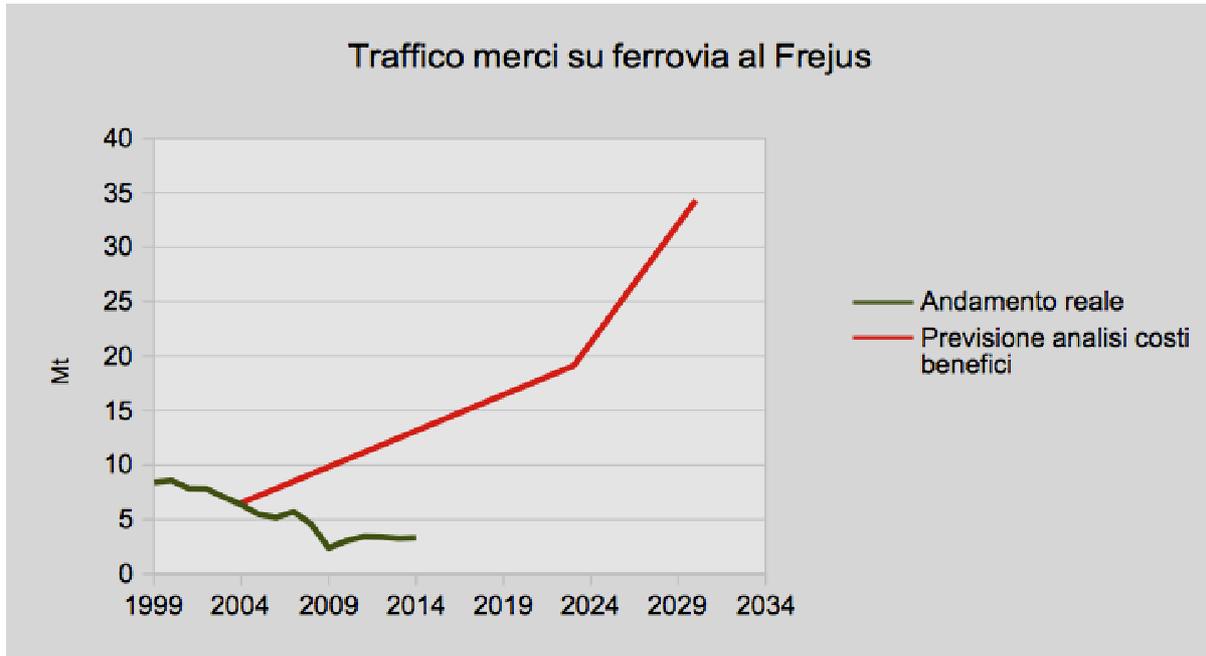


Torino-Lione, previsioni falsate per giustificare miliardi di spesa

Dal sito web di Spintadalbass – 02-03-2016 <http://www.autistici.org/spintadalbass/?p=7395>

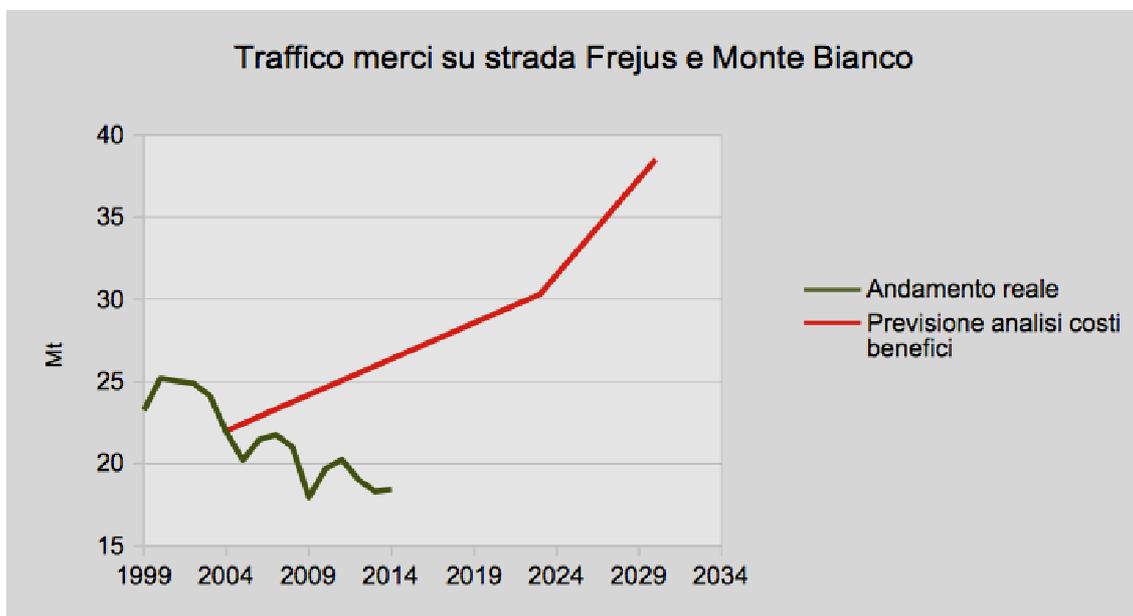
L'[Ufficio Federale dei trasporti della Confederazione Svizzera](#) ha da poco pubblicato i dati aggiornati al 2014 del traffico merci, stradale e ferroviario, attraverso le Alpi. Sono dati fondamentali per comprendere l'evoluzione del traffico merci, li abbiamo messi in relazione con le previsioni contenute nell'[Analisi Costi Benefici \[2011\] della Nuova Linea Torino-Lione](#).

Nel 2014 al valico ferroviario del Fréjus sono transitate **3,299** milioni di tonnellate di merci. Secondo l'Analisi Costi Benefici della Nuova Linea Torino-Lione, fra 7 anni, nel 2023, su questo corridoio passeranno **19,1** milioni di tonnellate di merci su ferro. Si tratterebbe di un aumento del **479%** rispetto al 2014. Per rispettare le previsioni occorrerebbe un aumento annuo del **21,5%**. Fantascienza.



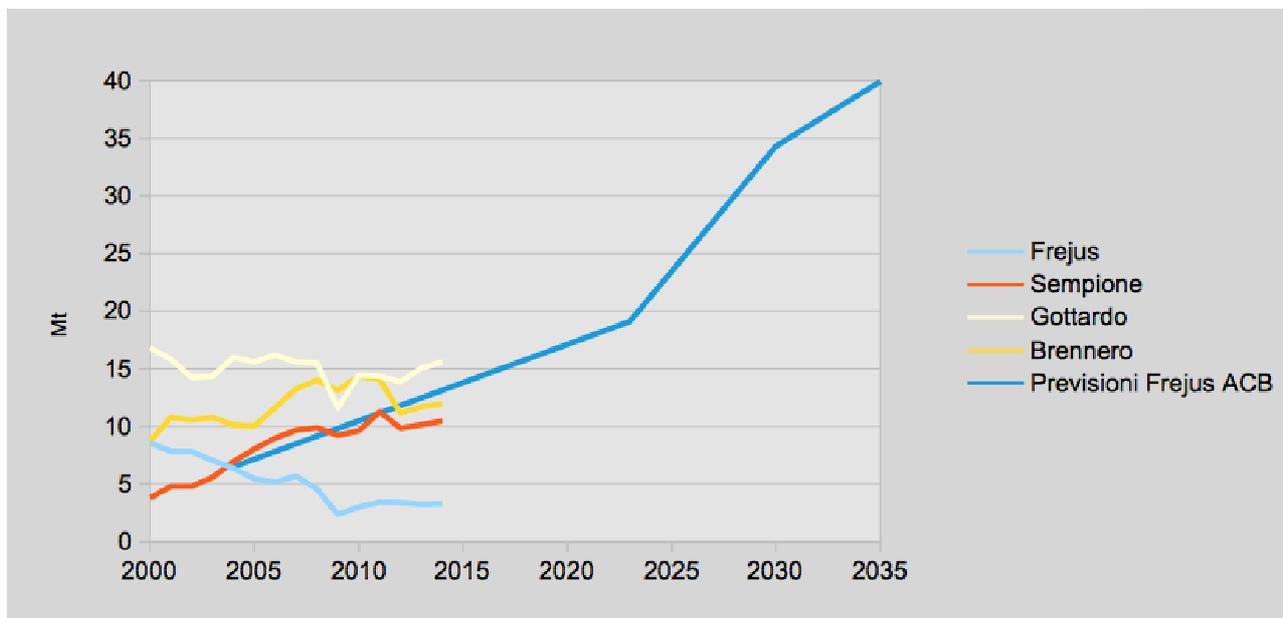
Gli estensori dell'Analisi Costi Benefici prevedono che, senza la costruzione della nuova ferrovia, nel 2023 su quella esistente transiteranno **13,3** milioni di tonnellate, con un aumento del **303%** rispetto al 2014. Per rispettare le previsioni occorrerebbe un aumento annuo del **16,7%**. Fantascienza.

Nel 2014 i TIR al Fréjus e al Monte Bianco hanno trasportato su gomma **18,432** milioni di tonnellate di merci. Secondo l'Analisi Costi Benefici della Nuova Linea Torino-Lione fra 7 anni, nel 2023, sotto questi trafori autostradali passeranno **30,3** milioni di tonnellate di merci. Rispetto al 2014 si tratterebbe di un aumento del **64,4%**. Al 2030, sempre secondo l'Analisi Costi Benefici, le merci saranno **38,5** milioni di tonnellate. Fantascienza.



E' opportuno ricordare che l'Analisi Costi Benefici è stata pubblicata nel 2011 tenendo già conto della crisi economica iniziata nel 2008. Inoltre è stata aggiornata nel 2014 dal CERTeT di **Oliviero Baccelli** ed ha confermato i suoi presuntuosi auspici.

Guardando alla Svizzera si possono trarre indicazioni per comprendere meglio le previsioni che stanno alla base dell'Analisi Costi Benefici per la Nuova Linea Torino-Lione. Nel 2007 venne inaugurato il tunnel di base del Lötschberg sull'asse del Sempione. Nel 2014 sono transitati da lì 10,463 milioni di tonnellate di merci, nel 2007 erano 9,667. L'incremento è stato dunque di soli 0,8 milioni di tonnellate in sette anni, con un picco di 11,27Mt nel 2011, e la linea è utilizzata per poco meno di due terzi della sua capacità. Gli estensori dell'Analisi Costi Benefici per la Nuova Linea Torino-Lione, invece, pronosticano che nei 7 anni successivi all'apertura del tunnel di base del Fréjus il traffico aumenti di **15,2 milioni di tonnellate**. Secondo le loro previsioni, fra 20 anni dal solo Fréjus ferroviario passerà la stessa quantità di merci che nel 2014 ha attraversato su ferro **l'intero arco alpino** da Ventimiglia al Brennero. Fantascienza. Proprio "fanta-scienza", cioè il tentativo, maldestro, di coprire con una presunta scientificità le motivazioni tutte politiche e affaristiche di un'opera evidentemente inutile.



Giova ricordare che il presidente dell'Osservatorio che ha prodotto l'Analisi Costi Benefici, **Mario Virano**, e il coordinatore della sua redazione, **Oliviero Baccelli**, sono stati nominati rispettivamente direttore generale e consigliere di **TELT**, la società incaricata di realizzare e gestire la sezione transfrontaliera della Torino-Lione.

E giova anche non dimenticare mai che il Governo si appresta a mettere sul piatto miliardi di euro pubblici per un'opera che si fonda su previsioni di questo tipo. Fantasiose, fantascientifiche o semplicemente false.