



Il Progetto Prioritario TEN-T N. 6 Lyon-Turin, tra lotte popolari e crisi economica

Mercoledì 16 Novembre 2011, 15.00 - 17.00

Parlamento Europeo, Strasburgo
Sala F01101

È possibile incrementare il traffico di merci sull'attuale linea ferroviaria Torino - Lione, comprese quelle ingombranti ?

I lavori di ammodernamento del tunnel ferroviario del Fréjus

Claudio Giorno

La risposta è positiva dato che la capacità attuale è stimata in circa 24 milioni di tonnellate mentre il traffico è ridottissimo e in calo da diversi anni.

La linea storica (sulla quale nel 2009¹, sono transitate 2,4 mil. di tonn.) è stata in grado di veicolare circa 12 mil. di tonn. prima che fossero eseguiti gli ultimi lavori realizzati nel tunnel del Fréjus, programmati all'epoca del primo governo Prodi e inseriti negli accordi franco italiani e nei programmi della Commissione InterGovernativa CIG.

Sulla linea ferroviaria esistente Torino-Modane sono stati eseguiti dal 2003 lavori di ammodernamento che hanno fatto seguito all'aggiunta negli anni ottanta di un nuovo binario sulla tratta di montagna tra Bussoleno e Salbertrand e in altri punti critici². Questi lavori, che si sono conclusi con l'inaugurazione a settembre 2011 del tunnel storico del Fréjus con piano del ferro ribassato, sono durati nove anni e costati ai contribuenti italiani e francesi poco meno di 400 milioni di euro.

Nei quaderni dell'Osservatorio della Torino-Lione si fanno previsioni di traffico discordi tra proponenti e avversari del nuovo tunnel di base di 57 km da 17,5 mil. di tonnellate (Noël Belin, Direttore dei progetti sud-europei di SNCF) a 32 mil. di tonnellate (Andrea De Bernardi, Polinomia): la forbice minimo-massimo è condizionata più dalla quantificazione dei periodi di manutenzione, e quindi dai giorni effettivi di pieno utilizzo, che non da una diversa valutazione dei vincoli del tracciato. La capacità della linea storica attuale può essere sufficiente "in eterno" se continua il decremento di traffico in atto dagli anni ottanta per i prossimi 45 anni, se si verificano le previsioni di aumento "pessimistiche" dei proponenti la grande opera; 30 anni nel caso (pressoché impossibile) in cui si dimostrassero fondate quelle "ottimistiche".

La sagoma o *gabarit*³ rappresenta un valore convenzionale. Quella che è stata presa a riferimento per i lavori di adeguamento del tunnel storico del Fréjus è la GB1 (per consentire il trasporto di carri e contenitori di grandi dimensioni) che è comune a tutta la rete sud europea (mentre nel nord Europa, dove non ci sono catene montuose impegnative da perforare, è generalmente la GC). Ma le disposizioni di ammissione del trasporto combinato fanno riferimento a tabelle regolamentari più o meno vincolanti a seconda delle

¹ Cfr. i dati del 2009, ultimo anno censito: http://ec.europa.eu/transport/road/doc/2010_12_annual_report_observation_trafics.pdf

² Trasformando così la linea "storica" in doppio binario nella totalità del percorso tra Torino e Lione.

³ La sagoma ferroviaria (*gabari*) è uno dei criteri essenziali che è necessario considerare quando dei mezzi stradali o le loro unità di carico utilizzano la ferrovia nel quadro del TC (trasporto Combinato). In effetti il TC presenta delle sagome particolari e non può funzionare che su tratte precedente misurate. La sagoma di tutte le unità di carico "codificate" nel TC per mezzo di una piastra gialla che informa i ferrovieri circa le dimensioni dell'unità. Le lettere maiuscole "C" per i Container e le casse mobili, "P" per i semi-rimorchi nei vagoni a tasca, permettendo così di differenziare le unità di carico. La Commissione Tecnica dell'INTERUNITR pubblica ogni anno una mappa codificata delle linee ferroviarie per le casse mobili e i semi-rimorchi. La mappa delle linee ferroviarie in TC - versione 2009 <http://www.uirr.com/fr/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/66-map-of-the-railway-lines-in-ct-version-2009.html>.

caratteristiche del vagone destinato ad ospitare container o semirimorchi stradali o l'intero camion (l'autostrada viaggiante su carri ribassati e ruote di piccolo diametro di progetto tedesco o il sistema *modalohr* di brevetto francese).

Nella rinnovata galleria del Fréjus è ammesso il traffico combinato P/C 45 (Lmax 2500 mm eHmax 3750 mm) solo fino al confine di stato tra Italia e Francia⁴. Sulle modalità di intervento sulla metà di competenza francese è in corso una verifica del rispetto degli standard di sicurezza in attesa della quale la sagoma ammessa è ancora la P/C 30 (2500 x 3600 mm) che determina un vincolo di altezza che dovrà essere superato o con l'adozione di un sistema di monitoraggio in tempo reale della geometria dei binari che consenta prescrizioni meno vincolanti per la circolazione dei più ingombranti *modalohr* o con un intervento più impegnativo di scalpellamento delle pareti del tunnel come già fatto sul lato italiano. Cosa che potrà tranquillamente essere fatta senza pregiudicare un traffico ancora in netto calo sia sulla modalità ferroviaria che in quella stradale.

%%%

⁴ Perché l'intervento non è stato eseguito contestualmente sui due versanti? E soprattutto perché, oltre che con grave ritardo, è stato eseguito in modo così palesemente difforme sul versante francese rispetto a quello italiano? Forse perché una capienza e una sagoma adeguata del traforo esistente avrebbe potuto minare le ragioni già di per se deboli di dover ricorrere alla nuova grande opera? Corrisponde al vero che in sede di CIG si sia discusso del problema e che alcuni rappresentanti delle ferrovie francesi abbiano ammesso delle incongruenze fin dall'esame degli elaborati progettuali palesemente difformi da quelli italiani? Esistono i verbali di CIG accessibili ai cittadini? E se non, perché non lo sono? Sono state investite le Corti dei conti dei due paesi di un possibile e macroscopico cattivo uso delle finanze pubbliche? Il Coordinatore europeo del PP6 L. J. Brinkhorst è stato messo al corrente durante la sua recente visita a Modane dei veri motivi per cui la linea esistente risulta non idonea ai miglioramenti previsti nove anni e 400 milioni dopo l'avvio dei lavori? Ma sullo sfondo di queste legittime domande resta il fatto che se si rinuncia all'assurdità energivora e ingombrante rappresentata dalla cosiddetta autostrada ferroviaria se esercita con i veicoli *modalohr*, si può tranquillamente affermare che sull'attuale Torino-Lione possono transitare tutte le merci che abitualmente si servono della ferrovia come vettore.