

Tav, tutte le inesattezze nei numeri del commissario

di Virginia Della Sala e Andrea Giambartolomei da *Il Fatto Quotidiano* del 15-11-2018

Un dossier per il governo sul Tav, in attesa dell'analisi costi-benefici: Paolo Foietta, commissario straordinario alla Torino-Lione (che in passato ha scritto un libro di propaganda Sì-Tav col pasdaran dell'alta velocità Stefano Esposito, ex senatore Pd) ha inviato martedì il Quaderno 11, che contiene osservazioni tecniche sull'opera, realizzato dall'Osservatorio sulla Torino-Lione. E ieri lo ha presentato a Torino.

Il tassametro. Prima dichiarazione: "Se a dicembre non partiranno le gare di appalto per la Torino-Lione, si perdono 75 milioni di euro al mese e si configura un problema di danno erariale". Foietta non chiarisce quale sia l'origine di questo calcolo. Probabilmente, il riferimento è agli 813 milioni di finanziamento europeo che non arriverebbero. Non una spesa, dunque. Per il resto, va considerato che: gli accordi bilaterali non prevedono clausole che compensino le spese per lavori fatti dalla Francia; nei trattati non sono previste penali; se la Francia dovesse chiederle per un eventuale blocco, dovrebbe farlo per un'opera giudicata inutile; andare avanti costerebbe all'Italia almeno cinque miliardi.

Gli esperti. Foietta ha poi detto che gli esperti del ministero che stanno lavorando all'analisi costi-benefici non sono stati nominati ufficialmente. In verità il gruppo ha firmato ad agosto un contratto che attualmente è all'analisi della Corte dei Conti. Non sono quindi degli abusivi.

Intermodalità. Ad Avvenire Foietta ieri ha poi detto che "il rapporto costi-benefici cambia in relazione ai presupposti politici. Se decido che l'intermodalità è una scelta strategica, perché toglie traffico dalle autostrade, dovrò valutare i benefici in un certo modo. Se non le assegno valore, l'analisi avrà un risultato diverso". In realtà esiste uno studio della Commissione Europea (Handbook on External Costs of Transport) che fissa i parametri per stimare i costi esterni del trasporto sia a livello Ue che nazionale. E che è un riferimento numerico pensato per i decisori politici.

Servizi. Nonostante il trasporto passeggeri sia sempre stato accennato, la linea Torino-Lione nasce per il trasporto merci (tant'è che interessa di più agli industriali e che si parla di treno ad "alta capacità" per questo). Ai passeggeri, però, è dedicato un intero capitolo dello studio, in cui si legge anche che "negli ultimi 20 anni il trasporto ferroviario ha perso il 70% dei volumi di merce trasportata" salvo poi attribuire il problema alla qualità della linea, definita "obsoleta, insicura e inadeguata". Si tira in ballo una osservazione di Rfi, secondo cui il tunnel storico "non è in grado di soddisfare gli standard delle gallerie attuali". Che la pendenza implichi l'utilizzo di treni corti e pesanti è vero, così come che da qualche anno è stato imposto – per motivi di sicurezza – il passaggio di un treno alla volta nel tunnel del Fréjus. Ma anche in questo caso, bisogna valutare il rapporto tra i costi e i benefici nel complesso, non il singolo dato. Inoltre, in base all'obiettivo riferito da Foietta (di raggiungere 20-25 milioni di tonnellate di merci ogni anno) dovrebbero partire in ciascuna direzione una settantina di treni da 60 vagoni al giorno, uno ogni venti minuti, e in mezzo aggiungersi almeno 25 coppie di treni passeggeri. Impossibile se si considera che un treno merci viaggia a meno della metà della velocità di uno passeggeri.

Merci. Tra Francia e Italia passano poi circa 42 milioni di tonnellate di merci ogni anno, solo 3,4 via treno. Le previsioni di Sì Tav, quindi, sono irrealistiche. Il solo modo per ottenere un aumento importante – come auspicava l'accordo italo-francese del 2012 – è aumentare i pedaggi sull'autostrada del Fréjus. Oppure dirottare di 200 chilometri il traffico di Ventimiglia, da dove passa il grosso del traffico merci su strada. Ma per farlo, dovrebbero salire i costi del trasporto su gomma. Si sostiene poi che già entro il 2030 si toglierebbero dalla strada, sui percorsi di attraversamento delle Alpi Occidentali, 856 mila veicoli pesanti l'anno. Circa 2 mila al giorno. Se si considera che ogni giorno sulla sola tangenziale di Torino circolano almeno 80 mila camion e poco più di 300 mila auto, la percezione del beneficio ambientale si riduce sensibilmente.

L'opera. Repubblica.it ieri (oltre a precisare che Tav, acronimo di Treno Alta velocità, sia 'femminile' perché è una "linea") scriveva: "Il tunnel di base della Torino-Lione esiste. Sono già stati scavati 5,5 chilometri del primo lotto di 9". A smentire è lo stesso sito di Telt: si tratta di uno scavo geognostico "in asse" e non è ancora il tunnel di base.

La ministra. Foietta dichiara poi che "la ministra dei trasporti francese Elisabeth Borne ha smentito in modo chiaro e netto, rispondendo a un'interrogazione in Senato, il comunicato stampa fatto dal ministero italiano dei Trasporti". In realtà, riportano i media francesi, Borne ha parlato di "rispetto per il processo decisionale dei nostri vicini italiani" e ha solo ribadito la necessità "di non perdere i finanziamenti europei". D'altronde anche in Francia vogliono fare attenzione ai costi. A inizio anno, il Consiglio di orientamento sulle infrastrutture nel rapporto Duron ha suggerito di rimandare l'onerosa costruzione della linea ferroviaria che da Lione conduce al tunnel alpino dando precedenza a interventi sulle linee esistenti.