

Tav Torino-Lione, ecco perché lo stop è possibile

Il governo e i cantieri in Val di Susa

di **Francesco Ramella** da *Il Fatto Quotidiano* del 22-05-2018

Una maxi-penale da pagare. Sembra essere questa l'ultima carta rimasta da giocare ai sostenitori della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. La cifra apparsa sulle pagine dei giornali a seguito del dietrofront – o passo di lato? – nel contratto di governo tra Lega e M5S, è quella di 2 miliardi. Si è fatto riferimento a non meglio precisate “prime stime del territorio” ma negli accordi sottoscritti non vi è alcun riferimento a essa. Lo stesso presidente dell'Osservatorio per l'asse ferroviario ha sostenuto che “sarebbe necessario un nuovo trattato per dettagliare le penalità”

Come riconosciuto dallo stesso governo a fine dello scorso anno, le analisi a sostegno del progetto sono state ampiamente falsificate: la saturazione della linea storica, al contrario di quanto accaduto nel caso del Gottardo in Svizzera, non è stata neppure sfiorata (e nessuno sarà chiamato a rispondere dell'ingente investimento sostenuto un decennio fa per ammodernare la galleria esistente). Il tema della penale, quand'anche fosse fondato, sarebbe comunque mal posto: essa, infatti, non rappresenterebbe un costo economico da sopportare ma, semmai, un trasferimento di risorse tra Paesi europei e non modificherebbe i termini della valutazione dell'opportunità se proseguire o meno con l'opera.

Del tutto priva di significato appare anche l'affermazione rilasciata al Corriere del vicepresidente della Regione Auvergne-Rhône-Alpes, Etienne Blanc secondo il quale dopo anni di diminuzione del traffico “i Tir ricominciano a ingolfare le montagne. Il tunnel è necessario per questo”. Non è così. Negli ultimi tre anni si è registrata una crescita del numero di veicoli pesanti in transito al traforo stradale del Fréjus che nel 2017 sono risultati pari a 740 mila unità. Tale valore è identico a quello di venti anni fa e pari alla metà dei flussi che lo hanno attraversato, senza alcuna criticità, nei primi anni del secolo quando venne chiuso il tunnel del Monte Bianco e quasi tutti i mezzi pesanti scelsero il percorso lungo la Valsusa. L'attuale capacità disponibile è sovrabbondante e sarà ulteriormente incrementata a breve con l'apertura al traffico della seconda canna del traforo stradale del Fréjus. Anche qualora l'attuale ripresa dovesse proseguire non si verificherebbero criticità per almeno un altro mezzo secolo. Ogni giorno percorrono l'autostrada tra Torino e il confine francese poco più di 11.000 veicoli contro i 33.000 che interessano la Torino-Piacenza: si tratta dunque di una infrastruttura poco utilizzata, in particolare nella tratta più occidentale.

L'unico elemento rilevante che risulta oggi modificato rispetto a dieci anni fa è l'entità dei cosiddetti costi “affondati” ovvero quelli già sostenuti e che andrebbero perduti in caso di stop. Per opere preliminari sono già stati spesi circa 1,5 miliardi. Al netto di tale spesa, il costo ancora da sostenere per il tunnel risulta pari a 8,6 miliardi.

Ora, in base alla valutazione elaborata da Andrea Debernardi e Marco Ponti, la realizzazione del progetto completo della linea determinerebbe una perdita economica di poco inferiore ai 7 miliardi; una precedente analisi dell'economista francese Rémy Prud' Homme perveniva a un risultato molto più negativo: -20 miliardi. Nel caso di costruzione del solo tunnel di base (costo ipotizzato di 7,7 miliardi) il risultato negativo sarebbe dimezzato: -3,4 miliardi.

Alla luce di tali dati, fermare il progetto oggi rappresenterebbe la scelta più ragionevole anche perché, quasi certamente, i costi a consuntivo risulteranno più elevati di quelli stimati a preventivo. Una ricerca condotta nei primi anni Duemila e nella quale sono stati analizzati i dati di oltre 200 grandi opere in tutto il mondo ha mostrato come nel caso dei progetti ferroviari lo scostamento medio dei costi sia pari al 45%. Se per la Torino-Lione lo sfioramento risultasse di quest'ordine di grandezza, la perdita economica crescerebbe di altri 3-4 miliardi e ancor di più se lo scostamento fosse paragonabile a quello delle altre tratte ferroviarie ad alta velocità realizzate nel nostro Paese.

Tale scelta non dovrebbe peraltro restare isolata ma segnare l'avvio di una revisione dell'approccio finora adottato per le decisioni di investimento in infrastrutture. Non più lavagne e pennarelli a Porta a Porta e neppure fideistiche “cure del ferro” ma un'accurata, terza e indipendente valutazione caso per caso.