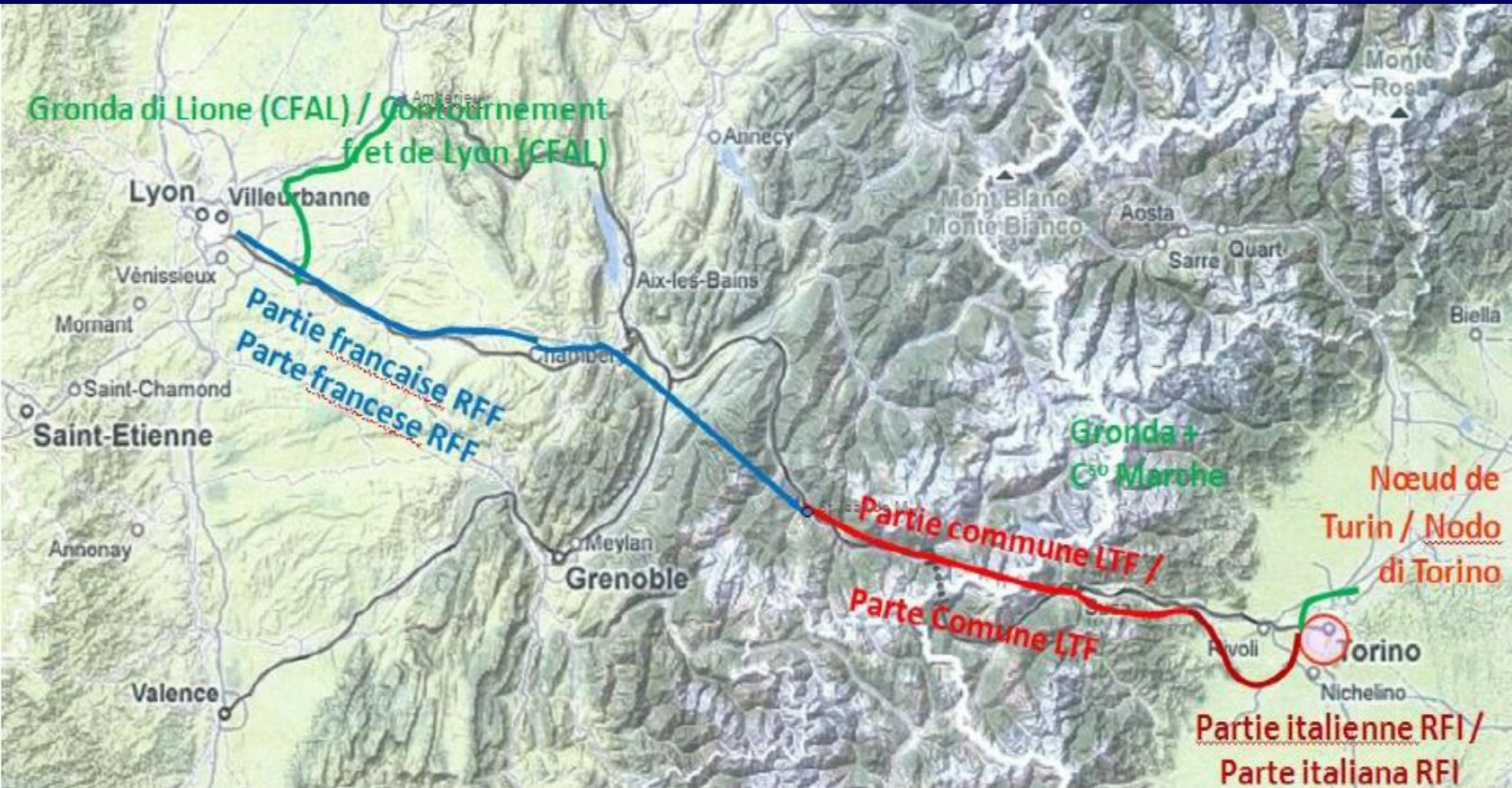


La nuova Torino-Lione

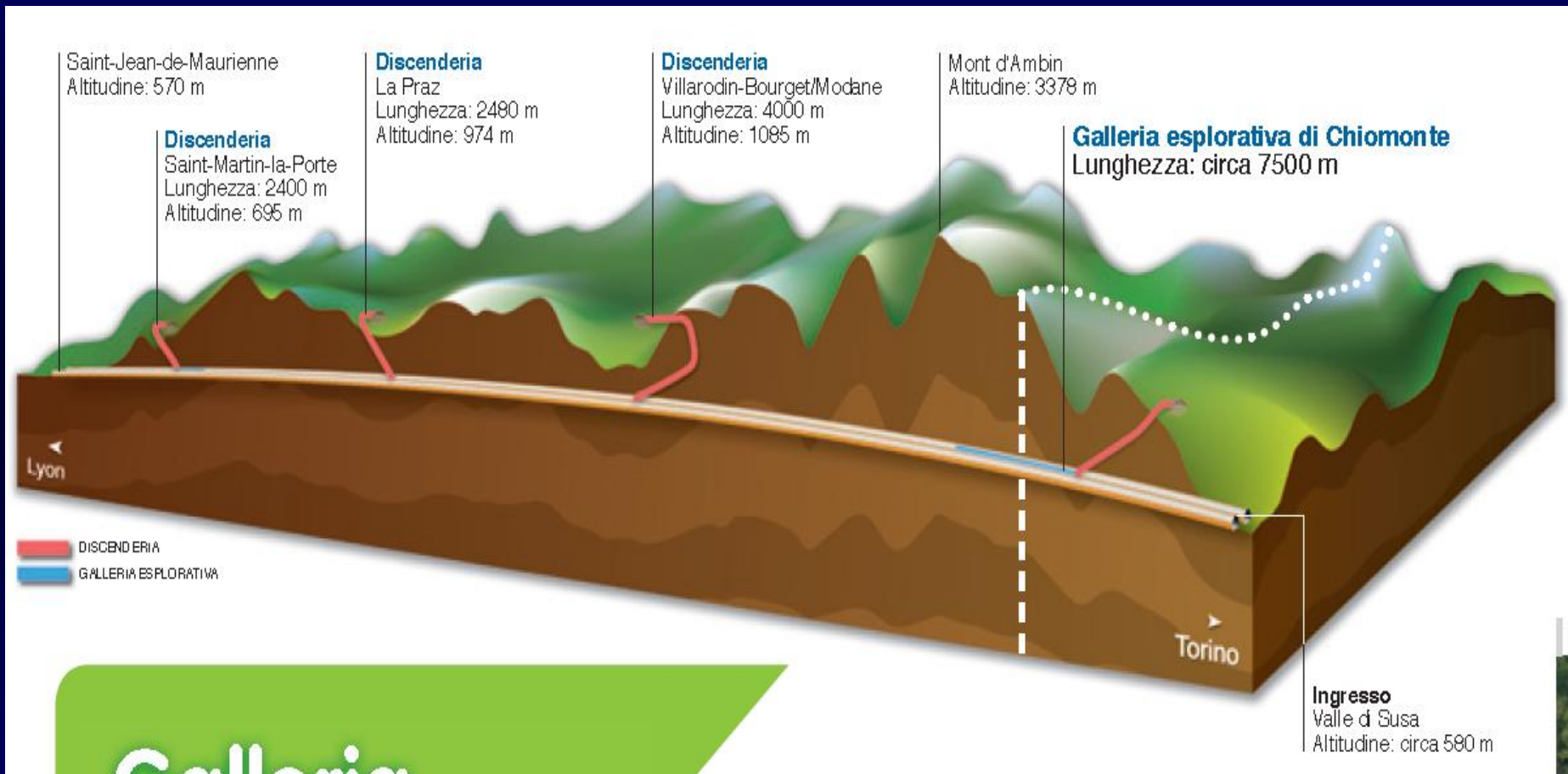
Qualche ragionamento

Angelo Tartaglia

La linea



Il tunnel di base



Costi ufficiali o stimati

- Tunnel di base: 8,5 miliardi di Euro di cui più di 2,9 a carico dell'Italia (57,9% circa della spesa rimasta a carico di Francia e Italia)
- Tratta italiana fino a Settimo, stima prudenziale: almeno 20 miliardi di Euro
- Tratta francese fino a Lione secondo la Court des Comptes: almeno 23 miliardi di Euro

Secondo LTF-RFI il costo *dell'intera linea* sarebbe 23 miliardi di Euro

Costo del tunnel della Maddalena (7,5 km)

~600 (?) milioni di Euro (europei)

Stanziamiento nazionale per tutti
i comuni d'Italia per opere di
messa in sicurezza del territorio:
30 milioni di Euro

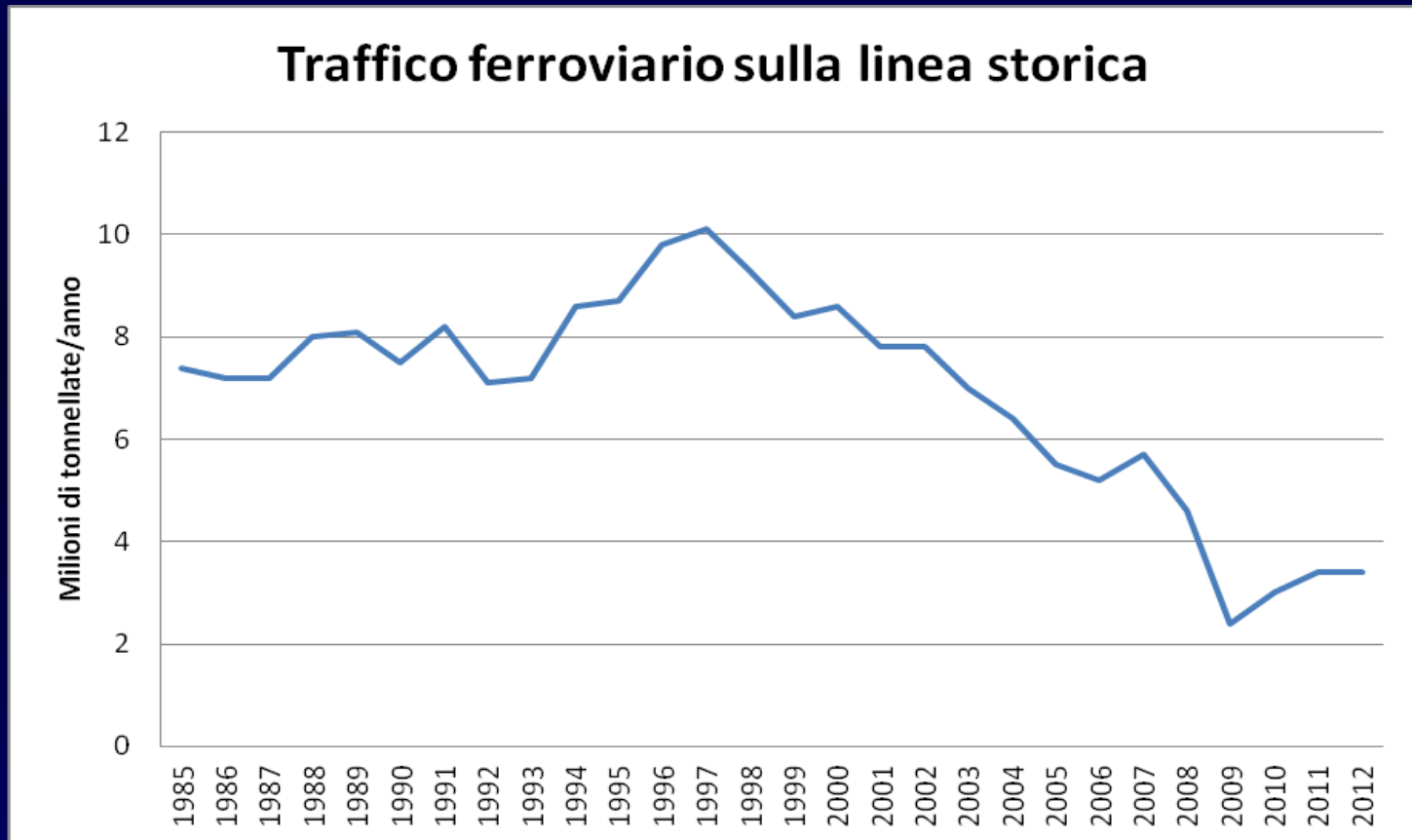
Traffico di passeggeri

- Nel 1992 i proponenti affermavano che i passeggeri Torino-Lione sarebbero passati da 2.000 a 20.000 al giorno in 10 anni
- L'offerta sulla linea in 20 anni è rimasta tra 2.000 e 3.000 pax/giorno (Milano-Parigi)

Linee AV esistenti

- La Tokyo-Osaka ha più di 400.000 pax/giorno
- Il TGV Atlantique ha circa 40.000 pax/giorno
- Fuori da questi ordini di grandezza una linea passeggeri è un lusso direttamente o indirettamente sovvenzionato

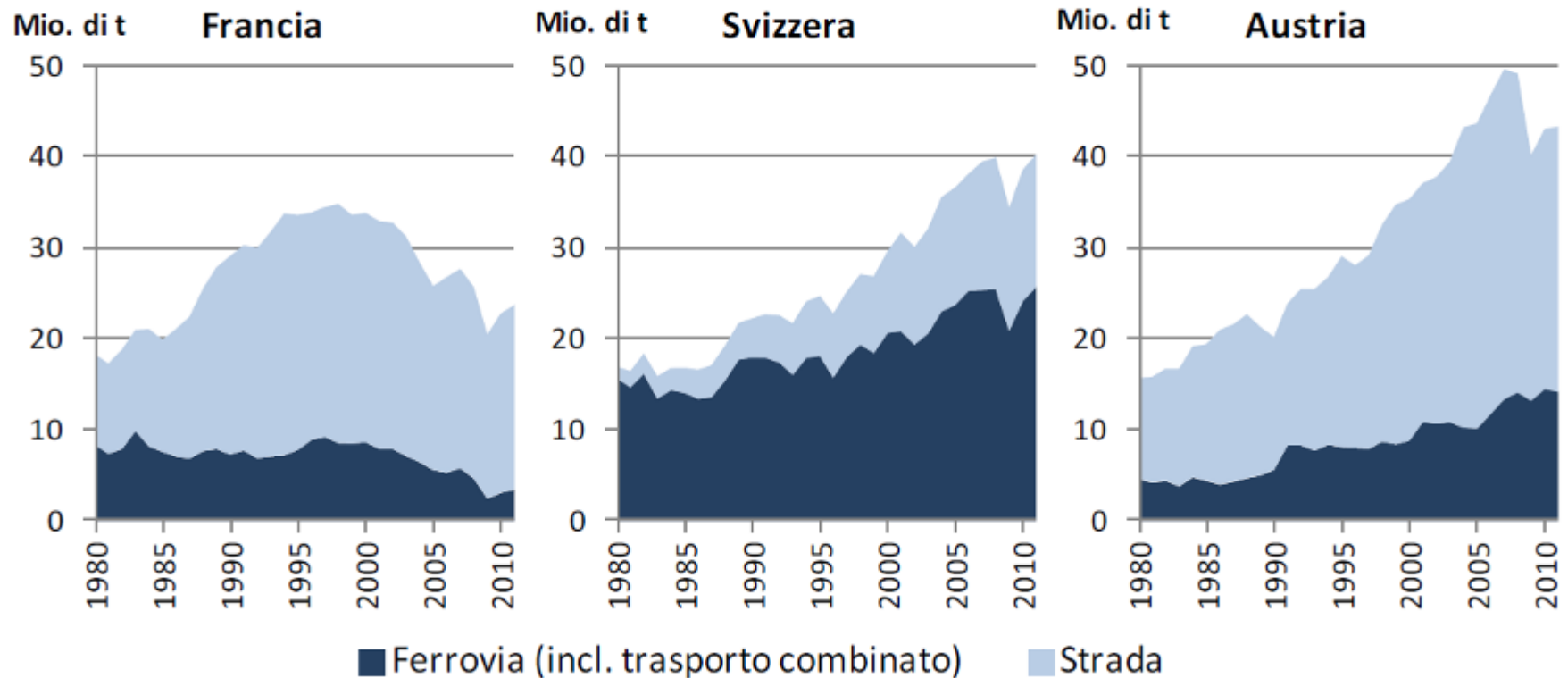
Traffico merci sulla ferrovia della Valle di Susa



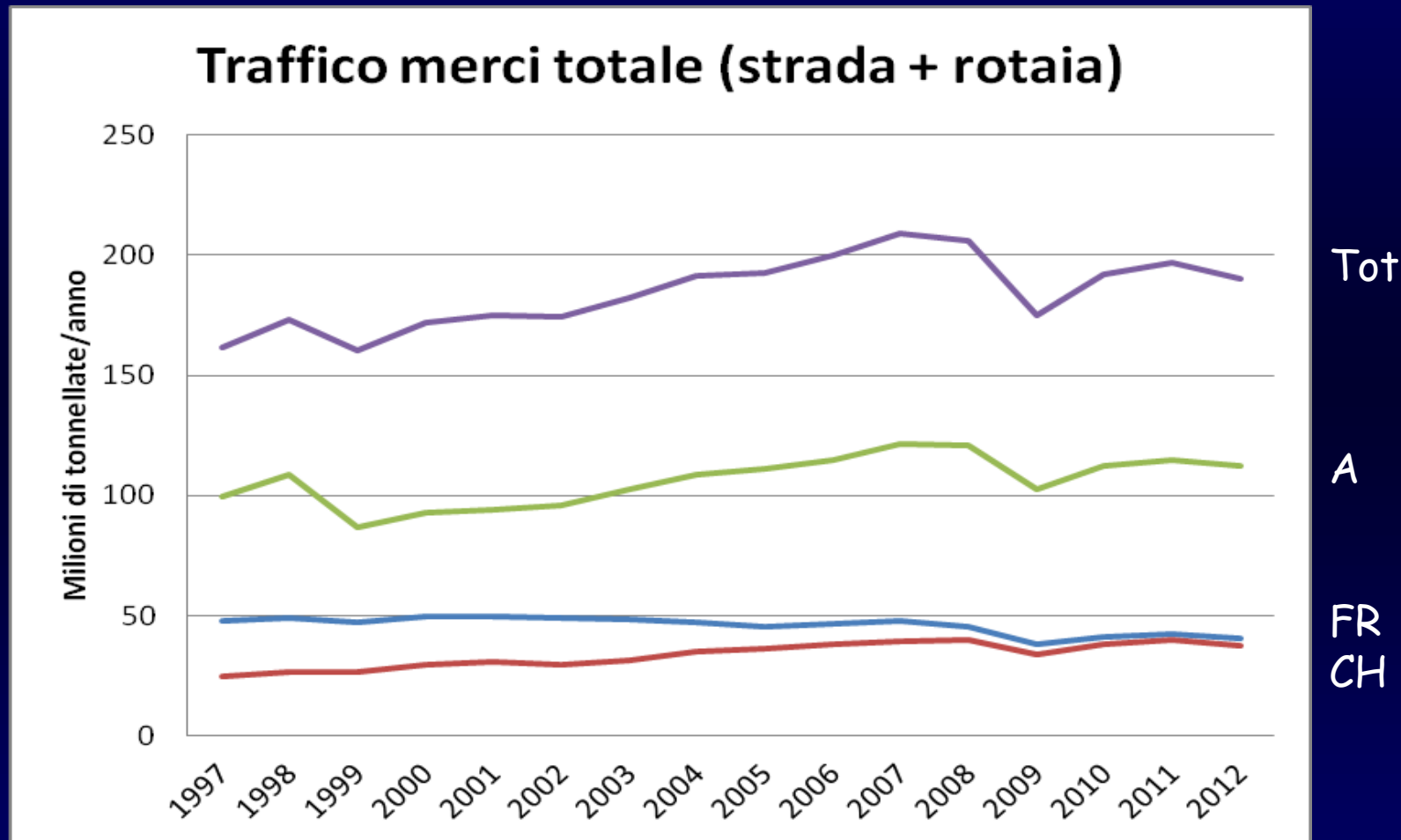
Traffici attraverso l'arco alpino

Traffico merci attraverso le Alpi 1980-2011

Moncenisio / Fréjus - Brennero mio. di tonnellate/anno (nette)



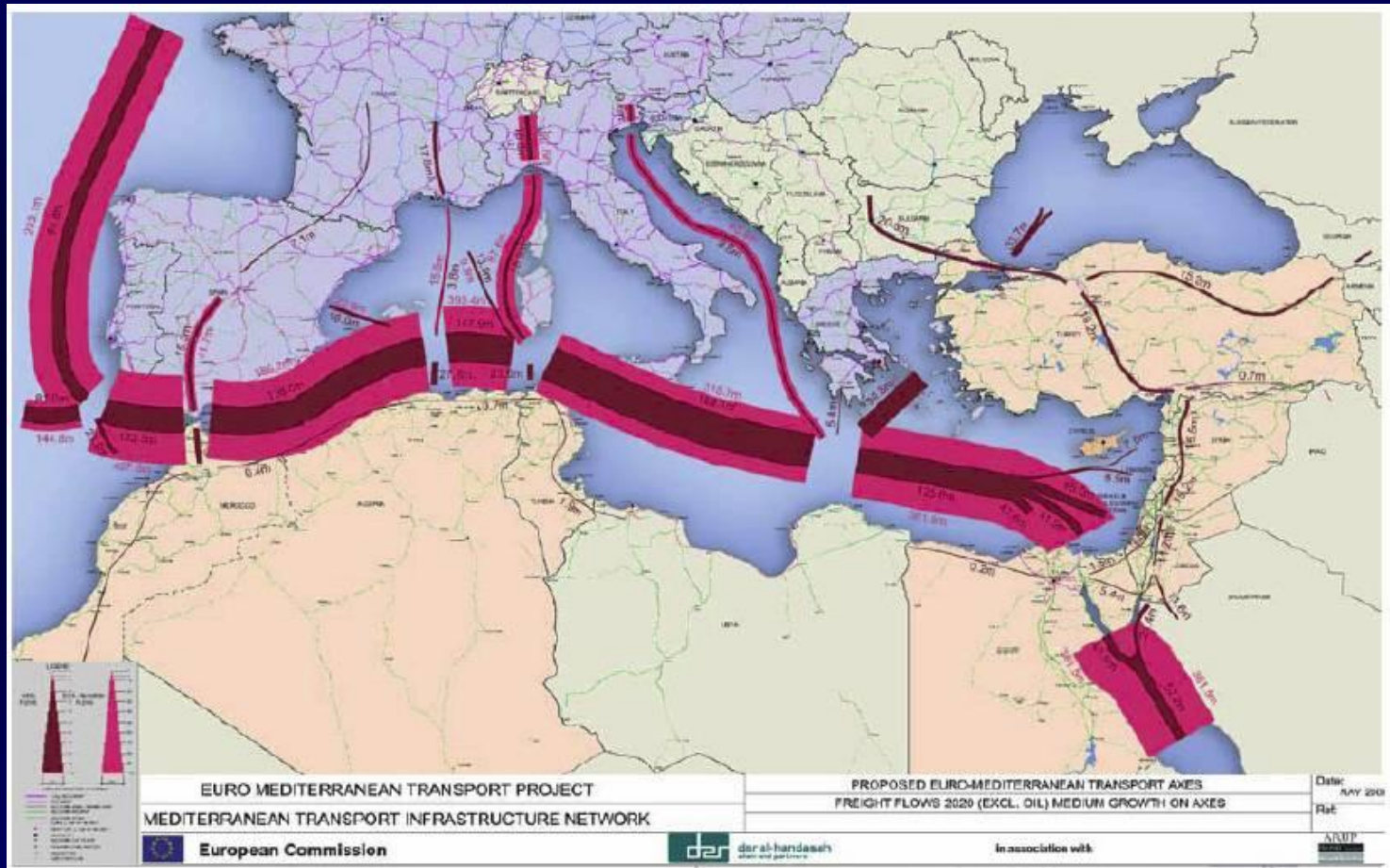
Tendenze in atto (15 anni)



Flussi in crescita attesi



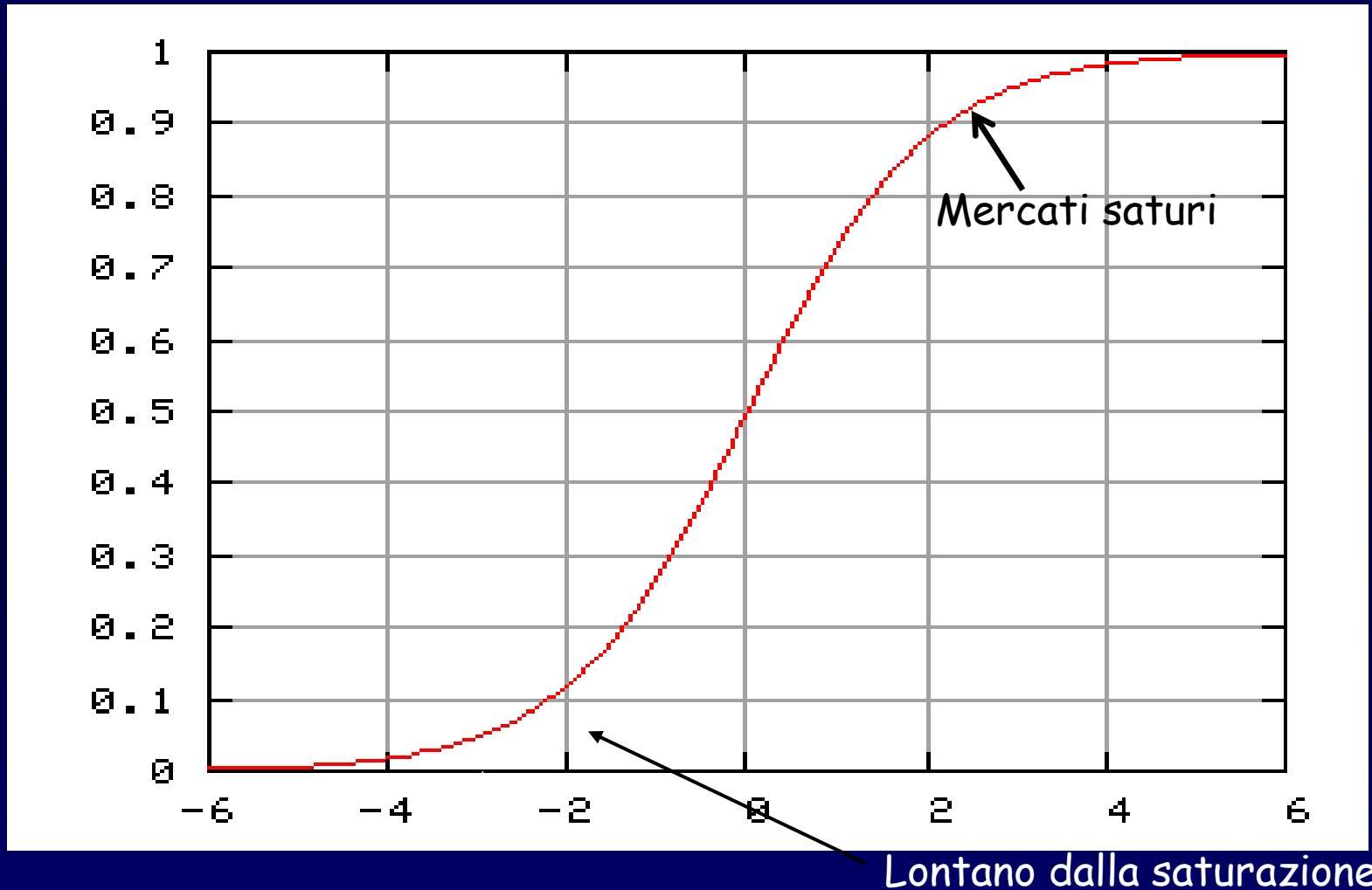
Direttrici terrestri Nord-Sud



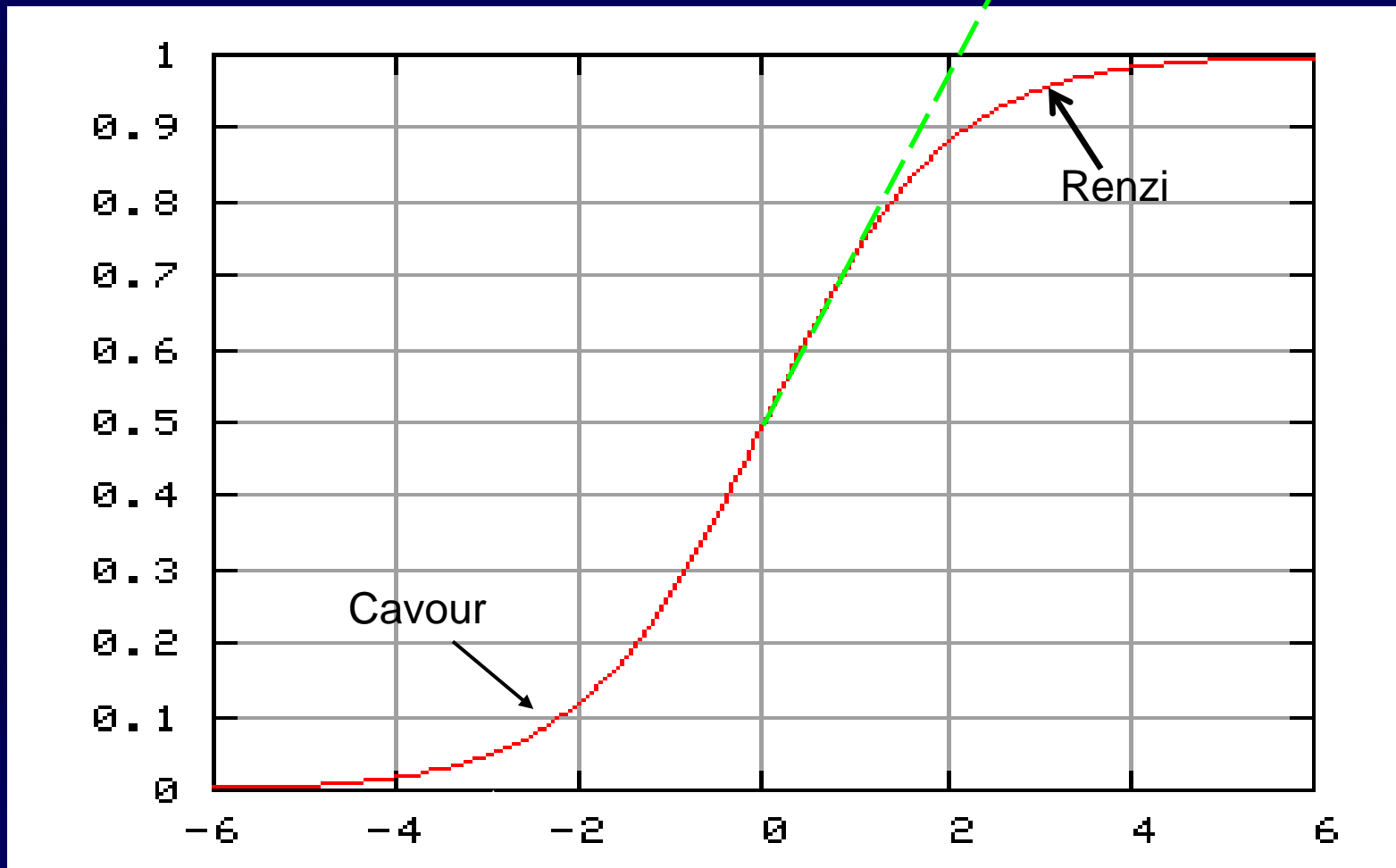
Relazioni attive per l'Italia

- Est/Ovest: prevalentemente intereuropee (stazionarie)
- Nord/Sud: sia intereuropee che con l'oriente estremo e vicino e con l'Africa attraverso i porti del Mediterraneo (in crescita)

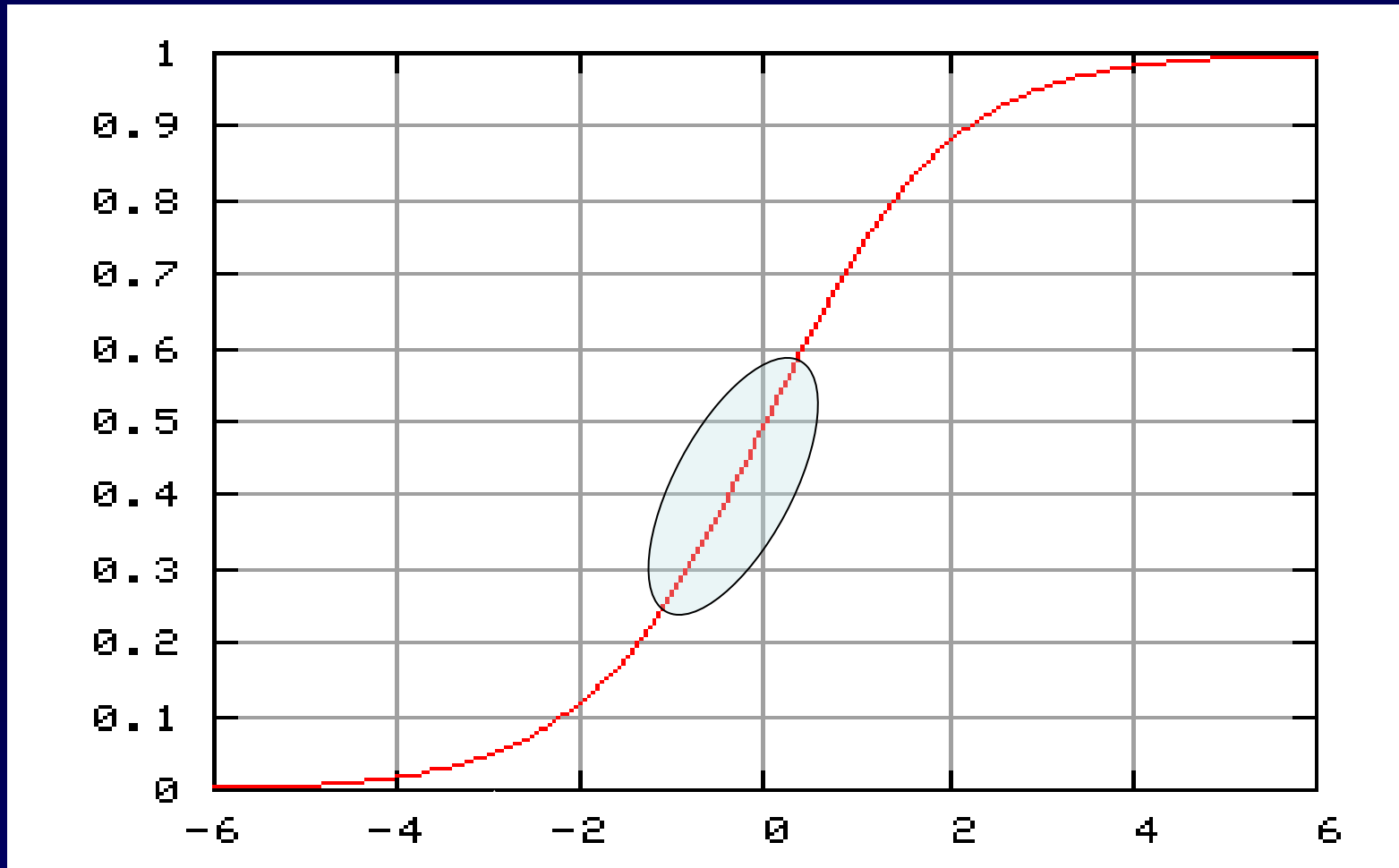
Flusso di merci tra due mercati finiti



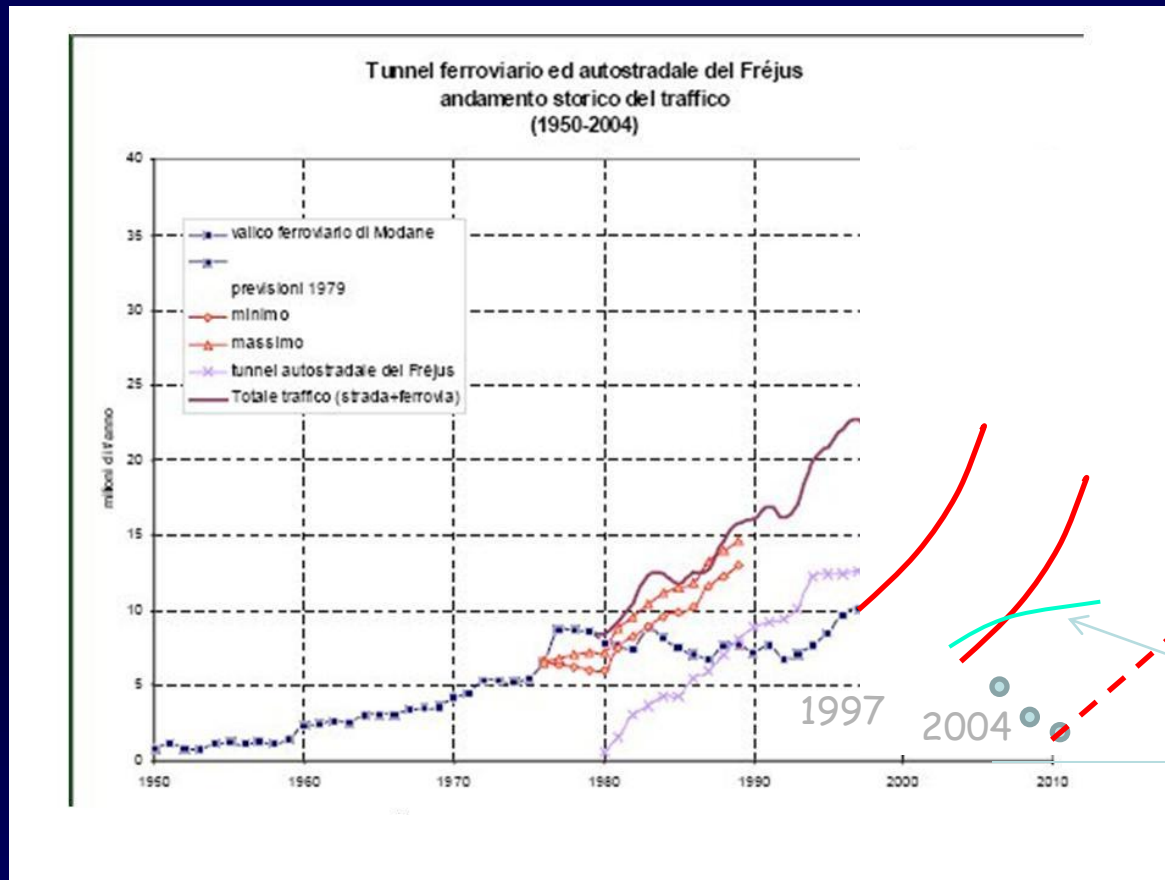
Italia-Francia (Est-Ovest)



Europa-Asia, Africa... (Nord-Sud)



Previsioni dei proponenti



Previsione BBT

2053

Crescita generalizzata

- La crescita del traffico "prevista" in Valle Susa comporterebbe la saturazione dell'intero arco alpino in pochi decenni.
- La rete interna italiana si saturerebbe a sua volta
- La crescita del traffico si basa su due ipotesi:
 - Crescita generalizzata del PIL in Europa
 - "Fattore di elasticità" k pari a 1,7 in peso e in valore.

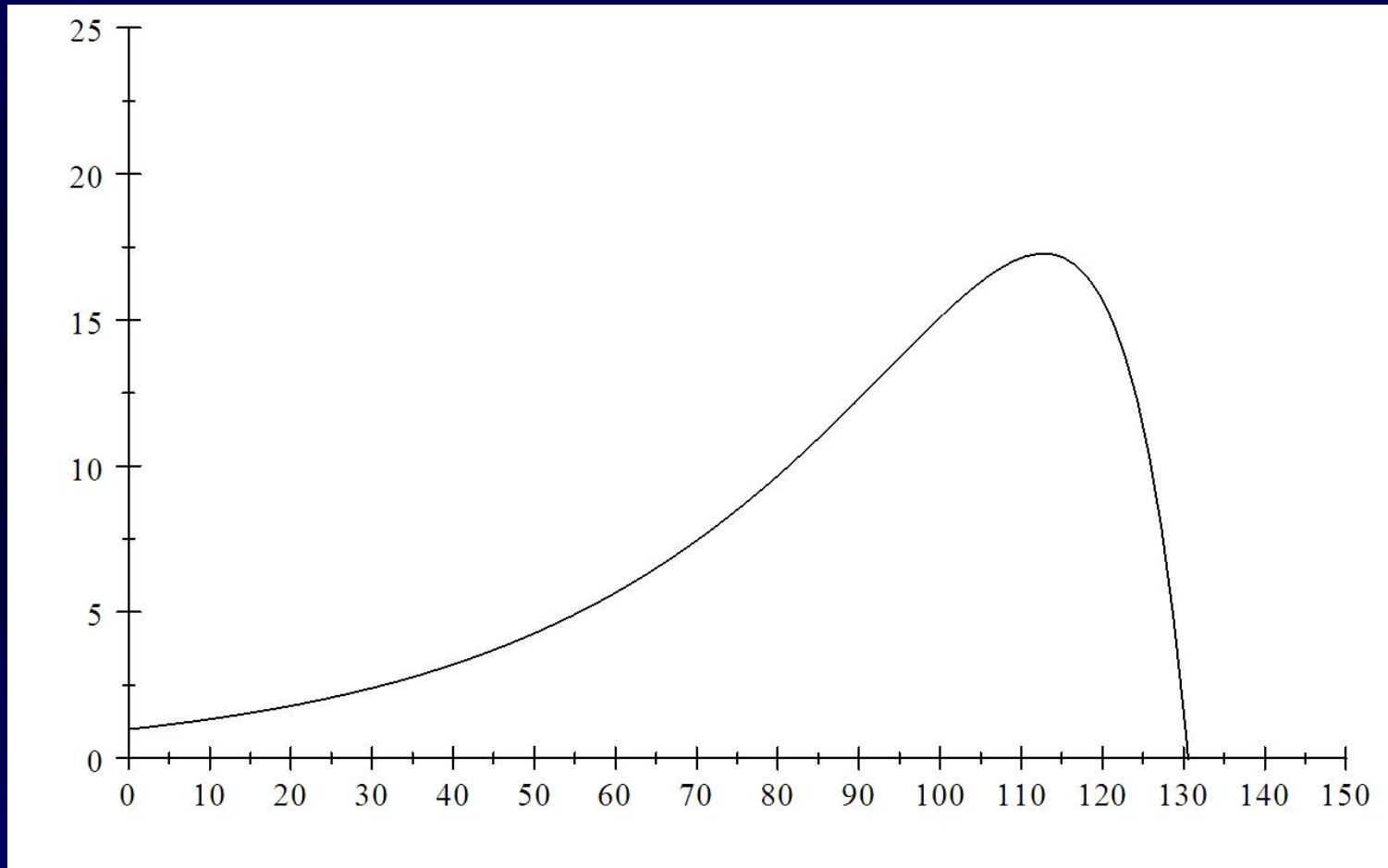
Il mondo reale

- Crisi economica strutturale di esito incerto (PIL europeo stagnante o in calo)
- Crescita materiale dei flussi priva di basi in mercati saturi
- Moltiplicatore 1,7 scelto ad hoc e senza basi materiali
- Costi dell'energia in crescita
- Costi delle materie prime in crescita

Il fattore di elasticità

- 1,7 "giustificato" con gli andamenti di 11 mesi del 2011
- Nel modello LTF 2006 era $k=1,4$
- La correlazione tra due fenomeni di cui non si conosce la causa può dare qualsiasi risultato
- Paradossi dell'applicazione di $k>1$ a sistemi fisici di trasporto

Utile del trasporto con $k > 1$



"Previsioni" dei proponenti al 2035

- 39,9 Mton sulla NLTL (~12 volte quelle del 2012)
- 32,4 Mton sulla strada (1,6 volte quelle del 2010, se si include il Monte Bianco)

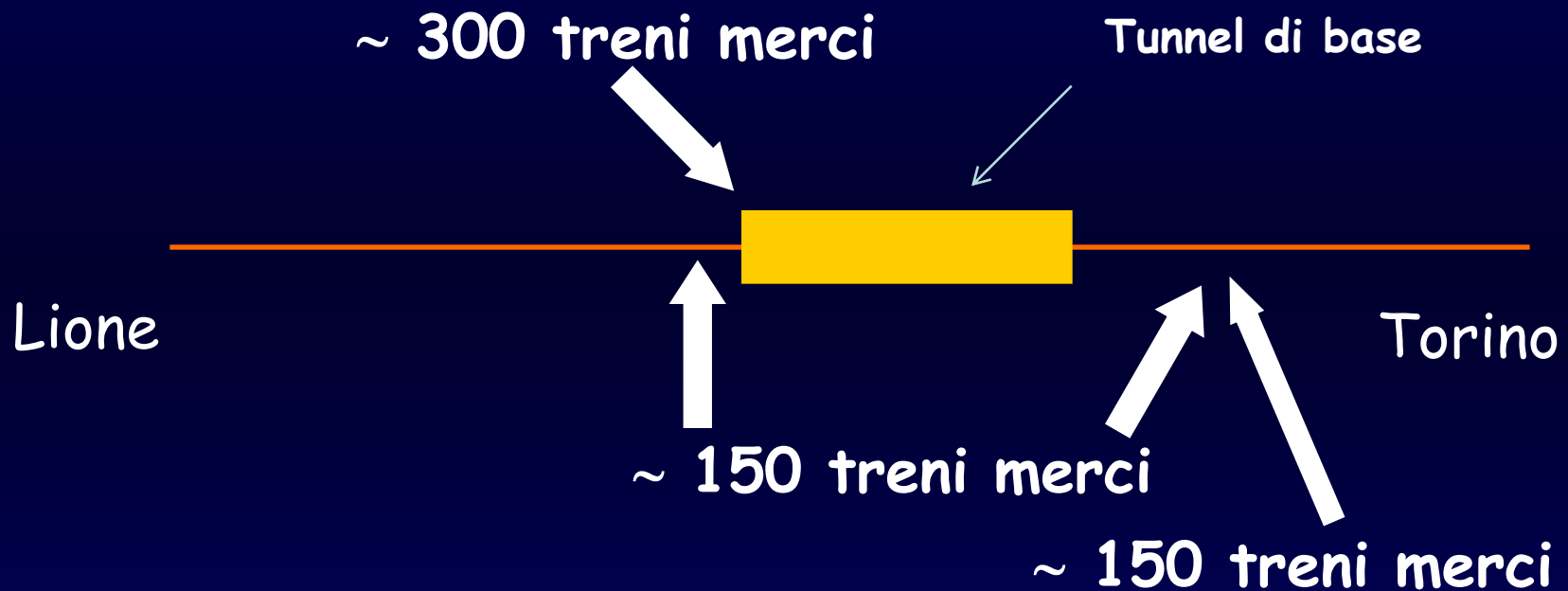
~ 800.000 camion in più di oggi

Ma...

Secondo i proponenti, nel 2035 sarà attiva la soluzione low cost (tunnel di base più linea storica)

- La portata della linea resta quella di oggi: ~ 20 Mton/anno
- Altri 19,9 Mton/anno si riverserebbero sulla strada
- ~ 2,1 milioni di camion in più di oggi sulla strada (contando anche il Monte Bianco)

Il progetto ridotto (*low cost*)



*La nostra classe dirigente non è mai
responsabile di nulla: le caratteristiche
dominanti sono ignoranza ed arroganza*

Gli sbagli ricadono sempre sulla collettività