

AMÈNITAV ED ALTRE FACEZIE

“NILO-TAV”: LA PROPOSTA DI NILO DURBIANO

14 luglio 2019

Sommario

PREMESSA	2
1. COSA È LA NILO-TAV DI DURBIANO (E DI “PARTE” DEI CINQUE STELLE)	3
2. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA (FIG. 1)	4
3. PRIME OSSERVAZIONI RIGUARDO AI CONTENUTI DELLA PROPOSTA	5
3.1. TRATTA DI VALICO – MODANE – BUSSOLENO (FIG. 2,3,4)	5
3.2. TRATTE DI ACCESSO DA BUSSOLENO AD ORBASSANO	6
3.3. BRETELLA ORBASSANO – TROFARELLO (FIG.5)	7
CONCLUSIONI	7

PREMESSA

Ultimamente sono state rese note diverse proposte estemporanee di «AMENI-TAV», naturalmente in assenza di progetti o di qualsiasi valutazione tecnica ed economica, con lo scopo di fermare i lavori del tunnel di base della Torino Lione e con l'effetto diretto di perdere i finanziamenti europei.

Le prime due proposte hanno impegnato in lunghe discussioni la seconda metà del 2018:

- 1. LA «MINITAV DEI NOTAV»: ovvero rammendiamo la Linea Storica, ovvero ripariamo una cosa che non funziona.*
- 2. LA MINITAV «TATTICA»: ovvero sblocciamo il tunnel di base e rimandiamo la realizzazione della tratta nazionale, rischiando così di pregiudicare per lunghi anni la funzionalità dell'opera e quindi i vantaggi, in particolare per l'economia piemontese .*

La terza, è una proposta apparsa nel mese di marzo 2019, che ha avuto un effimero successo sulla stampa locale e regionale, e che è stata anche oggetto di discussione in Osservatorio nella seduta del 278 del 25 marzo 2019 prima di essere giustamente dimenticata ed archiviata.

- 3. LA «NILO-TAV» DI NILO DURBIANO ex Sindaco di Venaus (Attivista del M5S): costruiamo una cosa nuova, costosa e molto impattante che non serve e non funziona.*

Questa proposta, che ripropone soluzioni valutate, discusse ed accantonate con la Francia in sede di Commissione Intergovernativa alla fine degli anni 90 (oltre vent'anni fa) pare essere tornate in auge dopo la recente intervista dell'Onorevole Castelli ed addirittura assunta a posizione del Governo (o meglio di una parte dei 5 stelle) che intenderebbero proporla al Tavolo di trattativa con Francia ed Unione Europea.

Il 14 luglio sulla Stampa l'On. Carabetta del M5S con indomito sprezzo del ridicolo straparlava di TAV light, come se la Torino Lione fosse una bibita troppo zuccherata.

Lo stesso Carabetta sul Fatto Quotidiano del 7 luglio 2019, elencava i successi del Governo e del proprio partito nella lotta alla TAV :

- “la quasi morte dell'Osservatorio del Governo”; peccato che intanto l'Osservatorio l'unica sede istituzionale di confronto sull'opera continua alacramente a lavorare producendo documenti tecnici (5 negli ultimi mesi), partecipando attivamente al dibattito, perseguendo il dialogo ed il confronto sul miglioramento del progetto.*
- “la prima Analisi indipendente Costi Benefici” del MIT; lo studio farsa commissionato ad esperti “notav”, e quindi affatto indipendenti, per la metodologia adottata avrebbero portato all'eliminazione della ferrovia dai trasporti italiana; costituisce il più eccentrico e ideologico prodotto nella storia, demolito dalla stragrande maggioranza di esperti ed accademici italiani ed oggetto di pesante ironia da Francia ed UE per la “curiosa” metodologia utilizzata che premia autostrade e TIR (Accise sul Carburante, pedaggi autostradali); lo stesso autore riconosce che lo studio viene utilizzato come “provvedimento ad hoc” (o meglio” ad operam”) contro la TAV, lamentando che tutti gli altri progetti ferroviari (la Brescia-Padova, la Napoli Bari, le ferrovie siciliane), gli studi ACB siano stati “nascosti” o non voluti dal Governo.*
- “i bandi sono spostati”; quindi ammettendo che per la volontà del Governo e della sua forza politica si è perso un anno di tempo e si corre il rischio di perdere il finanziamento europeo creando un grave danno erariale al paese che dovrebbe essere addebitato a chi l'ha prodotto.*

1. COSA È LA NILO-TAV DI DURBIANO (E DI “PARTE” DEI CINQUE STELLE).

L’8 marzo 2019 è uscito sui giornali l’annuncio di una proposta del SINDACO DI VENAUS, subito soprannominata la «GALLERIA DI NILO» (dal nome di battesimo del Sindaco DURBIANO). Di questa proposta non esiste alcun progetto o verifica tecnica tranne la «figura» pubblicata sui giornali ed allegata in seguito.

Sulla base dei pochi elementi riportati di giornali, risulta una proposta simile a quella avanzata dalla Provincia di Torino negli anni 90 e scartata già allora con l’accordo della stessa Provincia di Torino perché non avrebbe risolto i problemi funzionali della tratta di valico della linea .

Abbiamo provato, in attesa di ulteriori informazione a farne una prima disamina e verifica.

Il NILO TAV non è null’altro che una proposta evolutiva del mantra NOTAV del «basta e avanza la linea storica»; infatti fa un passo in avanti riconoscendo la necessità di sostituire ed aggiungere perlomeno un pezzo di Galleria alla Tratta di Valico esistente . Peccato che l’intervento che viene previsto non sia utile; la proposta costa molto, obbliga a “buttare via” quanto è stato già finora realizzato e non risolve nessuno dei problemi della tratta di valico della linea ferroviaria che, nonostante l’intervento, continuerebbe ad essere la peggiore e più costosa delle Alpi.

2. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA (FIG. 1)

La figura 1 riporta fedelmente la proposta pubblicata su La Stampa e Luna Nuova sulla base delle “fonti” disponibili¹.



¹ <http://www.lunanuova.it/home/2019/03/08/news/i-forti-dubbi-di-conte-sul-tav-e-il-piano-nilo-durbiano-503510/>

<https://www.lastampa.it/2019/03/08/cronaca/galleria-oulxmodane-la-proposta-no-tav-azzera-il-tunnel-di-base-07bkvhOFkroM17jou7N1xK/premium.html>

3. PRIME OSSERVAZIONI RIGUARDO AI CONTENUTI DELLA PROPOSTA

3.1. TRATTA DI VALICO – MODANE – BUSSOLENO (FIG. 2,3,4)

A. Tra Oulx e Modane stazione, secondo la proposta, dovrebbe essere costruita la “nuova galleria lunga circa 20 km a canna unica”, che dovrebbe sostituire il tunnel di base Susa – Saint Jean de Maurienne di 57 km. L’altro binario (canna) sarebbe invece costituito dal vecchio tunnel del Frejus.

Se l’obiettivo era dotare degli standard di sicurezza (e quindi delle uscite di sicurezza) il vecchio tunnel risulta una opzione perlomeno insolita:

- Il nuovo tunnel avrebbe la quota di imbocco lato Italia a 1067 mslm,
 - la quota di imbocco della galleria del Frejus sarebbe invece a 1269 mslm.
 - Di conseguenza esistendo una differenza di quota di oltre 200 metri; non si comprende come le due canne potrebbero essere tra loro collegate e quindi come potrebbero essere rispettate le essenziali condizioni di sicurezza ferroviaria del sistema internazionale di valico.
- B. il nuovo tunnel risolverebbe (forse ed a caro prezzo) i problemi delle dotazioni di sicurezza ferroviaria del vecchio tunnel; non modificherebbe le pendenze e le criticità della attuale tratta di valico; la linea nonostante l’intervento non consentirebbe il transito di treni lunghi, alti e pesanti e continuerebbe ad essere fuori dagli standard europei e quindi fuori mercato.**

Viene infatti specificato che tra Bussoleno ed Oulx la tratta di valico esistente verrebbe riutilizzata con interventi di “messa in sicurezza e potenziamento della linea attuale”. Il proponente della proposta pare essersi dimenticato che questa è la parte più problematica del tracciato perché caratterizzata da oltre 30 km di gallerie non adeguate agli standard di sicurezza (uscite di sicurezza), con la pendenza e la tortuosità maggiore e la sagoma inferiore di tutti i valichi alpini.

Quindi, con questo intervento:

- Non si risolve il problema della pendenza della tratta Bussoleno – Salbertand (> 30 ‰ di pendenza significa una massa trasportata con un locomotore < 650 tonnellate contro le 2000 tonnellate di tutti gli altri attraversamenti alpini)
 - Non si risolve il problema della tortuosità della linea (< 550 metri di lunghezza del treno)
 - Non si risolve il problema della sagoma delle gallerie nella tratta Bussoleno – Salbertand (< 3,75 metri – P/C 45)
- C. E’ utile ribadire come questa curiosa proposta risulti assolutamente incompatibile con gli standard europei e quindi con i requisiti richiesti dall’Europa per cofinanziarla; quindi mai la Commissione Europea autorizzerebbero il cofinanziamento europeo di una infrastruttura che non risponde ai requisiti da lei stessa definiti e che avrebbe il rango tecnico di “linea locale svantaggiata”; certamente non quello di sezione transfrontaliera di anello mancante del corridoio europeo mediterraneo (missing link).**

D. Dal punto di vista economico l'operazione sarebbe una follia, anche perché nessuno degli interventi già realizzati sarebbe riutilizzabile; quindi quanto è già stato fatto finora un vuoto a perdere che l'Italia dovrebbe risarcire ed a sue spese mettere in sicurezza :

COSTI GIÀ SOPPORTATI E DA RISARCIRE, FINANZIAMENTI PERDUTI, COSTI DA SOSTENERE PER LA MESSA IN SICUREZZA O PER CONTENZIOSI	Complessivi
Investimenti lavori preliminari : 30 km di gallerie (da restituire a F ed U.E.)	1.050 Mil
Investimenti lavori preliminari : 30 km di gallerie (buttati dall'Italia)	350 Mil
Lavori di messa in sicurezza gallerie e cantieri	400 Mil
Contenziosi ed altro	500 Mil
Perdita finanziamento Europeo	832 Mil
TOTALE	3.132 Mil

A questi costi dovremmo poi aggiungere almeno altri 2.000 milioni di costi per realizzare l'intervento previsto da NILO-TAV che come detto in precedenza non risolverebbero nessuno dei limiti e delle criticità funzionali della linea esistente

NILO-TAV TRATTA DI VALICO	Numero tunnel	ITALIA (m.)	FRANCIA (m.)	TOTALE (m.)	STIMA COSTO (ml €)	STIMA COSTO ITALIA (ml €)	STIMA COSTO FRANCIA (ml €)
TUNNEL NILOTAV	1	14.000	7.000	21.000	1.680	1.120	560
TUNNEL > 5 KM <10 KM	3	16.544	0	16.544	662	662	0
TUNNEL >1 KM <5 KM	5	6.275	2.268	8.533	256	188	68

3.2. TRATTE DI ACCESSO DA BUSSOLENO AD ORBASSANO

La NILO-TAV propone di utilizzare così com'è la linea esistente tra Bussoleno e Torino. Vengono completamente ignorati i problemi di capacità della linea storica ampiamente trattati da RFI nel Quaderno 10: quindi si presume, conti alla mano, che o saranno rimossi i treni pendolari del sistema ferroviario metropolitano, o non ci sarà alcun significativo incremento di treni merci sulla linea. Non sarebbe pertanto possibile nessun serio trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia. Quindi via libera ai TIR nella valle senza disturbare la vocazione "autostradale" del traffico merci sulla A32.

3.3. BRETELLA ORBASSANO – TROFARELLO (FIG.5)

E' questa la parte più sconcertante della proposta (vedi fig. 5).

Dopo aver previsto nulla o quasi nella tratta in valle, in cui la linea risulta già satura e senza capacità residua, il Sig, Durbiano invece si lancia nella realizzazione di una gronda merci sud di enorme impatto ambientale e sociale; una nuova realizzazione tutta in superficie di oltre 19 km, interamente in terreni agricoli di pregio, che taglierebbe in due il Parco di Stupinigi.

La nuova bretella richiederebbe inoltre la realizzazione di 6 ponti su Po, Sangone ed altri corsi d'acqua e numerosissime Intersezioni con autostrada, tangenziale, statali ...

Questa soluzione ambientale insostenibile, servirebbe certo ad alimentare fortemente lo Scalo Merci di Orbassano; peccato che poi la linea in direzione Francia non avrebbe nessuna capacità per gestire treni e quindi i treni si dovrebbero fermare ad Orbassano.

CONCLUSIONI

Per le ragioni prima descritte siamo convinti che considerare o addirittura sostenere la proposta del NILO-TAV sia una scelta davvero "irragionevole".

Spendere miliardi di euro per realizzare un doppione della vecchia linea storica significa sprecare risorse su di una infrastruttura che, per le sue caratteristiche fisiche e morfologiche, non consentirà mai standard europei di interoperabilità e quindi il transito di treni lunghi (750 metri) pesanti (2.000 tonnellate) ed alti (4,1 metri); quelli economicamente competitivi con i TIR ed il traffico stradale.

NESSUN TRENO MODERNO E QUINDI COMPETITIVO CON I TIR POTRÀ MAI PASSARE NELLA "GALLERIA DI NILO"

Gli accordi del 1996, del 2001, del 2012, del 2017 tra Italia e Francia sino basati sulla verifica, dimostrata, più volte ripetuta e condivisa da Italia, Francia e dall'UE, della impossibilità di riusare la linea storica.

Riavvolgere il nastro della storia e sostenere oggi una tale proposta ad un tavolo di trattativa equivale a sostenere che gli "asini volano" e quindi significa diventare lo zimbello di Francia ed Unione Europea.

Questi lavori di costoso "rappezzo" sarebbero quindi nient'altro che un enorme spreco di denaro pubblico che avverrebbe mentre è in corso il processo di sostituzione tutti gli altri valichi alpini ferroviari dell'800 con tunnel di base moderni analoghi a quello previsto per il Moncenisio; investimenti che affermeranno su tutti gli altri valichi un nuovo standard di mercato con prestazioni con cui la vecchia Torino-Modane non potrà mai competere.

Avremmo così costruito a caro prezzo una nuova "infrastruttura" che non rimedia ai problemi della linea che non funziona e non potrà mai funzionare.

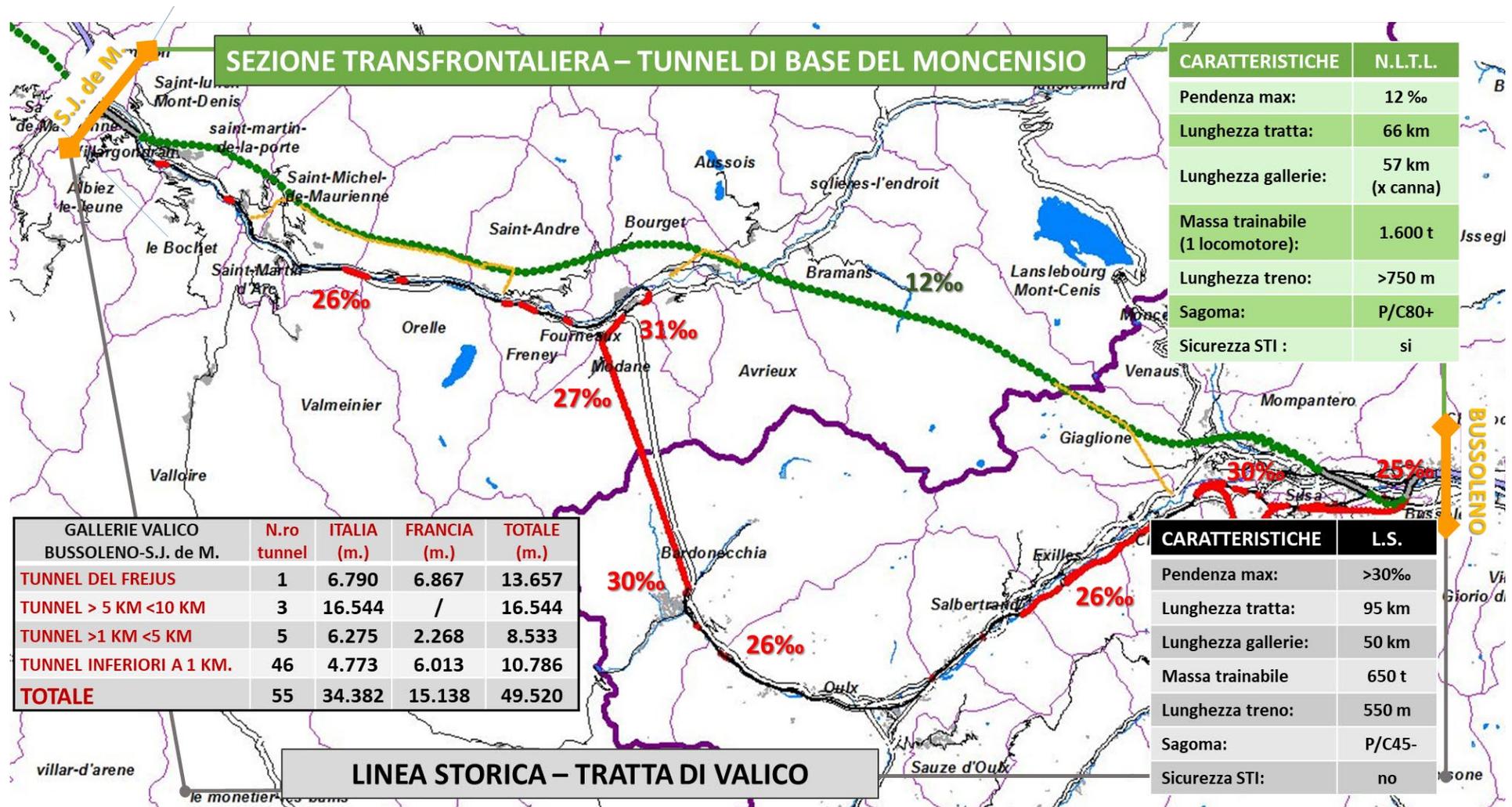


FIGURA 2 - TRATTA DI VALICO – LINEA STORICA E SEZIONE TRANSFRONTALIERA

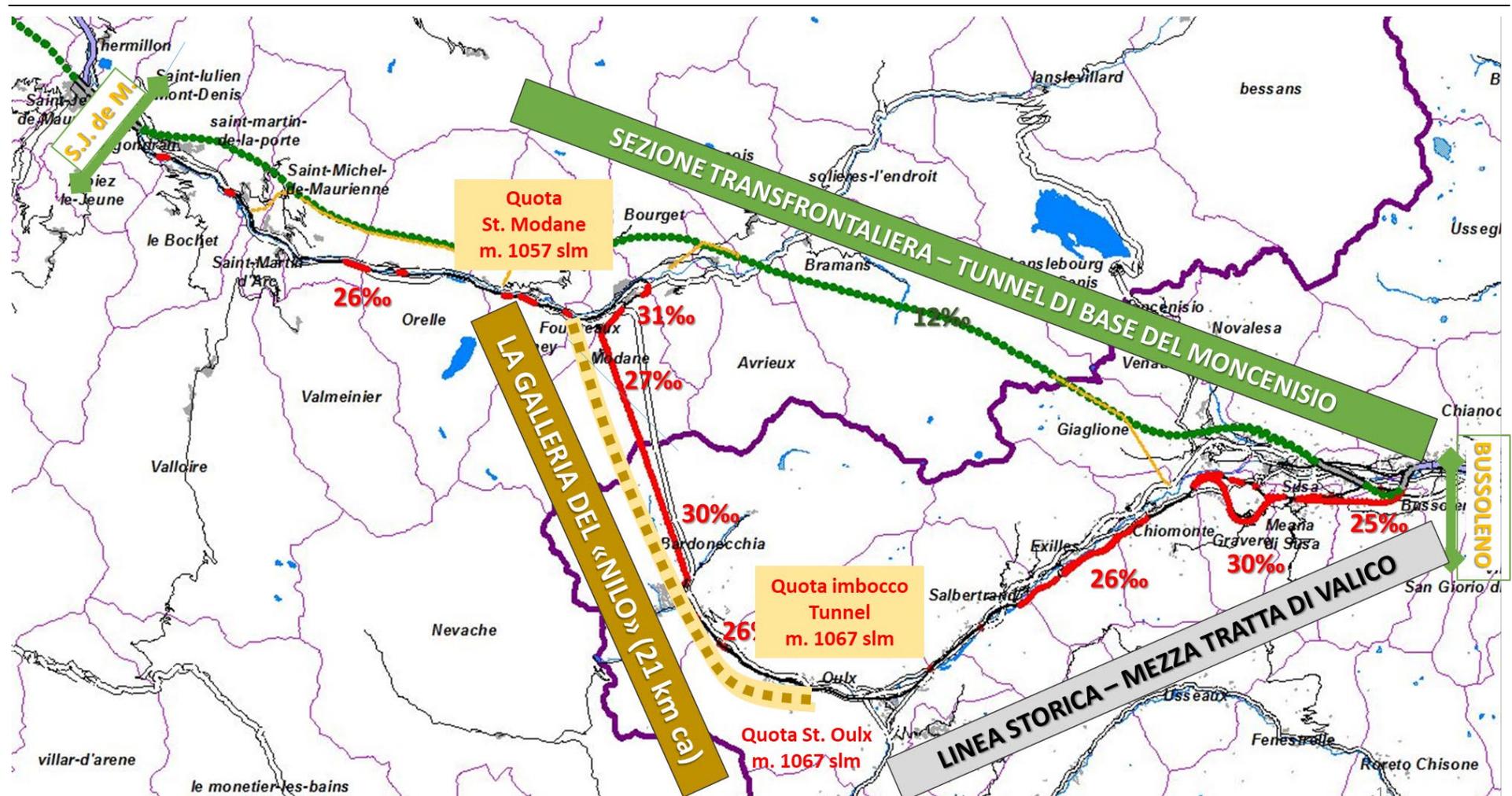


FIGURA 3 - LA PROPOSTA DELLA NILO TAV A CONFRONTO CON LA LINEA STORICA ED IL NUOVO TUNNEL DI BASE

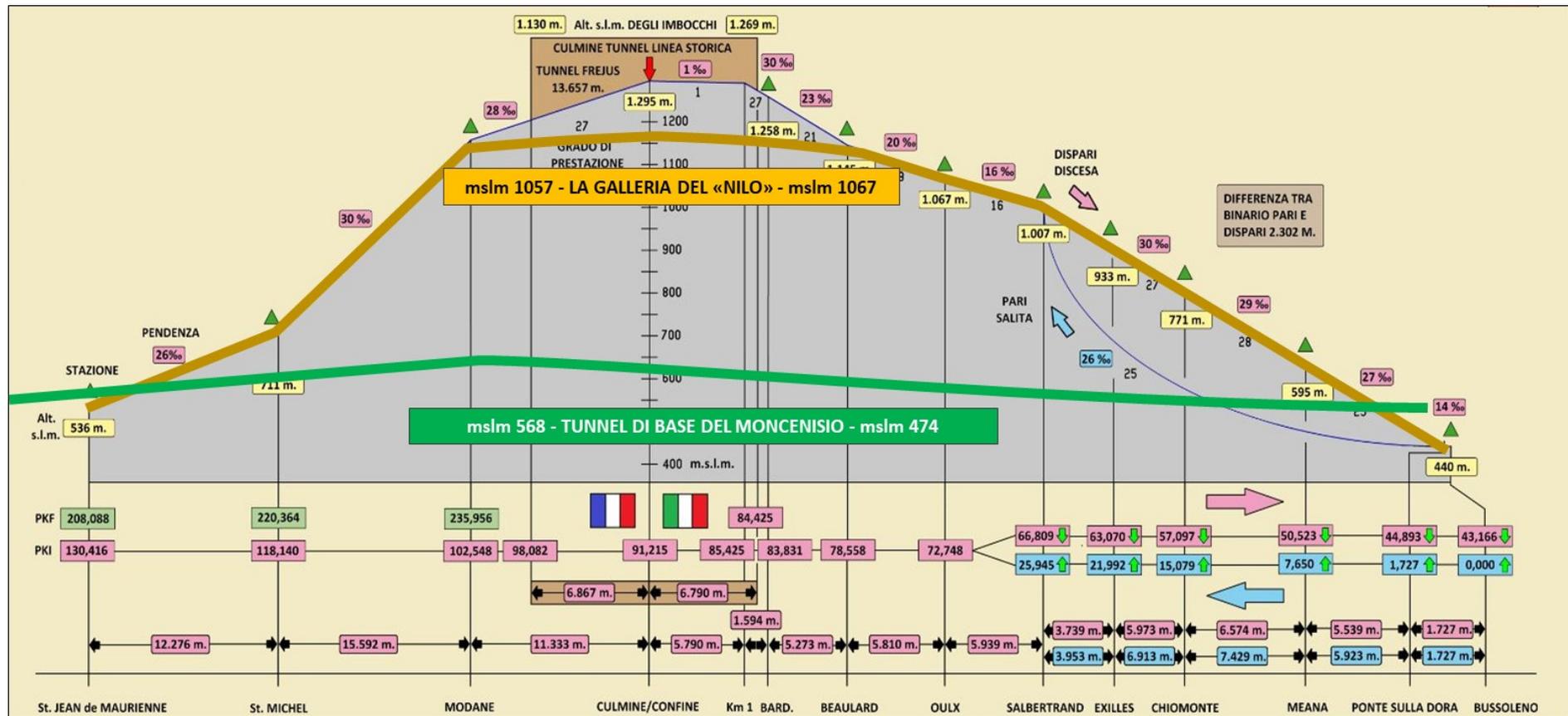


FIGURA 4 - I TRE PROFILI A CONFRONTO DIMOSTRANO L'ASSOLUTA ASSURDITÀ DELLA PROPOSTA

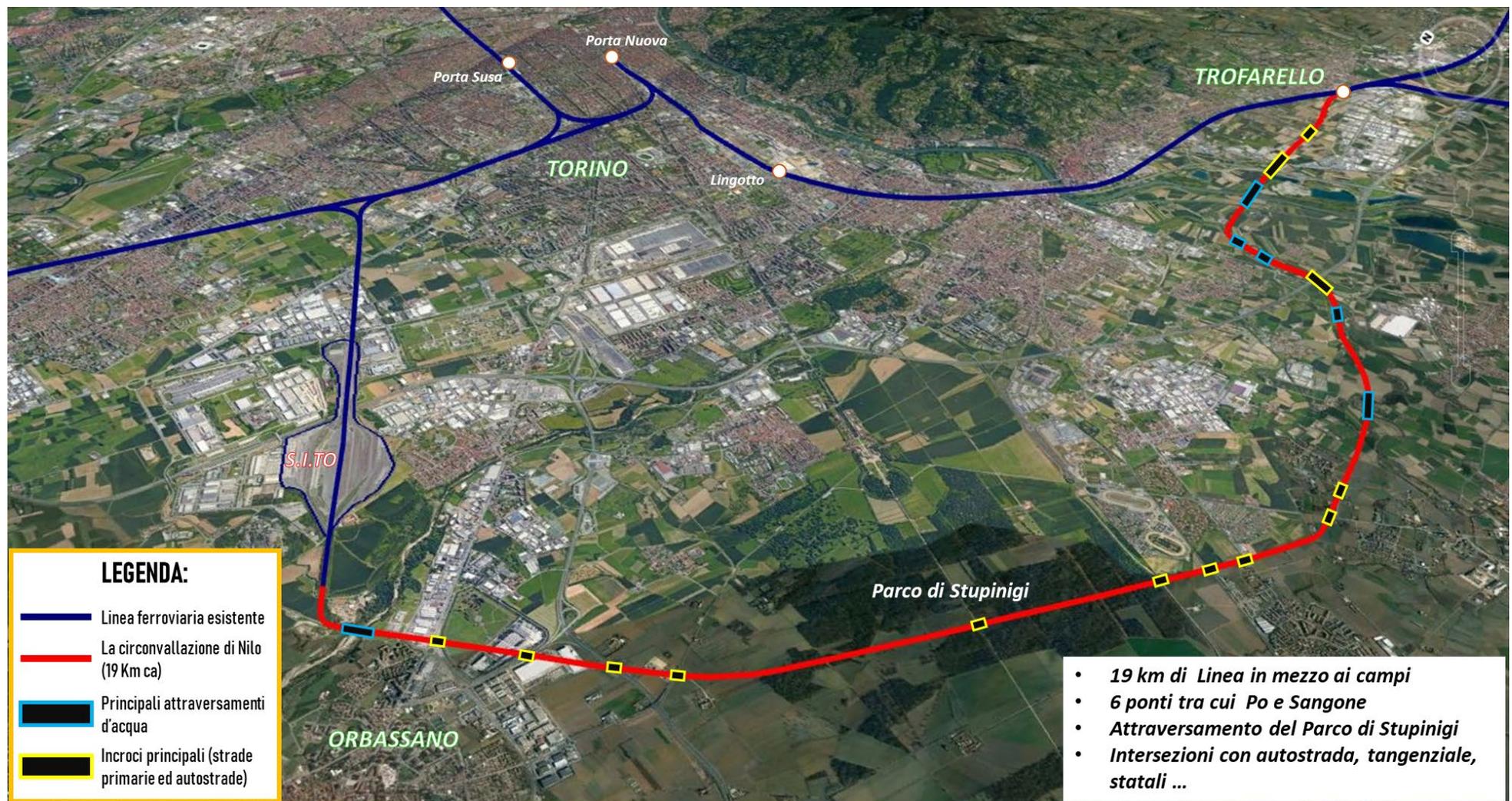


FIGURA 5 - RICOSTRUZIONE DELLA PROPOSTA DELLA NILO TAV DA ORBASSANO A TROFARELLO