

## La valutazione di FRAPNA\* sul progetto della TAC Torino Lyon : tutto questo per che cosa?

### **Il progetto.**

Si fonda su false logiche di pianificazione dello sviluppo in funzione di una domanda sempre maggiore di trasporti sempre più veloci.  
Ora noi diciamo, con il Libro Bianco dell'Unione Europea che sviluppo e trasporti devono essere disgiunti.

Un grandissimo investimento per un risultato discutibilissimo: il progetto prevede di lasciare nel 2030 sulle strade dei due valichi alpini più di 8000 camion giornalieri, tanti come oggi.

### E' un progetto inutile che potrebbe essere abbandonato :

- Se si facesse funzionare la linea storica ammodernata secondo le sue reali potenzialità. Secondo i dati forniti, i treni merci su questa linea circolano attualmente con un carico medio di 370 tonnellate, contro una capacità massima teorica di 1600 tonnellate. La linea dispone, dunque, con i mezzi moderni di trazione di una capacità annuale di 45 Mt/a. Molto di più dell'obiettivo che si è posto alla nuova linea ad Alta Capacità. Bisognerebbe semplicemente prevedere la risagomatura delle gallerie ed altre protezioni fonoassorbenti adeguate per proteggere gli abitanti del fondo valle e dei versanti della Maurienne.
- Se si prevedono gli utilizzi ancora disponibili sulla linea svizzera del Gottardo
- Se si sapesse finanziare la manutenzione della linea esistente così bene come si sa finanziare (relativamente) le nuove infrastrutture.

Se malgrado tutto si vuole realizzare un progetto faraonico (un tunnel di 27 Km al posto di 52 tra Bourg St. Maurice e Aosta, avrebbe reso un servizio migliore ad un costo molto inferiore) la FRAPNA indica alcuni paletti indispensabili.

### **Le condizioni per la riuscita :**

- Bloccare allo stato attuale la capacità del trasporto su gomma nella regione Rhône-Alpes abbandonando i progetti concorrenti alla TAC transalpina (ad es. l'A48)
- Mettere rapidamente in atto una tassa Tonnellata/Km al trasporto merci su gomma, il cui ricavato sarà interamente destinato alla ferrovia.
- Portare il prezzo del gasolio alla pari con quello della benzina per tutti gli usi compreso il trasporto pesante.
- Agire sul codice stradale affinché i divieti di transito per i mezzi superiori alle 19 tonnellate non siano più elusi dai "salvo la distribuzione locale", che rendono impossibile – di fatto – i controlli.
- Investire in un piano di ammodernamento della gestione commerciale della rete ferroviaria francese relativa al trasporto merci.
- Far procedere il progetto del tunnel ferroviario sotto il colle del Monginevro, evitando al traffico Est/Ovest di passare per la valle del Rodano e Lyon, permettendo di eliminare l'ingorgo del traffico a Ventimiglia.
- Costruire le infrastrutture necessarie al cabotaggio marittimo tra Barcellona, Marsiglia e Genova, così da cancellare gli aumenti di traffico merci Est Ovest previsti, e nel contempo assicurare quote crescenti di traffico ferroviario merci attualmente instradato prioritariamente su gomma.
- Rinunciare al progetto TAV incompatibile con il progetto TAC. L'unione dei due progetti pone dei problemi funzionali e finanziari molto complessi, incompatibili con un buon utilizzo del denaro pubblico.

### **Quale tracciato ?**

Non esistendo un tracciato « migliore », la scelta di FRAPNA si convoglia sul « meno peggio » : l'opzione Bauges, che sembra quella che danneggia meno l'ambiente naturale e quello umano. A condizione che la linea sia discosta dalla costa nord del Lago del Bourget, particolarmente sensibile, ed a condizione che l'attraversamento della Chautagne sia posta in essere con un'attenzione particolare per un sito naturale di grande pregio.

Dicembre 2003

---

\* la Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature è una componente regionale di FNE (France Nature Environnement), importante associazione ambientalista francese; la regione Rhône-Alpes è interessata dal tracciato della Torino-Lyon.