

TRASPORTO MERCI IN VALSUSA

Analisi dei dati di traffico ferroviario e stradale

Alberto Poggio, membro della Commissione Tecnica "Torino-Lione" della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone e dei Comuni di Rivalta di Torino e Villarbasse

Il monitoraggio del traffico merci sulle Alpi

Dall'inizio degli anni '80 i dati di traffico merci sui valichi alpini sono oggetto di monitoraggio da parte dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) del Dipartimento Federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (DATEC) della Confederazione Svizzera (sito web: <http://www.bav.admin.ch/>). A partire dal 1° giugno 2002, tale attività è svolta congiuntamente con l'Unione Europea, nell'ambito dell'Osservatorio del Traffico Merci nella Regione Alpina, previsto nell'ambito dell'Accordo sui Trasporti.

L'andamento storico del traffico merci in Valle di Susa

Il corridoio transalpino della Valle di Susa costituisce la principale direttrice lungo la quale si muovono i traffici merci con origine o destinazione in territorio italiano e francese. La lettura dei dati storici disponibili dal 1984 per questo corridoio (Fig. 1) permette di formulare alcune considerazioni di seguito riportate.

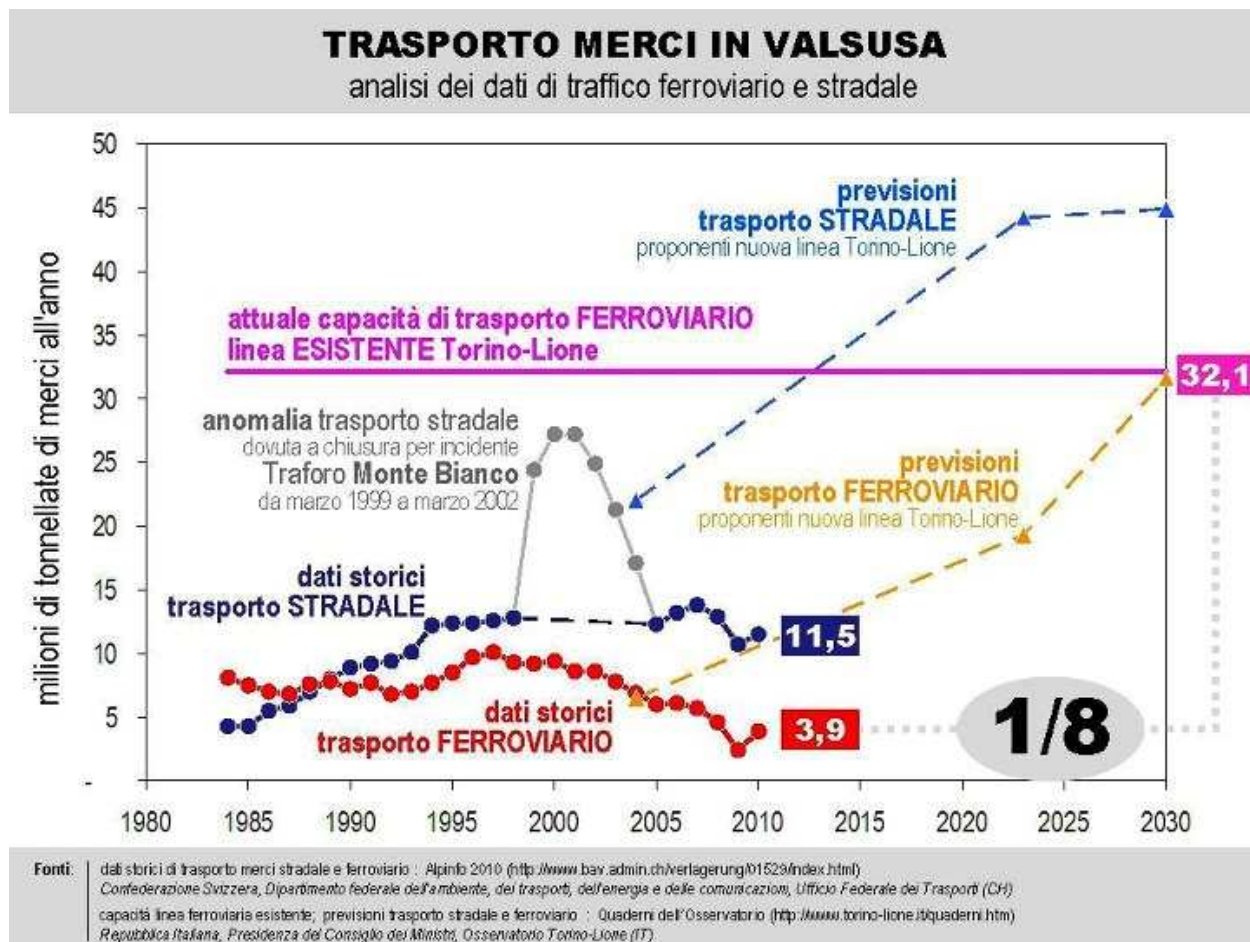


Fig. 1 – Traffico merci nel corridoio transalpino della Valle di Susa

Il traffico merci trasportato su ferrovia (curva rossa in Fig. 1) registra da oltre un decennio una notevole riduzione: il dato più recente (3,9 milioni di tonnellate nel 2010) è pari a meno del 40% rispetto al massimo storico (10,1 milioni di tonnellate nel 1997).

Il traffico merci trasportato su strada (curva blu in Fig. 1) è sostanzialmente stabile dalla prima metà degli anni '90. I valori registrati tra nel quinquennio 199-2004 (curva grigia in Fig. 1)

costituiscono un'anomalia di carattere estemporaneo dovuta alla forzata deviazione dei flussi di traffico per effetto dell'incidente sul Tunnel stradale del Monte Bianco (24 marzo 1999). A seguito della sua riapertura al transito dei mezzi pesanti (9 marzo 2002), in pochi anni il trasporto su strada in Valle di Susa si è ricondotto al livello pre-anomalia. Il dato più recente (11,5 milioni di tonnellate nel 2010) è di poco inferiore alla media registrata nel quindicennio precedente (12,7 milioni di tonnellate tra 1994 e 2008, esclusa l'anomalia verificatasi).

Le previsioni di traffico merci formulate dai proponenti della nuova linea Torino-Lione

A giustificazione della necessità della realizzazione di una nuova linea ferroviaria da Torino a Lione, la società Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) appositamente costituita dai gestori ferroviari italiano (RFI) e francese (RFF), ha formulato alcune previsioni di traffico merci sul corridoio della Valle di Susa. Queste previsioni sono riportate dall'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione (<http://www.torino-lione.it>), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del Governo Italiano, nel suo Quaderno 2 "Scenari di traffico - Arco Alpino".

Le previsioni effettuate da LTF sono espresse sul periodo 2004-2030 e si riferiscono al traffico merci su strada (curva azzurra tratteggiata in Fig. 1) e su ferrovia (curva arancione tratteggiata in Fig. 1) in uno scenario nel quale venga costruita la nuova linea ferroviaria proposta, la cui entrata in esercizio definitiva sarebbe prevista al 2035 (come indicato nel cronoprogramma indicato nell'attuale progetto preliminare della tratta internazionale, approvato dal Governo Italiano con Deliberazione CIPE 3 agosto 2011. n. 57).

Osservando il periodo 2004-2010 emerge con evidenza come tali previsioni siano fortemente eccedenti rispetto all'andamento reale indicato dai dati storici disponibili. L'errore è presente sia in termini quantitativi (con sovrastime comprese tra 2,5 e 4 volte il dato storico registrato) ma soprattutto in termini di tendenza. Infatti, secondo le previsioni LTF, tra 2004 e 2010 nel corridoio in esame si sarebbe dovuta registrare una crescita del trasporto merci complessivo superiore al 30%, mentre i dati storici dello stesso periodo indicano una significativa riduzione.

Inoltre le tendenze di medio termine (orizzonte 2030) indicate da LTF, basate su crescita ancor più sostenute del traffico di merci (circa raddoppio su strada, circa quadruplicamento su ferrovia), appaiono quantomeno incompatibili con gli effetti indotti dall'attuale congiuntura economica mondiale, europea e nazionale.

L'attuale capacità di trasporto merci della linea esistente Torino-Lione

L'attuale linea ferroviaria in esercizio a doppio binario tra Torino – Lione ha una capacità di trasporto merci (retta rosa in Fig. 1) corrispondente a 32,1 milioni di tonnellate annue, cautelativamente valutata dal gestore ferroviario italiano (RFI) in sede di Osservatorio, come riportato nel suo Quaderno 1 "Linea storica - Tratta di valico. Tale capacità è pertanto pari ad oltre 8 volte l'attuale traffico merci ferroviario (2010) nella Valle di Susa e oltre 3 volte il massimo storico registrato (1997).

Il Tunnel ferroviario del Frejus attualmente in esercizio è stato oggetto di recenti lavori di ammodernamento, già completati sia sul tratto italiano che su quello francese. Grazie a questi interventi il Tunnel ferroviario del Frejus è idoneo al transito di treni di autostrada ferroviaria a grande sagoma (gabarit UIC B1).