infrastrutturale riguarda anche la viabilità interna. La Cossato-Valle Mosso, arrivata dopo 40 anni, ha ancora senso? Si potrà prolungarla fino a Trivero e alla Valsessera?

Certamente il nostro territorio, con ampie zone collinari e montane, oltre ad avere una dislocazione dei centri residenziali e delle unità produttive che si distribuisce in modo non omogeneo, ha sempre sofferto di collegamenti interni poco razionali. La Cossato-Valle Mosso, pensata dopo l'alluvione del '68, è stata vittima di meccanismi decisionali e burocratici complessi, che ne hanno rallentato i tempi di realizzazione. Per le lungaggini burocratiche che è necessaria una profonda semplificazione, senza la quale non potrà esserci progresso. Oggi, comunque, la Cossato-Valle Mosso consente di risalire la valle in sicurezza e con tempi ridotti rispetto al passato e per questa ragione rimane un importante investimento per la salvaguardia delle nostre vallate. Di progetti per un suo prolungamento se ne sono fatti negli anni: occorre valutarne la realizzazione sulla base dei nuovi sviluppi territoriali.

Molti affermano che buoni collegamenti stradali e soprattutto ferroviari, contribuirebbero ad aumentare l'attrattività del Biellese per incrementare la residenzialità. Un fenomeno che, economicamente, gioverebbe al settore dei servizi. E per l'industria?

Proviamo a pensare a quanto tempo impiega un dipendente residente a Torino o a Milano per raggiungere il suo posto di lavoro viaggiando dalla periferia al centro della città. Con un adeguato sistema di trasporto e con i tempi che ho citato prima, impiegherebbe lo stesso tempo se abitasse nel Biellese, godendo così dei servizi e della qualità della vita che vanta il territorio. Lo sviluppo della residenzialità sarebbe oggi incentivato dai prezzi davvero ridotti per l'acquisto di proprietà nel Biellese, ridando slancio

al mercato immobiliare e, nel lungo periodo, rivalutando anche il valore del patrimonio immobiliare locale. Oppure un dipendente, magari proprio una di quelle figure che le nostre imprese faticano a reperire, potrebbe tranquillamente lavorare in un'industria biellese continuando ad abitare altrove. Viaggiare in treno permette infatti di continuare a lavorare grazie a smartphone o tablet, il nostro "ufficio da taschino": un tempo passato a lavorare, anziché a guidare, che può anche essere retribuito.

La risorsa turistica, che beneficerebbe molto di un miglioramento dei collegamenti, può essere un asset davvero consistente per la nostra economia o si tratta di una nicchia troppo piccola per fare davvero massa critica?

Si stanno sviluppando nuove iniziative imprenditoriali nel settore turistico, sono state create nuove strutture ricettive e nuovi business legati al benessere della persona. Si tratta di attività che recuperano anche la tradizione legata alle acque termali che fu abbandonata a fine ottocento, ma che oggi sta rifiorendo. Se si aggiunge anche il turismo outdoor e quello enogastronomico, il turismo religioso e quello culturale legato ad eventi di qualità, il Biellese ha le carte giuste per proporre un'offerta di nicchia. Certo, per far crescere il settore turistico è fondamentale avere un sistema di collegamento rapido e a basso impatto ambientale.

Sempre in ambito turistico si ricomincia a parlare del ripristino della tranvia Biella-Oropa. È solo un costoso, ma irrealizzabile, sogno o c'è qualcosa di concreto?

Se guardiamo ad un passato non molto lontano sul territorio biellese si era sviluppato un sistema invidiabile di trasporto su ferro, sia per le persone che per le merci: avevamo una rete ferroviaria di circa 170 chilometri, di cui circa il 40 per cento elettrificato, quindi a basso im-

patto ambientale. Se ne fosse rimasto anche solo un decimo, questo avrebbe sicuramente un richiamo turistico. Ad esempio, senza pensare al famoso Bernina, basti pensare alla ferrovia del Renon, in provincia di Bolzano, che per alcuni versi è simile alla nostra Biella-Oropa: dopo il restauro, il suo utilizzo da parte dei turisti è cresciuto al punto di dover implementare le corse con nuovi convogli per far fronte alla domanda.

Ripristinare il trenino Biella-Oropa non è un sogno irrealizzabile, ma un'opportunità non solo per le possibilità legate allo sviluppo turistico di Oropa e dell'indotto, ma anche perché va nella direzione della mobilità del futuro, sempre più attenta ai temi di inquinamento ambientale, di trasporto collettivo, di riduzione delle emissioni.

Parlando di infrastrutture, si pensa soprattutto a ferrovie e strade. Ma il Biellese, anche per caratteristiche orografiche, soffre anche per i problemi di connessione delle comunicazioni telematiche. Su questo fronte si segnala qualche possibile novità?

Da sempre, come Unione Industriale Biellese, chiediamo una maggiore apertura del territorio attraverso infrastrutture adeguate, riferendoci non solo a ferrovie e strade, ma anche alle "autostrade" informatiche, ben consapevoli che lo sviluppo dell'Industria 4.0 è un elemento portante per il settore manifatturiero. Occorre quindi continuare ad investire sui collegamenti veloci anche per quanto riguarda la fibra: ben venga quindi il completamento della rete della Banda Ultra Larga, che dovrebbe concludersi nel 2020, se questo si tradurrà in una fruibilità della connessione veloce che sia immediata e concreta da parte degli utenti. Anche se occorre tenere sempre presente che possiamo far viaggiare in rete le idee i progetti, ma ci serviranno comunque strade e ferrovie per spostare le persone, che restano il centro dell'impresa, della comunità, del territorio.

SILVANO ESPOSITO