

Osservazioni sul metodo di previsione del traffico

Conviene spendere qualche parola sul metodo adottato da LTF per valutare il traffico sulla linea storica e quello globale attraverso l'arco alpino. Sia sul numero di treni merci che possono transitare sulla linea storica (che LTF tiene troppo basso rispetto a quello ottenibile con una ottimizzazione dell'esercizio in funzione di questo tipo di trasporto) sia sulle stime del carico massimo trasportabile.

Le scelte adottate da LTF ed RFI¹ sono tutte finalizzate a simulare una necessità di intervento non più dilazionabile. Tuttavia, una rideduzione di questi punti servirebbe a modificare ben poco la natura del problema; tutto quello che si otterrebbe con delle ipotesi più ragionevoli è una dilazione di qualche anno.

In realtà, il fortissimo incremento dei volumi di traffico della vecchia linea, e la conseguente saturazione sia della tratta metropolitana, sia di quella di bassa valle, rispettivamente negli anni compresi tra il 2012 ed il 2018 e tra il 2024 ed il 2031, sono stati ottenuti con un procedimento di calcolo falsato da una serie di assunzioni non fondate.

Iniziamo da due aspetti che, dal punto di vista del metodo, rappresentano una violazione delle metodologie di natura generale:

- si è completamente ignorato l'andamento storico dei dati reali di traffico della linea nell'elaborare una proiezione dei traffici futuri;
- si è adottata l'ipotesi che il valore globale di traffico attraverso l'arco alpino vada crescendo nel prossimo mezzo secolo con un tasso di incremento percentuale costante, sia pure con valori dell'incremento lievemente diversi per il primo e il secondo periodo.



Fig. 1

UNA DISCONTINUITÀ INCOMPRESIBILE

Per quanto riguarda il primo punto, l'ipotesi adottata comporta che i fattori che hanno determinato l'andamento storico dei flussi vengano di colpo annullati e sostituiti, a partire dal 2004, da un insieme di fattori con una dinamica completamente diversa.

Il senso dell'operazione può essere colto con uno sguardo alla Fig. 1. Come è immediato rendersi conto, non vi è alcuna parentela, né per quanto riguarda gli anni successivi al 2004, né per quelli precedenti, tra l'andamento piatto e decrescente dei dati reali e la previsione di LTF, rappresentata dalla curva esponenziale in rosso che si impenna. Il diagramma appare errato a chiunque si occupi di problemi simili, perché la prima e fondamentale condizione richiesta a un modello previsionale è che esso sia in grado di riprodurre con buona approssimazione i dati già noti del passato².

In un discorso del tutto teorico si può immaginare che, a spiegare la rilevante discontinuità tra la previsione di LTF e i dati reali, sia accaduta una specie di catastrofe nell'anno 2004, che ha completamente stravolto i lineamenti del processo. Ma non risulta che nell'anno 2004 sia accaduto, nel campo dei trasporti, qualcosa di così dirimpante come una catastrofe naturale o l'esplosione di una guerra mondiale; e oltretutto, neppure nell'esempio estremo le curve che rappresentano il prima e il dopo dell'evento risultano così radicalmente estranee l'una all'altra come quelle della Fig. 1.

UNA PREVISIONE RAGIONEVOLE PER I PROSSIMI 10-15 ANNI

Conviene analizzare l'andamento probabile del trasporto attraverso l'arco alpino occidentale in base a:

¹ LTF – Lyon Turin Ferroviaire; RFI – Rete Ferroviaria Italiana

² Sono diverse le previsioni dei flussi di traffico (cfr. fig. 1.) sull'asse Torino – Lyon, effettuate da LTF e da BBT, essendo quest'ultima la società incaricata di svolgere le stesse funzioni di LTF per il traforo del Brennero. Le previsioni di BBT non giustificano la costruzione di una nuova linea Torino –Lyon, come il diagramma citato indica chiaramente: la vecchia linea non corre nei prossimi trent'anni alcun rischio di saturazione. La divergenza a medio termine tra le due previsioni deriva essenzialmente dai valori presunti dell'incremento del Pil italiano fino al 2020 e oltre. BBT ha assunto valori più bassi (1,6%, invece di 1,8% fino al 2020; e specialmente 0,9% invece che 1,5% dopo il 2020).

- considerazioni di carattere locale che riguardano sostanzialmente la natura degli scambi tra Italia e Francia, e la loro evoluzione storica;
- considerazioni di carattere globale, che concernono i limiti oggettivi posti a un incremento illimitato della produzione industriale nel mondo.

Rispetto alla scala delle previsioni di crescita di LTF – un aumento di sei volte del traffico merci per ferrovia tra oggi e il 2030, nel corridoio della nuova linea – si ritiene che i flussi tra Italia e Francia rimarranno sostanzialmente stazionari nel prossimo decennio. Si potranno avere nei prossimi dieci anni variazioni di qualche decimo attorno ai valori attuali, forse un aumento del 50% se le condizioni politiche e normative saranno particolarmente favorevoli al trasporto su ferro, ma i 20 milioni di tonnellate immaginati da LTF, (cfr. Fig. 1) non saranno raggiunti, nemmeno nel caso del tutto improbabile che al 2020 sia in funzione la nuova linea.

E per quanto riguarda le previsioni del dopo 2020, in base a considerazioni di carattere globale, si ritiene che il volume del trasporto non potrà che diminuire, di quanto non è prevedibile, ma il suo andamento è qualificabile certamente con il segno del cambiamento.