

Torino-Lione, diatriba sui costi-benefici

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione intercetterà i volumi di traffico, che la vecchia linea non è in grado di sostenere e, al 2035, alleggerirà le strade dal traffico pesante, con 700 mila tir in meno l'anno sull'arco alpino. Sono alcuni degli effetti che deriveranno dalla realizzazione dell'opera, secondo quanto emerge dall'aggiornamento delle analisi costi-benefici condotta dall'Osservatorio Torino-Lione, sulla base dei cambiamenti intervenuti sul progetto e dello scenario macroeconomico, presentate giovedì scorso. Le previsioni di traffico merci al 2035 sul valico del Frejus indicano, secondo il rapporto presentato da Mario Virano al ministero delle Infra-

strutture e Trasporti, un volume di 39,9 milioni di tonnellate in caso di realizzazione del progetto contro i 15,5 milioni di tonnellate in assenza della nuova linea.

Un impulso arriverà anche per il traffico passeggeri internazionali. Le previsioni prevedono un aumento di 1,8 milioni di passeggeri l'anno rispetto alla situazione senza progetto. La quota di trasporto su ferro salirà così al 4,5% rispetto alla situazione senza progetto.

Cifre e valutazioni che non trovano d'accordo i No tav. "Per giustificare la necessità di una nuova ferrovia Torino-Lione si diceva, nel 1992, che i passeggeri sarebbero saliti da duemila a

ventimila al giorno entro dieci anni: la realtà è che, dopo vent'anni, sono rimasti fra i duemila e i tremila". È uno degli argomenti illustrato, giovedì scorso, da Angelo Tartaglia, docente del Politecnico di Torino, al convegno di accademici, ricercatori e studiosi contrari al Tav.

Al convegno è intervenuto anche Luca Mercalli, presidente della società meteorologica italiana, che oltre ad avere parlato dei rischi globali di uno sviluppo 'gigantista', ha lanciato una battuta: "Perché un Paese con tante bellezze naturali vuole diventare un polo logistico? Un polo logistico è Rotterdam. E quanta gente per le vacanze sceglie Rotterdam?".