

IL TRAFFICO DELLA TORINO LIONE RESTERA' AI LIVELLI ATTUALI

Mario Cavargna Bontosi presidente Pro Natura Piemonte

NON ESISTE UN MOMENTO IN CUI UN'OPERA NON POSSA ESSERE OGGETTO DI VERIFICA DELLA CORRETTEZZA DELLE PREVISIONI INIZIALI, PER ASSICURARE CHE ESSA SI CALI ESATTAMENTE NELLA SITUAZIONE DESIDERATA: E QUESTO VALE SOPRATTUTTO PER UN PROGETTO I CUI ULTIMI STUDI SONO STATI FATTI 16 ANNI FA ED I CUI BANDI NON SONO STATI ANCORA LANCIATI.

LA RICHIESTA DI VERIFICA DEVE VENIRE DA CHI DECIDE ORA: LA RESPONSABILITA' STORICA NON E' SOLO DI CHI E' VENUTO PRIMA, MA DI TUTTI QUANTI HANNO PARTECIPATO ALLA DECISIONE.

IN QUESTO CASO SI TRATTA DI UN SEMPLICE CONTROLLO DI DATI, CHE NON POSSONO SCUSARE NESSUNA IGNORANZA, PERCHE' SONO FACILMENTE CONTROLLABILI.

ASSODATO CHE IL TRAFFICO COMPLESSIVO, SIA STRADALE CHE FERROVIARIO AL FREJUS ED AL MONTE BIANCO, E' IN UN CALO STRUTTURALE CHE PROSEGUE DA 20 ANNI.

GLI STUDI COMPIUTI DA LTF(TELT) NEL 2003/2004, POI RIPUBBLICATI NEL QUADERNO NUMERO 2 DELL'OSSERVATORIO, RIMEDIAVANO A QUESTI INDIZI, ALLORA INCIPIENTI, IPOTIZZANDO UNA CRESCITA ESPONENZIALE DEL TRAFFICO DELLA NUOVA FERROVIA TORINO LIONE, PROVENIENTE DAL DIROTTAMENTO SULLA NUOVA LINEA DELL'AUMENTO DEL TRAFFICO MERCI STRADALE E FERROVIARIO CHE SI PREVEDEVA CHE SI VERIFICASSE SU TUTTO L'ARCO ALPINO, DA VENTIMIGLIA A TRIESTE, CHE, AD UN CERTO PUNTO, SAREBBE STATO DIROTTATO SU DI ESSA DALLA SATURAZIONE DEGLI ALTRI VALICHI DELLE ALPI.

ED ANCHE DALLE ECCEZIONALI PRESTAZIONI DELLA AUTOSTRADA FERROVIARIA CON VAGONI MODALHOR, CHE VENIVA USATA SOLO DALLA TORINO LIONE.

NON VENIVA CONSIDERATA LA COSTRUZIONE DI ALTRE INFRASTRUTTURE: SI DICEVA CHE IL RADDOPPIO DEL TUNNEL AUTOSTRADALE DEL FREJUS SAREBBE STATA SOLO UNA GALLERIA DI EMERGENZA, CHE LA NUOVA LINEA FERROVIARIA DEL GOTTARDO NON AVREBBE CAMPIATO NULLA PERCHE' ERA STROZZATA DAL TRATTO DEL MONTECENERI, E CHE IL BRENNERO NON ERA STATO ANCORA DECISO, MENTRE IL LOETSCHBERG NON VENIVA PRESO IN CONSIDERAZIONE..

MA ORA LA SITUAZIONE E' COMPLETAMENTE DIVERSA:

IL RADDOPPIO AUTOSTRADALE DEL FREJUS, IL TUNNEL FERROVIARIO DEL LOETSCHBERG, QUELLO DEL GOTTARDO, CON LA GALLERIA DI MONTECENERI, E TRA BREVE QUELLO DEL BRENNERO SONO IN FUNZIONE.

ED I DATI DI TRAFFICO, PROVENIENTI DALL' UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI SVIZZERO E DALLA DIREZIONE GENERALE TRASPORTI DELLA COMMISSIONE EUROPEA (*), DICONO CHE:

- 1) **LA CRESCITA TOTALE DEL TRAFFICO MERCI DI OGNI TIPO SU TUTTO L'ARCO ALPINO E' FERMA DA 16 ANNI, PROPRIO DAL 2004, E CHE, DA ALLORA, E' RESTATA PLAFONATA A 150/160 MILIONI DI TONNELLATE (ALL'ANNO), SECONDO UNA CURVA COMUNE ALLA MATURITA' DI QUESTE STRUTTURE.**
- 2) CHE, SEMPRE NEL 2004, AL MOMENTO DEGLI STUDI DI LTF, LA CAPACITA GLOBALE DEI VALICHI ALPINI ERA SFRUTTATA SOLO AL 50%, RISPETTO AI CIRCA 310 MILIONI DI TONNELLATE GIA' ALLORA DISPONIBILI.
- 3) E CHE, DAL 2004 IN POI, SONO STATE APERTE O SONO DI IMMINENTE APERTURA, DELLE NUOVE INFRASTRUTTURE, NON PREVISTE NEGLI

STUDI DELLA TORINO LIONE CHE, ESCLUSA LA TORINO LIONE STESSA, HANNO AGGIUNTO UNA CAPACITA' DI TRAFFICO DI ALTRI 150 MILIONI DI TONNELLATE GLOBALI, **CHE PORTA IL TOTALE GENERALE DISPONIBILE A OLTRE 450 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI, CONTRO UN UTILIZZO EFFETTIVO FERMO A 150 MT, CIOE'AD 1/3 DELLA CAPACITA' DI TRANSITO MERCI DELL'ARCO ALPINO, DA TRIESTE A VENTIMIGLIA.**

IN QUESTE CONDIZIONI E' IMPOSSIBILE CHE LA NUOVA LINEA, CHE DOVRA' CONFRONTARSI ANCHE CON I TUNNEL SVIZZERI, CHE SONO LIBERI DI ATTUARE DELLE POLITICHE TARIFFARIE PIU' AGGRESSIVE, RISPETTO AI PAESI DELLA U E, POSSA ATTRARRE ALTRO TRAFFICO, OLTRE AL POCO CHE HA, ANCHE TENENDO CONTO CHE, DALL'EPOCA DEGLI STUDI DI LTF/TELT 2003/2004, LA COSTANTE TENDENZA NEGATIVA HA GIA' FATTO PERDERE AL CORRIDOIO DEL FREJUS DUE TERZI DEL TRAFFICO FERROVIARIO ED UN TERZO DI QUELLO STRADALE.

PER QUANTO SEMBRI UNA AFFERMAZIONE SCANDALOSA SI PUO' QUINDI CONCLUDERE CHE LA NUOVA TORINO LIONE POTRA' AVERE SOLO IL TRAFFICO DELLA FERROVIA ATTUALE

SE SI PENSASSE ALLA POSSIBILITA' DI UN TRASFERIMENTO MODALE CHE GIUSTIFICHI COMUNQUE L'OPERA, AUMENTANDONE IL TRAFFICO ED I BENEFICI, DEVE CONSIDERARE GLI ESISTI FALLIMENTARI DELL' ESPERIMENTO DELLA AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA, (AFA) FATTO DAL 2003 AD OGGI.

IL MOTIVO DI QUESTO FALLIMENTO TRASPORTISTICO ECONOMICO ED AMBIENTALE E' CHE:

L' AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA TRIPLICA IL PESO DELLA TARA DEL MEZZO E, DI CONSEGUENZA, TRIPLICA IL CONSUMO ENERGETICO E

LA PRODUZIONE DI CO2, RISPETTO AD UN CONVOGLIO NORMALE.

CARICATO A CONTAINERS:

UN VAGONE MODALHOR VUOTO PESA 40 T, ED IL MEZZO PESANTE, CHE TRASPORTA, MOTRICE COMPRESA, A VUOTO, AGGIUNGE ALTRE 16 T, QUINDI L'INSIEME DEL SISTEMA MODALHOR HA UNA **TARA DI 56 TONNELLATE**, PER TRASPORTARE UN CARICO DI MERCE DI CIRCA 20 T. PER LO STESSO CARICO, UN VAGONE FERROVIARIO A PIANALE PER PORTARE I CONTAINERS PESA A VUOTO 14 T ED IL CONTAINER CHE CARICA, ALTRE 4 T. **QUINDI HA SOLO 18 TONNELLATE DI TARA**

IN PIU' IL SERVIZIO DI TRASPORTO DELL'INTERO CAMION NON INCONTRA LE ESIGENZE DEGLI UTENTI

DI CONSEGUENZA, L' AUTOSTRA FERROVIARIA CON VAGONI MODALHOR, IN 16 ANNI HA TRASPORTATO UN MASSIMO DI 25- 30.000 SEMIRIMORCHI O TIR ALL'ANNO. MA I MEZZI PESANTI CON MOTRICE, CHE SONO QUELLI EFFETTIVAMENTE TOLTI DALLA STRADA, SONO STATI **SOLAMENTE 1.400 NEL 2017 E 900 NEL 2018**, CIOE' CIRCA 5 SU MILLE NEL 2017 E 1 SU MILLE, NEL 2018 (*), RISPETTO AI 740.000 / 790.000 TIR TRANSITATI NEL FREJUS NEL 2017 E 2018. IL RESTO SONO SEMIRIMORCHI CHE, GIA' PRIMA DEL 2003, VIAGGIAVANO IN FERROVIA SU DEI TRENI GIORNALIERI CHE FURONO SOPPRESSI.

CON QUESTE PERCENTUALI LA PROMESSA DI UN MILIONE DI TIR ALL'ANNO SOTTRATTI ALLA STRADA E' UNA MILLANTERIA PERCHE' IL RISULTATO DI TRASFERIMENTO MODALE SARA' MILLE VOLTE INFERIORE A QUANTO PROMESSO.

NON E' VERO CHE QUESTO INSUCCESSO DIPENDA DALLA SAGOMA, PERCHE' DAL 2010, DOPO 10 ANNI DI LAVORI CHE HANNO TRASFORMATO ED ALLARGATO RADICALMENTE LA VECCHIA GALLERIA, SULLA ATTUALE LINEA FERROVIARIA DEL FREJUS E' ASSICURATA LA CODIFICA FERROVIARIA PC 45 CHE E' LA MASSIMA ESISTENTE IN FRANCIA, CHE

CORRISPONDE AL CORRIDOIO DI TRANSITO PER AUTOMEZZI DI 4 METRI DI ALTEZZA, CHE, A SUA VOLTA, RAPPRESENTA LA MASSIMA ALTEZZA CHE PUO' CIRCOLARE IN ITALIA A NORMA DEL VIGENTE CODICE DELLA STRADA.

A DIMOSTRAZIONE CHE LA SCARSITA' DI TRAFFICO NON E' UNA QUESTIONE DI SAGOMA, VALGA IL CONFRONTO CON LA VECCHIA FERROVIA DEL GOTTARDO, CHE CON UNA SAGOMA DI SOLI 3,80 M DI ALTEZZA UTILE PER I MEZZI PESANTI, HA FATTO TRANSITARE NEL 2017 E 2018 UN NUMERO DI VEICOLI PESANTI 5 VOLTE MAGGIORE (8.800/6.900).

ANCHE LE PRESUNTE LIMITAZIONI DOVUTE ALL'INCROCIO DI TRENI PER IL TRASFERIMENTO MODALE, CHE RIDURREBBERO LA CAPACITA' DELLA FERROVIA DEL FREJUS, SONO DOVUTE ALLA MAGGIOR LARGHEZZA DEI MODALHOR. CHE SONO STATI IL CUORE DI TUTTO IL PROGETTO E LA GRANDE SPERANZA DELL'INDUSTRIA PARAMILITARE FRANCESE.

L' INSUCCESSO DELLA AUTOSTRADA FERROVIARIA COMPORTA UN DEFICIT DI 9 MILIONI DI EURO ALL'ANNO CHE DA 16 ANNI VENGONO RIPIANATI DIRETTAMENTE DAL GOVERNO ITALIANO E FRANCESE. POICHE' SI DEVE RITENERE CHE I SEMIRIMORCHI ED I CONTAINERS VIAGGINO PRODUCENDO UN UTILE PER LA SOCIETA' CHE LI TRASPORTA, L' INTERO DEFICIT E' DOVUTO IN REALTA' AI MILLE/ MILLECINQUECENTO TIR TRASPORTATI OGNI ANNO ED AL TIPO DI STRUTTURA CHE VIENE LORO MESSA A DISPOSIZIONE. IN PRATICA OGNI TIR CHE SI VEDE VIAGGIARE SULLA AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA COSTA ALLO STATO CIRCA 5.000 EURO A VIAGGIO.

ESISTE UN UNICO VERO MODO PER RIDURRE LE EMISSIONI DI CO2 ED IL CONSUMO ENERGETICO ED E' QUELLO DI TRASPORTARE SU FERROVIA I SOLI CONTAINERS E DI MOVIMENTARLI CON CAMIONS SOLO PER IL PORTA A PORTA ALLE INDUSTRIE.

NON HA SENSO IL PROGETTO DI SCARICARE I CONTAINERS DALLE NAVI, METTERLI SU CAMION E POI CARICARE CAMION E TIR SU DI UN VAGONE FERROVIARIO.

LA MANCANZA DI TRAFFICO CRERA' UN PROBLEMA DI DEFICIT CRONICO, ANCHE NELLA GESTIONE DEL TUNNEL DI BASE, CHE E' STATA DICHIARATA DA LTF TELT IN 50 MILIONI ALL'ANNO MA CALCOLATA DA REMY PRUD' HOMME, PROFESSORE EMERITO DI ECONOMIA ALL'UNIVERSITA' DI PARIGI, SULLA BASE DEI DATI DELLA RETE AV FRANCESE, IN 280 MILIONI DI EURO ALL'ANNO.

ANCHE PERCHE' IL TUNNEL DI BASE DELLA TORINO LIONE, SECONDO I DATI DI PROGETTO, RICHIEDE L'ENORME POTENZA DI 20 MW TERMICI (175 MILIONI DI KWH,) PER MANTENERE LA TEMPERATURA SOTTO I 26 °C, NEI PUNTI DI MAGGIOR COPERTURA, CHE QUI SONO PARTICOLARMENTE ELEVATI RISPETTO QUANTO LO SONO AL BRENNERO ED AL GOTTARDO.

QUESTO IN AGGIUNTA ALL'ORDINARIO CONSUMO PER LA VENTILAZIONE DEL TUNNEL DI BASE E DEI SEI ALTRI TUNNEL DELLA LINEA PER ALTRI 100 CHILOMETRI DI DOPPIA GALLERIA, DISTRIBUITI APPROSSIMATIVAMENTE META' IN ITALIA E META' IN FRANCIA, STIMABILI IN CIRCA 15 MILIONI DI KWH +15 MILIONI DI KWH

CHE SONO FABBISOGNI ENERGETICI BEN SUPERIORI A QUELLO DELLE CENTRALINE CHE SERVONO I TRENI CHE PASSANO NEL TUNNEL ATTUALE

PERTANTO, NON SOLO GLI IMMENSI COSTI ENERGETICI PER LA COSTRUZIONE, LEGATI ALLA NECESSITA' DI SCAVARE E TRITURARE 18 MILIONI DI METRI CUBI DI ROCCE PER LAPARTE ITALIANA (42 MILIONI PER L'INTERA LINEA ITALO FRANCESE) E CONSUMARE 7 MILIONI DI METRI CUBI DI CEMENTO ED 1 MILIONE DI TONNELLATE DI ACCIAIO, **NON VERRANNO MAI RECUPERATI.**

MA CI SI TROVERA' DI FRONTE AD ENORMI SPESE DI GESTIONE NON RIPIANABILI DAGLI INCASSI, CHE SARANNO QUELLE PIU' DIFFICILI DA AFFRONTARE PERCHE' MOLTI PERDONANO GLI INVESTIMENTI SBAGLIATI, MA NESSUNO PERDONA I DEFICIT CRONICI.

IN QUESTE CONDIZIONI DI TRAFFICO SIA SUI VALICHI ALPINI
OCCIDENTALE, SIA SU TUTTO L'ARCO ALPINO, SIA SULLA AUTOSTRADA
FERROVIARIA, SE SI TEME ANCHE SOLO UNA MORATORIA DI CINQUE
ANNI SIGNIFICA SI E' INTIMAMENTE CONVINTI CHE IL PROGETTO SIA' UN
BLUFF.

(*) Ufficio Federale dei Trasporti svizzero / Commissione Europea DG Move Agosto 2019

- **CAPACITA' IN MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI, DEGLI 11 VALICHI**
PIU' IMPORTANTI NELL'ARCO ALPINO DA TRIESTE A VENTIMIGLIA
- **LORO LIVELLO DI UTILIZZO AL 2004, DA QUANDO IL TRAFFICO MERCI SI**
SI E' STABILIZZATO A 150/160 MILIONI DI TONNELLATE L'ANNO
- **CAPACITA' DELLE INFRASTRUTTURE AGGIUNTE DOPO IL 2004**
O DI IMMINENTE APERTURA

	Capacità / Max utiliz./ traffico 2004 / Nuove infrastr.			
AUTOSTRADA DI VENTIMIGLIA	30 MT	19 MT (2007)	18,5 MT	
FERROVIA DEL FREJUS*	20 MT	10 MT (1997)	7 MT	
AUTOSTRADA DEL FREJUS *	30 MT	26 MT (2000)	18,5 MT	
2°CANNA TUNNEL DEL FREJUS DAL 2021				25 MT
AUTOSTRADA DEL MONTEBIANCO*	25 MT	15 MT (1993)	7 MT	
FERROVIA DEL SEMPIONE*	20 MT *	11 MT (2011)	7 MT	
TUNNEL DI BASE LOETSCHBERG** DAL 2007				20/25
FERROVIA DEL GOTTARDO*	30 MT	17 MT (2000)	16 MT	
AUTOSTRADA DEL GOTTARDO*	30 MT	10 MT (2008)	10 MT	
TUNNEL DI BASE DEL GOTTARDO DAL 2017				50 MT
FERROVIA DEL BRENNERO (2008) 10MT			30 MT	14 MT
AUTOSTRADA DEL BRENNERO	35 MT	35 MT (2007)	31 MT	
TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO* DAL FERROVIA DI TARVISIO			30 MT	8 MT (2014) 6 MT
AUTOSTRADA DI TARVISIO	30 MT	19 MT (2014)	19 MT	
			***150 MT	150 MT

NEL 2020 ABBIAMO UNA CAPACITA' DI TRANSITO DI MERCI ATTRAVERSO LE ALPI PARI A 450 MILIONI DI TONNELLATE CONTRO UN UTILIZZO MEDIO

2004/2020 PER 150/160 MILIONI DI TONNELLATE CHE NON CRESCE DA 16 ANNI, E PREVISIONI TUTTE AL DECREMENTO.

CREARE UNA NUOVA GRANDE INFRASTRUTTURA SAREBBE IRRESPONSABILE.

*Con il relativo traforo. **La ferrovie del Sempione è a due canne ma era limitata dagli accessi, che sono stati risolti con il tunnel di base del Loetschberg. *** 95 % del totale.

TOTALE DELLE MERCI TRANSITATE NELL' ARCO ALPINO DA VENTIMIGLIA A TRIESTE (SEGMENTO ALPINO B DELLE STATISTICHE ALPINFO)

	Milioni di Tonnellate
1990	87,4
1991	n.c.
1992	97,3
1993	98,7
1994	106,4
1995	112,3
1996	111,1
1997	117,3
1998	124,8
1999	127,7
2000	134,2
2001	138,5
2002	139,4
2003	144,6
2004	150,9
2005	151,3 / 150,8
2006	160,0 / 158,1
2007	132,8
2008	158,9
2009	133,9
2010	147,4
2011	147 / 149,1
2012	141,7
2013	141,8
2014	146,8
2015	150
2016	155 con il traffico del Tarvisio stimato
2017	159 idem
2018	162,5 idem
2019	155 idem

Dal 2014 l'Italia non comunica più i propri dati: il traffico del Tarvisio è approssimato