



Il punto sulla Torino-Lione: marzo 2017

a cura del Comitato Scientifico del Controsservatorio Valsusa

Un'istantanea che fissa ciò che è stato fatto finora, ciò che è previsto dai progetti e ciò che rimane nelle intenzioni dei proponenti l'opera. Un'analisi che richiama le ragioni tecniche di chi vi si oppone e contesta l'asserita irreversibilità di scelte tecniche/politiche e di accordi internazionali.

Il punto sulla Torino-Lione: marzo 2017

La vicenda pluridecennale della Nuova Linea Torino Lione (NLTL) è sempre stata dominata da una rappresentazione pubblica fatta di retorica e di slogan e in cui i fatti sono stati relegati in una condizione di marginalità. Le vicende relative alla NLTL vengono presentate dai mezzi di comunicazione generalmente in termini di cronaca, giudiziaria o meno, e di annunci; praticamente mai in termini di merito. È il caso, dunque, di ricapitolare quello che sta effettivamente succedendo, privilegiando la realtà rispetto alla tragi-commedia recitata ormai da decenni. Con una osservazione preliminare.

Da anni, e soprattutto ora, il Governo, la politica, i media diffondono a piene mani l'idea che la costruzione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione sia una decisione irreversibile data l'avvenuta sottoscrizione e approvazione da parte dei Parlamenti italiano e francese dei relativi accordi. Qualcuno ammette persino che l'utilità dell'opera è dubbia e la spesa insostenibile, ma subito aggiunge che ormai è tardi per tornare indietro. Altri, a sostegno di questa tesi, dicono – falsamente – che i lavori sono ormai cominciati, confondendo le gallerie di servizio in Francia e il tunnel geognostico (destinato per definizione solo a verificare le caratteristiche del terreno) con il tunnel in cui dovrebbero passare i nuovi treni ad alta velocità (il cui inizio è di là da venire). Si tratta di argomenti del tutto infondati. Gli accordi internazionali sono scelte politiche che, se c'è il consenso delle parti, possono essere modificate o cancellate. Ed è noto che alcuni dei partner originari del progetto (come il Portogallo) vi hanno rinunciato e che, in Italia come in Francia, il fronte dell'opposizione al Tav cresce anche in sede parlamentare.

Del resto, in politica come nella vita quotidiana, quando ci si accorge di avere sbagliato è razionale tornare sulle decisioni prese. Accade ed è accaduto da ultimo per il passante ferroviario e la relativa stazione sotto

la città di Firenze, la cui riconosciuta inutilità ha determinato l'interruzione dei lavori pur in stato di avanzata esecuzione. E molte sono le grandi opere o i grandi eventi accantonati pur dopo un'avanzata fase preparatoria. Dunque, nulla di irreversibile, ma semplicemente un progetto di linea ferroviaria ancora nella fase preparatoria e da cui si può – e si deve – tornare indietro senza che, come si vedrà, ciò determini penali e risarcimenti di rilievo.

1. Lavori in corso

Il solo cantiere attivo in Italia è, dal 2012, quello de La Maddalena nel territorio del comune di Chiomonte. Il tunnel, detto geognostico, serve ufficialmente per “conoscere la struttura della montagna”, come si legge sul sito della società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Una volta finito dovrebbe fungere da via di accesso al cantiere del tunnel transfrontaliero o di base e poi da galleria di sicurezza e per la manutenzione dell'opera principale. Lo scavo è giunto alla lunghezza di 7020 metri sui 7500 appaltati. TELT ha deciso di rinunciare a scavare gli ultimi 480 metri e ha dichiarato concluso il lavoro il 22 febbraio del 2017.



Fig. 1 - Il cantiere di Chiomonte (foto Diego Fulcheri)

In Francia sono state realizzate in passato tre “discenderie”, cioè tunnel di servizio rispetto al tunnel di base, e ora sono in corso lavori di scavo per una ulteriore galleria geognostica, questa volta realizzata in asse con il tunnel di base a partire dal sito di Saint Martin La Porte: 10 anni di lavori previsti per meno di 10 km di tunnel.

2. Atti politico-istituzionali

Con legge 5 gennaio 2017 il Parlamento italiano (come, poco dopo, quello francese) ha ratificato l'accordo sottoscritto dai due governi in data 24 febbraio 2015, integrato con il protocollo aggiuntivo approvato l'8 marzo 2016, che autorizza LTF (ora TELT) a iniziare la realizzazione del progetto principale e definisce vari dettagli relativi alla ripartizione dei costi e alla gestione degli appalti. La realizzazione dovrebbe avvenire per lotti costruttivi (non viene più usata l'espressione “funzionali”). L'accordo prevede anche che il costo (definito con valuta gennaio 2012) venga attualizzato, fino a fine lavori, a un tasso dell'1,5% annuo, salvo verifica dell'andamento reale effettuata anch'essa su base annua.

3. Ipotesi progettuali

Mentre la Francia ha esplicitamente rinviato a dopo il 2030 l'eventuale costruzione della propria tratta nazionale (Saint Jean de Maurienne-Lyon) l'Italia ha fatto una scelta diversa, dettata dalla carenza di fondi destinati alla realizzazione delle infrastrutture in seguito alla perdurante crisi economica: a partire dal 2013 governo e promotori del Tav Torino-Lione hanno proposto una realizzazione della nuova linea nel nostro Paese per fasi successive, ipotizzando da oggi al 2030 solo alcuni lotti costruttivi parziali. Ecco le implicazioni di tale ridimensionamento:

Tratta internazionale: il progetto definitivo di Ltf-Telt per la porzione italiana, approvato dal Cipe nel febbraio 2015, accorcia del 50% il tracciato di binari nuovi previsto in origine. Ci si attesterebbe in sostanza sulla costruzione del mega-tunnel di base, sulle opere

accessorie nella piana di Susa (tra le quali la stazione internazionale), sulla successiva galleria fino a Bussoleno dove i nuovi binari si raccorderebbero alla linea esistente nei pressi dell'attuale stazione ferroviaria. Per la restante parte del percorso ci si affiderebbe all'utilizzo della ferrovia storica opportunamente adeguata, con quali modalità non è dato sapere. Tempi immaginati: dal 2017 al 2030.

Tratta nazionale: in assenza di un progetto approvato è l'Osservatorio tecnico a ridimensionare l'opera proponendo i lotti da realizzare in una prima fase: l'ipotesi, via via limata negli anni (la più recente è del luglio 2016) prevede soltanto la costruzione della galleria sotto la collina morenica tra Buttigliera Alta e Rivalta, e il successivo raccordo all'interporto di Orbassano. Per le altre parti si ricorrerebbe alle linee esistenti, compreso il passante del nodo di Torino, anche qui con gli opportuni adeguamenti ma con la rinuncia al sottoattraversamento dell'area ovest di Torino in galleria a tre livelli. I tempi immaginati sono dal 2018 al 2030 ma per passare dalle ipotesi dell'Osservatorio all'apertura dei cantieri bisognerà attendere la concreta progettazione di Rfi-Italferr.

La decisione di realizzare il tunnel di base anche in assenza del resto della nuova linea è palesemente non-funzionale in quanto è evidente che, se anche ci fosse la relevantissima domanda di trasporto che i proponenti "prevedono" a prescindere dal mondo reale, essa non potrebbe essere soddisfatta perché la capacità della linea resterebbe comunque quella attuale. Per di più se lo strabiliante aumento dei flussi lungo l'asse Torino-Lione fosse reale, esso non potrebbe far altro, vista la programmata insufficienza della ferrovia, che riversarsi sulla strada con conseguenze molto pesanti (passaggio da poco più di 700.000 a più di 2 milioni di mezzi pesanti/anno). Dunque, il tunnel di base verrebbe realizzato "subito" a debito, rinviando il rientro del debito e gli eventuali vantaggi (se ci fossero) ad una data indefinita.

4. Nuovi cantieri?

In Val di Susa Telt intenderebbe avviare, probabilmente già nel 2017, due lavori propedeutici alla realizzazione vera e propria dell'opera: lo spostamento dell'autoporto A32 a San Didero e la realizzazione di due nuovi svincoli autostradali all'interno del cantiere di Chiomonte riservati ai mezzi operativi. La durata dei cantieri è stimata in 1-2 anni dall'effettivo avvio, la progettazione e l'esecuzione di entrambe le opere verrebbero affidate alla società autostradale Sitaf. In parallelo vi sono altre due predisposizioni secondarie: lo spostamento della pista "Motoroasi" per i corsi di guida sicura dalla piana di Susa al Comune di Buttigliera Alta e la creazione di un'area di deposito dello smarino presso Salbertrand. Ben più rilevante è il fatto che entro la fine di quest'anno Telt intenda partire con l'assai impegnativo cantiere dell'interconnessione tra il (futuro) tunnel di base e la linea storica a Bussoleno, comprendente la galleria tra Susa (loc. Coldimosso) e Bussoleno (loc. Isolabella): termine della prima canna previsto dopo 2 anni, durata complessiva 5 anni.

Lo scavo del tunnel di base vero e proprio, invece, non potrebbe iniziare prima del 2019 (con durata fino al 2030), stante la prescrizione del Cipe per un "cantiere operativo sicuro" in variante a quello originariamente previsto a Susa. La scelta conseguente è stata la previsione di adeguare il cantiere militarizzato di Chiomonte, ampliandolo e ristrutturandolo pesantemente, per poter poi scavare il tunnel internazionale partendo da questo accesso attraverso una nuova galleria di servizio e sicurezza parallela a quella del tunnel geognostico. Ad oggi è stata avviata la progettazione esecutiva dell'allargamento del cantiere, che pare preveda l'inclusione di due nuove aree: una oltre il torrente Clarea, verso Giaglione, e una lungo la Dora, sotto via dell'Avanà, verso Chiomonte. Resta da verificare la necessità di una nuova procedura di VIA per la progettazione di questa variante sostanziale al progetto definitivo a suo tempo approvato. In questo caso i tempi di approvazione risulterebbero dilatati.

Tempi ancora molto incerti, invece, per progettazione ed esecuzione degli adeguamenti della linea storica sulla tratta Bussoleno - Chiusa San

Michele: si tratta di lavori in carico alle Ferrovie Italiane con termine ultimo a fine 2029. Scadenze indefinite pure per i cantieri relativi alle imponenti opere previste nella piana di Susa, forieri di pesanti impatti ambientali e sulla salute, nonché di gravissime ripercussioni sull'intera viabilità. Gli scopi dei lavori in quest'area sono la costruzione della stazione internazionale e dell'area di sicurezza, con la non facile risoluzione delle interferenze dei nuovi manufatti con la linea storica, con strade, autostrada, fiume Dora e servizi vari.

Attualmente TELT sta avviando in Val di Susa le procedure per l'esproprio e l'occupazione temporanea dei terreni destinati ad ospitare i cantieri dell'opera definitiva e le modifiche alla viabilità connesse. Le zone principalmente interessate sono quattro: le aree di San Didero destinate alla realizzazione del nuovo autoporto per la A32; la piana di Susa per la futura costruzione della stazione internazionale e dell'area di sicurezza della nuova linea; la periferia ovest di Bussoleno in previsione delle opere di interconnessione della tratta internazionale Tav con la linea storica; l'interno dell'attuale cantiere di Chiomonte dove è prevista la costruzione di un nuovo svincolo autostradale solo per la viabilità del cantiere; infine sulla sinistra orografica del torrente Clarea nel comune di Giaglione.

Per quanto riguarda l'area torinese, da Chiusa S. Michele al capoluogo, l'obiettivo dichiarato dal Commissario governativo Foiatta è di avere questa cosiddetta "tratta di adduzione" pronta per l'entrata in funzione del tunnel di base, con l'ambizione, però, di anticipare già al 2022 un adeguamento del nodo di Torino alle esigenze del futuro traffico merci attuato con treni di grandi dimensioni. Ecco quindi che l'Osservatorio tecnico auspica la progettazione nel 2017 e la realizzazione nei successivi cinque anni di adattamenti del passante ferroviario torinese comprendenti tra l'altro: una galleria diretta tra Porta Nuova e Porta Susa, l'ampliamento e potenziamento dello scalo di Torino San Paolo, l'aumento della luce di gallerie e cavalcaferrovia nel nodo cittadino e sulle linee per Alessandria e Novara-Milano. Anche in quest'area è inoltre previsto l'adattamento della parte di linea storica da utilizzare come raccordo (Chiusa S. Michele - Avigliana - Buttigliera Alta) ma mancano ancora tempi definiti (genericamente entro il 2030)

per la progettazione e conseguente realizzazione, entrambe a carico delle ferrovie italiane.

Assai significativo che esistano scadenze altrettanto generiche (entro il 2030) per un'opera ben più consistente, per impegno e costi, rispetto agli adeguamenti citati: la progettazione e realizzazione della nuova tratta Buttigliera Alta - scalo di Orbassano, comprendente la galleria di Sant'Antonio sotto la Collina Morenica, le successive galleria artificiale e duna di Rivalta, la connessione allo scalo merci esistente.

5. Costi previsti

Una stima attendibile del costo previsto per l'intera NLTL è stato fatto dalla Corte dei conti francese nel 2012; la cifra è stata determinata in circa 26 miliardi di euro. All'interno di questa somma sta il costo ufficiale (al 2012) del tunnel di base, che costituisce la massima parte della tratta internazionale: 8,6 miliardi di euro. Il finanziamento europeo riguarda la sola tratta internazionale ed è limitato, nell'ipotesi più favorevole, al 40% del suo costo al netto di circa 300 milioni di spese per acquisizioni fondiari e altro che restano a carico dei due paesi, ciascuno sul proprio territorio. In pratica il contributo europeo massimo sarebbe di 3,32 miliardi. I restanti 4,98 miliardi sono suddivisi tra Italia e Francia; l'accordo sottoscritto dall'Italia prevede che resti a suo carico il 57,9% del totale, pari a circa 2,88 miliardi, anche se il tunnel è per circa 1/5 in Italia e per 4/5 in Francia. La suddetta ripartizione vale nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo (gli 8,6 miliardi citati), certificato da un soggetto terzo esterno. Le spese che dovessero eccedere quel limite sarebbero suddivise al 50% tra Italia e Francia. Tenendo conto dell'attualizzazione prevista dall'accordo ratificato in sede parlamentare, nel 2017 la quota italiana per la tratta internazionale è pari a 3,1 miliardi.

Ciò che non fa parte della tratta internazionale rimane ovviamente a carico dei due stati. A questo proposito le vaghe stime a preventivo dei costi per opere ed interventi sulla nostra tratta nazionale di adduzione comporterebbero complessivamente la spesa di 1,9 miliardi aggiuntivi,

di cui 1,5 miliardi solo per la galleria S. Antonio e 400 milioni per gli adeguamenti della ferrovia esistente.

In Italia, al di là della retorica pro-Tav, gran parte di questa grande mole di risorse necessarie resta da trovare: gli unici impegni di stanziamento finora assunti sono quelli del Cipe relativi alla tratta internazionale (impegni di somme annue tra 100 e 300 milioni fino al 2030, per complessivi 2,6 miliardi) ma non significa che questi fondi siano già davvero accantonati e disponibili. In ogni caso sarebbero fondi sottratti a spese "sociali" (scuola, sanità, pensioni, ricerca, casa, sicurezza del territorio ecc.) oppure reperiti attraverso l'aumento delle tasse.

6. Reversibilità delle decisioni

I sostenitori della NLTL hanno più volte dichiarato che, se si abbandonasse il progetto, l'Italia dovrebbe pagare penali per diversi miliardi, a causa dei finanziamenti da restituire, della liquidazione di TELT-LTF, del ripristino delle aree di cantiere, della chiusura dei tunnel già scavati in Francia e dei contenziosi che si aprirebbero con le ditte appaltanti. In realtà non ci sono fondi da rimborsare né sanzioni da pagare, come è scritto chiaramente al punto III.4.2.1 del contratto stipulato il 5 dicembre 2008 dai governi italiano e francese con l'Unione Europea: "Il beneficiario del contributo può sospendere i lavori se vi sono circostanze eccezionali che li rendono impossibili od eccessivamente difficoltosi". E ancora: "In casi debitamente giustificati il beneficiario può in qualsiasi momento rinunciare in tutto o in parte al contributo finanziario ... senza dover versare alcuna indennità". Lo scioglimento di TELT-LTF è già previsto, al termine del mandato societario, e le relative spese sono già contabilizzate. Le aree di cantiere dovranno comunque essere ripristinate al termine dei lavori ed i relativi costi sono già indicati negli elaborati progettuali. Le gallerie scavate non devono essere nuovamente riempite: di solito si chiudono con paratie o muri dal costo di qualche centinaio di migliaia di euro.

È invece plausibile che si aprano contenziosi con le ditte che hanno vinto gli appalti (la tratta Milano-Roma ne ha generato molti non ancora

risolti). Le sanzioni eventualmente dovute, però, non possono superare l'importo complessivo dei contratti, che al momento riguardano i cantieri di Chiomonte e di Saint Martin La Porte. Le penali di solito sono riconosciute per "lucro cessante e danno emergente" e si attestano tra il 20% e il 30% del conto preventivo, non potendo ovviamente superare spese generali e utile d'impresa. E potrebbero ricadere in capo ai funzionari pubblici che hanno generosamente o incautamente firmato quei contratti...

Resta naturalmente il danno per la collettività derivante da spese effettuate per attività e opere inutili realizzate fino al momento della cancellazione del progetto. Per la NLTL, ad oggi, sono stati spesi all'incirca 1,6 miliardi, di cui circa la metà a carico dell'Italia. Deducendo un contributo europeo, risultano circa 600 milioni di euro. Il costo, per l'Italia, dell'intera linea, a prezzi 2012, sarebbe approssimativamente di 9,3 miliardi. Difficile sostenere che aver sprecato 600 milioni sia un buon motivo per sprecare altri 9 miliardi, attivando poi anche una fonte annua di disavanzo (e quindi di debito) a tempo indeterminato.

È infine il caso di osservare che il governo, così come ha ridimensionato gli interventi sul nodo di Torino e rinviato sine die il completamento della nuova linea, ha previsto di rivedere significativamente l'intervento progettato, per l'alta velocità, sul nodo di Firenze: si è deciso di abbandonare la realizzazione di una nuova stazione sotterranea (stazione Foster). E in quel caso i lavori erano già iniziati e in corso, con lo scavo per la nuova stazione giunto a un quarto della profondità di progetto e la struttura in cemento armato della "scatola" della stazione già pronta. I lavori sono sospesi e, considerato il contenzioso aperto dall'azzeramento di opere già appaltate e in corso, si stanno cercando soluzioni che cancellino il progetto originale della stazione, ma tengano in piedi qualcosa da far fare ai vincitori dell'appalto. I costi sostenuti finora sono stimati in 800 milioni, ma evidentemente il governo ha valutato che andare avanti produrrebbe un danno molto maggiore per cui occorre cambiare rotta.

7. La ricerca del “fatto compiuto”

Quanto appena illustrato mostra un'altra caratteristica della strategia dei proponenti la NLTL: la ricerca del “fatto compiuto” inteso come punto di non ritorno, al di là del quale, checché si dica, non si possa più cambiare strada. In effetti espressioni come “ormai è deciso”, “ormai non si può più tornare indietro” sono ricorrenti nel lessico mediatico pro NLTL fin dai primi anni 2000. Sono dichiarazioni, che, al di là della loro fondatezza, servono ad assolvere chi le esterna dall'obbligo di entrare nel merito e di giustificare l'opera di fronte a critiche basate su fatti e calcoli. La tattica ha una sua efficacia nei confronti di una opinione pubblica disinformata, ma anche nei confronti di molti pubblici amministratori e di un segmento del ceto politico, altrettanto disinformati.

Nel nostro paese, e non solo nel nostro, il pubblico amministratore (sindaco, assessore o consigliere) che dà corso a scelte o compie atti in danno della cosa pubblica è sottoponibile ad “azione di responsabilità” da parte della Corte dei Conti e degli organi di controllo e può essere chiamato a rifondere il danno causato. Gli esempi sono numerosi. Quando però le scelte sono su scala nazionale e coinvolgono il parlamento questo principio di responsabilità sembra non valere più e i sommi rappresentanti della volontà popolare pretendono di non dover giustificare decisioni e atti che fin dall'inizio generano danni e debiti per i propri rappresentati. Una sorta di impunità in forza della quale nell'assunzione di una decisione formale, specialmente nel campo delle “grandi opere”, non sono determinanti le valutazioni nel merito delle questioni e le argomentazioni vengono sostituite dagli slogan: uno dei più utilizzati è “l'opera è un'opportunità per il Paese”.

L'Italia è disseminata di “fatti compiuti” che non servono ma costituiscono un costo a carico della collettività. Gli esempi piemontesi sono molti: il trampolino per il salto con gli sci di Pragelato; la pista di bob di Cesana; il villaggio ex MOI di Torino; palazzo Nervi sempre a Torino e via elencando. Uscendo dai confini regionali possiamo citare gli edifici sulla spianata (e la stessa spianata) di EXPO 2015, la “nuova” stazione Ostiense di Roma e una quantità impressionante di altri casi.

Di tutto ciò nessuno è mai responsabile. Al di là della retorica dell'«assumersi le proprie responsabilità», che spesso risuona nelle declamazioni, il principio vigente è quello della piena irresponsabilità.

8. Richiami su motivazione e rilevanza della linea

La situazione dei traffici presenti e ragionevolmente prevedibili attraverso la frontiera terrestre tra Italia e Francia, che include l'asse Torino-Lione ma non si limita ad esso, non presenta sostanziali novità ormai da molto tempo. Il flusso totale di merci (strada e ferrovia), misurato in (milioni di) tonnellate/anno, mostra un andamento stagnante- calante dal 2001/2 in poi; il flusso ferroviario mercantile lungo la Val Susa è drasticamente diminuito a partire dal 1997 riducendosi all'ordine di 1/6 della capacità della linea. La situazione è riassunta nelle due figure seguenti.

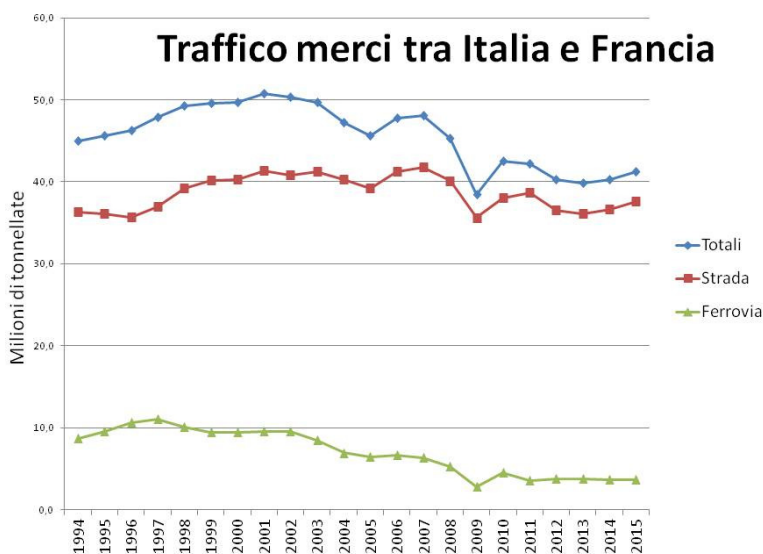


Fig. 2 - Vent'anni di dati sullo scambio mercantile tra Italia e Francia per via di terra.

Traffico merci attraverso la Val Susa

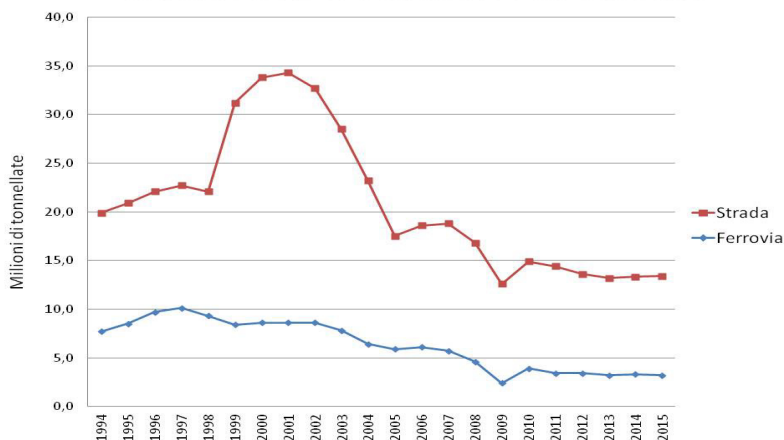


Fig. 3 - Flussi di merci attraverso la Val Susa a partire dal 1994.

La “montagna” che si vede, a cavallo del 2000, sul traffico autostradale corrisponde all’incidente del 1999 nella galleria del Monte Bianco e al conseguente periodo di chiusura di quel tunnel (fino al 2002) che ha temporaneamente trasferito sull’autostrada della Val Susa una rilevante quantità di mezzi pesanti, poi ritrasferiti al Monte Bianco dopo la riapertura.

Decisamente nulla di nuovo. Ciò che però è cambiato, dalla fine degli anni '80 ad oggi, sono le motivazioni addotte per giustificare la nuova linea: fin verso il 2005/6 (con echi ancora nel 2007) i proponenti hanno in tutte le sedi continuato a dichiarare (e i mezzi di comunicazione a propagandare) che la linea storica era in via di saturazione e sarebbe stata saturata entro il 1997, il 2005, il 2010/12, il 2014, il 2015 etc. L’argomento è stato smantellato dalla realtà, per cui le argomentazioni dei proponenti hanno dovuto adeguarsi. Una spiegazione della mancata crescita dei traffici o, più esattamente, del loro drastico calo, più volte presentata, è stata ed è ancora quella della inadeguatezza e obsolescenza della linea storica che determinerebbe una migrazione altrove del trasporto. Anche questa motivazione non regge: fino al 2007

(prima dell'entrata in funzione di nuove infrastrutture) il traffico attraverso la Svizzera centrale ha continuato ad aumentare pur in presenza di una ferrovia con caratteristiche pari a quelle della linea storica in Val Susa/Maurienne: quota del valico intorno ai 1300 metri (in Svizzera si tratta del Lötschberg); pendenze; raggi delle curve; necessità della doppia o tripla trazione...

In realtà le opposte tendenze lungo le direttrici nord-sud (crescita) e est-ovest (calo) sono legate a caratteristiche strutturali dei mercati. Gli assi nord-sud collegano il cuore dell'Europa coi porti del Mediterraneo settentrionale e questi ultimi sono collegati coi mercati e le aree di produzione dell'estremo e vicino oriente; quei mercati non sono materialmente saturi e possono ancora crescere. Le direttrici est-ovest (specie quella tra Italia e Francia) connettono mercati simili in condizione di maggiore o minore saturazione materiale: il volume materiale degli scambi (le tonnellate) tende a stabilizzarsi, con fluttuazioni occasionali.

Per completezza è il caso di aggiungere che dal 2007 in poi (non considerando la brusca contrazione legata alla crisi finanziaria nel 2008) il traffico complessivo attraverso l'intero arco alpino accenna a stabilizzarsi e anche nell'andamento del trasporto di merci su scala mondiale si manifesta qualche crepa (come dimostra il fallimento del colosso internazionale delle supernavi portacontainer Hanjin Shipping nel settembre 2016).

9. Richiami su analisi costi benefici

L'Analisi Costi Benefici (ACB) relativa alla NLTL ha avuto uno sviluppo tormentato. In primo luogo essa è stata formalmente effettuata molto tempo dopo la decisione politica di fare l'opera e pertanto non è stata un elemento utile a motivare la decisione, ma un tentativo di giustificarla a posteriori. Concretamente l'ACB è stata resa pubblica soltanto nel 2012 con la pubblicazione del quaderno n. 8 (Q8) dell'OsservatorioTecnico istituito dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri alla fine del 2005 e divenuto operativo nel 2006. Al riguardo

non ci sono novità recenti. Da tempo si sente parlare di una nuova ACB, ma nulla è stato reso pubblico.

Il punto chiave della ACB è la previsione del futuro volume dei traffici. Per sperare di recuperare l'investimento, quel volume deve essere molto alto. Così le previsioni più recenti effettuate per conto di LTF indicano, al 2035, un flusso lungo il corridoio Torino-Lione grande più di tre volte quello odierno (12,5 volte quello ferroviario e 1,8 volte quello stradale includendo il Monte Bianco)¹. Ma i conti non tornano. Tali previsioni, infatti, sono, come si è visto, totalmente incongrue rispetto agli andamenti passati e in essere.

Ma non basta. Alla base del risultato propagandato vi sono, nel modello matematico utilizzato, essenzialmente due ipotesi. La prima è che il Prodotto interno lordo medio dei paesi interessati dal corridoio cresca regolarmente nei prossimi decenni (sia pur con tassi diversificati a seconda del periodo): questa, peraltro, non è una previsione ma tutt'al più un auspicio, smentito per di più dagli andamenti attuali non soltanto in Europa. La seconda è che, sempre per i decenni a venire, si mantenga un "fattore di elasticità" maggiore di 1 (i valori variamente utilizzati sono andati da 1,4 fino a 1,6 e 1,7): in pratica l'ipotesi è che, se il PIL aumenta, il volume di traffico mercantile aumenti di più (per 1% in più di PIL, 1,6% in più di tonnellate trasportate). Questa assunzione (fondamentale per ottenere il risultato voluto) è palesemente infondata, quando la si utilizzi non per un periodo transitorio ma per un periodo di lunga durata.

L'esito paradossale di un andamento simile sarebbe che se la ricchezza lorda prodotta crescesse, il costo del trasporto crescerebbe più in fretta (il costo è proporzionale alla quantità di merce movimentata) per cui la ricchezza disponibile diminuirebbe progressivamente; insomma si finirebbe per lavorare per mantenere il sistema dei trasporti. Al contrario il disaccoppiamento tra PIL e flussi materiali, con flussi che crescono meno del PIL o non crescono affatto anche quando il PIL aumenta, è un fenomeno osservabile su scala

1 *Nel 2053 il traffico risulterebbe addirittura 15-20 volte quello attuale.*

mondiale² soprattutto nei paesi ad economia avanzata, come gli Stati Uniti, e, addirittura, fa parte degli obiettivi posti come da perseguire da parte dell'Unione Europea.

Altri paradossi legati alle previsioni di traffico dell'ACB sono che è dichiarato in crescita non solo il traffico ferroviario, ma anche quello stradale, vanificando così uno degli argomenti utilizzati a volte nella propaganda a favore dell'opera, e cioè quello di "togliere i camion dalla strada". Si aggiunga che, nella versione attuale della proposta, è previsto il cosiddetto fasaggio, che – come si è già detto – prevede di realizzare il tunnel di base e di rinviare a data da destinarsi, comunque oltre il 2030, la realizzazione del resto della linea tanto in Francia quanto in Italia. Va da sé che la costruzione di una infrastruttura di grande portata inserita a metà della linea esistente non modifica la capacità di quest'ultima. Di conseguenza ci sarebbero subito i costi, molto ingenti, rinviando a data da destinarsi i benefici, posto che ci fossero.

Un altro aspetto dell'ACB ufficiale è che gli incrementi di traffico previsti (ancorché enormi e inattendibili) non sono sufficienti a produrre un ritorno economico tradizionale accettabile per la nuova linea. Per poter affermare che l'opera ha un bilancio positivo occorre, infatti, includere diverse esternalità o benefici socioambientali cui attribuire un valore monetario adeguato. Al riguardo le forzature sono numerose, come rilevato da membri della stessa commissione di redazione dell'ACB e verbalizzati, come critiche, nel citato quaderno n. 8 (vds. considerazioni della dr.ssa Maffii), o dal rapporto redatto dal Fraunhofer Institute per conto della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo. Un esempio è quello della attribuzione di un valore all'ipotetico risparmio nelle emissioni di CO₂ che si conseguirebbe con la nuova linea: i valori usati nel Q. 8 sono da 50 a 80 volte più grandi di quelli indicati correntemente in altri studi e ricerche a scala europea. Un altro esempio è quello della valutazione del vantaggio dovuto alla riduzione del numero di incidenti sull'autostrada:

2 È legato alla parziale smaterializzazione dell'economia.

i valori monetari associati agli incidenti sono sovrastimati per quanto riguarda la strada e sottostimati per quanto riguarda la ferrovia. Inoltre per quantificare il numero degli incidenti “risparmiati” si fa riferimento alle statistiche relative alla viabilità ordinaria, molto più grandi (in termini di incidenti per km/anno), piuttosto che a quelle della viabilità autostradale che sarebbe quella pertinente. Ancora: fra i benefici viene conteggiato anche un ipotetico risparmio nella costruzione di veicoli stradali.

Nel complesso una ACB che venisse effettuata secondo i criteri standard e con parametri corretti fornirebbe, per l’investimento nella NLTL, un ritorno pesantemente negativo. Inoltre, non raggiungendo i volumi di traffico considerati nel Q. 8 anche la gestione ordinaria della nuova linea risulterebbe in perdita aggiungendo così un deficit cumulativo permanente al mancato rientro dell’investimento.

10. Conclusioni

Le ragioni che dimostrano l’inutilità, l’insostenibilità economica (oltre alla pericolosità sul piano ambientale e della salute) della nuova linea ferroviaria nonché l’irrazionalità della ripartizione delle relative spese restano invariate e, per alcuni aspetti, si aggravano. I lavori già effettuati, quelli in corso e l’apertura (al momento solo programmata) di nuovi cantieri hanno esclusivamente carattere “preparatorio” alla realizzazione dell’opera e allo scavo del mega tunnel. Gli accordi intervenuti con la Francia, pur segnando un’ulteriore tappa nell’iter della nuova linea, possono essere modificati o cancellati, se c’è la volontà politica, senza oneri aggiuntivi significativi per il nostro Paese.

La domanda, a questo punto, è spontanea e inevitabile: perché continuare in un assurdo accanimento per la realizzazione di un’opera che non serve?