volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Quel treno per Lione: vecchie e nuove ragioni per il no

Autore: Angelo Tartaglia

Le ultime settimane hanno visto una frenesia crescente nel dibattito sulla nuova linea Torino-Lione. La propaganda, le dichiarazioni roboanti, le notizie fasulle sono all'ordine del giorno e non hanno limiti, segno evidente dell'inquietudine di un sistema socio-economico che in modo confuso si sente messo in discussione al punto tale da trasformare una galleria in un feticcio salvifico che da sé garantirebbe "la modernità", l'aggancio dell'economia del nord Italia, se non di tutto il Paese, all'economia mondiale (per altro sull'orlo di una nuova recessione, si dice), nonché, pensate un po', il contenimento dell'effetto serra.

L'ignoranza, diceva Socrate, è una virtù quando è consapevole. L'ignoranza arrogante, viceversa, è un pericolo mortale.

Ma torniamo a noi. La nuova fiammata nel confronto è stata stimolata inizialmente dal deposito dell'Analisi Costi Benefici (ACB) elaborata dal gruppo di lavoro coordinato dal prof. Ponti. Naturalmente gli interlocutori politici per i quali la realtà è sempre solo un'esternalità marginale, hanno innanzitutto letto le conclusioni e a partire da quelle si sono scatenati contro, dicendo tutto e il contrario di tutto. Nessuno scandalo era stato sollevato in occasione della precedente ACB del 2011 (pubblicata solo nel 2012, dopo la firma dell'accordo Italia-Francia) che pronosticava strabilianti incrementi dei traffici lungo la direttrice Torino-Lione sulla base di ipotesi paradossali nel medio periodo e arrivava a una convenienza marginale dell'opera grazie ad alcune scelte *ad hoc* relative al valore dei parametri da usare nel modello matematico: un esempio per tutti, l'attribuzione alla CO_2 risparmiata di valori economici da 80 a 100 volte superiori a quelli "di mercato" in Europa.

Non tenterò qui di illustrare la più recente ACB e di entrare in dettagli su tassi di sconto, accise, valore economico dei vantaggi socioambientali e così via. In effetti il punto delicato di qualunque analisi costi benefici sta nel fatto di cercar di convertire grandezze fisiche oggettive in quantità economiche misurate in denaro: il terreno è scivoloso e, per quanto ci siano linee guida condivise internazionalmente e prassi consolidate, un certo grado di arbitrarietà permane. Direi che in ogni caso però, trattandosi di una infrastruttura di trasporto, la chiave di tutto rimane la presenza di un flusso di merci sufficientemente robusto e la capacità di richiamare traffico dalla strada alla rotaia.

La vecchia ACB, come ho accennato, presentava previsioni di traffico strabilianti (triplicazione del flusso entro il 2035 rispetto ai valori del 2010). La realtà si è incaricata di minare la credibilità di quelle previsioni, basate su incongrue ipotesi *ad hoc*, tanto che lo stesso quaderno 10 dell'Osservatorio ha dovuto prenderne atto. Anche la più recente ACB considera però scenari, certo molto più prudenti, ma comunque orientati verso un'aspettativa di crescita. Una crescita dei flussi transalpini in direzione est-ovest durevole e rilevante è però estremamente improbabile, in quanto i mercati intraeuropei

sono materialmente, chi più chi meno, saturi.

Qualche riflessione va poi fatta riguardo alla capacità di una nuova infrastruttura di sottrarre traffico alle strade. Nell'ACB del 2011 si dichiarava che, al 2035, la nuova linea avrebbe ospitato il 55% del flusso di merci (contro l'attuale 11%) ma non si spiegava perché. La nuova analisi ridimensiona tutto quanto mostrando che anche con un consistente miglioramento del riparto modale il bilancio dell'investimento rimane negativo. Restando però ai dati oggettivi, cioè alle tonnellate prima che agli euro, rimane il fatto che la presenza di una nuova infrastruttura non modifica di per sé il riparto modale.

In Svizzera, dove il traffico in attraversamento va per il 70% su rotaia è in vigore da gran tempo (ben prima di realizzare qualsiasi nuova infrastruttura) un pedaggiamento per il trasporto su strada, che dipende dal tipo di camion (più o meno impattante) e dal carico. Italia e Francia però, nel turbine delle alterne vicende relative alla Torino-Lione, non hanno mai assunto analoghi provvedimenti. Se poi guardiamo all'interno del nostro Paese, scopriamo che la percentuale delle merci che viaggia per ferrovia è solo il 6% del totale, ma in compenso il trasporto stradale è di fatto incentivato mediante agevolazioni sull'acquisto dei carburanti che valgono una quindicina di miliardi l'anno. Di più: la linea AV Torino-Napoli è ufficialmente, anche se pochi lo sanno, disponibile al trasporto merci (è anche AC). Non si tratta di una questione meramente amministrativa: la progettazione e poi la realizzazione della linea ha dovuto tenerne conto allungando i tempi di costruzione e aumentando i costi. Ciò detto, è un fatto che la suddetta linea non ha mai sottratto nemmeno un camion dalla strada.

Insomma occorrono innanzitutto delle *politiche* e ci sono provvedimenti che possono produrre risultati importanti con costi molto ridotti, mentre l'apertura di nuovi cantieri di per sé può risolversi in esborsi di denaro pubblico a fondo perduto e senza ritorni. L'essenza di qualsiasi ACB sta qui.

Negli sviluppi più recenti, per la verità, l'attenzione si è in qualche misura spostata dalle questioni economico/trasportistiche a quelle di natura giuridica ed è forse il caso di dire qualcosa al riguardo. Si è molto parlato sui giornali dei trattati internazionali che non possono essere stracciati e che hanno valore di legge e che, per modificarli, richiedono come minimo un passaggio parlamentare. Anche in questo caso, di un trattato si considera ciò che è congruente con i propri orientamenti a prescindere, ma si dimenticano i vincoli che potrebbero disturbare.

Il 30 gennaio 2012 tra Italia e Francia è stato siglato un accordo, poi convertito in legge, che prevede la realizzazione di un pezzo di linea lungo 112,5 km. Tale tratta è divisa in tre parti la cui realizzazione sarà effettuata sulla base di ulteriori successivi accordi tra i due contraenti. Il primo (e unico) di tali accordi è stato sottoscritto nel 2015 (e convertito in legge nel 2017) e prevede la realizzazione della porzione transfrontaliera lunga 63,5 km e coincidente in massima parte (57,5 km) col tunnel di base. Quel che è rilevante è però che

l'accordo quadro (quello del 2012) comprende un articolo, il n. 16, di buona amministrazione che recita: «La disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l'avvio dei lavori». A questa data l'Italia, a partire dalla finanziaria del 2013, ha cominciato ad accantonare i suoi fondi e con la delibera n. 67/2017 del CIPE ha autorizzato la spesa di circa il 27% del costo attualizzato del tunnel; l'Unione Europea fino ad oggi ha stanziato una cifra per la realizzazione del tunnel (non per studi preliminari, scavi geognostici, progettazioni e simili) dell'ordine del 5% del costo totale. La Francia dal punto di vista formale e amministrativo non ha stanziato nulla; la ministra Borne ha recentemente dichiarato che l'impegno verrà assunto con un provvedimento attualmente all'esame del Senato della Repubblica francese, ma nel testo di quel provvedimento lo stanziamento specifico non si trova.

Insomma, a norma del trattato italo-francese non sussistono le condizioni giuridiche per avviare la realizzazione del tunnel di base e, d'altra parte, sulla base dell'analisi costi benefici non sussistono nemmeno le condizioni economiche e trasportistiche per ritenere urgente l'opera. Questa peraltro è una valutazione che il COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures), organismo ufficiale dell'ordinamento francese, ha espresso riguardo alla tratta francese di adduzione al tunnel, individuata dall'accordo del 2012, scrivendo che l'eventuale realizzazione non potrà essere presa in considerazione prima del 2038 in quanto le condizioni attuali della domanda di trasporto non giustificano interventi a breve termine.

Possiamo tranquillamente dire che la stessa cosa vale per il tunnel transfrontaliero. Per di più è sulla base dell'entità dei lavori che dovrebbero essere fatti in Francia che è stato convenuto tra i due Paesi che la quota italiana di contribuzione per la tratta transfrontaliera sia del 57,9% contro il 42,1% dei nostri interlocutori.

Ce n'è più che abbastanza per aprire, a norma di trattato, un tavolo di confronto coi nostri partner per chiarire tutto quanto, ivi compresa l'urgenza o meno di realizzare un'opera per cui non sussistono i finanziamenti e non si danno le condizioni di redditività. Quando ci saranno le condizioni se ne potrà riparlare, a norma di trattato. Questa almeno è la logica di salvaguardia dell'interesse pubblico. Ma si sa: la politica segue molto spesso altri criteri. Staremo a vedere.