

# TORINO – LYON

## LE RISPOSTE DELL'OSSERVATORIO

Per dare delle risposte ai tanti quesiti sull'utilità eventuale di una nuova linea ferroviaria in valle di Susa TAV /TAC (Alta Velocità / Alta Capacità) si sono riuniti gli esperti di RFI, LTF, Provincia di Torino, Regione Piemonte, Comunità Montana Bassa Valle di Susa, Autorità Metropolitana sui trasporti. Il 1° dicembre 2007 con il convegno "Vediamoci Chiaro" tenutosi a Torino si è cercato di fare il punto della situazione dopo 57 riunioni settimanali e dare alcune risposte.

*Questo documento è scaricabile anche dalla sezione EVIDENZE su <http://www.ambientevalsusa.it/>*

<b>LE DOMANDE</b>	<b>LE RISPOSTE DELL'OSSERVATORIO</b>
<b><u>Domande sulla linea:</u></b>	
Quali sono le caratteristiche della linea attuale?	Linea adibita al traffico misto, merci, passeggeri ed internazionale, a doppio binario, sistemazione completata nel 2001. Velocità massima consentita per TGV 160 km/ora. Utilizzo potenzialità: nel 2000 38%, oggi per le merci 24%.
Quali sono i lavori ancora in corso? Quando termineranno?	Sono in corso i lavori nel Tunnel del Frejus per abbassare il piano del ferro: si aumenta la distanza tra le volte della galleria ed i binari, permettendo anche ai carichi ingombranti di transitare nella galleria dal 2009; lavori iniziati nel 2001.
Quale è stato l'anno di maggior utilizzo della linea ferroviaria?	Il traffico è aumentato fino al 1997, poi ha cominciato a diminuire. La diminuzione è dunque avvenuta prima dell'inizio dei lavori nella galleria del Frejus che finiranno nel 2008.
Con la potenzialità esistente quanti treni potrebbero ogni giorno transitare al valico?	Potenzialmente oggi potrebbero transitare sulla linea al Frejus 250 treni, la capacità pratica per RFI è di 226 treni, la capacità effettiva secondo RFI è di 196 treni.
Si possono fare dei raffronti con linee simili in Europa?	Sì, in Svizzera, dove su una linea del tutto simile, al Lotschberg transitano ben 257 treni al giorno.
Quanti treni transitano sulla linea mediamente e quanti sono i giorni lavorativi secondo RFI?	Ad oggi sulla linea attuale transitano circa 70 treni al giorno. I giorni lavorativi secondo RFI sono appena 180 su 365. Su altre linee simili in Svizzera i giorni lavorativi si aggirano sui 300.
Quali sono i tempi tecnici per ottenere il massimo utilizzo della linea esistente?	L'Architetto Virano, presidente dell'Osservatorio ha pubblicamente dichiarato che "il primo gennaio 2009 potrebbero transitare sulla linea attuale il triplo di treni rispetto ad oggi" (Convegno Vediamoci Chiaro – Torino 1 dicembre 2007).
Quali sono i problemi che impediscono il pieno utilizzo della linea esistente?	I problemi sono i lavori nel Tunnel del Frejus che saranno conclusi appunto nel 2008, la mancanza di mercato, la tempistica, la logistica, la ridotta potenzialità dei nodi di Torino e Chambery, nei quali la capacità massima è di 14 MT a causa di questioni tecniche e logistiche mai risolte dalle ferrovie.

<p><b><u>Domande sul trasporto passeggeri:</u></b>          Quanti treni passeggeri transitano oggi sulla linea esistente al valico?</p> <p>Quale è numericamente il trasporto di passeggeri oggi?</p> <p>Quanti treni prevede in più entro il 2018 l'Autorità Metropolitana dei Trasporti?</p> <p>Per portare chi?</p> <p>Sono previsti dalla AAM (autorità metropolitana sistemi integrati e parcheggi tali da incentivare il trasporto?</p> <p>Quali conseguenze avrebbe l'aumento di treni passeggeri tra Torino ed Avigliana?</p>	<p>32 in totale di cui 6 a lunga percorrenza e 26 regionali. Si prevedono dal 2009 al valico, a lavori terminati 46 treni passeggeri (16 lunga percorrenza, 30 regionali).</p> <p>Non esistono dati pubblicati da Trenitalia. La concorrenzialità dei voli Low Cost sulle lunghe percorrenze è ormai determinante.</p> <p>111 treni in più rispetto ad oggi tra Torino ed Avigliana, arrivando a 160 treni metropolitani al giorno. In pratica 3 all'ora per ogni senso di marcia.</p> <p>Non si sa. I pendolari sono concentrati in fasce orarie precise...</p> <p>Non è dato a sapere al momento ma manca qualsiasi impegno di spesa e risorsa, perfino per l'acquisto dei treni e per la sostituzione del materiale rotabile.</p> <p>La prima conseguenza sarebbe l'utilizzo di tracce per il trasporto passeggeri a scapito del trasporto merci. La seconda sarebbe la necessità di nuovi binari tra Avigliana e Torino per sopperire alla necessità delle merci (prevista ma al momento non dimostrata).</p>
<p><b><u>Domande sul trasporto merci.</u></b></p> <p>Qual'è la potenzialità in MT di merci della linea attuale sui 180 giorni annui di uso previsti?</p> <p>Quante merci passano oggi?</p> <p>Perché RFI ipotizza l'utilizzo della linea su soli 180 gg/anno?</p> <p>Quanti i treni merci potenziali a lavori terminati sul valico?</p> <p>Quante merci transitano su ferro ai valichi in Piemonte e quante in valle di Susa?</p> <p>Quale quantità di merci attraversa complessivamente (strada +ferrovia) tutte le Alpi?</p> <p>Quante su ferro?</p> <p>Quante in Valle (strada + ferro)?</p>	<p>A lavori conclusi la potenzialità è di 20 milioni di tonnellate (MT) secondo le stime di RFI e 32 MT secondo gli esperti della Bassa Valle di Susa che hanno utilizzato il metodo di calcolo CapRes.</p> <p>Circa 6.5 MT, quindi la potenzialità attuale è utilizzata per 1/3 rispetto ai dati RFI e di 1/5 rispetto ai dati dei nostri esperti.</p> <p>E' un dato convenzionale, valido solo sulle linee in Italia. Negli altri giorni sulla linea ci sarebbero lavori mentre nei sabati e domeniche i treni merci non circolerebbero...</p> <p>Secondo RFI 150 al giorno, secondo i consulenti Comunità montana 180 (226 treni totali – 46 passeggeri previsti al 2030).</p> <p>Nel 2000 transitavano ai valichi ferroviari meno di 18 MT. Il 60% delle merci su ferro (valichi) passava in Piemonte. Oltre il 35% delle merci (strada + ferrovia) transitavano sui valichi valsusini.</p> <p>Nel 2000 erano 135 milioni di tonnellate. il 23%, 31 MT su ferrovia. Nel 2004 erano 144 MT, nel 2030 LTF prevede 293 MT (L'aumento previsto si basa su stime di crescita non più attuali.)</p> <p>48 MT nel 2004, previste 112 MT nel 2030 da LTF</p> <p>28 MT nel 2004, 64 MT previste nel 2030 (stime LTF)</p>

Quante su ferrovia in valle?	6,5 MT nel 2004, 16,4 MT nel 2030 ovvero + 152% secondo le stime di LTF. Si noti bene che la capacità della linea sarebbe comunque superiore: tra i 20 ed i 32 MT all'anno
Il traffico stradale diminuirebbe?	Nonostante l'incremento enorme su ferro previsto al 2030 in valle il traffico stradale passerebbe da 96 MT del 2004 a 181 MT nel 2030. dunque <b>non diminuirebbe</b> come affermano da sempre i fautori del TAV ma aumenterebbe del 1'88%.
Quale è la capacità residua per le merci sulla ferrovia in valle?	Oggi la capacità residua inutilizzata è tra i 164 ed i 194 treni al giorno, nel 2020 sarebbe tra i 150 ed i 180 treni giornalieri.
Si conoscono i principali flussi di origine e destinazione merci?	Gli studi dell'Osservatorio non indicano questi dati su base odierna. Al contrario LTF indica le previsioni dei flussi al 2030.
Per quale motivo oggi non si riescono a spostare le merci dalla strada alla ferrovia?	Gli esperti di trasporti imputano le cause alla mancanza di politiche di trasporto, linee ferroviarie e vettori antiquati, disorganizzazione di RFI, mancanza di personale, scarsa funzionalità delle aree intermodali, e problematiche sui tutti i "nodi" principali.
Perché l'Autostrada ferroviaria Alpina (AFA) sperimentale oggi viene utilizzata solo da 4 coppie di convogli al giorno?	A causa dell'eccessiva vicinanza (175 km) tra i punti di carico-scarico, ovvero Orbassano-Aiton. Con l'abbassamento del piano ferro del tunnel Frejus sarà possibile dal 2009 utilizzare la linea anche per i carichi ingombranti. AFA è stata fino ad oggi finanziata (per 3 anni) da UE e Stato con 23,5 milioni di Euro all'anno. Solo il 33% dei costi sono coperti dal mercato.il resto lo paga lo Stato
Qual è la velocità dei convogli AFA?	40 km/h, non concorrenziale su una distanza di 175 km con il trasporto stradale. La velocità aumenterà dopo il completamento dei lavori nel tunnel previsto per il 2008.
In quale percentuale è previsto il reale spostamento di merci dalla strada alla ferrovia con la eventuale linea TAV?	Dati ufficiali francesi indicano un 1%. Altri studi propongono l'incentivazione finanziaria (vedi AFA) o l'aumento delle tariffe autostradali La prima soluzione comporta maggiori oneri per lo Stato, la seconda l'aumento dei prezzi al consumo delle merci.
Di quanto diminuirebbe il traffico merci su strada con la nuova linea?	Secondo gli studi dell'Osservatorio l'aumento del traffico su strada non diminuirebbe neppure in presenza di nuovo Tunnel, anzi, aumenterebbe tra il 70% ed il 90% rispetto ad oggi.
Quale è lo scopo di costituire pochi grandi corridoi di traffico?	Dalle "audizioni" dell'Osservatorio si apprende che lo scopo è un controllo sistematico attraverso il nuovo sistema satellitare Galileo.
Qual è il tonnellaggio medio di ogni treno merci sulla linea attuale? E quanti treni merci transitano attualmente?	La media su una linea di montagna è attorno ai 510/550 T per treno con un locomotore, 1.150 tonnellate con 2 locomotive e 1.600 con 3 locomotive. Attualmente transitano 32 treni passeggeri e 27 merci di cui 2 coppie di AFA. Al 2020 sono previsti 46 treni passeggeri.
Quale rapporto c'è tra le merci e l'andamento economico?	LTF indica una crescita più che proporzionale al PIL. In realtà ad un certo punto il rapporto si inverte perché le merci sono sempre più leggere:prodotti finiti tecnologici invece che materie prime.

<p><b><u>Funzionalità del trasporto merci</u></b></p> <p>Dove sono situati i punti di carico e scarico delle merci?</p> <p>Come si prevede di aumentare il traffico merci sulle ferrovie?</p> <p>Come si prevede di evitare le perdite del sistema autostradale se il sistema ferroviario riuscisse ad attrarre merci?</p> <p>Quale sistema logistico sarebbe previsto?</p> <p>Il sistema previsto è quello più economico e funzionale?</p> <p>Dove passerebbe la maggior parte dei treni merci? Sulla linea nuova o su quella vecchia nel caso di costruzione della TAV?</p> <p>Per quale motivo la linea nuova non verrebbe utilizzata al massimo della potenzialità?</p> <p>I treni passeggeri dove transiterebbero?</p>	<p>Oggi sono Aiton e Orbassano, distanti 175 km. La proposta dell'Architetto Virano è quella di spostare l'interporto francese da Aiton ad una località più distante, almeno 300 km da Orbassano.</p> <p>Indipendentemente dal tipo di linea si può battere la concorrenza del camion agendo sull'incentivazione statale delle merci su ferro. Ciò però comporterebbe perdite per l'autostrada del Frejus.</p> <p>L'Architetto Virano propone una partecipazione nel capitale di AFA da parte dei gestori autostradali e vettori. Ciò annullerebbe le perdite causate da una eventuale applicazione di seria politica di trasferimento modale da strada a ferro imposta dallo Stato.</p> <p>Il sistema previsto è quello attualmente in funzione ovvero l'utilizzo dei carri Modalhor ribassati e due piattaforme di carico scarico a Aiton e Orbassano. Non è previsto il sistema R-Shifr-R.</p> <p>A causa della ridotta distanza tra le piattaforme, la ridotta richiesta del mercato e l'alto costo (ove addebitato agli utenti), il sistema non è oggettivamente in grado di attrarre merci dalla strada.</p> <p>Molto dipende dalle normative sul trasporto dei carichi pericolosi. Nel caso che il tunnel della nuova linea venisse utilizzato dai TGV passeggeri risulterebbe molto complicato farvi circolare anche i convogli merci potenzialmente pericolosi e oltretutto più lenti.</p> <p>Solo l'utilizzo di treni con la stessa velocità in galleria permetterebbe la massima potenzialità. Dunque nella galleria lunga dovrebbero passare solo i merci o solo i TGV. Ma i numeri degli uni o degli altri non renderebbero competitiva la linea.</p> <p>I locali, i regionali transiterebbero sulla linea vecchia, teoricamente solo i TGV su quella nuova.</p>
<p><b><u>I costi.</u></b></p> <p>Si conoscono i costi definitivi di una nuova linea? Chi paga?</p> <p>Quanto si è già speso finora per la Torino Lyon?</p> <p>Come verrebbero utilizzati i finanziamenti UE?</p> <p>Quale cifra è disponibile per il 2008?</p>	<p>Le stime più aggiornate parlano di oltre 20 miliardi di Euro a preventivo. I costi della Milano Torino sono però cresciuti di oltre il 700% dal preventivo ad oggi. Peraltro nel caso della Valle di Susa è impossibile perfino il preventivo mancando un progetto. Naturalmente a parte il piccolo contributo UE pagherebbe lo Stato. Per la precisione i 2/3 l'Italia e 1/3 la Francia.</p> <p>Oltre 500 milioni di Euro solo per il progetto sinistra Dora oggi accantonato. Non si sa quanto per il mantenimento degli apparati burocratici. L'unica cifra nota è il milione di Euro per i 2 anni del Commissario. Il finanziamento UE previsto è di 670 milioni Euro.</p> <p>671 milioni, (di cui 440 per Italia). Il 30% per studi ed il 70% per opere di sondaggio e lavori sulla tratta transfrontaliera: spese liquidate solo a presentazione fattura. Solamente 4 milioni di Euro</p>

<p><b><u>Il corridoio.</u></b> Quali sono le maggiori direttrici di traffico individuate e su quale direttrice si sviluppa la maggior parte del traffico merci oggi?</p> <p>Esistono valichi ferroviari alternativi al Frejus?</p> <p>Le previsioni di crescita di utilizzo della linea che nel tempo sono state dichiarate si sono realizzate?</p> <p>Esiste veramente un corridoio Est - Ovest al alternativo a Nord delle Alpi?</p> <p><b><u>Annotazioni finali del Professor Angelo Tartaglia, consulente della CMBVSVC</u></b></p> <p><b><u>Le nostre conclusioni.</u></b></p>	<p>Le direttrici sono Nord-Sud (corridoio 1) e direttrice Est Ovest (corridoio 5). Il maggior sviluppo tendenziale del traffico merci è atteso sul corridoio Nord-Sud.</p> <p>Il 17 giugno 2007 è stato aperto il Lotschberg nel 2013 sarà aperto il Gottardo, sempre in Svizzera. In totale avranno una potenzialità del 150% rispetto al traffico merci attuale di tutto l'arco alpino occidentale</p> <p>Nel secolo scorso si fecero diverse stime ma non si avverarono mai. Clamorosamente smentita anche la previsione fatta da FS nel 1980 al momento della sistemazione della linea attuale. I traffici raggiunsero i 10 milioni di Tonnellate a metà degli anni 90 poi cominciò la discesa. Oggi siamo a 6,5 MT.</p> <p>Non esiste nessun corridoio in costruzione, al contrario si possono utilizzare le linee ferroviarie già esistenti. Peraltro negli altri paesi europei esiste la separazione tra linee merci e passeggeri veloci.</p> <p><b><u>Il Corridoio 5 fisicamente esiste già.</u></b> Le sue maggiori strozzature non sono sulle Alpi ma sui Pirenei, alla frontiera franco-spagnola, per via dei diversi scartamenti ferroviari dei due paesi (audizione di Karel Vinck), e in Slovenia, per via della politica di quel paese orientata essenzialmente allo sviluppo autostradale piuttosto che a quello ferroviario. Il traffico merci ferroviario dalla penisola iberica verso l'Ucraina attualmente è inesistente. Infatti anche il traffico merci dalla frontiera franco-italiana del Frejus alla frontiera orientale italiana (Trieste) è trascurabile (meno del 5 per cento di tutti gli altri traffici lungo l'asse). <b>La linea esistente non è satura. Se saturazione ci dovesse essere in futuro potrebbe avvenire solo dopo il 2030.</b> Il lasso di tempo che intercorre da oggi a quella data e gli scenari economici, politici, scientifici possibili a quel tempo ci permettono di affermare che le previsioni oltre quella data sono del tutto velleitarie: SAREBBE COME GUARDARE IN UNA SFERA DI CRISTALLO E PREDIRE IL FUTURO. Lo sviluppo di un paese e l'impegno delle risorse pubbliche presenti e future non sono attività da affidare agli oracoli.</p>
---	---

Questo documento è stato redatto utilizzando i dati emersi dal lavoro del tavolo tecnico dell'Osservatorio sulla linea Torino-Lyon presieduto dall'architetto Virano.

Sul sito internet sono reperibili in Home i filmati, le dichiarazioni relative, ed i documenti tecnici aggiornati. In particolare nella sezione Evidenze dello stesso sito sono visibili e scaricabili le presentazioni PPT dei consulenti della Comunità Montana con i dati condivisi nell'Osservatorio. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda alla sezione evidenze dove sono visibili e scaricabili integralmente anche i 3 quaderni dell'Osservatorio riguardanti 1) La tratta di valico della linea esistente, 2) La tratta tra Bussoleno e Avigliana, 3) La tratta Avigliana Torino

**La diffusione o pubblicazione parziale o integrale di questo documento è talmente libera.**