

Mario Cavargna, presidente di Pro Natura Piemonte

SINTESI dell'intervento al convegno su "TAV e Salute" del 6 ottobre, Politecnico di Torino

La strada per affrontare la discussione pubblica di un progetto dovrebbe essere la partecipazione alla valutazione di Impatto Ambientale, ma questa procedura ormai è stata svuotata: l'istruttoria la fa il Ministero delle Infrastrutture ed il Ministero dell'Ambiente ha rinunciato al decreto di compatibilità ambientale a favore del CIPE, che è un organismo di programmazione economica. In questo quadro, come ambientalisti, anziché limitarci a fronteggiare l'ennesimo attacco alle nostre garanzie, rilanciamo il diritto non solo ad esaminare gli impatti di una grande opera, ma a discutere in primo della sua utilità. Per fare un paragone, rivendichiamo il diritto di comportarci come di fronte ad un farmaco in cui, prima di guardare le controindicazioni, si va a vedere se serve. L'utilità diventa quindi il primo parametro da affrontare, perché, teoricamente, una grande opera ad utilità zero, anche se avesse impatto zero, non sarebbe comunque da costruire, e pertanto le richieste da parte dei cittadini interessati di avere un confronto pieno e leale, su questo aspetto, sono legittime. Ma bisogna anche dire che l'utilità di una grande opera è un dogma che, una volta deciso, la politica non ammette che venga messo in discussione, che la cosiddetta ipotesi zero, cioè l'alternativa di non costruirla nonostante sia tutelata dalle direttive comunitarie e dalle leggi italiane, è trattata come una eresia.

Nel caso della linea ad Alta Velocità Torino Lione, le domande sulla utilità dell'opera sono sostanzialmente due: "risolve vincoli o saturazioni della capacità di trasporto delle infrastrutture esistenti?" Ed in secondo luogo: "la sua realizzazione facilita il trasferimento modale del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia?" Le altre questioni dipendono da queste: se non ci sono saturazioni né vincoli nel flusso dei merci e passeggeri, non c'è isolamento della Regione; se non si facilitano degli indirizzi, non c'è neppure importanza strategica.

Per quanto riguarda la prima, la carenza fondamentale di questo progetto è la mancanza del traffico merci e passeggeri che dovrebbe utilizzarlo. Il traffico commerciale dei trafori autostradali italo francesi del Frejus e del Monte Bianco, nel decennio pre-crisi 2000-2009, è sceso del 31%. Il livello attuale è tornato ad essere quello di 18 anni fa: la tendenza è a scendere, perché una parte sempre più importante degli scambi reciproci tra Italia e Francia, o di attraversamento, è stata sostituita da importazioni d'oltremare attraverso i relativi porti. La capacità ai valichi, che sono il motivo che renderebbe necessaria l'opera secondo il trattato italo francese di Torino del 2001, è mediamente tripla del volume di traffici attuali (i trafori del Frejus e del Monte Bianco, sono stati attraversati nel 2009 da 18 Milioni di tonnellate di merci, rispetto ad una capacità di oltre 50 Milioni). Ancor meno -e questo è il punto fondamentale- per la ferrovia internazionale del Frejus che, allo stato attuale, potrebbe teoricamente trasportare tutte le merci che attraversano oggi i valichi alpini italo francesi.

Per quanto riguarda i vincoli: nella sagoma P/C 45 dell'attuale tunnel ferroviario del Frejus, che corrisponde ad una altezza di 4,08 metri, possono passare tutti i containers marittimi e la quasi totalità dei camion esistenti. Non c'è alcuna necessità di sagome più ampie perché le reti ferroviarie spagnole, francesi ed italiane, eccetto la linea del Brennero, hanno anch'esse solo la sagoma P/C 45, e pertanto qualsiasi maggior dimensione non potrebbe andare al di là di Torino e Lione, riducendo tale tipo di trasporto, ad una tratta di non più di 280 Km e quindi inefficace per lo sviluppo di qualsiasi trasferimento modale.

La seconda domanda verte sulla efficacia del sistema "Modalhor" per il trasporto dei camion interi su ferrovia, che a causa del suo peso e della lunghezza dei suoi treni, che sarebbe tripla di quella oggi in uso, richiedeva il tunnel di base e ne giustificava la scelta. Dopo una sperimentazione in scala ridotta durata 7 anni, si può dire che l'esperimento di trasferimento modale che prevede di caricare anche la motrice del camion, è fallito, al punto che le stesse ferrovie italiane, a febbraio del 2011, hanno preannunciato di volerlo sopprimere per tornare al più vecchio ed efficiente trasporto dei soli semirimorchi. Per farlo viaggiare dal 2003 ad oggi le ferrovie italiane e francesi hanno dovuto versare ogni anno un contributo straordinario di circa 900 euro per ogni mezzo trasportato, in aggiunta ai circa 300 euro pagati dal trasportatore.

Dal punto di vista energetico e dei costi il sistema Modalhor rappresenta un raddoppio della tara e questo costituisce il punto principale della sua inefficienza dal punto di vista energetico ed economico. Secondo i dati del Rapporto COWI, commissionato dalla unione Europea nel 2006, un treno di autostrada viaggiante Modalhor, a parità di peso complessivo, trasporta solo 75.000 tonnellate nette all'anno, contro le 175.000 tonnellate nette trasportate da un treno normale. Il futuro nel trasporto merci su ferrovia sta nel carico dei container marittimi direttamente dalla nave sulla ferrovia, non nel caricarli su camion e poi caricare i camion con i container sulla ferrovia .

Anche la sicurezza e le modalità di esercizio di questa gigantesca opera sono un controsenso che ne mina l'utilità. Non si può far viaggiare un traffico merci con velocità massima di 120 Km orari ed un traffico passeggeri veloce con velocità minime di 220 orari, in un sistema di tunnel dove per almeno 80 Km non c'è possibilità di scartamento veloce per i treni merci che precedono i TGV. L'insieme si risolve in una penalizzazione della capacità di traffico intorno alla metà – un terzo, che fa scendere la nuova linea ad un livello ordinario, ed in un rallentamento dei treni veloci al livello del Pendolino. In più crea una situazione da brivido con treni ad alta velocità che inseguirebbero perennemente in galleria dei treni merci che sono sul loro stesso binario.

A fronte della mancanza di utilità della nuova linea c'è la linea attuale, che è assolutamente adeguata perché è sempre stata oggetto di continui lavori di adeguamento, il cui binario di salita è stato terminato solo nel 1984 e l'ultimo ampliamento del tunnel nel dicembre 2010. In più tutte le penalizzazioni che deriverebbero in termini di manutenzione e di ammodernamento del restante sistema ferroviario italiano per l'investimento delle risorse disponibili su questo progetto, il cui costo, facendo il debito confronto tra due diversi stadi di progettazione, quella preliminare e quella esecutiva, è pari quasi a tre ponti sullo Stretto di Messina per la parte italiana, oppure a sei ponti sullo Stretto se si considera anche la parte francese.

Né possono valere le sempre più generiche tesi dei promotori. Una misura per valutare l'attendibilità degli annunci forniti da LTF e dall'Osservatorio si ha nelle dichiarazioni in merito al protocollo di intesa italo francese firmato a Parigi nel settembre 2011, che non hanno fatto guadagnare 300 milioni di euro all'Italia, come è stato detto e scritto, ma gliene ha fatti perdere un miliardo! Perché il passaggio di 22 chilometri compresi tra Chiusa e Susa, dalla competenza della tratta internazionale comune a quella di sola competenza italiana, fa perdere, su di essa, i contributi francese ed europeo che sarebbero dovuti ammontare a 1,3 miliardi di euro.