

L'insuccesso della Autostrada Ferroviaria Alpina

Il servizio è iniziato a novembre 2003 e quindi ha già compiuto i 5 anni. Era nato con 4 coppie di treni da 17 carri l'uno, al giorno, che presto dovevano salire ad 8. Le coppie di treni sono restate 4, ma ogni treno, dal 2006, è stato ridotto ad 11 vagoni.

L'autostrada ferroviaria è nata per trasportare i TIR completi, motrice compresa: i soli rimorchi viaggiavano già da prima con due coppie di treni che ora sono stati soppressi.

Il servizio trasporta 17.000 mezzi all'anno, ma i TIR completi sono meno della metà. I mezzi pesanti che passano annualmente al traforo autostradale del Frejus sono poco meno di 850.000. Il che vuol dire che dopo 5 anni e generosissime sovvenzioni statali, il servizio riesce ad assorbire solo il 2% del traffico su strada. E' vero che non tutti i TIR hanno la sagoma adatta, ma non è vero che possono passare solo le autocisterne (che comunque, al Frejus sono 50.000 all'anno). Già nelle condizioni attuali sarebbe accessibile anche ad una consistente quota di TIR ordinari (da Gennaio 2011 a tutti).

Il deficit di gestione era di 16 milioni di euro nel 2005. A conferma, il presidente dell' AFA, nell'audizione del 16/1/2007 presso l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione dice: *"il contributo degli Stati è stato di 23,5 milioni, per ogni stato, per il primo triennio"*.

Per il 2007 ed il 2008 la UE ha autorizzato Italia e Francia ad un contributo di 22 milioni di euro ciascuno per il triennio 2007-2009 (periodico Luna Nuova del 12.9.08). Questo corrisponde ad un contributo annuale di circa 15 milioni euro che, divisi per 17.000 viaggi all'anno, danno un onere di 900 euro a carico delle finanze pubbliche per ogni viaggio di camion sulla Autostrada Ferroviaria: in aggiunta, ovviamente ai circa 300 euro che paga l'autista.

Nell'audizione il presidente della Autostrada Ferroviaria Alpina conferma anche che i ricavi rappresentano solo il 33% dei costi, e afferma: *"Da questa analisi economica e finanziaria del progetto risulta che non c'è speranza di poter rendere redditizio il traffico accompagnato (cioè il TIR + autista che è la chiave del progetto della Torino Lione) che pesa fortemente sul bilancio occupando inutilmente la capacità sui vagoni e imponendo spese, in particolare la ristorazione degli autisti. Ci si deve chiedere se c'è interesse a mantenere un traffico accompagnato al di là del 2008"*.

Il flop dell'esperimento è un esempio illuminante di *cura del ferro*, perché le sue magre fortune prefigurano quello che potrebbe accadere con la nuova linea, qualora venisse costruita.

Nel caso dell'AFA, il servizio non è riuscito a catturare altro che una quota risibile del traffico su strada, e il suo volume di trasporto è rimasto ben al di sotto delle previsioni, nonostante che il costo sia a carico delle finanze pubbliche per più di due terzi.