

Info ed approfondimenti su <http://www.guardabassi.it>



## I nodi del dossier Debernardi

Per chi è impaziente di conoscere i contenuti del rapporto e rapidamente vuole saperne di più, riassumiamo in modo sintetico i punti essenziali. La lettura almeno della versione ridotta a 36 pagine dello studio è comunque consigliabile, richiedetecela al seguente indirizzo email: [info@legambientevalsusa.it](mailto:info@legambientevalsusa.it)

- Qualsiasi studio come quello di Alpetunnel dovrebbe basarsi su dati oggettivi e indiscutibili. Ma allora come mai i dati sulle quantità delle merci esportate dall'Italia non sono considerati del tutto affidabili dalla relazione Debernardi?
- Venticinque anni fa fu realizzata una prima indagine sulle necessità di traffico della Linea Torino Modane, si realizzò il raddoppio in alta valle della linea ma le merci oggi trasportate raggiungono i 10 milioni di tonnellate e non i 15 milioni anno come previsto per il 1990. La potenzialità residua della linea storica una volta ammodernata sarebbe di oltre cento treni giorno!
- Per rendere plausibile economicamente lo studio Alpetunnel viene prospettata l'introduzione ex novo di una tassa sui traffici alpini stradali di circa 200.000 lire per autotreno.
- I calcoli di Alpetunnel vengono realizzati dando per scontato che i nuovi traffici provenienti dall'Europa dell'ovest, Benelux e Inghilterra prendano necessariamente la via del nuovo tunnel, tutto ciò mentre la distanza da percorrere utilizzando il Sempione e altri valichi sarebbe più corta.
- Si identifica come enorme la massa di merci che passano da Ventimiglia ma si trova la soluzione di questo problema non potenziando quella linea ferroviaria oggi inutilizzata, ma spostando i flussi di merci sulla nuova eventuale linea da realizzare in Valle di Susa. L'assegnazione dei flussi è realizzata a livello teorico ma nessun vettore sarà tenuto a rispettarla in quanto saranno solo i tempi di percorrenza ed i costi a definire la domanda.
- Non si dimostra assolutamente che la linea storica valsusina sia satura, né si prende in considerazione il suo miglioramento e nemmeno si valuta la sostenibilità ambientale di una nuova linea in valle, al contrario, lo studio Alpetunnel tradisce l'opzione di una strategia di concentrazione dei traffici su poche direttrici a scapito della sicurezza e del mantenimento dei collegamenti ferroviari minori.
- La fantastica propaganda sulle tre ore da Torino a Parigi dei treni passeggeri viene minuziosamente smontata, si tratterebbe di 4/4,30 ore, si dimostra che la massima capacità del nuovo tunnel sarebbe pari a 125 milioni di tonnellate annue, cioè 3 volte la quantità di merci che le ferrovie oggi trasportano attraverso tutto l'arco alpino, vale dire un'opera ciclopica ed inutile.
- Ancora, le valutazioni degli esperti incaricati dalla Comunità Montana circa lo studio di Alpetunnel dimostrano che le merci sulla nuova linea viaggerebbero alla non esaltante velocità media di 60 km orari, che i camion caricati sulle navette

impiegherebbero per lo stesso percorso tra Italia e Francia 160 minuti anziché i 90 minuti che impiegano oggi percorrendo l'autostrada.

- Si dimostra inoltre la necessità evidente di realizzare dei terminali di salita e discesa per eventuali navette con autoarticolati più vicino possibile alle frontiere e quindi nella zona di Bruzolo sul versante italiano.
- Nessuna notizia trapela sulle linee di collegamento necessarie per far funzionare la nuova eventuale linea in valle, né sul problema dei nodi urbani, né se ne valutano i costi. Inoltre la valutazione del tunnel non è stata effettuata su più alternative ma solo sulla variante A, quella da Alpignano a Venaus, con o senza autostrada ferroviaria.
- Inoltre Alpetunnel calcola i costi per km delle merci trasportate sulla base dei costi attuali dei mezzi che percorrono le autostrade, si parte cioè dall'assunto che i trasporti non paghino i propri costi, neppure a livello infrastrutturale.
- Infine il livello assoluto della domanda che viene tempo per tempo individuato ha come fondamento il fatto che ad ogni crescita dell'economia si espandano proporzionalmente le quantità di merci trasportate secondo un rapporto che si è verificato in un periodo di boom dei trasporti avvenuto tra gli anni 70 e 90. Le statistiche di questi ultimi anni ci dicono che quel rapporto è probabilmente irripetibile, che il peso unitario della merci diminuisce, e che il trasporto marittimo sta prendendo quote sempre più importanti.

Questi ed altri dati vengono puntigliosamente documentati nello dossier Debernardi.