

TAV VALSUSA: UNA SOLUZIONE IN CERCA DI PROBLEMA

Analisi tecnica del documento del Governo Italiano del 21.04.2012

SINTESI PER LA CONFERENZA STAMPA

BUSSOLENO, 18 luglio 2012

- Il governo “prevede” all’orizzonte del 2035 un portentoso incremento del traffico merci sul corridoio Torino-Lione (almeno 4,7 volte quello del 2010) con un tasso di crescita circa doppio di quello atteso attraverso tutto l’arco alpino. Ciò a fronte di un andamento in calo ormai da una quindicina d’anni, con contestuale crescita dei flussi Nord-Sud attraverso le frontiere svizzera e austriaca.
- In diverse occasioni pubbliche è stato annunciato e illustrato da slides il cosiddetto “progetto low-cost”. In realtà non è mai stato depositato in alcun documento ufficiale del Governo o della Commissione Europea.
- Adottando la soluzione “low cost” le “previsioni” governative comporterebbero, al 2035,
 - la saturazione della linea ferroviaria, la cui portata, in presenza del solo tunnel di base, resterebbe quella della parte storica (circa 20 milioni di tonnellate all’anno);
 - un flusso di mezzi pesanti su strada pari ad almeno 4,7 volte quello transitato nel 2010 sull’autostrada della Valle di Susa, cioè 2,7 milioni di camion all’anno in più rispetto ad oggi;
 - se l’approccio “low cost” dovesse essere adottato anche in Francia la situazione peggiorerebbe, in quanto la capacità complessiva della linea ferroviaria resterebbe limitata ai circa 14 milioni di tonnellate/anno che sono il massimo del traffico che il nodo di Chambéry attuale riuscirebbe ad instradare verso l’Italia.
- L’incremento del traffico su strada comporterebbe un corrispondente aumento dell’incidentalità stradale. I costi di questa accresciuta incidentalità non vengono conteggiati tra le passività dell’opera. Al contrario, i proponenti considerano tra i benefici i minori incidenti dovuti allo spostamento di merci dalla strada alla ferrovia.
- I documenti governativi indicano, con la nuova linea in versione “low cost”, un tempo di percorrenza dei treni passeggeri tra Torino e Chambéry di 73 minuti, ma il calcolo è sbagliato. Modelli di esercizio, velocità di percorrenza delle tratte, distanze da percorrere alla mano, mostrano che il tempo di viaggio sarebbe di 101 minuti, contro gli attuali 152 minuti. Il corrispondente risparmio di tempo (51 minuti) sarebbe parzialmente ottenibile anche ora eliminando le fermate di Oulx, Bardonecchia e Modane.
- Il governo dichiara una riduzione di ben 3 ore del viaggio Milano-Parigi. In realtà il risparmio resterebbe esattamente quello indicato al punto precedente. Potrebbero essere recuperati 40 minuti ulteriori semplicemente facendo viaggiare gli attuali TGV sulla nuova Milano-Torino (oggi non accade).
- Con queste affermazioni relative alla velocità, il governo continua a generare confusione sulla reale natura della linea Torino-Lione. Non è una ferrovia AV, come appare chiaro dalla semplice lettura dei documenti ufficiali.
- I documenti governativi non indicano mai il nome di qualcuno che si assuma, sul piano tecnico, la responsabilità di calcoli e numeri infondati e inattendibili (al contrario delle analisi della Comunità Montana, come questa).