

MEMORIA PER LA COMMISSIONE PETIZIONI DEL PARLAMENTO EUROPEO (Torino, 28 novembre 2005)

A cura di:

Stefano Lenzi, responsabile Ufficio istituzionale e legislativo WWF Italia – Onlus

Con la collaborazione di:

*Erasmus Venosi, del Comitato Scientifico della conferenza permanente
dei Sindaci delle tratte ad AV del Nord Est*

Premessa

Con questa memoria si vuole dimostrare come il progetto preliminare del nuovo collegamento transalpino Torino-Lione si inserisce in un programma più generale di realizzazione del sistema ad Alta Velocità ferroviario italiano per i passeggeri, entrando in contrasto con:

- le Direttive comunitarie sulla VAS, sulla VIA e sulla Valutazione di Incidenza, per il suo elevatissimo impatto ambientale;
- con gli obiettivi del Libro Bianco sui trasporti europei e con il Patto di Stabilità, per i suoi elevatissimi oneri finanziari a carico della contabilità dello Stato italiano;
- con la stessa decisione 884/2004/CE sulle nuove TEN-t;
- con le Conclusioni della Commissione intergovernativa italo-francese istituita nel 1996.

Si ricorda, innanzitutto, che, come si legge nella Delibera CIPE n. 113/2003, che approva il progetto preliminare del nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione, si sta parlando, come si accenna all'inizio di questa memoria, per il Governo italiano della realizzazione di un collegamento transalpino ad Alta Velocità (e ad Alta Capacità) di 72 km circa di lunghezza, di cui 52 km di tunnel di base, per perseguire gli irrealistici obiettivi operativi finalizzati a percorrere in 1 h e 30' (oggi ci vogliono 4 h) la distanza tra Torino e Lione, e in 3 h (oggi ce ne vogliono 5h e 30') la distanza tra Parigi e Torino.

Per l'Italia quest'opera, che a carico dei conti pubblici prevede un onere prudenziale calcolato ad oggi dal WWF Italia, di 9 miliardi di euro (sui 15,2 miliardi di euro del collegamento transalpino), è funzionale alla realizzazione della linea *trasversale* ad AV che attualmente verrebbe a costare 29.154 milioni di euro, a completamento del sistema ad AV, che oggi costerebbe alla Repubblica italiana complessivamente circa 60 miliardi di euro (alla *trasversale*, vanno aggiunti gli oltre 30 miliardi di euro della *dorsale*, che ad oggi si limita alla linea Torino-Milano-Roma-Napoli), per realizzare 1500 km di nuove linee, in un Paese in cui su 15.923 km di rete ferroviaria ordinaria, solo 5.603 sono a doppio binario ed elettrificati.

Ad oggi, quindi, l'intervento sulle linee ad AV costerebbe allo Stato 60 miliardi di euro, quando nel 1991 il costo dei 1500 km di nuove linee ad AV era valutato attorno ai 26.000 miliardi di lire (equivalenti a circa 13 miliardi di euro di oggi). Ma, il Governo italiano vuole realizzare anche tratte ad AV di prolungamento della *dorsale* con costi proibitivi (22 miliardi di euro per la tratta da Battipaglia a Reggio Calabria e 12 miliardi di euro per il collegamento tra Verona e il confine di Stato), per non parlare della realizzazione dei collegamenti ad AV sulla tratta Novi-Novara-Domodossola-Sempione (asse ferroviario Lione / Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam / Anversa - progetto prioritario n. 24 della Lista TEN-t, cosiddetto Corridoio "dei due mari")

Tutto questo per realizzare linee separate dalla rete ordinaria per caratteristiche costruttive (pendenze e raggi di curvatura) e per il sistema di alimentazione (il sistema d'alimentazione

prescelto è il 2* 25 kv 50 hz monofase mentre sulla rete convenzionale l'esercizio ferroviario avviene utilizzando come sistema i 3 kv in c.c.), con velocità di punta di 300 km/h.

E' evidente a tutti che il progetto dell'AV ferroviaria italiana non si può identificare con il rilancio della modalità ferroviaria: infatti, in Italia su 15.923 km di rete ferroviaria ordinaria, solo 6363 sono a doppio binario e solo 5.603 sono a doppio binario ed elettrificati. Anzi gli elevatissimi investimenti previsti per la realizzazione del sistema ad AV stanno sottraendo risorse pubbliche (come vedremo più avanti) all'ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria esistente.

Ma il Governo italiano continua a perseguire tenacemente questo obiettivo: e la *Traspadana* o linea *trasversale* ad AV passeggeri si identifica tout court con l'asse ferroviario Lione-Trieste / Koper-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina (Progetto prioritario n. 6 della lista TEN-t - Corridoio 5), quando la Decisione n. 884/2004 non esprime assolutamente un'opzione univoca per l'AV. La *dorsale* ad AV passeggeri con l'asse ferroviario Berlino-Verona / Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo (Progetto n. 1 della lista TEN-t).

Il Governo italiano non ha alcuna intenzione di misurarsi con le alternative esistenti di potenziamento e ammodernamento della rete ordinaria. Rifiuta di prendere esame approfondito che dovrebbe essere basato anche su una verifica delle reali esigenze infrastrutturali e trasportistiche necessarie sull'asse Ovest-Est (dove l'utenza percorre in media distanze non superiori agli 80 km), riprendendo le fila del confronto tecnico avviato nel 1997 con la Commissione interministeriale Trasporti e Ambiente, che indicava ben altre priorità di intervento: quali il quadruplicamento ad Alta Capacità della Torino-Chivasso, della Milano-Treviglio e, forse, anche della Rovato-Brescia (l'unica sulla linea Milano-Verona, che presenti flussi di traffico tali da giustificare un intervento) e lo sviluppo di opere complementari, dedicate alle merci, quali la realizzazione della cosiddetta Mediopadana (sulla direttrice Casale-Mortara-Pavia-Cremona-Mantova-Monselice-Padova-Venezia), come linea dedicata al trasporto merci.

Né pare considerare che, visti i tempi e i costi di realizzazione della nuova linea ad AV, che se si continua a perseguire questo obiettivo su scala continentale esistono già delle alternative, rappresentate dall'asse trasversale Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava (Progetto prioritario n. 17 della lista TEN-t).

Nel prosieguo del nostro scritto partiremo da quello che stabilisce la Decisione n. 884/2004/CE per verificare se ne sono stati rispettati i contenuti e le prescrizioni, nel rispetto della normativa comunitaria.

Infine, cercheremo di dimostrare che i criteri dirimenti (1. maturità tecnica del progetto; 2. fattibilità economico-finanziaria; 3. sostenibilità ambientale) per la scelta dei progetti prioritari delle TEN-t, più volte richiamati dall'ex commissario europeo Van Miert, coordinatore del gruppo di lavoro sulle reti transeuropee sono stati tutti disattesi.

1. Le violazioni della VAS e della VIA

1.1 L'assenza della VAS

Il dodicesimo punto dei Considerando della Decisione 844/2004/CE fa esplicito riferimento alla valutazione ambientale in conformità alla Direttiva 2001/42/CE, come i commi 1 e 2 del nuovo art. 8 della Decisione n. 1692/96/CE, anche se l'applicazione della VAS sui piani e programmi riguardanti le TEN-t è prevista dal 21 luglio 2004.

Bisogna ricordare che in Italia il collegamento transalpino Torino-Lione è stato inserito il 21 dicembre 2001 nella Delibera CIPE n. 121/2001 “Primo programma delle infrastrutture strategiche”, che costituisce variante e aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del gennaio 2001 (ai sensi dell’art. 1 della l. n. 443/2001, cosiddetta “Legge Obiettivo”).

Il PGTL venne approvato con Decreto del Presidente della Repubblica italiana il 14 marzo 2001. Un atto solenne che, approvando il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, prevedeva, che la VAS diventasse *l’itinerario obbligato di ogni iniziativa*.

Ma il Primo programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001), che costituisce variante e strumento operativo per la realizzazione delle grandi opere “utili” al Paese non è stato sottoposto ad alcuna valutazione secondo quanto stabilito dalla Direttiva n. 2001/42/CE.

E quindi anche il progetto della Torino-Lione e della *trasversale* ad AV, nonostante la legge italiana lo prevedesse, anticipando il recepimento della Direttiva sulla VAS (ancora non avvenuto), non è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica.

A questo punto si tratta di ricordare che quando si parla di “Primo Programma per le infrastrutture strategiche” (Delibera CIPE n. 121/2001) si sta parlando di uno strumento di intervento che nel 2001, come era stato calcolato inizialmente dal Governo, doveva portare alla realizzazione di 80 opere per 125 miliardi di euro.

Mentre, secondo un calcolo aggiornato, e non smentito, dell’Ufficio Studi della Camera dei Deputati, con il supporto del centro di ricerca CRESME (leader in Italia in campo edilizio) e dell’Istituto NOVA, oggi (maggio 2005), dopo una più accurata analisi, contempla 235 opere, mentre l’universo degli interventi ammonterebbe a 531 progetti, per un costo complessivo di 264 miliardi di euro.

Come si può facilmente capire la Delibera CIPE n. 121/2001 è tutto tranne che un programma di interventi basato su una seria valutazione tecnica (trasportistico e infrastrutturale) e finanziaria delle priorità del Paese

Non solo non esiste un quadro di riferimento pianificatorio e programmatico generale sottoposto a VAS, ma a quanto ci ricorda in un suo apposito contributo Maria Rosa Vittadini (ex direttore generale della Direzione VIA del Ministero dell’Ambiente sino a metà del 2002 e ora docente di Pianificazione dei trasporti presso la Facoltà di Pianificazione dell’Università degli Studi di Venezia IUAV) la decisione di realizzare una linea ad AV contraddice anche le indicazioni pianificatorie e programmatiche della Commissione intergovernativa (CIG) italo-francese.

Vitadini ricorda: “*Nel 2000 il Rapporto della CIG viene consegnato ai due Governi. Tra le raccomandazioni che concludono il Rapporto almeno i seguenti punti critici meritano di essere ricordati:*

- *la necessità di approfondire le stime di domanda e le stime di redditività finanziaria dell’opera, temi che avevano visto i rappresentanti del Ministero delle finanze francese su posizioni assai meno ottimiste di quelle del GdL Economia e finanza*
- *la necessità di stabilire un quadro attendibile e impegnativo di politiche di trasporto capaci di ottenere un concreto trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. In assenza di tali politiche, delle quali non vi era segno nell’agenda dei due governi, l’investimento infrastrutturale si sarebbe risolto in un inaccettabile spreco di risorse finanziarie, economiche ed ambientali.*
- *la necessità di sviluppare una procedura “ad hoc” di Valutazione di Impatto ambientale sul progetto preliminare, che riguardasse l’intera tratta internazionale da Montmelian a Torino. Solo l’esito positivo di tale procedura unificata avrebbe potuto consentire di procedere alla realizzazione di opere geognostiche impegnative, come le discenderie. Nella*

procedura VIA sul progetto preliminare avrebbero dovuto essere considerate tutte le alternative di tracciato e le istanze della popolazione locale. In particolare le istanze delle comunità della Val di Susa, avrebbero dovuto essere considerate attraverso forme di informazione, partecipazione e concertazione assai più complete, sistematiche ed efficaci di quelle messe in atto fino a quel momento. La procedura di VIA, data la diversa normativa francese e italiana, presupponeva uno specifico accordo italo-francese in materia, conformemente alla Convenzione di Espoo sull'impatto transfrontaliero.

- *la necessità di provvedere prioritariamente al potenziamento della linea attuale, e di realizzare per fasi la nuova linea internazionale potenziando le due linee di adduzione prima della realizzazione del nuovo traforo di base, sul presupposto che le linee di adduzione avrebbero raggiunto un livello elevato di saturazione assai prima delle linee di valico.*

Al vertice di Torino, nel gennaio 2001, viene sottoscritto l'accordo per la realizzazione della linea mista per passeggeri e merci "la cui entrata in servizio dovrebbe aver luogo alla data di saturazione delle linee esistenti".

L'accordo stabilisce il proseguimento dei lavori per la sola prima fase della parte comune italo-francese dell'opera tra St. Jean-de-Maurienne e Bruzolo, mentre le fasi successive, che comprendono le due tratte "nazionali" di adduzione alla parte comune, dovranno essere definite con "protocolli addizionali". Il proseguimento dei lavori deve pervenire "alla esatta definizione del tracciato e delle procedure di valutazione applicabili nei due stati, lo scavo delle discenderie e delle gallerie di prospezione, i lavori annessi e l'insieme degli studi necessari alla definizione della parte comune italo-francese del collegamento". Dunque già questa prima decisione, sganciando la parte comune dalle altre due, contraddice nella sostanza le raccomandazioni della Commissione."

Conclusioni: l'asse di collegamento transalpino ad AV Torino-Lione non è stato sottoposto a VAS in violazione della normativa italiana vigente, anticipatoria del recepimento della Direttiva 2001/42/CE e la presentazione del progetto preliminare contraddice le indicazioni delle priorità e le stesse conclusioni della Commissione intergovernativa italo-francese .

1.2 La mistificazione della VIA e della Valutazione di Incidenza

Il dodicesimo punto dei Considerando della Decisione 844/2004/CE richiama esplicitamente il rispetto della Direttiva 85/337/CEE e le Direttive Uccelli (79/409/CEE) e Habitat (Direttiva 92/43/CEE), come anche il comma 1 dell'art. 8 della decisione, mentre il decimo e il ventesimo punto dei Considerando e la lettera g) del nuovo art. 5 della Decisione n. 1692/96/CE richiamano la necessità della tutela ambientale e della consultazione dell'opinione pubblica anche con procedure di inchiesta transnazionali.

Ora, bisogna ricordare, che le infrastrutture strategiche contenute nel Primo programma (Delibera CIPE n. 121/2001) derivano dalla Legge Obiettivo (l. n. 443/2001) che prevede lo svolgimento di una procedura di VIA semplificata e accelerata sul progetto preliminare, disciplinata dal decreto legislativo n. 190/2002, decreto attuativo della *Legge Obiettivo*.

Il D.Lgs n. 190/2002 stabilisce che: sia istituita una *Commissione speciale* assolutamente inadeguata (considerati i numeri, i metodi di funzionamento e le competenze in essa presenti) per l'esame dei soli progetti delle *infrastrutture strategiche*; la procedura VIA sia compiuta sul progetto preliminare, senza alcun vaglio approfondito delle possibili alternative, e con una verifica pro-forma sul progetto definitivo; la decisione finale di compatibilità ambientale sia adottata a maggioranza dal CIPE e non più dai Ministeri competenti (Ministero dell'ambiente e del territorio e Ministero dei beni e delle attività culturali), che per la VIA *ordinaria* producono un atto solenne autonomo (qual è il decreto ministeriale congiunto); infine, non si tenga in alcun conto nella formazione del

giudizio di compatibilità ambientale delle Osservazioni prodotte dai cittadini e dalle associazioni che rappresentano l'interesse collettivo alla tutela dell'ambiente nell'ambito delle procedure di informazione e partecipazione dei cittadini, che sono uno dei capisaldi delle normative europee.

Il fatto gravissimo è che dall'esame dei più importanti *progetti strategici* e relativi studi di impatto ambientale sottoposti a VIA (compreso quello della Torino-Lione), esaminati dalle associazioni ambientaliste e dai coordinamenti di enti e popolazioni locali e valutati da tecnici o docenti competenti, ci troviamo di fronte a elaborati che mancano: del calcolo di massima della spesa per la realizzazione dell'opera; di stime sul rapporto costi-benefici dal punto di vista economico, tecnico e ambientale; di valutazioni sugli effetti diretti e indiretti delle opere e delle alternative (sino all'opzione zero); di credibili scenari programmatici e di elaborati progettuali leggibili; di studi sull'incidenza ambientale e del quadro completo dei vincoli ambientali, paesaggisti e urbanistici. Nella sostanza i progetti preliminari, che vengono presentati con gli Studi di Impatto Ambientale in procedura VIA non rispondono nemmeno ai requisiti tecnici della l. n. 109/1994 sugli appalti pubblici (meglio nota come Legge Merloni).

E che non venga rispettata la Direttiva Comunitaria con riguardo al grado di definizione dei progetti e alle procedure di consultazione del pubblico, che sono tra i fondamenti del diritto europeo è la Commissione Europea a ricordarlo all'Italia.

La Commissione Europea ha reso pubblico il 20 aprile 2004 di aver avviato procedura d'infrazione contro l'Italia e il 18 ottobre 2005 di aver inviato un parere complementare motivato per le violazioni contenute nel D.Lgs. n. 190/2002 della normativa comunitaria sulla VIA, relativamente al mancato obbligo di integrazione e aggiornamento della valutazione di impatto ambientale nella fase della progettazione definitiva, prima che vengano rilasciate le autorizzazioni a costruire.

Per quanto riguarda il collegamento transalpino Torino-Lione nel dicembre 2003 il CIPE (Delibera CIPE n. 113/2003), a seguito della procedura VIA prevista per le opere della *Legge Obiettivo* si pronuncia favorevolmente, con 77 prescrizioni e 7 raccomandazioni (!), sulla tratta dal Confine di Stato a Bruzolo, mentre il progetto della tratta Bussoleno-Torino viene ritirato per evitare una probabile bocciatura da parte della Commissione speciale di VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, per poi essere ripresentato e approvato dal CIPE il 3 agosto 2005.

Ma vediamo quali sono i principali vizi e carenze dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) presentato da LTF:

Non viene calcolato l'impatto complessivo della linea transnazionale e delle opere connesse –

Come osserva Vittadini *“Il SIA presentato da LTF riguarda solo la componente della ‘parte comune italo-francese’ compresa tra il confine di Stato italiano e Bruzolo, senza alcun accenno alla parte francese e al complesso delle opere connesse. Il tunnel di base interessa il territorio italiano per soli 8 km sui 52 previsti. Nel complesso il tratto italiano dal confine fino a Bruzolo è lungo circa 25 km, dei quali il 70% si svolge in galleria.*

Si esaspera in tal modo la progressiva frammentazione del progetto in parti tra loro scollegate, con una evidente elusione della normativa comunitaria sulla VIA, che esplicitamente richiama la necessità di valutare l'impatto delle opere nella loro interezza, comprese le opere connesse. Lo studio di impatto della tratta da Bruzolo al nodo di Torino, presentato da Italferr per conto di RTF contemporaneamente al progetto di FTL, ha potuto essere ritirato senza che questo producesse alcuna modifica sulle procedure di autorizzazione della tratta dal confine di Stato a Bruzolo.

Data l'evidente unitarietà del progetto tra Montmelian e Torino c'è da chiedersi come sia stato possibile condurre procedure di VIA separate per le singole componenti di cui il progetto si

componere anziché valutare, quantomeno a livello di progetto preliminare, l'intero tracciato, come era stato raccomandato dal rapporto della CIG ai due Governi. Soprattutto tenendo conto che le modifiche apportate dalla Legge Obiettivo alle procedure VIA erano state introdotte proprio per permettere di effettuare la Valutazione d'impatto sul progetto preliminare, inteso come fase particolarmente adatta alla scelta di tracciati alternativi e alla definizione progettuale di larga scala prima del passaggio al più costoso ed impegnativo progetto definitivo.”

Ne discende, che in contrasto con quanto stabilito dalla decisione n. 884/2004 e dalla stessa Commissione intergovernativa, non si è dato vita, come auspicabile, ad alcuna procedura coordinata di valutazione e consultazione dell'opinione pubblica, né a un'inchiesta transnazionale.

Gli impatti ambientali sono sottovalutati – Vale la pena soffermarsi su alcuni aspetti dell'impatto della nuova linea assolutamente sottovalutati nello SIA redatto da LTF: a) il 70% del tracciato dei 25 km di nuova linea dal confine di Stato italiano fino a Bruzolo corre in galleria e la sottrazione di suolo per l'occupazione della nuova linea ammonta a 100 ettari, cui bisogna aggiungere 48 ettari destinati ai cantieri; b) le interferenze con le acque superficiali della Dora e del Cenischia e con le fonti che alimentano l'acquedotto di Bussoleno e Chianocchio sono ammesse ma non attentamente valutate; c) per quanto riguarda lo scavo e la sistemazione delle relative rocce estratte da tre finestre (Foresto, Berno e Venaus) si prevede di trasferirle nel deposito di Esplosa per poi destinarle all'enorme cava de la Carrière du Paradis, già sfruttata per l'ampliamento della diga del Moncenisio e per la realizzazione dell'autostrada A43; d) sugli altri depositi provvisori e definitivi di smarino lo SIA è molto reticente, come si evince dal parere reso dalla Regione Piemonte (DGR 68-10051 del 21/7/2003); e) la quantità di materiale da estrarre è rilevantissima; si tratta di circa 12 milioni di tonnellate di marino nel tratto italiano e di circa 7 che verranno collocate in territorio francese con l'utilizzo nel sito di deposito italiano e nella cava francese di nastri trasportatori; f) un viadotto di 1 km di lunghezza scempra la Val Cenischia, uno dei luoghi a più alto pregio ambientale e paesaggistico e più critici dal punto di vista idraulico; g) il tracciato all'aperto e i cantieri interferiscono direttamente con aree sottoposte a vincoli comunitari e nazionali (tra cui diverse aree SIC e zone tutelate dal punto di vista archeologico e paesaggistico); h) il “rumore di esercizio”, che costituisce uno degli elementi più gravi della nuova linea, viene assolutamente trascurato, come emerge sempre dalle osservazioni della Regione Piemonte; i) anche le interferenze e gli impatti sull'ambiente sono descritti superficialmente e non calcolati con precisione, tranne poi valutare compensazioni, per l'elevato impatto ambientale della linea, pari al 5% dell'importo complessivo dell'opera.

Conclusioni – Il collegamento transnazionale Torino-Lione non è stato sottoposto nella sua completezza alla procedura VIA, né è stata avviata una procedura coordinata di VIA e di consultazione del pubblico. Il progetto non pare risponde ai criteri e agli standard minimi della Direttiva Comunitaria 85/337/CEE sulla VIA, né a quelli delle Direttive “Uccelli” (79/409/CEE) e “Habitat” (Direttiva 92/43/CEE),

2. Le priorità di intervento

La Decisione 844/2004/CE al nuovo art. 5, la lettera f) indica tra le priorità delle TEN-t: ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete, attraverso la realizzazione di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso; sempre al nuovo art. 5, lettere g) e h) si mette l'accento sull'integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale della progettazione e nella rete transeuropee dei trasporti e sullo sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci; il nuovo art. 19, che definisce quali siano i “Progetti Prioritari”, stabilisce alla lettera d) che devono promuovere la mobilità delle merci e delle persone tra gli Stati membri contribuendo nel contempo

a garantire l'interoperabilità della rete e alla lettera f) che questi devono contribuire ad uno sviluppo sostenibile dei trasporti, riducendo anche i danni all'ambiente.

D'altra parte queste indicazioni sono coerenti con il Libro Bianco della Commissione delle Comunità Europee "La politica europea dei trasporti fino al 2010" che chiede di perseguire il disaccoppiamento tra politiche della mobilità e crescita del PIL, tenendo anche in seria considerazione l'ammodernamento e il potenziamento delle reti di trasporto esistenti.

2.1 Il calcolo costi-benefici dell'AV: scenario nazionale

In Italia il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria passeggeri, edulcorato solo nominalmente in Alta Capacità a partire dal 1997, è un'impresa che secondo le previsioni degli stessi proponenti (vedi tabelle 1 e 2) sta venendo a costare alla comunità nazionale quasi 60 miliardi di euro (più precisamente 59 miliardi, 324 milioni e 100 mila euro oltre 118 mila miliardi di vecchie lire equivalenti), senza calcolare buona parte delle opere e le infrastrutture indotte e gli interessi intercalari: 30.170 milioni di euro per la *dorsale* Torino-Milano-Napoli (fonte: PPI di RFI SpA); 29.154,100 milioni di euro per la *trasversale* e la Milano-Genova (Elaborazioni WWF da varie fonti ufficiali). Tutto questo per costruire 1.500 chilometri di nuove linee, che costituirebbero meno del 10% dell'intera rete ferroviaria.

Nel 1991 l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Lorenzo Necci e il consigliere di TAV Ettore Incalza (attuale consulente del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Pietro Lunardi) accreditavano l'idea che l'intero progetto (allora limitato alla *trasversale* e alla *dorsale*) sarebbe costato alla comunità solo 26.080 miliardi di lire.

Quella previsione di 13 anni fa sul progetto originario dell'AV era evidentemente sottodimensionata di circa 92 mila miliardi di vecchie lire equivalenti (!), cifra che sicuramente va depurata dall'adeguamento delle spese dovute dall'inflazione, ma con un incremento dei costi assolutamente spropositato, che certamente non si può giustificare solo con le spese, allora non calcolate né previste, dei raccordi con i nodi e dei collegamenti per garantire l'interoperabilità con le linee ordinarie, né con gli oneri per gli espropri, le mitigazioni e le "compensazioni ambientali".

Se a questi costi aggiungiamo quelli (22 miliardi di euro) previsti da RFI SpA per la linea Battipaglia-Reggio Calabria, prosecuzione verso Sud della *dorsale* ad AV che RFI e i costi della tratta Brennero-Verona (12 miliardi di euro), prosecuzione verso Nord della *dorsale* arriviamo a 94 miliardi di euro (per intervenire su 2.139 chilometri di linee: lunghezza della *dorsale* più la *trasversale* e le tratte tra Battipaglia a Reggio Calabria – 402 km – e tra Verona e il Brennero – 237 km). Senza calcolare i costi della tratta Novi-Novara-Domodossola, Sempione (239 km) ancora non quantificati.

Visti i cattivi frutti di questa annosa esperienza sarebbe auspicabile, come sostiene nella sua intervista a il Sole 24 Ore del 18 agosto 2003 limitatamente però alla Battipaglia-Reggio Calabria che si abbia un radicale ripensamento sugli aspetti normativi, contrattuali, finanziari e progettuali dell'AV, invece, di proseguire irresponsabilmente a partire dal 2001 ad oggi, con l'approvazione della Legge Obiettivo (l. n. 443/2001) e del primo programma delle Opere Strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) ad un continuo rilancio di un progetto insostenibile dal punto di vista tecnico (trasportistico e infrastrutturale), finanziario e ambientale.

E' evidente, fatte queste stime, che il programma dell'AV italiana, considerata la perversione degli assetti economico-finanziari e contrattuali del sistema e l'insostenibilità dei costi sociali e ambientali dei progetti delle varie tratte, appare giustificato più dal mantenimento di

posizioni/equilibri legati alla rendita politica e finanziaria dell'operazione, piuttosto che da valutazioni trasportistiche e infrastrutturali

Bisogna chiarire subito che, per quanto si voglia essere teoricamente indulgenti, non si può assolutamente confondere questo progetto con il rilancio della modalità di trasporto ferroviaria, come spesso fanno strumentalmente i suoi sostenitori. Infatti, vista il costante aumento dei costi per l'AV e conoscendone le perverse procedure contrattuali questo progetto, in realtà, sottrae ingenti risorse tecniche ed economiche all'adeguamento, ammodernamento e rilancio della rete ferroviaria italiana.

Tabella n. 1

To-Mi-Na	PPI 2003	PP1 2003	Delta
Torino-Novara	4.849	4934	85
Novara-Milano	2.180	2.620	440
Milano-Bologna	6.435	6.464	29
Bologna-Firenze	5.205	5.196	2011
Firenze-Roma	442	442	
Roma-Napoli	5.207	5.228	21
Nodo di Torino	129	50	-79
Nodo di Milano	73	73	
Nodo di Bologna	1.200	1.284	84
Nodo di Firenze	1.490	1.496	6
Nodo di Roma	700	703	3
Nodo di Napoli	390	391	1
Costi di struttura capitalizz.	259	429	171
Contingencies	1.002	860	-142
TO-MI-NA	29.560	30.170	610

Fonte Piano di Priorità degli investimenti (aggiornato all'aprile 2004)

Tabella n. 2

Sub-tratte (con l'esclusione della To-No e No-Mi)	Costo di realizzazione	Disponibilità infrastruttura (secondo il DPEF 2003/2006)	Disponibilità infrastruttura (secondo il Piano di Priorità degli Investimenti di RFI)
Lione-Torino	9.036*	2012	
Milano-Verona	5.104,100**	2008	2011
Verona-Padova	2.856	2007	2011
Padova-Venezia	439	2007	2006
Venezia-Trieste	4.300	2007	
Trieste-Lubiana	2.700***	2015	
Milano-Genova	4.719****	2009	2010

Elaborazioni WWF da varie fonti

* la cifra riportata calcola gli oneri a carico esclusivo dell'Italia ed è la somma della quota 63% (dei 6.957 milioni di euro, Delibera CIPE n. 113/2002) che l'Italia, in attuazione dell'accordo con la Francia, garantisce per la realizzazione della tratta internazionale (che è pari a 4.383 milioni di euro), cui si aggiungono gli stanziamenti per la parte italiana della tratta transalpina (2.278 milioni di euro, dal confine di stato a Bruzolo) e quelli previsti per la tratta Bussoleno-Torino (2.375 milioni di euro) non comprendendo in questo calcolo lo stanziamento, stimato in 500 milioni di euro, secondo le indiscrezioni relative alla riunione CIPE del 3 agosto 2005, per il collegamento di Corso Marche con

l'interporto di Orbassano (elaborazioni tratte dal II Rapporto sullo stato degli interventi della Legge Obiettivo (luglio 2005) elaborato dall'Ufficio studi della Camera dei Deputati e da fonte RFI/LTF)

** la cifra riportata è tratta dal II Rapporto sullo stato degli interventi della Legge Obiettivo (luglio 2005) elaborato dall'Ufficio studi della Camera dei Deputati

*** il costo della Trieste-Lubiana non è individuata dal Piano degli Investimenti di RFI, ma deriva dagli studi condotti dalla RFI per la progettazione della tratta in oggetto

**** cifra tratta dalla Delibera CIPE n. 78/2003

DIRETTRICE FERROVIARIA	Costo unitario
TRANSPADANA Lione- Torino-Milano/Genova- Venezia-Trieste-Lubiana	29.154,100 mln €

Elaborazioni WWF da varie fonti: CIPE, Comitato Transpadana, Ufficio Studi della Camera dei Deputati, RFI/LTF

I maggiori beneficiari di questa emorragia di risorse pubbliche sono alcuni grandi gruppi imprenditoriali (legati all'orbita Fiat, Impregilo, Fintecna - ex Iri - ed Eni, imprese associate alla Lega delle Cooperative) che, grazie a contratti a trattativa privata di concessione e sub-concessione (in cui come General Contractor sono stati coinvolti, nel tempo anche i gruppi Gavio, Ligresti, Montedison e l'Impregilo di Romiti), hanno ottenuto e stanno ottenendo finanziamenti senza limiti di spesa, sborsati o garantiti dallo Stato, senza alcun rischio di impresa.

I Governi che si sono succeduti dai primi anni '90 sino ad oggi, in una situazione di progressivo indebitamento pubblico e di dissesto del bilancio dello Stato, hanno deciso così di impiegare risorse equivalenti a tre/quattro manovre finanziarie (considerando una media di 20 miliardi di euro) per la realizzazione del Programma dell'AV in una situazione quale quella italiana che, in assenza di un'inversione di tendenza (che non può essere assicurata dall'AV), vede la progressiva emarginazione della modalità di trasporto ferroviaria (il Piano Generale dei Trasporti stima che se la situazione attuale si perpetuasse in futuro la quota di trasporto su ferro dei passeggeri scenderebbe dal 13-14% al 3% al 2010).

Bisogna ricordare che nel nostro paese su 15.923 km di rete ferroviaria, solo 6363 sono a doppio binario e solo 5.603 sono a doppio binario ed elettrificati, quando la rete a doppio binario in Francia è quasi estesa come l'intera rete italiana (14.135 km pari al 44.6% dell'intera rete SNCF), ed in Germania la rete a doppio binario elettrificata è di poco inferiore a quella francese (12.267 km pari al 43% di tutta la rete). Ciò comporta che in Italia abbiamo l'84% del traffico ferroviario complessivo concentrato su 6.000 km di linee (35.7% del totale).

Il rilancio in grande stile del progetto ad AV da parte del Governo in carica è del tutto ingiustificato in questa situazione, in assenza di seri progetti di fattibilità, basati su risorse finanziarie certe e su calcoli di costi benefici credibili.

E' stato dimostrato che i notevoli costi di realizzazione di nuove linee per l'AV passeggeri, separate dalle linee ordinarie, realizzate con criteri costruttivi (pendenze e raggi di curvatura) particolari e, nel caso dell'Italia, anche con alimentazione diversa da quella della rete esistente, potrebbero essere ipoteticamente giustificati se fosse dimostrato che esiste una domanda consistente di passeggeri sulle medie-lunghe percorrenze (superiore ai 400 km).

Ma, nella direttrice est-ovest nel settentrione del nostro paese la percorrenza media dei passeggeri è di 80-90 km: il che vuol dire che la scelta dell'AV non risponde alle esigenze dell'utenza e sottrae risorse all'adeguamento della linee ordinarie e alla loro manutenzione, comportando meno servizi per i centri minori e per coloro, come i pendolari, che viaggiano sulle corte distanze.

E anche i conti economici continuano a non tornare.

La Corte dei Conti, nella relazione sulle ferrovie del 21 gennaio 2004, denunciava che in soli tre anni, dal 2001 al 2003, i costi della linea *dorsale* (Milano-Roma-Napoli) ad Alta Velocità erano lievitati di oltre il 25% (+ 7.262 milioni di euro) a conferma dell'insostenibilità del progetto. All'aprile 2004, come abbiamo visto, il costo della dorsale ha superato i 30 miliardi di euro.

Per realizzare la cosiddetta *trasversale* (Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana) e la linea ad AV Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa le risorse non ci sono: a entrambe il Contratto di Programma 2001-2005 di RFI destina 482 milioni di euro per la sola progettazione, mentre il costo dell'intera linea è stimato prudenzialmente in quel documento 11,991 miliardi di euro, quando invece il costo attuale sfiora i 30 miliardi di euro .

Di fronte a queste cifre, stime e scenari di questa annosa e scandalosa vicenda, l'unico reale e parziale ripensamento avvenuto sugli aspetti contrattuali, proprio per gli altissimi costi realizzativi, è quello del 2001, con la l'approvazione da parte del Parlamento dell'art. 131 della Legge Finanziaria di quell'anno (L. n. 388/2000), su proposta del Governo (Ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani), che revocava le concessioni e "i rapporti sottostanti" per le tratte ad AV ancora in fase iniziale della Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Padova (ma non ad esempio per la Milano-Torino, ora in procedura d'infrazione per la Comunità europea).

Sul piano tecnico (trasportistico e infrastrutturale), dopo l'arresto di Necci nel dicembre 1996 inizia la verifica parlamentare sul progetto ad AV (Ministro dei Trasporti Claudio Burlando), conclusasi nel luglio 1997 con esiti deludenti, che porta tra il 1997 e il 1999 ad un confronto tecnico tra i Ministeri dell'Ambiente (Ministro Edo Ronchi) e dei Trasporti che ha prodotto risultati di un certo interesse, che non si sono però tramutati in decisioni ed atti politici conseguenti.

Con il secondo Governo Berlusconi assistiamo invece a una brusca inversione di tendenza rispetto a quei parziali ripensamenti che rilancia di fatto il progetto ad AV, parte proprio dagli aspetti contrattuali e prosegue e si consolida nel tempo:

- il primo programma (Delibera CIPE n. 121/2001) delle cosiddette infrastrutture e insediamenti strategici rilancia la realizzazione delle linee trasversale e Milano-Genova ad AV prevedendo impegni di spesa del tutto teorici;
- con la *Legge Obiettivo* (L. n. 443/2001) vengono semplificate e accelerate le procedure (a cominciare dalla Valutazione di Impatto Ambientale) di approvazione e autorizzazione delle infrastrutture strategiche, che vengono meglio specificate nel decreto attuativo (D.Lgs. n. 190/2002);
- l'art. 11 della L. n. 166/2002 (Collegato alla Finanziaria 2002) abroga l'art. 131 della Legge Finanziaria 2001 appena richiamato resuscitando "senza soluzione di continuità" le concessioni e i sub-contratti concessori;
- l'art. 8 della L. n. 112/2002 istituisce la Infrastruttura SpA (ISPA), una finanziaria di proprietà della Cassa Depositi e Prestiti, creata ad hoc per *esternalizzare* gli oneri derivanti dagli investimenti pubblici in infrastrutture e grandi opere pubbliche e raccogliere, con operazioni di cartolarizzazione, il credito utile a tali investimenti;
- l'art. 75 della Legge Finanziaria 2003 (Legge n. 289/2002) stabilisce che ISPA finanzi prioritariamente il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità "anche attraverso la costituzione di uno

o più patrimoni separati”, sancendo, inoltre, che sia “a carico dello Stato l’integrazione dell’onere del servizio della parte del debito nei confronti della Infrastrutture SpA”;

- nel marzo 2003 vengono presentati dai vari General Contractor, sotto l’egida di TAV SpA e di Italferr, i progetti preliminari e gli studi di impatto ambientale per l’avvio della procedura semplificata e accelerata ai sensi della normativa sulle infrastrutture strategiche per le due tratte ad AV (sulla direttrice Torino-Lione), la tratta ad AV Milano-Verona e Trieste-Ronchi dei Legionari, nell’ambito del progetto della *trasversale*, e la linea veloce Milano-Genova;
- nel luglio 2003 viene presentata la linea ad AV confine Austriaco Verona sulla direttrice del Brennero.

Come si può vedere, pur in assenza di studi e valutazioni che ne attestino la fattibilità finanziaria, vengono creati prima i presupposti normativi e programmatici e, poi, vengono accolti progetti mancanti di seri approfondimenti ambientali, sociali, economici e trasportistici.

Ma, dopo i rilievi di Eurostat sui conti pubblici italiani, i nodi economici e finanziari del sistema di finanziamento dell’AV sembrano arrivare al pettine con la Legge Finanziaria 2006, che nel testo del disegno di legge in discussione al Senato introduce una modifica all’art. 75 della Legge Finanziaria 2003 che individua, come vedremo più avanti (paragrafo 1.3) 100 milioni di euro dal 2006 e ulteriori 100 milioni di euro dal 2007, concessi alle Ferrovie dello Stato per finanziare, appunto, l’AV/AC.

L’Autorità Antitrust italiana (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) ha smentito a suo tempo autorevolmente l’interpretazione governativa sui rapporti contrattuali che ha portato alla cancellazione nel 2002 della revoca delle concessioni per alcune tratte ad AV, ribadendo come la revoca delle concessioni per le linee ad AV Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Venezia (oggi Verona-Padova) sia assolutamente necessaria per evitare oneri ingiustificati per lo Stato e come il ricorso alle gare europee sia ineludibile, data la caratteristica ancora iniziale dei rapporti in corso.

Il giudizio dell’A.A. è stato ribadito molto chiaramente all’inizio dell’iter parlamentare della L. n. 166/2002, con la Segnalazione inviata il 12 febbraio 2002, dall’Authority ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio, al Ministro dell’Economia e delle Finanze e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Segnalazione in cui l’AA chiedeva al Governo di ritirare la proposta di cancellazione della revoca delle concessioni prevista dall’art. 131 della Legge Finanziaria 2001.

Le motivazioni di tale richiesta sono state ribadite nella relazione annuale dell’Authority del 2001 nella quale si rileva con molta chiarezza che

- *“la prospettata abrogazione dell’art. 131, comma 2, della Legge n. 388/00, comportando una riviviscenza dell’affidamento delle opere la cui realizzazione non è ancora iniziata eluderebbe l’obbligo di gara sancito dalla normativa comunitaria e nazionale di riferimento. Inoltre l’Autorità ha sottolineato che la proposta di abrogazione risulta incompatibile con i principi generali posti a tutela della concorrenza (...), l’Autorità ha infatti ribadito che il ricorso concorrenziale tra gli operatori rappresenta lo strumento idoneo al fine di individuare le imprese che siano in grado di realizzare le opere affidate in modo efficiente sia da un punto di vista produttivo che organizzativo, così da garantire la minimizzazione dei relativi costi”.*
- *“il meccanismo di gara fondato su criteri obiettivi, non discriminatori proporzionati e trasparenti, sanciti dalla disciplina comunitaria e nazionale, risulta essere la procedura*

concorrenziale più idonea ad attuare gli obiettivi di efficienza e di qualità funzionali alla realizzazione delle opere relative all'alta velocità"

- *"Infine, l'Autorità ha auspicato che, laddove il legislatore ritenga opportuno conservare l'impianto concessorio (...), tale affidamento o la connessa individuazione del general contractor avvengano tramite una selezione competitiva conforme alla normativa nazionale in tema di appalti e ai principi posti a tutela della concorrenza"*

La censura al sistema contrattuale dell'AV non può essere più chiara nelle parole dell'A.A. e non era certo inaspettata.

Infatti, bisogna ricordare che l'A.A. già con il provvedimento n. 3526 del 10 gennaio 1996 argomentava a questo proposito che, nei casi in cui la normativa europea sulla concorrenza è stata applicata, *"il rispetto dei meccanismi concorrenziali garantiti dalla Direttiva CEE 90/351) ha consentito la realizzazione di notevoli risparmi di costo a vantaggio dei committenti e, in ultima istanza, della collettività. Sotto questo profilo, si deve constatare che la stipula delle convenzioni tra TAV e General Contractor, anteriormente all'entrata in vigore della Direttiva CEE 90/351, ha sottratto alle procedure concorrenziali che tale disciplina garantisce l'affidamento delle tratte Milano-Genova, Milano-Verona e Milano-Venezia, la cui realizzazione, seppur caratterizzata da rapporti contrattuali definiti, si trova ancora in fase iniziale"*.

Ma i richiami dell'A.A. non sono stati ascoltati dai passati Governi, se si esclude il Governo Amato con la Finanziaria 2002, né da quello attuale.

Infine, è la Corte dei Conti ad entrare nel merito della furbesca *esternalizzazione* tentata nella XIV legislatura con Infrastrutture SpA.

La Corte dei Conti nella sua relazione sulle ferrovie dello Stato redatta il 21/1/2004, allegata alla Delibera 5/2004 (inerente la "Verifica dello stato d'attuazione dei poteri ministeriali di indirizzo e vigilanza sulle Ferrovie dello Stato in correlazione agli obiettivi strategici, gestionali ed economico-finanziari") sottolinea come i crediti ai privati garantiti da Infrastrutture SpA, che si occupa prioritariamente dell'AV (art. 75 della Legge Finanziaria 2003) produrranno pesanti "ripercussioni" per i bilanci pubblici a partire dal 2009. Infatti, a quella data, è previsto che *"lo Stato intervenga con somme considerevoli per integrare l'onere per il servizio del debito nei confronti di Infrastrutture SPA"*, per il credito da questa garantita per la realizzazione dell'AV sul mercato bancario e su quello dei capitali in considerazione di un progetto che come abbiamo visto viene valutata tra i 60 e i 91 miliardi di euro.

La Corte dei Conti contesta *soluzione ISPA* (di cui all'art. 75 della Legge Finanziaria 2003, legge n. 289/2002) che alleggerisce, ma non risolve, il problema dei gravami sui conti pubblici, dovuti alla continua lievitazione dei costi del Sistema dell'AV/AC. Infatti, come spiega la Corte dei Conti (CdC) nella sua Relazione contesta: *"La logica in cui si muove la predetta disposizione normativa è che lo Stato non finanzia la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (nel caso in esame: la rete AV/AC) sicché il gestore della stessa, per realizzarla, dovrà accedere al credito; ma i ricavi delle "vendite" non saranno sufficienti per rimborsare il debito contratto, per cui lo Stato dovrà intervenire ad indennizzare il gestore."* E' sostanzialmente ancora lo Stato ad assumersi il rischio d'impresa per i finanziamenti all'AV/AC italiana, garantendo pienamente gli oneri per il servizio di credito fornito da ISPA ai privati.

Ciò comporterà, come rilevato dalla CdC nella sua Relazione, che il finanziamento dell'AV/AC avrà pesanti riflessi sul bilancio dello Stato dal 2009, anno a partire dal quale è previsto che lo Stato

intervenga con “*somme considerevoli per integrare l’onere per il servizio del debito nei confronti di infrastrutture S.p.A.*”.

Tutto questo accade quando anche i costi per la realizzazione dell’AV sono del tutto fuori controllo e contribuiscono a far lievitare in maniera abnorme il monte investimenti di RFI SpA, che, all’aprile 2004, ammontava a 168,4 miliardi di euro.

A proposito sempre di ISPA, troviamo significativo che Eurostat il 18 marzo del 2005, nel dare le motivazioni di base cui si è ispirata la Commissione europea per bocciare i conti pubblici italiani del 2003 e del 2004 abbia incluso, tra i sei punti critici su cui chiede chiarimenti al Governo italiano, uno che si riferiva, come viene riportato a pagina 6 del Sole 24 Ore del 19 marzo 2005, alla “*classificazione settoriale di società controllate dalle pubbliche amministrazioni (ISPA)*”. E che l’oggetto della contestazione dell’Ufficio Europeo di statistica riguardi proprio i meccanismi di finanziamento dell’AV è indubbio: come si legge sempre su Il Sole 24 Ore, “*in questo caso si avanzano dubbi sulla correttezza di alcuni dati e sul ruolo dell’ISPA, nel finanziamento del TAV*”.

Eurostat il 23 maggio del 2005, come riportato da Il Sole 24 Ore, il 24 maggio, nel bocciare definitivamente, i conti pubblici italiani, per deficit eccessivo del 2003-2004 (3,1%) e per la lievitazione del debito pubblico sopra il tetto dei 106 miliardi di euro, ribadiva come l’operazione ISPA vada a pesare sui conti dello Stato, portando a un aumento dell’indebitamento pubblico di 7,5 miliardi di euro, equivalente allo 0,6%; paventando riflessi futuri sul deficit, se lo Stato sarà costretto, a quel punto, a coprire i debiti, cui non potranno far fronte RFI e TAV SpA.

La severa censura di Eurostat ha come effetto di ritorno il fatto che il Governo nel Disegno di legge sulla Finanziaria 2006, con un doppio salto mortale di carattere logico, abbia dovuto introdurre, come modifica dell’art. 75 della Legge Finanziaria 2003 (che, come abbiamo visto, affida ad ISPA l’Alta Velocità ferroviaria), una disposizione finalizzata a *far saltare* il meccanismo ISPA e a finanziare attraverso FS SpA, o società ad essa collegate, non precisati *impianti operativi* per l’AV con 100 milioni di euro a partire dal 2006, cui si aggiungono ulteriori 100 milioni di euro, a partire dal 2007, con limite di impegno quindicennale.

Questi finanziamenti che, come si legge nella Relazione tecnica della Legge Finanziaria 2006, sarebbero destinati alle linee ad AV Milano-Genova e Milano-Verona (che, ad oggi costano, rispettivamente, oltre 4,7 miliardi e 5,1 miliardi di euro). Linee di cui è stata dimostrata la non redditività e l’obbligo da parte dello Stato di contribuire con una quota che nel caso dell’AV Milano-Genova raggiunge l’85% dei costi e nel caso dell’AV Milano Verona il 70% (come dimostrato da valutazioni congiunte di RFI SpA e ISPA): tutto questo a conferma della giustezza dei rilievi di Eurostat che ha chiesto ripetutamente alla Repubblica italiana di non *nascondere* gli oneri per i conti pubblici (le linee citate erano state addirittura inserite, con apposita Delibera CIPE del 18/3/2005, nel programma di emissione dei *tav bond* per la Torino-Milano-Napoli).

Conclusioni – il sistema di finanziamento dell’AV passeggeri italiana, attraverso la Società Infrastrutture SpA, è stato uno degli elementi principali della non certificazione da parte di Eurostat del bilancio dello Stato italiano del 2004 e dell’intervento della Commissione Europea per la violazione del Patto di Stabilità comunitaria.

2.2 Il calcolo costi-benefici del collegamento transnazionale ad AV Torino-Lione

Sempre Vittadini osserva a proposito della domanda esistente sulla direttrice Torino-Lione al fine di una valutazione dei costi-benefici dell'operazione: *“le quantità di domanda di traffico passeggeri e merci per il nuovo collegamento deriva dal rapporto del Gruppo di lavoro (GdL) Economia e finanza della Commissione intergovernativa (CIG), consegnato nel 2000.*

Tale rapporto costituisce infatti la più organica rappresentazione disponibile delle quantità in gioco. E' pur vero che LTF ha prodotto approfondimenti successivi degli studi di domanda che porterebbero a risultati più favorevoli alla nuova linea. Tali risultati tuttavia, esaminati accuratamente dalla Commissione di Audit dal Governo francese più sopra ricordata mostrano profonde incongruenze e assunzioni arbitrarie. Raccomandando di rimandare nel tempo l'avvio della realizzazione della nuova linea la Commissione di Audit per la Torino-Lione osserva a proposito delle stime di domanda: «En définitive, l'ensemble de ces remarques invitent à considérer avec une grande précaution les projections de trafic voyageurs à l'horizon 2015 qui apparaissent en l'état insuffisamment étayées et fondées sur des hypothèses résolument optimistes.» Per quanto riguarda le merci « la mission a mis en évidence que, sous réserve de maintenir la plate-forme de l'autoroute ferroviaire à Aiton, des aménagements limités sur les seuls accès français pourraient permettre d'écouler le trafic Fret jusque vers 2020 sans augmentation significative des trafics dans les tunnels routiers par rapport aux flux constatés sur la période récente. » In conclusione « Il est donc très improbable que les infrastructures existantes soient saturées en 2015 et il est encore trop tôt pour prévoir quand elles le seront. »

Attraverso il valico di Modane transitava nel 1997 un traffico merci di 10,1 Mtonn/anno e un traffico passeggeri di 1,3 milioni di viaggiatori/anno in maggioranza (60%) costituiti da traffico notturno.

Le ipotesi assunte dal Gruppo di lavoro della Commissione intergovernativa come base per la stima delle quantità future di traffico fanno riferimento a due scenari alternativi di “aggancio” della domanda di trasporto allo sviluppo economico:

- *uno scenario “base” caratterizzato da una crescita annua “prudenziale” del PIL europeo dell'1,8% fino al 2020 e dell'1,5% dopo il 2020. Nello stesso periodo il commercio estero avrebbe conosciuto una crescita sostenuta, con tassi annuali del 4%.*
- *uno scenario “ottimista” caratterizzato da una crescita annua del PIL italiano ed europeo del 2,4% fino al 2020 e dell'1,5% in seguito*

La stima delle quantità di traffico passeggeri merci prende in considerazione entrambi gli scenari, la stima delle quantità di traffico merci considerava solo lo scenario base.

La proiezione della domanda, sviluppata nei lavori di Alpetunnel per i due orizzonti del 2015 e del 2025, mette a confronto tre possibili situazioni future:

- *la situazione tendenziale, senza la nuova linea e con la prosecuzione delle tendenze in atto;*
- *la situazione di riferimento, senza la nuova linea ma con il potenziamento della linea vecchia e con la realizzazione dei due valichi ferroviari svizzeri del Gottardo e del Loetschberg;*
- *la situazione di progetto, con la realizzazione del nuovo collegamento tra Torino e Lione.*

Secondo tali stime all'anno 2015 la domanda passeggeri diurni sarebbe cresciuta, nella situazione di riferimento, fino a 1,8 milioni di passeggeri/anno, che sarebbero diventati 2,6 milioni qualora il progetto fosse realizzato. I passeggeri notturni con o senza progetto sarebbero rimasti

sostanzialmente lo stesso numero. La realizzazione del progetto avrebbe potuto “deviare” verso la ferrovia una quota modestissima di traffico passeggeri: poco più di 800.000 passeggeri/anno in parte minima (35%) sottratte ad itinerari stradali.

Molto più consistente, ovviamente, il problema del trasporto delle merci. Dagli scenari di crescita economica sopra ricordati deriva infatti una crescita molto sostenuta del traffico merci complessivo tra l'Italia e il resto del mondo (+3,6%/anno). Nella situazione tendenziale i livelli di trasporto complessivo attraverso l'arco alpino compreso tra Ventimiglia e Chiasso raddoppierebbero, passando da 77,1 Mtonn/anno nel 1997 a 145 Mtonn/anno nel 2015 per raggiungere quasi 200 Mtonn/anno nel 2025. La parte ferroviaria di tale traffico entro il 2015 crescerebbe quindi in valori assoluti da 29 a 48 Mtonn/anno, ma la quota modale della ferrovia sul complesso dei traffici si ridurrebbe dal 38 al 33%.

Per il valico di Modane, senza realizzare il progetto e senza intervenire sulla linea esistente, ma tenendo conto della realizzazione dei due valichi ferroviari svizzeri del Gottardo di base e del nuovo Loetschberg di base, la domanda di transito avrebbe raggiunto 12,1 milioni di tonni/anno.

Nella situazione di riferimento, oltre al miglioramento della linea esistente e alla realizzazione dei nuovi valichi svizzeri si assume l'ipotesi di applicare una tassa supplementare di 100 euro/camion per i veicoli stradali. La domanda ferroviaria cresce sensibilmente e per Modane sale fino a 16,9 Mtonn/anno.

Nello scenario di progetto, la realizzazione del collegamento Torino-Lione porta le previsioni di traffico per Modane a 21,1 Mtonn/anno. Verrebbe in tal modo superato, sia pure di pochissimo, il limite di capacità della linea attuale, stimato dalle due aziende ferroviarie in circa 20 Mtonn/anno. Di conseguenza al 2015 si porrebbe il problema della saturazione della linea attuale e quindi della costruzione della nuova linea. A questo proposito occorre notare che il rapporto del GdL economia e Finanza onestamente osserva che per il 54% dei traffici la differenza di percorso tra l'alternativa di passare attraverso i valichi svizzeri o quella di passare attraverso Modane differisce per meno di 50 km, per lo più a favore dei valichi svizzeri. Ciononostante in questa condizione di oggettiva incertezza il modello di assegnazione è stato calibrato in modo da assegnare al valico di Modane oltre 90% dei casi. Cosa che rende evidentemente assai meno drammatico il problema della saturazione della linea vecchia e sposta assai più avanti nel tempo la necessità di realizzazione della linea nuova.

A margine di queste stime di domanda, occorre richiamare lo studio di Alpetunnel circa la fattibilità tecnica-economica di una Autostrada-ferroviaria con riferimento al 2010, in assenza di vincoli di capacità e nell'ipotesi, del tutto irrealistica, che la nuova linea sia realizzata a quella data. I risultati della introduzione di un servizio di autostrada ferroviaria appaiono per lo meno controversi. Infatti la crescita di traffico merci prevista negli scenari di progetto si basa in larga misura sulla introduzione della già ricordata sovratassa di 100 euro/camion. Per evitare tale tassa una parte del traffico stradale merci anziché riversarsi sulla ferrovia potrebbe utilizzare l'autostrada ferroviaria nel tratta di valico, restando sulla strada prima e dopo tale tratta, con benefici in termini di riduzione delle esternalità assai più ridotti. Dal momento che la desiderabilità del progetto si basa proprio sulla riduzione delle esternalità, occorre concludere che la presenza dell'autostrada viaggiante indebolirebbe ulteriormente la fattibilità della nuova linea.

Vale infine la pena di ricordare che il rapporto presentato ai Governi dalla CIG nel 2000 proponeva di realizzare l'opera per fasi.

Nella prima fase sarebbe stato sufficiente realizzare un tunnel monotubo, che avrebbe consentito di raggiungere una capacità di trasporto compresa tra 40 e 55 milioni di tonnellate. I convogli, per ragioni di sicurezza, avrebbero potuto viaggiare con sistemi di guida automatica. Solo in un secondo tempo sarebbe stato necessario realizzare la seconda canna, quando la dinamica della domanda lo avesse concretamente giustificato. Si trattava di un consapevole tentativo di diminuire il rischio dovuto alla estrema incertezza circa la domanda di traffico Malgrado la sua ragionevolezza, l'ipotesi di realizzazione per fasi è stata scartata immediatamente, fin dalle prime decisioni successive alla consegna del Rapporto della CIG ai due governi.

Lo Studio di impatto presentato da LTF considera la realizzazione per fasi per escluderne decisamente la desiderabilità sotto tutti i profili, compreso il profilo ambientale.

La tabella qui sotto riportata riassume le stime di domanda e mette in rilievo alcuni elementi critici del progetto:

- *l'assoluta irrilevanza della realizzazione della nuova linea ai fini della diminuzione del traffico stradale e del suo trasferimento alla ferrovia. Con o senza la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario la ripartizione modale vedrà la ferrovia attestata sul 40% circa dei traffici e la strada rimarrà attestata al 60%.*
- *la quantità di traffico ferroviario con o senza la Torino-Lione rimarrà immutata.*

Scrivo a questo proposito il GdL "Il progetto Torino-Lione non provoca praticamente nessuno spostamento modale. I 3,2 milioni di tonnellate supplementari in situazione di progetto provengono essenzialmente dagli spostamenti di traffico ferroviario dalla Svizzera verso la Francia. Difatti, come si vede, sono le misure globali di miglioramento del sistema ferroviario nel suo complesso che consentono di guadagnare quote di mercato."

Valutazione d'insieme delle misure a favore del ferro sull'arco alpino occidentale

Situazione	Traffico ferroviario nel 2015 in Mt	Quota modale	% di aumento del traffico ferroviario
1997	29,4	38,10%	
Tendenziale	48	33,10%	63%
Riferimento esclusi progetti svizzeri	55	38%	14,6% di cui 5% per la tassa di 100 Euro
Riferimento (con progetti svizzeri)	56,3	39%	2,30%
Progetto (Riferimento + Lione-Torino)	56,8	39,20%	0,90%

Se si prendono in esame gli obiettivi di crescita del traffico merci prospettati dai progettisti dell'Alpetunnel rispetto alle potenzialità complessive di impegno dei valichi ferroviari (come è stato fatto nel documento di osservazioni dell'ingegner Andrea Debernardi e dell'ingegner Giorgio Dahò della società Polinomia di Milano sul progetto di Alpetunnel Torino-Lione - 2001) si arriva alla conclusione che, sfruttando appieno le potenzialità attuali delle linee transalpine (Ventimiglia, Modane, Domodossola, Luino, Chiasso, Brennero, Tarvisio, Villa Opicina) a doppio binario e adottando, quindi, un valore pari a 220 treni/giorno - che

comprenda anche la linea Genova-Ventimiglia in via di adeguamento - si ottiene una potenzialità complessiva di 1410 treni/giorno, con una disponibilità residua di 746 treni/giorno per le merci, che, sommati ai 255 treni/giorno prodotti nel 1996, danno un livello di 1001 treni merci/giorno, sufficiente a conseguire l'ambizioso obiettivo di 180 milioni di t/anno di traffico merci via ferrovia, indicato dai progettisti dell'Alpetunnel come ipotetico traguardo al 2015.

Se si considerano, poi, gli obiettivi operativi dell'AV passeggeri si capisce che, a fronte di una domanda inconsistente, anche i traguardi di esercizio prospettati da LTF sono del tutto irrealistici: un treno veloce non impiegherà mai 1 h e 30' (oggi ci vogliono 4 h) per coprire la distanza tra Torino e Lione, né è credibile che tra Torino e Parigi ci si metta 3 h (oggi sono 5h e 30'). E' più credibile, come valutato dall'ingegner Andrea Debernardi, che si abbia un risparmio di tempo non superiore ai 50 minuti.

Passando, quindi, all'esame dei costi Vittadini osserva: *“Il costo dell'investimento per il tronco da St Jean-de Maurienne e Bruzolo è stato stimato da LTF in 6.695 Milioni di euro (aggiornato al 2003). Rispetto alle valutazioni del Rapporto CIG del 2000, che faceva riferimento ad un investimento di 5,9 Milioni di euro la stima è cresciuta, in soli 3 anni, del 17%.*

In base al “Memorandum di intesa”, firmato il 5 maggio 2004, l'Italia si farà carico del 63% dell'investimento e la Francia del 37% (ad integrazione dei finanziamenti attesi dall'Unione Europea per la sezione transnazionale). Si è già osservato come una tale iniqua suddivisione rappresenti efficacemente l'atteggiamento “tiepido” del governo francese e, per contro, la pressione assai forte del governo italiano.

La ripartizione dell'investimento di 6.695 milioni di euro tra le diverse tipologie di opere è rappresentato nello schema qui di seguito riportato. Il costo annuo di gestione della nuova linea ammonta invece a 64 milioni di Euro, comprensivi di funzionamento e manutenzione del materiale rotabile, degli impianti e della linea.

La decisione del CIPE del 3 agosto 2005, che approva il tronco da Torino a Bussoleno con le modifiche richieste dalla Regione, recita testualmente “Approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare del potenziamento della linea ferroviaria Torino Bussoleno, parte della sezione internazionale del collegamento AV/AC tra Torino e Lione, per un costo di 2.375 Meuro. Il finanziamento dell'opera è interamente a carico di RFI a valere sul Contratto di programma 2001/2005”.

Per ricostruire l'effettivo costo della nuova linea tra Torino e Montmélian occorrerebbe sommare i 6,995 miliardi di Euro più i 2,375 miliardi di euro per la tratta Torino Bussoleno, più i costi di investimento della tratta Montmélian-St. Jean-de-Maurienne e infine gli investimenti per la tratta Lyon-Montmélian, per il momento non noti.

Le analisi di redditività finanziaria e socio-economica dell'investimento condotte dal Gruppo di Lavoro Economia e Finanza per la tratta italo-francese da St. Jean de Maurienne a Bruzolo, hanno dato risultati del tutto negativi. Osserva il GdL ‘Dal punto di vista finanziario il coefficiente di esercizio è maggiore dell'unità; il che significa che anche se, per l'elevato costo unitario dell'opera, il valore attualizzato netto risulta negativo e quindi non garantisce il rientro dell'investimento iniziale, si prevede che il rapporto ricavi-costi di esercizio sia positivo.’ E ancora “Dal punto di vista socio-economico il risultato che si ottiene, oltre a dipendere ovviamente dal tasso di attualizzazione prescelto (alcuni membri del gruppo hanno sostenuto che per i benefici o costi intergenerazionali si dovrebbe assumere un tasso uguale a zero) è strettamente dipendente dalle assunzioni che si fanno per i costi esterni; questi ultimi, anche se limitati soltanto alle esternalità esprimibili in valori monetari, diventano determinanti nel produrre un risultato positivo. I valori presi a riferimento prevedono due ipotesi di incidenza degli effetti esterni e due livelli di

tasso di sconto per il VAN; in tutti e due i casi i risultati sono negativi'. Qualsiasi commento sembra superfluo."

Conclusioni – Il progetto preliminare del collegamento transnazionale Torino-Lione non ha come obiettivo ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti, interconnettendole con nuove tratte laddove necessario e promuovendo l'intermodalità e non persegue l'obiettivo di migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete, riducendo i danni all'ambiente, come richiesto dalla Decisione n. 884/2004/CE, né presenta un serio ed approfondito vaglio della fattibilità economico-finanziaria dell'opera, né delle alternative a minor impatto ambientale, come previsto dalla Direttiva 85/337/CEE. Di conseguenza non risponde ai criteri di fattibilità economico-finanziaria e di sostenibilità ambientale indicati dal Gruppo di lavoro Van Miert nella selezione dei *progetti prioritari* della nuova lista TEN-t.

3. L'interoperabilità e l'interconnessione con la rete esistente

La Decisione 884/2004/CE al nuovo art. 5 della Decisione n. 1692/96/CE, lettere a), b) e c) stabilisce che tra le "Priorità" ci sia: la costruzione di tronconi transfrontalieri che favoriscano i collegamenti e le interconnessioni delle reti nazionali sulla base di criteri di interoperabilità dei grandi assi (lettera a) e delle linee dedicate alle merci (lettera c); il nuovo art. 10, comma 3 sulle "caratteristiche" dei progetti, anche con rispetto al comma 2 che invece tratta delle linee ad AV, stabilisce che le linee ordinarie passeggeri e merci devono assicurare la interoperabilità della rete.

3.1 Interoperabilità: il caso della Torino-Lione

A questo proposito bisogna ricordare che il progetto originario della linea transfrontaliera Torino-Lione non prevede il collegamento per l'instradamento delle merci con l'interporto di Orbassano, che è stato solo in un secondo momento considerato con la prevista, ma non concretizzata progettazione e finanziamento (ancora non si conoscono i contenuti della Delibera CIPE del 3 agosto 2005), della bretella di Corso Marche (il cui costo è stato valutato in 500 milioni di euro).

Ma questo è un vizio d'origine del sistema dell'AV passeggeri italiani che considera nella valutazione dei costi dei progetti per le varie tratte ad AV solo la realizzazione delle linee e non l'interconnessione e l'interoperabilità con le linee esistenti e i collegamenti con le piattaforme intermodali.

In particolare, il fatto che il progetto per la linea ad AV Torino-Lione non sia interconnessa la linea merci e con l'interporto di Orbassano è particolarmente grave e dimostra la superficialità del progetto e la vera finalità dei proponenti.

Nell'attuale definizione progettuale i treni merci dovrebbero attraversare Torino utilizzando il passante ferroviario, in una situazione promiscua con l'AV passeggeri e in una condizione di congestione del nodo, senza che vengano rispettati gli obiettivi di interconnessione e interoperabilità al fine anche dello sviluppo dell'intermodalità.

3.2 Interoperabilità: il sistema ad AV italiano e l'Europa

La rete ferroviaria europea ha come elemento caratteristico la disomogeneità e questo sommato alla mancanza di un mercato dei mezzi di trazione in grado di accedere a tutta la rete europea rappresenta un impedimento allo sviluppo del trasporto intermodale. Prendendo a riferimento solo l'UE a 15 riscontriamo le seguenti differenze:

- a) 5 diversi sistemi di trazione: Italia, Belgio, Spagna 3 Kv in c.c. Francia e Olanda 1,5 Kv in cc, Austria, Germania, Svizzera, Norvegia e Svezia 15 kv e 16 e 2/3 di Hz, Gran Bretagna 0,65 e 1,2 Kv in cc, Portogallo e Finlandia 25 kv 50 Hz;
- b) 14 sistemi di segnalamento ;
- c) scartamento diverso tra Francia (1434 mm) e Spagna (1672 mm) e tra Svezia e Finlandia;
- d) limiti alla lunghezza e al peso dei treni. Che variano enormemente sia fra i diversi Paesi sia all'interno dello stesso Paese. I vincoli, derivano dalle caratteristiche della rete: moduli di linea, capacità di traino, resistenza dei ganci di trazione, lunghezza dei binari operativi dei terminali;
- e) differenze nelle sagome dei tunnel che costringono ad utilizzare materiale rotabile speciale nel caso di container tipo high cube o nel caso d'autostrade viaggianti.

Se si prende in esame la rete spagnola dell'AC collega Madrid a Siviglia .L'esercizio è misto, ossia viaggiatori e merci. Tra la rete convenzionale e la rete AV non esiste integrazione a causa della diversità dello scartamento che è pari a 1672 sulla convenzionale e a 1435 sulla rete av. Anche le tensioni d'alimentazione sono diverse: sulla rete AV 25 Kv e 50 Hz mentre sulla rete convenzionale 3kv in cc. Da notare anche la diversità di alimentazione tra rete spagnola e rete portoghese.

La rete AV francese è specializzata unicamente nel trasporto passeggeri. La sua pendenza max è del 35 per mille mentre una linea ad esercizio misto consente una pendenza massima del 12,5 per mille.

Diverso appare la soluzione tedesca realizzata utilizzando su 974 Km di linea AV, 548 Km di linee preesistenti. Si trasportano viaggiatori e merci e il sistema d'alimentazione è lo stesso della linea convenzionale.

Per quanto riguarda l'AV italiana c'è da ricordare che nella seduta n. 3 del 16 gennaio 1986 il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie delibera che “ l'offerta del trasporto dell'Ente sarà strutturata in modo da assicurare servizi ad alta velocità mediante la realizzazione di specifico sistema”.

L'Alta Velocità in Italia nasce come sistema sulle direttrici To – Ve e Mi- Na. Successivamente sarà integrata dal segmento Mi-Ge, Ve- Ts e Battipaglia-RC. Ad una dichiarata unitarietà del “ sistema” corrispondono due regimi d'esercizio diversi. La linea Mi-Na è considerata una linea “intrinsecamente” specializzata per il trasporto passeggeri e in via residuale utilizzata per 10 tracce merci all'inizio e 50 a regime. La nuova direttrice è composta di segmenti con caratteristiche diverse: la Mi-Bo è tutta in piano e allo scoperto e su 214 km il tratto a 300 km/h riguarderà km 155.

La Bo-Fi ha gli aspetti caratteristici di una linea di valico e svolgentesi principalmente in galleria e ove la velocità massima di tracciato è pari a 250 km/h e la pendenza al 18 per mille. La Fi - Roma consente una velocità massima di 250 km/h ma la sezione delle sue gallerie è pari a 54 mq e non consente il trasporto combinato accompagnato.

La Roma – Napoli consente di raggiungere i 300 km/h su 175 km dei 224 complessivi. La pendenza massima adottata per quest'ultimo tratto è pari al 21 per mille e che contrariamente a quanto disposto dalla L 137/89 sulle grandi reti ferroviarie europee, si avvicina allo standard della specializzazione francese e pregiudica pesantemente l'esercizio del trasporto merci. Pertanto sulla direttrice Mi-Na la lunghezza del tratto a 300km/h interesserà il 42% del percorso.

La tratta To-Ve sarebbe interessata secondo i proponenti da una domanda equamente ripartita fra traffico passeggeri e merci e a tal fine l'esercizio sarà misto, passeggeri e merci. Ad onor del vero i dati di simulazione fatti dal SIMPT ed evidenziati nel quadro di riferimento programmatico dello studio d'impatto ambientale che segue il progetto preliminare, viene riportato un magrissimo incremento merci trasportate sulla nuova linea: al 2010 l'incremento sarà pari allo 0,3 % e a infrastruttura ultimata. Sulla tratta To-Mi è possibile raggiungere i 300 km/h su 113 km dei 147 complessivi.

Il segmento Mi- Mestre lungo 268 km è percorso su meno della metà a 300 km/h. A est di Venezia risulta essere in fase d'elaborazione il progetto preliminare fino a Ronchi dei Legionari: da Ronchi a Trieste il progetto che si svolgeva per il 90% in galleria e su territorio segnato dal carsismo è stato respinto dal Ministero per Beni e le attività culturali italiano per incompatibilità ambientale.

Il sistema d'alimentazione prescelto dell'AV italiana è il 2* 25 Kv 50 hz monofase mentre sulla rete convenzionale l'esercizio ferroviario avviene utilizzando come sistema i 3 Kv in c.c.

Tale scelta determinerà, per consentire l'interoperabilità tra linea vecchia e linea nuova l'utilizzazione di locomotori bitensioni (modifiche al parco locomotive attuali) e modifiche alle attuali carrozze (gruppi rotanti policorrente) da utilizzare nel sistema AV.

A fini conoscitivi va evidenziato che la nostra rete confina con il sistema a 25 Kv- 50 Hz solo a Ventimiglia. Le interconnessioni attuali riguardano il sistema a 15 Kv – 16,7 Hz a Chiasso e al Brennero.

Infine, e diversamente dalle linee ad AV francesi e spagnole percorse per le intere tratte con i 25 Kv i locomotori di trazione italiani dovranno garantire prestazioni equivalenti per il sistema a 25 Kv e nel passaggio sulla Fi-Roma ai 3 Kv in cc. A onor del vero si potrebbe comunque dire che tecnicamente il problema non sussiste se si pensa che il nuovo TGV-Transmanche che collega Parigi e Londra e Bruxelles è alimentato a 25 Kv-50 Hz (Francia), a 3 Kv c.c. (Belgio) e a 750 v c.c. a terza rotaia (Gran Bretagna dove l'elettrificazione a c.c. è limitata alla rete BR a sud di Londra mentre a nord l'elettrificazione è a 25 Kv, 50 Hz).

Quindi, per garantire la reale operatività del Corridoio V un treno merci che parte da Barcellona deve cambiare un locomotore o averne uno bitensione al confine spagnolo. Dalla Spagna un nuovo cambio di tutti i carrelli del treno avverrebbe al confine con la Francia a causa dello scartamento diverso.

Dalla Francia e percorrendo la Trieste-Lubiana-Budapest-Miskolc-Nyregyhaza si arriva a Zahony distante i km dal confine con l'Ucraina e in questa città che rappresenta la più importante area di trasbordo merci dell'est Europa, il convoglio sarebbe assoggettato un nuovo cambio di carrelli per tutto il treno, essendo lo scartamento ucraino pari a 1524 mm.

Appare pleonastico aggiungere che da Trieste a Kiev le ferrovie dal punto di vista dell'efficienza funzionale sono l'anno zero.

Il puzzle infrastrutturale che richiede cambio di locomotori e di personale in quasi tutte le frontiere e che riduce pesantemente le economie di rete del sistema ferroviario per le merci ha portato alla direttiva sull'interoperabilità nel marzo del 2001. La Direttiva 2001/16/CE del Parlamento e del Consiglio ha come obiettivo l'unificazione delle reti e delle specifiche tecniche del materiale rotabile. Le specifiche tecniche per l'interoperabilità, STI saranno preparate da un organismo rappresentante le ferrovie e l'industria ferroviaria.

Infine, c'è da ricordare che la verifica fatta dal Gruppo degli Esperti del progetto AV su un punto registrava unanimità di vedute: la necessità di un Piano Merce.

Il Piano non è arrivato mai le FS hanno smantellato gli accordi con i privati e le ferrovie, alienando le partecipazioni che avevano nel settore: via da Contship Italia, via da Saima Avandero (la prima è andata ai tedeschi e la seconda ai belgi), niente pool di risorse per la chimica e quindi per i carri privati, niente sostegno al settore della logistica auto, niente accordi con DB, cautela con SveRail e PolRail e le ferrovie ungheresi.

Conclusioni – Il progetto preliminare del collegamento transnazionale Torino-Lione non favorisce i collegamenti e le interconnessioni della rete nazionale italiana e l'interoperabilità con i grandi assi di collegamento europei, come richiesto dalla Decisione n. 884/2004/CEE, e non si può dire, quindi, che rispetti nemmeno la condizione di maturità tecnica del progetto, caratterizzante i *progetti prioritari* della nuova lista TEN-t, secondo i criteri di selezione dichiarati dal gruppo di lavoro Van Miert.