

Considerazioni "tecniche"
del Professor Angelo
Tartaglia, membro
dell'Osservatorio tecnico, su
una nuova linea ferroviaria
tra Torino e Lyon

Angelo Tartaglia

AT - 25 - 07 - 2009

La linea storica tra Torino e Lione

- La sua potenzialità è utilizzata solo parzialmente: tra 1/3 e 1/5 della sua capacità attuale
- Il flusso di merci sulla ferrovia della Valle di Susa è in calo da una decina di anni
- Il flusso di merci su strada non viene disincentivato, anzi viene sostenuto e nonostante ciò in valle di Susa non aumenta

La nuova linea

- Ad oggi è progettata sulla base di un modello previsionale del tutto campato in aria
- Ma perfino sulla base di quel modello la linea storica continuerebbe a non avere problemi per almeno 30 anni
- Le due aree collegate (Torino e Lyon) sono entrambe economie mature

Nuova linea segue

- Eventuali riprese economiche in europa comporterebbero crescite di traffico in direzione nord-sud NON est-ovest
- Il costo dell'opera è esorbitante e non vi sono prospettive di economicità se non accollando allo Stato l'investimento in via definitiva
- L'intero sistema di alta velocità italiano ha finora caricato sui cittadini debiti fino oltre il 2060, debiti che pagheranno i nostri nipoti

Impatti

- Qualunque soluzione tecnica si adottasse gli impatti sarebbero altissimi
- Una reale gestione degli impatti comporterebbe lievitazioni indefinite dei costi
- Gli impatti sono al momento scarsamente noti all'opinione pubblica e persino agli enti coinvolti

Principali strozzature sul corridoio
Lione-Torino non sono sulla linea ma
sui "nodi" (grandi città)

Nell'area di Chambéry

Fuori dalla Valle Maurienne

Nell'accesso al nodo di Torino tra
Avigliana ed il nodo di Torino

Fuori dalla Valle di Susa

L'approccio pragmatico:

Prima di parlare di impatti e di inserimento socio-ambientale occorre:

- a) adottare delle politiche;
- b) verificarne l'efficacia;
- c) intervenire sul nodo e nell'area metropolitana di Torino;
- d) decidere a quel punto il da farsi.

Fin qui la ragion pratica

Da qui in poi entra in campo
la ragion politica

La politica

(istituzioni, partiti) dice:

Si fa a prescindere,

Cominciando...dal tunnel

Il ruolo tecnico secondo la politica dovrebbe essere:

“Ora ditemi dove si passa, come si fa, come si gestisce il contorno, come ci regoliamo con l'acqua, dove piazziamo il cantiere...”

Ma bisognerebbe ricordare che:

Una qualsiasi grande infrastruttura ha senso se il costo complessivo non soverchia il vantaggio atteso e se il beneficio non consiste nella sola realizzazione per coloro che la costruiscono

Il fatto più strano è che non è mai stata fatta alcuna analisi scientifica costi/benefici

Anche se l'osservatorio ha riconosciuto che l'analisi costi/benefici è essenziale

*La politica ha detto che
l'analisi costi/benefici si farà*

... a valle della decisione

La ragione "ingenua" dice che

L'analisi costi/benefici si fa

PRIMA di decidere proprio

PER decidere correttamente

Atteggiamenti possibili da parte di cittadini ed amministratori:

- La situazione è assurda, pertanto non si dà alcun consenso
- Ormai è decisa, cerchiamo di limitare i danni
- Ma a me (comune) che cosa ne può venire in tasca?
- Ma a me (personalmente) che cosa ne può venire in tasca?

La posizione del Professor Tartaglia:

1) Per quanto mi riguarda sono disponibile a contribuire ad una analisi costi/benefici scientifica ed in contraddittorio

2) Non intendo partecipare a discussioni sul se sia "meglio" passare nell'acqua del fondo valle o nelle rocce dei versanti

Ad absurdum per absurdius

Questo contributo è stato realizzato dal Professor Angelo Tartaglia, membro dell'Osservatorio tecnico sulla Torino Lyon, consulente della Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia e presentato agli amministratori pubblici nei giorni precedenti all'incontro del Ministro Matteoli con i Sindaci avvenuto il 30 luglio 2009 a Torino