

I tecnici Ue non credono al Tav: “L’Alta velocità è uno spreco”

*Il rapporto - Bruxelles insiste: “Va fatto o verrete tagliati fuori dalla rete transnazionale”.
Ma per la Corte dei Conti europea è un flop*

di Carlo Di Foggia da Il Fatto Quotidiano del 16-02-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/02/16/i-tecnici-ue-non-credono-al-tav-lalta-velocita-e-uno-spreco/4976097/>

È come se Bruxelles parlasse due lingue. Da un lato quella politica, che spinge per i corridoi europei dell’Alta velocità ferroviaria a qualunque costo. Dall’altro quella dei tecnici, che bocciano i progetti in termini di costi e benefici. Ieri la Commissione ha lanciato l’ennesimo avviso a Roma: il Tav “resta un progetto importante per l’Italia, la Francia e l’Ue” perché è un “progetto transeuropeo necessario per unire le Regioni e rafforzare la coesione: è un progetto di solidarietà e unione”. Insomma, l’Italia rischia di essere tagliata fuori dalle super reti ferroviarie europee. È quello che da 20 anni raccontano i fan dell’opera e ora ripete la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc: la Torino-Lione sarebbe l’anello mancante del Corridoio che inizialmente dal confine ucraino doveva arrivare a Lisbona (oggi ridimensionato) e che Bruxelles pretende.

Sarà vero? A giugno la Corte dei Conti europea (Eca) ha pubblicato un corposo rapporto in cui spiega che le cose stanno diversamente: “La rete ferroviaria ad Alta velocità in Europa non è una realtà, bensì un sistema disomogeneo e inefficace”, si legge nell’incipit. Oggi Bruxelles non dà peso all’ultima analisi costi-benefici che stronca il Tav. Eppure per l’Eca di questi dossier ce ne sarebbe assai bisogno: “L’idea di costruire queste linee si basa spesso su considerazioni politiche, non su analisi credibili, ed è raro che ci si avvalga di analisi costi-benefici per approdare a decisioni efficienti in termini di costi”.

Il rapporto non menziona la Torino-Lione, ma bocchia l’idea che sta alla base dell’opera. Dal 2000, l’Ue ha investito 23,7 miliardi in infrastrutture ferroviarie ad Alta velocità, ma non esiste un piano realistico a lungo termine né una vera rete europea ad alta velocità, bensì un sistema disomogeneo e inefficace di linee nazionali mal collegate fra loro. Quelle transnazionali spesso non rientrano tra le priorità dei Paesi – nonostante gli accordi bilaterali – e per questo “l’obiettivo di triplicare le linee (fino a 30 mila km) entro il 2030, completando i corridoi della rete centrale europea, non sarà raggiunto”. Fra 12 anni, attraverso la Torino-Lione non si andrà in tutta Europa ad alta velocità. Da Venezia verso Est non c’è nulla, mentre l’Eca ricorda che la tratta Lisbona-Madrid non esiste. È stata considerata “eccessivamente onerosa” e ridimensionata. Il governo portoghese non la vuole. Al momento “non è disponibile nessun collegamento ad alta velocità transfrontaliero”: il Portogallo ha ricevuto 43 milioni per gli studi preparatori, mentre la Spagna ha fermato i lavori. Non va meglio altrove. Molte linee transnazionali sono strozzate. La Germania, per dire, non vuole costruire la tratta nazionale che collegherà Monaco al tunnel del Brennero tra Francia e Italia prima del 2040. E, quindi, “1,5 miliardi Ue saranno praticamente considerati inutili per oltre 20 anni”.

In generale per l’Eca vi sono dubbi circa l’efficienza, in termini di costi, di queste reti. Ha effettuato un’inchiesta in sei Stati (Francia, Spagna, Italia, Germania, Portogallo e Austria) e analizzato la spesa per oltre 5 mila km di linee. Il primo dato emerso è che sono troppo costose: il costo medio per chilometro è di 25 milioni. Per 4 delle 10 linee analizzate, ogni minuto di tempo di percorrenza risparmiato costerà più di 100 milioni, in alcuni casi (Stoccarda-Monaco) si arriva a 369. Se si considerasse seriamente l’alternativa di potenziare le linee convenzionali esistenti – spiega la Corte – si potrebbero risparmiare miliardi.

Non sempre, infatti, le linee ad alta velocità sono necessarie “dati i costi elevati e il fatto che le velocità medie raggiungono solo il 45% della capacità massima, mentre gli sforamenti di costo e i ritardi di costruzione sono la regola”. La loro sostenibilità “è bassa e l’efficacia degli investimenti insufficiente, dato il basso numero di utenti registrato”. Secondo i tecnici dell’Eca, perché abbia successo, una linea ad alta velocità deve raggiungere i 9 milioni di passeggeri l’anno. In tre delle 7 completate e analizzate il dato è assai inferiore, nonostante i 10,6 miliardi spesi, di cui 2,7 messi dall’Ue, che quindi sono stati usati “in modo inefficace”. Per nove delle 14 linee e collegamenti transfrontalieri controllati, il numero di potenziali passeggeri “non era sufficientemente elevato da decretarne il successo”.

Dal dossier si capisce anche perché, a fronte di questi risultati, Bruxelles spinga lo stesso per andare avanti: i controlli dell’Agenzia per le reti transeuropee che gestisce i fondi “si focalizza sulla costruzione in quanto tale e non guarda né i risultati né l’utilizzo delle linee, che non vengono valutati”. Non esiste neppure “un organo che possa stabilire se i progetti cofinanziati dall’Ue sui corridoi della rete centrale abbiano raggiunto gli obiettivi basati sui risultati”.