

# Anche la Svizzera bocchia la linea Torino-Lione

## Il rapporto AlpInfo 2012 offre una fotografia reale del passaggio di merci: numeri senza appello

di MARCO GIAVELLI

**DALL'UFFICIO** federale dei trasporti della Svizzera (Uft) arriva un assist tutt'altro che irrilevante alla tesi del movimento No Tav secondo cui, ora come ora, la Torino-Lione non ha ragione di esistere. O meglio, di essere messa in cantiere. È quanto emerge dal rapporto "AlpInfo 2012", pubblicato nei giorni scorsi: si tratta di una raccolta totale dei dati delle merci che, su strada e su ferrovia, attraversano annualmente tutti i valichi alpini, da Ventimiglia fino a Wechsel, a sud di Vienna. Uno studio che, da giugno 2002, è seguito anche dall'Osservatorio del traffico merci nella regione alpina dell'Unione europea. L'ultimo aggiornamento è valido dal 28 novembre 2013: è possibile consultarlo al link [www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it](http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it), insieme a quelli degli anni precedenti.



Luca Giunti

«I numeri sono senza appello - commenta Luca Giunti, uno dei tecnici della commissione Tav istituita dalla Comunità montana valle Susa e val Sangone - Su tutti i valichi italo-francesi, quindi Ventimiglia, Monginevro, Moncenisio, Fréjus e Monte Bianco, sono passati complessivamente 22,4 milioni di tonnellate di merci, sia su strada che su ferrovia, rispetto al totale di 190 milioni dell'intero arco alpino. L'Osservatorio tecnico istituito dal governo italiano ha stabilito in 32,1 milioni di tonnellate annue

la capacità della ferrovia a doppio binario tuttora in funzione tra Torino e Lione, come stabilito dal quaderno numero uno intitolato "Linea storica-Tratta di valico": tale valutazione risale al 2007. In seguito la linea è stata persino ammodernata con ingenti spese, migliorando addirittura la sua performance. Ne consegue che il traffico globale tra Italia e Francia avrebbe potuto tranquillamente essere ospitato soltanto sull'attuale ferrovia, senza riuscire a saturarla completamente. Invece, sulla direttrice della val Susa, sono transitate poco più di 14 milioni di tonnellate, delle quali, però, solo 3,4 sui binari. Uno scarto di 1 a 10 rispetto al potenziale massimo stabilito dall'OsservatorioE.

Il confronto con i rapporti degli anni precedenti, tutti disponibili sul sito svizzero, conferma dunque quello che i tecnici del movimento No Tav, appoggiati da diversi

esponenti del mondo accademico e culturale, sostengono da tempo: «Da questi dati emerge un trend in continua diminuzione sul versante occidentale delle Alpi, un trend che a scanso di equivoci è iniziato ben prima della crisi del 2008, mentre il traffico merci cresce verso Svizzera e Austria: Italia e Francia hanno economie mature, interessate soltanto da scambi commerciali di sostituzione, mentre il percorso nord-sud collega il centro e l'est Europa con i mercati orientali in espansione. Per contro la frontiera di Ventimiglia ha accolto, da sola e quasi interamente su strada, 17,4 milioni di tonnellate, 3 in più di quelli piemontesi. Non dimentichiamo che al confine ligure la ferrovia ha stretti vincoli e andrebbe ammodernata, con spese e disagi tutto sommato contenuti perché si lavorerebbe a livello del mare e senza dover traforare le montagne. Inspiegabilmente, però,

quel passaggio è trascurato da ogni politica. Quello più difficile, più costoso e lapalissianamente più inutile della val Susa è costantemente favorito, al costo stimato di 26 miliardi di euro, con l'entrata in esercizio prevista ben dopo il 2030 e addirittura con i benefici attesi dopo il 2070, come dice il quaderno numero otto dell'Osservatorio. Ma questo soltanto se le mostruose previsioni di incremento dei traffici saranno rispettate, e di questo passo non lo sarannoE.

Giunti conclude dunque chiedendosi: «Quando si prenderà finalmente atto che il progetto della Torino-Lione è vecchio, inutile ed esoso? Quando, semplicemente, si rispetteranno i documenti ufficiali e gli atti governativi? E cioè i già citati quaderni dell'Osservatorio, che riportano l'intestazione "Presidenza del consiglio dei ministri", o almeno l'originario accordo tra Italia e Francia del 2001 che

all'articolo 1 dichiarava espressamente "l'entrata in servizio alla data di saturazione delle opere esistenti"?E. Tutto questo mentre si apprende che la Svizzera, nel frattempo, «investirà 280 milioni di franchi svizzeri, somma pari a circa 230 milioni di euro, in contributi a fondo perduto o in prestiti sugli accessi italiani delle linee ferroviarie Basilea-San-Gottardo-Chiasso/Luino per aumentare il trasferimento dei semirimorchi sui treni - fa rilevare in un comunicato stampa il "presidio Europa" del movimento No Tav attingendo sempre dal rapporto dell'Uft, secondo paragrafo - Questo perché gli accessi italiani di queste linee, da Milano a Chiasso e da Novara/Gallarate a Luino, non possiedono i requisiti necessari per permettere il transito di vagoni carichi con i semirimorchi che necessitano di una sagoma di quattro metri d'altezza sui latiE.