

## Andamento del traffico mercantile nel tempo (tonnellate)

### Italia-Francia

- Il traffico merci per ferrovia attraverso l'intera frontiera italo-francese tra il 1997 (anno del massimo) e il 2016 è diminuito del 71%

Italia-Francia , ferrovia 1997-2016 → – **71%**

- Il traffico merci su strada attraverso l'intera frontiera italo-francese (dal mare al Monte Bianco) tra il 2001 (anno del massimo) e il 2016 è diminuito del 6,5%

Italia-Francia , strada 2001-2016 → – **6,5%**

- Il traffico mercantile terrestre totale tra Italia e Francia tra il 2001 (anno del massimo) e il 2016 è diminuito del 17,7%

Italia-Francia, totale 2001-2016 → – **17,7%**

Il traffico ferroviario attuale lungo l'asse della Val di Susa corrisponde all'incirca al 17% della capacità minimale della linea esistente secondo le stime di RFI.

### Italia-Svizzera (stessi intervalli di tempo)

- Il traffico merci per ferrovia tra Italia e Svizzera tra il 1997 e il 2016 è aumentato del 63%

Italia-Svizzera, ferrovia 1997-2016 → + **63%**

- Il traffico merci su strada tra Italia e Svizzera tra il 2001 e il 2016 è aumentato del 12,5%

Italia-Svizzera, strada 2001-2016 → + **12,5%**

- Il traffico merci totale tra Italia e Svizzera tra il 2001 e il 2016 è aumentato del 30%

Italia-Svizzera, totale 2001-2016 → + **30%**

### Italia-Austria (stessi intervalli di tempo)

- Il traffico merci per ferrovia tra Italia e Austria tra il 1997 e il 2016 è aumentato del 46%

Italia-Austria, ferrovia 1997-2016 → + **46%**

- Il traffico merci su strada tra Italia e Austria tra il 2001 e il 2016 è aumentato del 45%

Italia-Austria, strada 2001-2016 → + **45%**

- Il traffico merci totale tra Italia e Austria tra il 2001 e il 2016 è aumentato del 36%

Italia-Austria, totale 2001-2016 → + **36%**

## Il differente andamento non ha motivazioni tecnologiche

Tra il 1997 e il 2007 il traffico ferroviario mercantile lungo la Val di Susa si è ridotto del 43,6%

–43,6%

Nello stesso periodo (cioè prima dell'entrata in servizio di qualsiasi nuova infrastruttura in Svizzera) il traffico ferroviario tra Italia e Svizzera è cresciuto del 43,7%

+43,7%

## Confronto tra le infrastrutture ferroviarie del Fréjus e quelle Svizzere

Traforo storico del Fréjus:

lunghezza 13,6 km;

altitudine max 1335 m

Trafofo storico del Lötschberg (Svizzera centrale):

lunghezza 14,6 km;

altitudine 1340 m

Trafofo storico del S. Gottardo:

lunghezza 15,0 km;

altitudine 1151 m

Il tunnel di base del Lötschberg è entrato in funzione nel 2007; quello del Gottardo nel 2014.

**I dati citati sono tutti reperibili presso l'ufficio federale dei trasporti della Federazione Svizzera**

## Analisi costi benefici

- L'analisi costi benefici (ACB) è una operazione complessa e in larga misura standardizzata che si effettua seguendo una metodologia consolidata e riconosciuta.
- È stata finora effettuata una sola ACB relativa alla nuova linea Torino Lione, completata nel 2011 e resa pubblica nel 2012.
- La base dell'unica ACB sta nella previsione di fortissimi aumenti di traffico merci lungo la direttrice Torino-Lione. Tale previsione risulta inattendibile (Presidenza del Consiglio dei Ministri - Osservatorio sulla Nuova Linea Torino Lione, Verifica del Modello di Esercizio per la Tratta Nazionale Latolitalia, seduta n. 260 del 25/09/2017, pag. 58), di conseguenza inattendibili sono le conclusioni dell'analisi.
- L'unica ACB fa riferimento alla linea come individuata dall'accordo italo-francese siglato tra i due governi il 30/01/2012. Successivamente (vedere punti successivi) dalla definizione della linea sono venuti meno i due tunnel in territorio francese (Belledonne e Glandon) e il tunnel dell'Orsiera in Italia: alla modifica non ha corrisposto alcuna revisione dell'ACB.

## Penali e accordi internazionali

- Non esiste alcun accordo internazionale sottoscritto dall'Italia nei confronti della Francia o dell'Europa che preveda l'esborso di "penali" in caso di ritiro unilaterale italiano.

- Delibera CIPE n. 67/2017 (G. U. 24/01/2018), punto 6 del deliberato: “Il soggetto aggiudicatore dell’intervento [*del primo e secondo lotto costruttivo del tunnel di base – ndr*] provvederà a inserire nel bando di gara per l’affidamento dei lavori dell’opera, tra gli impegni dell’aggiudicatario, **la rinuncia a qualunque pretesa, anche futura, connessa all’eventuale mancato o ritardato finanziamento dell’intera opera o di lotti successivi.** [grassetto del redattore]”
- L’accordo sottoscritto dallo stato francese e dallo stato italiano il 30/01/2012 prevede che l’opera oggetto degli accordi comprenda una sezione internazionale divisa in tre sezioni: una di competenza francese, comprendente 33 km di gallerie a due canne (Belledonne e Glandon); una transfrontaliera di competenza di entrambi gli stati, comprendente il tunnel di base di 57 km; una di competenza italiana comprendente il tunnel a due canne dell’Orsiera per 19,5 km. [artt. 2 e 4 dell’accordo del 30/01/2012].
- Lo stato francese ha posposto le decisioni relative alla tratta di sua competenza a dopo il 2038. Lo stato italiano ha lasciato cadere la realizzazione del tunnel dell’Orsiera ipotizzando altre soluzioni. In pratica entrambi gli stati hanno disatteso l’accordo del 2012, che non è stato revocato dal successivo accordo del 2015. Non è però stata modificata la ripartizione dei costi relativi al tunnel di base (che si trova all’incirca per l’80% in Francia e per il 20% in Italia) che è previsto che gravino per il 57,9% sull’Italia e per il 42,1% sulla Francia (al netto di eventuali contributi europei).

## Argomentazioni e ideologie

Le continue prese di posizione a favore della nuova linea Torino Lione rilanciate insistentemente dai grandi mezzi di comunicazione non si basano generalmente su argomentazioni verificate ma su assunzioni a priori e affermazioni apodittiche che adattano la propria formulazione alle circostanze senza mai sottoporre a critica razionale l’assunto. Come tali rivestono carattere strettamente ideologico.

Grande dizionario italiano Hoepli: “ideologico: *Che riconduce tutto all’ideologia, interpretando i fatti non in base alla loro reale consistenza, ma adattandoli a determinati schemi ideologici*”.

Google – dizionario italiano: “ideologico: *Astratto, ovvero basato su schemi concettuali precostituiti, piuttosto che sull’analisi concreta*”.

Angelo Tartaglia

(Commissione tecnica sulla Nuova Linea Torino Lione, dell’Unione Montana Valle di Susa, del comune di Torino e del comune di Venaria)

Torino, 21 giugno 21018