

Non esistono domande imbarazzanti, bensì risposte imbarazzanti (Oscar Wilde)

Nella "Relazione annuale" del Coordinatore sui trasporti Laurens Jan Brinkhorst (Bruxelles, ottobre 2013)

www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2014/05/Relazione-Brinkhorst-Ottobre-2013-PP6-final_it.pdf

compare questa cartina dove si vede come i 57 km del tunnel di base si sviluppano quasi il **90 %** in territorio francese. A pag. 11 della relazione si scopre però che ai francesi compete solamente il **42 %** dei costi, percentuale pienamente confermata nella pagina web del 9/4/14 del "Sole 24 ore"

<http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2014-04-09/tav-due-anni-italia-ratifica-trattato-la-torino-lione-151746.shtml?uuid=AB2gmf9>



Preso atto di questi dati ufficiali diventa estremamente interessante andar a chiedere ai politici fautori dell'opera (in pratica tutti quelli di FI, IDV, LEGA, NCD, PD, PDL, UDC) i motivi di un contratto così svantaggioso per gli italiani ai quali in teoria compete poco oltre il **10 %** delle spese dell'opera (*primo paradosso*).

Opera colossale ancorchè inutile in quanto trattasi per giunta di un **doppione** (*secondo paradosso*). Infatti la linea storica, da trenta anni completamente a doppio binario, è oggi anche in standard di Alta Capacità (TAC) grazie agli adeguamenti previsti nel 2001 (<http://www.trail.pie.camcom.it/inter/ipf000500.htm>) con esito confermato a pagina 12 della succitata "Relazione annuale" (22 tonnellate per asse e sagoma GB1 estesa).

Infine qualora il doppione fosse operativo, confrontando i percorsi delle due TAC, si vede come diminuisce drasticamente il tratto di ferrovia in territorio italiano. Tenendo conto che le merci "lasciano" sul territorio delle nazioni attraversate tot euro in base ai km percorsi, ecco servito il *terzo paradosso*.