

**GRANDI OPERE**  
CONFRONTO SUI NUMERI

A livello finanziario, i ritorni attesi copriranno soltanto gli oneri di esercizio: toccherà dunque ai contribuenti pagare l'intero investimento (13 miliardi)

# Fréjus, tutti i costi del tunnel

## TRAFFICO SOVRASTIMATO

La saturazione della linea attuale resta lontana, sia per i treni passeggeri che per quelli merci

di **Marco Ponti**

L'opposizione al nuovo tunnel del Fréjus non è solo quella degli ambientalisti, alleati dei sindacati locali e della sinistra radicale: esiste anche un'opposizione, di matrice molto diversa, fondata sulla valutazione economica del progetto e che si è espressa in un manifesto firmato, oltre che dallo scrivente, da Giuseppe Berta, Andrea Boitani, Claudio De Vincenti, Luciano Gallino, Bruno Manghi, Pippo Ranci, Carlo Scarpa e Francesco Silva (il testo del manifesto è su [lavoce.info](http://lavoce.info)).

Innanzitutto, va ricordato che non si sta discutendo né della Tav (sistema di linee ferroviarie di alta velocità tra Torino e Venezia e tra Milano e Napoli, in parte già costruito) né della necessità di rafforzare il collegamento ferroviario tra Torino e Lione, ma solo di realizzare un nuovo tunnel di base (e le nuove linee afferenti).

Le valutazioni ufficiali si basano sui dati apparsi in un recente studio di un gruppo indipendente europeo (Ecorys, Cowi e altri) ma che sono gli stessi forniti dai promotori del tunnel, e lo studio è stato affidato al gruppo indipendente dalla stessa persona che era "commissario" (Loyola De Palacio) per il Corridoio 5. Tale gruppo, a quanto mi risulta, non ha effettuato alcuna analisi costi-benefici del progetto, come la prassi internazionale comanderebbe (l'unica analisi ufficiale di questo tipo dà infatti risultati negativi).

Le ragioni economico-funzionali del no, ignorando quelle localistico-ambientali, riguardano i costi, il contributo europeo, il traffico previsto.

Costi. Le stime ufficiali per la sola parte italiana assommano a 13 miliardi di euro; mediamente, per opere di questo tipo, a livello mondiale i costi a consuntivo superano quelli preventivati del 40%; a livello italiano, i costi delle linee Tav sono triplicati rispetto a quanto preventivato (dando luogo a un recente trasferimento straordinario di 12 miliardi alle Ferrovie). Inoltre, i tempi di costruzione sono tali da comportare l'avvicinarsi di molte legislature, con un elevato "rischio politico" di disconti-

nuità dei flussi finanziari e tempi e costi ancora maggiori. A livello finanziario, i ritorni attesi dell'opera saranno tali da ripagare i soli costi di esercizio. I contribuenti saranno dunque chiamati a pagare l'intero investimento.

Contributo europeo. Attualmente sono disponibili per tutti i 27 Paesi Ue 8 miliardi; in uno scenario estremamente favorevole, potrebbero arrivare a questo progetto fino a 2 miliardi, ma in futuro le quote si riequilibreranno necessariamente a favore degli altri Paesi.

Traffico previsto. Le previsioni, anteriori all'avvento dei servizi aerei low-cost, indicano 12 treni ad alta velocità al giorno su una capacità di 300, e costruire un sistema con caratteristiche e costi da alta velocità serve unicamente per il traffico passeggeri. Tuttavia, si sostiene che il progetto serve essenzialmente per il traffico merci. Il traffico ferroviario attuale è intorno ai 7 milioni di tonnellate annue, stabili o in diminuzione da un decennio. Usando le ottimistiche previsioni ufficiali si arriva a 30 milioni di tonnellate nel 2020. Senza considerare che in Francia i treni merci, non necessitando di velocità elevate, non possono viaggiare sulle linee Tav, vanificando ogni scenario di «rete merci europea ad alta velocità». Il traffico merci con la Spagna infine è servibile, a costi bassissimi e senza impatti ambientali, via mare, come già sta accadendo in modo crescente.

La saturazione della linea attuale potenziata sembra remota: assumendo le ipotesi pessimistiche dei promotori, la linea si saturerebbe nel 2020. Tuttavia, prima del completamento dell'opera, saranno attivati i due nuovi tunnel ferroviari svizzeri (Lötschberg e Gottardo), a servizio di mercati simili, con un forte esubero complessivo di capacità; peraltro, gli svizzeri sono in grado già oggi su linee analoghe di portare molte più merci e per quell'anno sarebbe davvero molto peculiare che non vi fosse alcun incremento della attuale capacità sulla linea Torino - Lione.

Gli effetti complessivi della presenza del tunnel sul Corridoio 5 si presentano comunque, a mio parere, di scarso rilievo: il traffico di transito assomma a meno del 4% del totale e tutti i problemi sono nell'attraversamento delle aree dense e congestionate di pianura (sulle quali sarebbe più urgente intervenire). Il paventato "Corridoio a Nord delle Alpi" ci sottrarrebbe dunque traffico di transito in quella misura, e la na-

tura dei benefici del traffico di transito lascia perplessi.

Le ricadute occupazionali, infine, potrebbero essere modeste, date le moderne tecnologie di scavo, altamente meccanizzate, e le prospettive di affidamenti realmente competitivi sono in questo settore quasi nulle, come tutte le esperienze passate mostrano. Analogamente, data l'evoluzione tecnologica prevista per il trasporto stradale, le ricadute ambientali potrebbero essere modeste se non nulle (in termini di *life cycle cost*).

## SCARSE RICADUTE

Le moderne tecnologie di scavo, altamente meccanizzate, portano a prevedere un minimo impatto sull'occupazione

