

Linea ad Alta Velocità/Capacità ferroviaria Torino Lione -Tratta Torino/Saint Jean de Maurienne-

Riepilogo dei dati conosciuti al 5 settembre 2009.

Il Tav è un gigantesco guaio e lo si capisce dalle difficoltà che incontra, dalla quantità di finanziamenti eventualmente necessari e dalle pressioni economiche e di tutti i tipi che lo accompagnano.

Crediamo perciò sia necessario fare il punto ed aggiornare tutti circa i più recenti dati tecnici ufficiali sull'opera.

Seppur vecchia di 15 anni, la storia del Tav in Valsusa è infatti solo all'inizio. Se si partisse con i lavori, dopo 15 anni di discussioni ci aspetterebbero almeno 20 di cantieri.

E' stato detto: «Il Tav in Valsusa è un'opera irrinunciabile perché parte di un progetto che collega l'Atlantico con il Pacifico». Tutti sappiamo però che i due oceani sono già collegati, indipendentemente dal TAV.

In realtà chi ha visto i progetti si è fatto l'idea che finora siano stati piuttosto superficiali. Progetti ricchi di insidie ecologiche spesso sottovalutate o taciute.

Trattandosi di "un'opera dalla complessità senza precedenti" come scrisse il Ministro Di Pietro nella sua relazione alla UE, è ben comprensibile che non se ne conoscano i costi finali.

In ogni caso, ad oggi, per voce dell'A.D. di RFI Mauro Moretti, la stima ufficiale è di 120 milioni di Euro per km.

Stiamo parlando di circa 250 km (contro i 287 della linea già esistente), per cui il costo totale dell'opera tra Torino e Lyon sarebbe attorno ai 30 miliardi di Euro, suddivisi circa a metà tra Italia e Francia di cui il contributo UE (se mai ci sarà) potrebbe essere al massimo del 20%.

Ben strano perciò che nessuno abbia mai fatto un calcolo ufficiale che metta in rapporto i costi ed i benefici dell'opera, anche perché a differenza di opere come il Tunnel sotto alla Manica, in questo caso il collegamento c'è già ed è a norma di legge, sia per i TGV che per le merci, ma è sottoutilizzato.

Infatti l'utilizzo della linea attuale varia tra 1/5 ed 1/3 della sua reale potenzialità. Stiamo parlando di una linea su cui transitano già i TGV, i convogli della cosiddetta Autostrada Ferroviaria, e il cui "collo di bottiglia", la galleria di valico, è finalmente prossimo all'adeguamento

della sagoma. Nonostante ciò i dati ufficiali indicano che il flusso di merci sulla ferrovia della Valle di Susa è in calo da una decina di anni, ben prima dell'attuale crisi.

Per completare il quadro bisogna ricordare che il flusso di merci su strada non viene disincentivato, anzi viene sostenuto, è il caso ad esempio del progetto per la seconda canna dell'Auto Frejus. Va chiarito in ogni caso che in valle di Susa il traffico non aumenta, nemmeno su strada.

Forse uno dei motivi di questo mancato aumento sta nel fatto che il flusso merci prevalente attraversa le Alpi italiane sulla direttrice Nord - Sud e non sulla nostra direttrice, quella Est - Ovest.

Dunque:

- **ad oggi la nuova linea è progettata sulla base di un modello previsionale basato su stime di crescita non comprovate da nessun dato ufficiale (*aumento del 75% del traffico attraverso tutto l'arco alpino nei prossimi 15 anni...*).**
- **perfino sulla base di quel modello la linea storica non sarebbe satura, continuando a non avere problemi per almeno 30 anni.**
- **Tutti sanno che le principali strozzature sul corridoio Lione-Torino non sono sulla linea ma sui "nodi" (Torino e Chambéry).**
- **le due aree geografiche collegate (Pianura Padana e Francia Centro settentrionale) sono entrambe "economie mature".**

Il costo dell'opera è enorme, i privati non finanziano, anche perché l'opera non possiede prospettive di economicità, dunque il costo dell'opera verrebbe accollato allo Stato, così come è già successo per le altre opere TAV, infatti il sistema di alta velocità italiano ha già caricato sui cittadini debiti fino oltre il 2060, debiti che pagheranno anche i nostri nipoti.

Gli impatti del progetto di cui parliamo sono al momento scarsamente noti all'opinione pubblica e persino agli enti coinvolti, e sarebbero altissimi, indipendentemente dalla soluzione tecnica che si adottasse. Peraltro va detto che una reale gestione degli impatti attesi comporterebbe lievitazioni indefinite dei costi.

A riprova che la politica trasportistica europea sui "Corridoi di transito non si riferisce solo al treno, bisogna ricordare (ITE - Initiative Transports Europe, c/o Initiative des Alpes) che La Commissione Europea sostiene i mega-camion ed afferma in un recente documento che i mega-camion, 60 t contro le attuali 44, "contribuiranno a ridurre i costi del trasporto stradale".

Infatti in Francia senza effettuare alcuna consultazione, il governo ha già annunciato di voler autorizzare la circolazione dei mega-camion di 60 t entro la fine del 2009 su determinate strade.

(<http://www.fne.asso.fr/fr/actualites/non-aux-mega-camions.html>)

Alla luce di questa notizia forse è più chiara la decisione della Sitaf circa il raddoppio dell'Auto Frejus, anche se secondo l'ACI questo tunnel attualmente è uno tra i più sicuri in Italia.

E' doveroso ricordare a tutti che una delle ragioni per cui è molto complicato imporre vincoli al trasporto stradale (tasse/divieti) è che questo provvedimento equivale ad incrementare i costi del trasporto. La questione è fondamentale anche per comprendere la difficoltà che incontra l'Autostrada Viaggiante che in realtà viene tenuta in piedi solo dai finanziamenti Statali ed Europei.

Riepilogando:

- **Chi paga? Lo Stato italiano (noi).**
 - **Quanto costa? 1.000 Euro in media per ogni famiglia italiana.**
- **Chi ne beneficia? Pochi passeggeri: da qualche centinaio a poche migliaia di viaggiatori al giorno. Non le merci: imporre vincoli (tasse / divieti) al trasporto stradale equivale ad incrementare i costi del trasporto**
- **Quale sarebbe lo scostamento fra costi a preventivo e a consuntivo? Difficile da calcolare, finora le opere TAV hanno avuto un aumento tra il 200 ed il 500% a seconda dei casi.**
- **C'è un interesse collettivo? Si dice quello di far scendere l'inquinamento diminuendo il numero di Tir sulle strade. In realtà è stato calcolato dalla stessa Commissione Intergovernativa (CIG) che i camion in valle diminuirebbero appena dell'1 per cento su base annua; (uno studio di Mirko Federici ha però dimostrato che se si "internalizzano" i costi energetici di realizzazione camion ed autobus risultano meno inquinanti del Treno!)**

Un dato di fatto è che il ricambio del parco autocarri da Euro 0 a euro 5 rende i veicoli sempre meno inquinanti, parliamo quindi di una possibile riduzione fin oltre l'80% delle emissioni nocive, riduzione che può essere vanificata solamente da un aumento dei transiti grazie a nuovi tunnel autostradali.

Nel 2004, prima della crisi globale, sull'intero arco alpino sono transitate 144 milioni di tonnellate di merci, di cui 28,5 milioni di tonnellate nella nostra valle, 6,5 su ferrovia e 22 milioni su strada. La potenzialità utilizzata per le infrastrutture valsusine era nell'ordine del 30%, perfettamente in media con quella italiana, ma oggi a seguito della crisi i traffici sono scesi ancora rispetto al 2004...

Non sarà un caso se già nel 1997 un voluminoso studio commissionato dal governo francese demoliva il progetto della Torino-Lyon.

Nonostante ciò ancora oggi per LTF l'obiettivo del nuovo collegamento è sempre lo stesso: quello di effettuare sui binari il trasporto di oltre 40 milioni di tonnellate di merci entro il 2030 contro poco più di 6 milioni di tonnellate trasportate oggi.

Non può sfuggire che se un'infrastruttura è utile non troverà mai l'opposizione dei territori interessati e tanto meno sarà necessario proporre "compensazioni" o militarizzazioni a difesa dei cantieri. Ancora recentemente invece il Ministro Matteoli ha reso chiaro il carattere "compensatorio del "piano strategico" collegandolo alle opere per la Torino Lyon.

In ogni caso bisogna ricordare che le compensazioni sono sempre state rifiutate in valle e neppure il Piano strategico ha convinto gli amministratori valsusini perchè:

1) ci sono pochi interventi in valle, 2) coinvolge aree che col TAV non hanno nulla a che fare, 3) non ci sono i finanziamenti promessi sul nodo. 4) non esiste un automatismo tra gli eventuali progetti presentati e finanziamenti degli stessi.

Alla luce di questi dati è forse corretto ragionare anche su un' altra ipotesi sollevata qualche anno fa da un amministratore dell'alta valle che diceva: "Può darsi che i primi a non volere l'opera siano proprio i proponenti che non a caso collezionano figuracce a oltranza e fomentano la tensione per ottenere l'impossibilità di attuare realmente il progetto." Oggi qualcuno aggiunge: magari vogliono restare più che si può nella fase dello "studio", una fase che rende molto ma non impegna granché. Si spiegherebbe in questo modo la continua revisione dei progetti e l'impegno a progettare di tutto e di più. Si spiegherebbe in questo modo la volontà di "cominciare comunque, e cominciare dal Tunnel di Base".

Questo breve resoconto termina con con una pubblica denuncia:

E' già in esercizio il tunnel di base del Loetchsberg che si colloca sulla direttrice est-ovest a valle della Parigi-Strasburgo. Inoltre è in fase di avanzata realizzazione la tratta di collegamento europea (TEN) del Gottardo sull'asse prioritario Nord - Sud, quello più utilizzato. Queste due opere sono a totale carico dello Stato svizzero ed entrambe fanno già oggi concorrenza alla Lione Torino. Stranamente però per CIG, LTF, RFI le due opere è come se non esistessero. Per non dire della destinazione

a traffico, “svelata” dal sottosegretario ai trasporti Giachino per la cosiddetta canna “di sicurezza” del Tunnel autostradale del Frejus”. Anche di questo raddoppio i proponenti non sembrano sapere nulla.

La conseguenza di queste dolose omissioni? Progetti realizzati sulla base di dati di traffico futuri completamente errati, sopravvalutati all’inverosimile!

Dunque se oggi i traffici sul valico ferroviario del Frejus sono scarsi con le infrastrutture svizzere funzionanti il calo di traffico su questa direttrice sarà presto ancora più forte. Dunque il progetto per l’opera Italiana più complessa e costosa di sempre, il “tunnel di Base” (3 volte il costo del ponte sullo Stretto di Messina), nasce con un enorme handicap: essere inutile addirittura prima che inizi la revisione della progettazione preliminare... Ancora un nuovo record per la Torino Lyon! Un altro record che fra qualche anno resterà senza paternità... era una scelta politica, sbagliata... chi lo spiegherà ai cittadini?