

Indice

INTRODUZIONE	pag. 11
1. ALTA VELOCITÀ E ALTA CAPACITÀ: LO SCENARIO EUROPEO	15
1.1 TAV E TAC: NOTA PRELIMINARE	15
1.2 NUOVE LINEE FERROVIARIE IN EUROPA	
1.2.1 Francia	19
1.2.2 Spagna e Portogallo	23
1.2.3 Germania e Austria	25
1.2.4 Paesi bassi e scandinavi	27
1.3 IL CASO SVIZZERO	
1.3.1 La grande offensiva contro il traffico pesante	28
1.3.2 Un progetto colossale: AlpTransit	31
1.3.3 Come è stato finanziato il progetto AlpTransit: la TTPCP	33
1.4 L'UE PER UNA NUOVA POLITICA DEI TRASPORTI	
1.4.1 Alle origini: il G24 e l'ipotesi dei corridoi paneuropei	34
1.4.2 Dal Christophersen Group alla Decisione 1692/96	35
1.4.3 La svolta: il Libro bianco 2001	38
1.4.4 Proposte di revisione della Ten-T: il Libro verde 2009	39
1.4.5 Il Libro bianco 2011 e i corridoi ferroviari merci	43
1.4.6 Il programma <i>Collegare l'Europa</i> (CEF) e la rete centrale europea	49
1.4.7 Critiche ambientaliste e opposizioni antagoniste	51
2. LA VICENDA ITALIANA	57
2.1 LA RETE FERROVIARIA IN ITALIA	
2.1.1 Cenni storici sulla ferrovia italiana	57
2.1.2 Le dense ombre dell'Alta Velocità italiana	61
2.1.3 Anche la buona politica può fare danni: il caso dell'Alta Capacità	67
2.1.4 Una grande opera è necessariamente inutile e dannosa?	70
2.2 IL PROGETTO DELLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE	
2.2.1 Una pessima partenza (in Italia)	72
2.2.2 L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione	74

2.2.3	L'Osservatorio scopre che non incombe saturazione	pag. 77
2.2.4	Analisi costi e benefici. Una volpe che non perde il vizio e un sofisticato strumento che non funziona	80
2.2.5	Il progetto della NTL e il fasaggio dei lavori	86
2.2.6	Tratta nazionale: alcune ragioni di perplessità	90
2.2.7	L'accordo italo-francese del 2012	91
3.	REPLICA ALLE RAGIONI DEL NO	95
3.1	L'OPPOSIZIONE NO TAV: NOTE	
3.1.1	No Tav, Sì Tav e un Tav che non c'è	95
3.1.2	Pensiero unico e distorsioni cognitive	96
3.1.3	«Una montagna di libri contro il Tav»	98
3.2	NLTL: INUTILE?	
3.2.1	Un debole assioma	111
3.2.2	Flussi di traffico sull'arco alpino occidentale	113
3.2.3	Specifiche tecniche d'interoperabilità. Aspetti di sicurezza	120
3.2.4	Una proposta alternativa alla NTL: il progetto FARE	126
3.2.5	Altre critiche degli oppositori: ancora Ventimiglia, questioni di velocità, autostrada ferroviaria	130
3.3	NLTL: COSTOSA E DEVASTANTE?	
3.3.1	Numeri in libertà	137
3.3.2	Problemi ambientali	140
4.	CONSIDERAZIONI FINALI	147
4.1	PUNTI DI VISTA DEGLI OPPOSITORI SUL TRASFERIMENTO MODALE. NOTA SU COSTI ESTERNI E INTERNI DEL TRASPORTO	147
4.2	POLITICA ITALIANA DEI TRASPORTI: UNA LUNGA ASSENZA	152
4.3	CONFLITTI TERRITORIALI E PROCESSI DECISIONALI	164
	RIFERIMENTI BIBLIO-SITOGRAFICI	171
	INDICE DEI NOMI	197

Introduzione

Immagino che il titolo di questo libro possa risultare alquanto sorprendente per distanza da pensiero e definizioni correnti. E in Italia forse più che altrove. Ma se ad argomentare la sostenibilità dell'associazione tra le parole "ambientalista" e "tav" saranno le pagine che seguono, voglio da subito precisare che richiamo quest'ultimo soprattutto per ragioni di brevità e d'uso invalso perché presterò attenzione tanto al trasporto passeggeri quanto a quello merci e a modalità ferroviarie che nonostante elementi di prossimità con quelle ad alta prestazione non possono essere identificate *tout court* con esse. Tipologie diverse, dunque, ma ugualmente connesse con il controverso progetto della Nuova Linea Torino-Lione che è il primo motivo ispiratore del libro.

La cui stesura ho avviato con qualche esitazione, soprattutto per la consapevolezza che la considerazione dei diversi aspetti della materia richiederebbe, oltre alla passione per i trasporti e all'interesse per una mobilità sostenibile, competenze specialistiche alquanto distanti dagli ambiti disciplinari a me più propri. Ma ho poi anche pensato che se le implicazioni sono molteplici e complesse non è neppure possibile essere esperti in più campi, per cui l'alternativa si pone tra la rinuncia di una singola voce a intervenire e un'alta esposizione a limiti di trattazione. Dopodiché ho temerariamente scelto la seconda via.

Ragione ne è che cominciai a sentirmi tirato per i capelli nella discussione quando intesi predicare con martellante insistenza l'identità tra cittadino informato e scelta No Tav, mentre più mi informavo più trovavo vacillante l'impianto argomentativo degli oppositori. Alle cui voci restavo comunque sensibile, non ultimo perché erano anche quelle di numerosi amici con i quali dividevo impegni civili ispirati ai medesimi valori e alla medesima visione della realtà. Amici che spesso erano i primi a sollecitare una spiegazione del mio dissenso, reso forse ancora più incomprensibile dal fatto che nella mia città fui in prima linea nel contrastare il progetto di un tunnel stradale che definivo – con le stesse parole che usano oggi i No Tav valsusini – «costoso, devastante, inutile».

Il confronto si è svolto per anni soprattutto in blog o in discussioni dedicate alle infrastrutture ferroviarie, come nei forum di Ferrovie.it e Skyscrapercity. A consuntivo di oltre mille interventi ho pensato di riepilogarne e approfondirne i contenuti. Nel tentativo di confutare un pensiero diffuso che liquida il TAV come frutto esclusivo di ingordigie di casta o di mafia nonché di replicare ad altri luoghi comuni che ritengo insostenibili. Nonché abbozzando prospettive di lettura autonome dai *clichés* più

usuali. Ho cercato infatti di sottrarmi alle contrapposizioni dettate da rigidità ideologiche, con attese di futuro nutrite di certezze di sviluppo economico illimitato a un estremo e di decrescita generalizzata all'altro. Convinto che la realtà suggerisca visioni più duttili. Del resto mi sembra che oggi anche i paletti ideologici vacillino quando sul fronte del no si incrociano i no global e gli ultra liberisti dell'Istituto Bruno Leoni; quando in Francia la sinistra radicale sposa la causa del sì, in Italia quella contraria; quando il *Front National* è oppositore intransigente, la Lega Nord consenziente. Senza incomodare teorie epistemologiche credo che la verità cui possiamo aspirare sia più un ideale regolativo che una realtà oggettiva. Ma anche con il riconoscimento di questo limite ritengo la discussione utile quando contribuisca a sgombrare il campo dai "sentito dire" o da congetture che tanto più strampalate sono tanto più rapidamente si propagano. Zavorrando inutilmente la già debordante mole e complessità di dati che si offrono alla nostra considerazione. Così, nonostante la natura divulgativa del saggio, la mia prima preoccupazione è stata quella di un rinvio costante alle fonti, perché chi legge abbia modo di verificarle e di valutarne autonomamente attendibilità e pertinenza.

La seconda preoccupazione è stata quella di una disamina in cui l'emotività non soverchi la razionalità. Penso infatti che un sentimento sia legittimo e nobile se frutto di preoccupazione per il degrado ambientale, di timori per la salute, di sdegno per prevaricazioni, ma che sia cosa ben diversa se si traduce in chiave di lettura forzosa e deformante di vicende con connessa attivazione di meccanismi di autosuggestione. Tanto meno condivido la locuzione pregiudiziale "ora e sempre", cara al movimento No Tav, convinto che non si possa mai escludere una revisione di giudizio – da parte di tutti – a seguito di eventi o di quadri di conoscenza oggi non prefigurabili. E soprattutto non mi riesce di leggere nell'attuale contrapposizione tra il no e il sì il riproporsi dell'eterno conflitto tra il bene e il male. Anche perché il forte coinvolgimento emotivo, la proiezione verso l'eternità, il manicheismo sono aspetti degli atti di fede; che per loro natura mantengono conti aperti con liberi dibattiti e pensiero critico.

Occorrerà tuttavia aggiungere che una fede non nasce per caso e che il terreno che ha alimentato quella No Tav è il paese la cui prima industria si chiama mafia; il cui ambiente è il più devastato; il cui debito pubblico è tra i più elevati; la cui classe politica si è dimostrata in larga misura incompetente, corrotta, autoreferenziale. Non è dunque incomprensibile che un tema di significazione dilatata come l'opposizione al TAV possa coagulare l'energia e la rabbia di coloro che nel progetto ferroviario della Val di Susa credono di ravvisare il compendio dei mali nazionali: con formidabili possibilità di addizione di quelli locali nonché globali. Tant'è che Marco Revelli e Livio Pepino, schierati con l'opposizione al tunnel, intitolano un loro libro *Non solo un treno*, persuasi che «sul "caso TAV" convergono e si intrecciano un po' tutti i sintomi che caratterizzano l'attuale male oscuro delle nostre democrazie, le cause della loro difficilmente curabile anemia».

Sono anch'io persuaso che un discorso sulla nuova linea Torino-Lione non coinvolga unicamente un treno o un tunnel, tuttavia ritengo che le implicazioni siano altre: strettamente ed essenzialmente connesse alla politica e all'economia dei

trasporti e della logistica, a nuove tecnologie e a nuovi parametri di prestazione della modalità ferroviaria, alla concezione di una mobilità eco-sostenibile già in buona misura tradotta in programmi e regolamenti europei, al disegno di un'effettiva partecipazione degli *stakeholders* ai processi decisionali. Problematiche ignorate o appena lambite da Revelli e Pepino che fondano la loro trattazione sul granitico assunto dell'inutilità di un'opera.

Al contrario, il proposito delle pagine che seguono è quello di richiamare i molti elementi di valutazione oggi trascurati dagli oppositori (e molto spesso anche dai sostenitori). Richiami che al di là del tema centrale della NLTL mi hanno peraltro offerto la possibilità di spigolare campi ancora poco frequentati dalla letteratura non specialistica nonché di evidenziare i rilevanti cambiamenti intervenuti negli ultimissimi anni. E persino di ripercorrere più lontane vicende da cui si possono trarre buoni moniti circa la limitatezza di visioni fondate su troppo pigri e semplicistici slogan.

Pier Giuseppe Gillio

Ivrea, 1° giugno 2016

italiana. Il *general contractor* non è realtà terza e tantomeno espressione di oligopoli economici ma promotore pubblico, ovvero una sorta di società di scopo che risponde direttamente a una commissione interministeriale bi-nazionale. Le gare internazionali sono d'obbligo. La spesa è sottoposta al triplice controllo di revisori dei conti italiani, francesi, europei. Le motivazioni sono quelle di un solido e vasto programma europeo. Un progetto imposto dall'alto è stato sospeso e ampiamente riscritto e non è stato sottratto a minuziose valutazioni d'impatto ambientale, cui seguiranno monitoraggi in ogni fase dei lavori. Inoltre esiste oggi una diversa normativa antimafia e ciò non bastando è stata istituita per la NLTL una struttura investigativa specializzata come il GITAV che diretto da un colonnello dei carabinieri comprende tutte le forze che a livello nazionale si occupano di contrastare la criminalità organizzata⁶⁸. Dimenticare tutto ciò e fare d'ogni erba un fascio non è serio e non giova ad alcuno. O, più precisamente, può giovare soltanto a petrolieri, gestori autostradali, compagnie aeree, settori arretrati dell'autotrasporto.

2.2. IL PROGETTO DELLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

2.2.1. Una pessima partenza (in Italia)

Nel 1994 nasceva dal consorzio di FS e SNCF il gruppo Alpetunnel-GEIE, incaricato di studiare la fattibilità di un tunnel di base tra Torino e Lione e i suoi possibili tracciati⁶⁹. All'epoca, come per le altre grandi opere ferroviarie italiane, l'obiettivo primario era quello di una linea utile al trasporto passeggeri a collegamento delle reti AV italiana e francese. Dopo i sei vertici Italia-Francia svoltisi a partire dal 1990 e l'istituzione della Commissione intergovernativa nel gennaio 1996, i due governi sottoscrivevano il 29 gennaio 2001 un "accordo per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione", commutato in Italia nella legge 27 settembre 2002 n. 228⁷⁰. Le parti stabilivano che la nuova linea venisse messa in servizio contemporaneamente all'avvenuta saturazione di quella storica e che il progetto si articolasse in tre sezioni:

68 Su questa e altre misure per la tutela della legalità cfr. VIRANO 2014. Al 31 maggio 2016 risultavano effettuate da LTF 627 richieste di accertamento antimafia; le interdittive prefettizie pervenute sono state due; cfr. TELTREPORT.

69 A livello europeo le prime menzioni di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione si leggono negli atti del 1994 del vertice di Essen; cfr. *supra*, p. 36. Su più antichi progetti di una nuova linea cfr. FOIETTA-ROCCA 2013, pp. 77-80. Un ampio quadro delle principali tappe del progetto in FERLAINO-SACERDOTTI 2004, pp. 139-142. Sebbene non neutrale, un puntuale sommario di vicende è offerto da NoTAVTORINO. Le motivazioni del progetto – diverse nel tempo a seconda del prevalere di visioni regionali, nazionali, alpine, europee – sono meticolosamente descritte da Lisa Sutto [2009].

70 La Camera dei deputati ratificava l'accordo con 419 voti favorevoli, 10 contrari, 2 astenuti. Al Senato la ratifica avveniva il 28 maggio 2002; dichiarazione di voto contrario era resa da Anna Donati a nome del Gruppo Verdi; cfr. SENATO 2002.

- sezione nazionale italiana, estesa da Bruzolo a Settimo torinese, la cui realizzazione sarebbe spettata a RFI;
- sezione nazionale francese, estesa da Saint Jean de Maurienne al nodo di Lione, di competenza di RFF;
- sezione internazionale, intermedia alle due nazionali e comprendente il tunnel di base del Moncenisio⁷¹.

Studi di fattibilità, progettazione e lavori preliminari afferenti alla sezione internazionale erano assegnati alla società Lyon-Turin Ferroviaire (LTF), erede di Alpetunnel-GEIE; partecipata al 50% da RFI e al 50% da RFF.

In Francia, LTF avviava sin dal 2002 lo scavo di un primo tunnel geognostico (la discenderia di Villarodin-Bourget-Modane, lunga 4000 m), nel 2003 quello di un secondo (la discenderia di Saint Martin la Porte, 2400 m), nel 2005 l'ultima (discenderia di La Praz, 2480 m)⁷². Acquisiti gli esiti dei lavori ricognitivi e conclusa l'inchiesta pubblica, la dichiarazione di pubblica utilità della tratta internazionale fu pubblicata il 7 dicembre 2007. In Italia le cose andarono in modo assai diverso. LTF rendeva noti i progetti preliminari negli anni 2003/2004 con previsione di due tunnel geognostici, uno dei quali con imbocco a Venaus, sito che suscitava particolare preoccupazione per la natura amiantifera dei sedimenti rocciosi in zona di scavo. Ma a Venaus i lavori saranno bloccati nel 2005 a seguito delle proteste popolari e non saranno mai più ripresi.

Nessun progetto di grande opera italiana è stato contestato così a lungo e con tanto vigore come quello della nuova linea Torino-Lione. Sicuramente perché la presa di coscienza delle troppe negatività della politica e delle modalità nazionali di realizzazione dei lavori pubblici – scandalose per costi, illeciti, abusi – facevano temere che la Val di Susa ne diventasse nuovo teatro. A ciò si aggiungevano preoccupazioni legate a particolarità ambientali, con timori di letali contaminazioni d'uranio e amianto, di dissipazione di acque, di inquinante transito di detriti di scavo. Dal canto suo il decisore, che sarebbe stato tenuto a vigilare su una progettazione corretta e a garantire puntualità e chiarezza di informazione, fece di tutto e di più per alimentare dubbi e dimostrare che sarebbe bastata la forza per imporre la realizzazione dell'opera.

Oggi anche i principali attori del fronte del Sì, come l'ex commissario straordinario Mario Virano o il senatore Stefano Esposito, riconoscono che le criticità denunciate non erano prive di fondamento e che il progetto era inadeguato, per non dire largamente improvvisato, soprattutto in relazione alla tratta nazionale⁷³. Invece, per

71 A diversità del progetto attuale, con sbocco del tunnel di base a Susa, l'accordo prevedeva sbocco a Venaus e altro tunnel, lungo 12,2 km, da Venaus a Bruzolo.

72 Tunnel geognostici o discenderie. La loro funzione è triplice: utili in prima fase alla conoscenza particolareggiata della zona di scavo sotto il profilo geognostico e quindi alla progettazione dello scavo del tunnel di base; utili all'accesso al tunnel in fase di cantiere; utili successivamente a ventilazione, manutenzione e sicurezza.

73 Forti preoccupazioni nella popolazione suscitava anche il progetto della tratta nazionale, che RFI aveva definito disegnando un tracciato sulla riva sinistra della Dora con un lungo tunnel di attraversamento di altro monte ricco di presenze amiantifere: il Musinè.

difendere quel progetto, il Governo ordinava alle forze di polizia in tenuta antisommossa di respingere la popolazione che manifestava a Venaus, procurando ferite non rimarginate. Vicenda decisiva perché l'oggetto della contestazione non fosse più soltanto un'opera pubblica, ma un più generale modello di *governance* che escludeva i cittadini da scelte che pure li coinvolgevano in modo diretto.

Il guasto fu talmente grave e palese che i lavori ricognitivi furono interrotti e, per la prima volta in Italia, fu decisa la revisione di un progetto nonché l'istituzione di un organismo, l'Osservatorio sulla Torino-Lione, con il compito di promuovere un confronto tra realtà nazionali e locali, nonché tra tecnici, esperti e voci di realtà diverse⁷⁴. Un palliativo, insomma, dell'assenza di pratiche partecipative come l'*enquête publique*, che in Francia si svolge preliminarmente al riconoscimento della pubblica utilità di un'opera, o come le consultazioni referendarie svizzere. Più in generale mancava in valle la fiducia in una classe politica che oltre a essere screditata sul piano morale continuava a dimostrarsi incapace di rispondere a domande fondamentali sulle ragioni dell'opera nonché ad appagarsi del disegno di una grande infrastruttura fine se stessa, piuttosto che strumento di una diversa politica nazionale dei trasporti, in eterna attesa di essere definita⁷⁵. Ciò non bastando, clamorosi errori di valutazione e di comunicazione furono commessi da LTF.

Poiché il decisore politico richiedeva alla Società di relazionare sulla motivazione dell'opera, gli studi prodotti la identificavano con un'incombente saturazione della linea storica; in dipendenza evidente dai termini del trattato. Tesi sconsigliata perché persino nel caso di aumento degli scambi il traffico ferroviario sarebbe stato votato a un'inesorabile contrazione, per limiti intrinseci della linea storica. E il non avere interpretato da subito questa realtà ha rappresentato il più formidabile autogol dei sostenitori istituzionali del progetto.

2.2.2. L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione

Istituito con decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 2006 con la decisione assunta dal "Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi" del 29 giugno 2006. È la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate, con l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali. È presieduto dal Commissario Straordinario del Governo ed è composto dai rappresentanti dei Ministeri (Infrastrutture, Trasporti, Interno, Ambiente e tutela del territorio e del mare, Salute, Commercio internazionale e politiche europee), della Regione Piemonte, della Provincia e del Comune di Torino, degli altri Enti locali interessati (Valle di Susa,

74 Si legge nell'ultimo Quaderno dell'Osservatorio: «L'esperienza dell'Osservatorio è partita proprio dalla constatazione dell'insufficienza di un processo di dialogo, informazione e valutazione nelle fasi pre-progettuali e quindi il tema ha dominato trasversalmente tutta la sua attività»; QUADOSS 9, p. 15.

75 Ripensando agli anni di mia partecipazione ai vari forum in cui si discuteva della NLTL, ricordo lo scoramento dei *forumer* sostenitori del progetto ogni qual volta un presidente di regione o, peggio, un ministro dei trasporti prendeva parola in merito, segnando immancabilmente punti a favore degli oppositori.

Area metropolitana), da un rappresentante della Delegazione italiana della CIG (Commissione intergovernativa italo-francese per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione) e dai rappresentanti di RFI ed LTF. L'Osservatorio è diventato operativo dal 12 dicembre 2006, a seguito della riunione del "Tavolo istituzionale" del 9 novembre 2006 e della riunione di concertazione con i Sindaci della Valle di Susa del 23 novembre 2006.

Questa la presentazione dell'Osservatorio quale si legge nel frontespizio del primo dei nove Quaderni pubblicati tra il maggio 2007 e l'aprile 2012 e contenenti atti dei lavori, studi e materiali di documentazione. Non è qui luogo di una disamina puntigliosa dei contenuti, ma basterà considerare negli indici l'elenco dei temi affrontati per avere misura della vastità dell'indagine⁷⁶. Presentando il Quaderno 7 (luglio 2008) il commissario Mario Virano traeva un bilancio dell'attività svolta ricordando che in 70 settimane di lavoro si erano svolte circa 300 audizioni di esperti, un quinto dei quali internazionali. Dunque un'iniziativa senza precedenti, sebbene non priva di limiti come la coincidenza dei ruoli di commissario governativo e di presidente dell'Osservatorio che privava l'organismo di una guida *super partes*. Nonostante l'inconciliabilità delle posizioni di fautori dell'opera e di oppositori il dibattito fu proficuo e molte risultanze condivise; come riconosciuto dallo stesso programma Fare dei Comuni valsusini avversi all'opera:

Anche se potranno apparire sorprendenti a chi ha seguito la vicenda sui giornali e in televisione, le conclusioni dell'Osservatorio non rappresentano la posizione "di parte" degli Enti Locali, ma un insieme di valutazioni condivise da tutti i soggetti coinvolti, ampiamente documentate in una serie di Quaderni ufficiali⁷⁷.

E Luigi Bobbio, che è tra i maggiori esperti in materia di conflitti territoriali e *governance* dei processi decisionali, ha riconosciuto:

Non esiste nessun'altra opera pubblica in Italia che sia stata affrontata attraverso un processo così approfondito, inclusivo e attento ai problemi del territorio. L'Osservatorio sulla linea Torino-Lione è stato veramente un *unicum*⁷⁸.

Assidui e qualificati gli interventi nel dibattito dei rappresentanti dei Comuni Angelo Tartaglia e Andrea Debernardi, professore di fisica del Politecnico di Torino il primo, ingegnere dei trasporti il secondo.

76 Per titoli e materia dei volumi pubblicati si veda in bibliografia la voce QUADOSS.

77 FARE 2008, p. 19. E ancora: «il confronto tecnico ha portato con sé altri risultati importanti: in particolare, ha consentito di mettere a fuoco un nucleo di obiettivi "strategici" potenzialmente consensuali che includono il trasferimento dei flussi di traffico dalla strada alla ferrovia, così come il potenziamento dei servizi ferroviari passeggeri di livello regionale, in un'ottica di salvaguardia ambientale e di sostenibilità economica e sociale»; *ivi*, p. 28.

78 BOBBIO 2012.

L'agenda dei lavori contemplava quattro direttrici d'indagine: 1) potenziale della linea storica; 2) traffico merci sull'arco alpino; 3) nodo ferroviario di Torino; 4) alternative di tracciato. Più volte l'indagine ha affrontato questioni e contesti generali, non di rado terre vergini in un paese in cui la politica dei trasporti e della logistica aveva sempre ignorato l'esigenza di una conferenza permanente del settore, sede di scambio e di approfondimento di conoscenze nonché di valutazioni politiche partecipate⁷⁹. Relazionando al Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi del 13 febbraio 2008, il presidente/commissario Virano riferiva sull'attività svolta ricordando valutazioni condivise e dissensi irrisolti nonché rivendicando come una grande conquista culturale dell'Osservatorio l'aver acquisito una nuova visione «che può essere sintetizzata con l'espressione "non esiste una politica delle infrastrutture indipendente da una politica dei trasporti e del territorio"»⁸⁰.

Con il cosiddetto "Accordo di Prà Catinat"⁸¹, definito nel giugno 2008 e ratificato dal Tavolo di palazzo Chigi il 29 luglio 2008, si statuiva lo spostamento del tracciato dalla sponda sinistra della Dora alla destra⁸², con sbocco a Susa del tunnel di base e successiva interconnessione con la linea storica; erano inoltre formulate le previsioni del tunnel dell'Orsiera, dell'inclusione nel tracciato dello scalo di Orbassano, del collegamento di Orbassano a Settimo torinese per tramite di una linea merci interrata (gronda di C.so Marche). Definiti i nuovi orientamenti, LTF dava luogo alla nuova progettazione preliminare, di cui rende conto il Quaderno 7. A compimento della lunga fase progettuale rimaneva da produrre l'analisi costi-benefici che la prassi internazionale considera elemento fondamentale dell'analisi di convenienza di un progetto finanziato con fondi pubblici e che in base a una procedura obbligatoria fissata dalla legislazione italiana è inglobata nella VIA. Svolta su incarico e con coordinamento della commissione intergovernativa e «frutto di una serrata interazione con l'Osservatorio», con la collaborazione di «un gruppo di società di studi e analisi scelto tramite gara europea»⁸³, l'ACB sarà illustrata dal Quaderno 8 (febbraio 2012).

79 Altra cosa la CGAL, insediata nel 2005, con funzioni più limitate e rappresentanza d'interessi più ristretta; cfr. *infra*, p. 155.

80 La relazione si legge in QUAD0SS 7, pp. 125-132.

81 Scrivo 'cosiddetto' perché l'accordo non fu sottoscritto dai Comuni contrari all'opera, i cui rappresentanti abbandonarono i lavori. La spiegazione è la seguente: «La graduale convergenza delle posizioni espresse dalle parti è messa in discussione dalle iniziative del Governo, che muovendosi su un piano parallelo presenta all'Unione Europea una richiesta di finanziamento basata su un'ipotesi di tracciato non esaminata dall'Osservatorio»; DEBERNARDI-GRIMALDI 2012, p. 133. Le ragioni d'urgenza del Governo si dovevano alla scadenza dei termini per le richieste di finanziamento relative al settennio 2007-13; un rinvio avrebbe comportato una dilazione di 7 anni dell'avvio del progetto.

82 Il vecchio progetto preliminare con tracciato sulla sponda sinistra era stato approvato dal CIPE con Delibera 5 dicembre 2003 n. 113. Tra il 1996 e il 2009 furono prese in considerazione 10 alternative di tracciato; cfr. MIT 2013, p. 8.

83 QUAD0SS 8, pp. 14 e 24.

2.2.3. L'Osservatorio scopre che non incombe saturazione

La prima rilevante contestazione mossa dagli oppositori a LTF riguardava la previsione eccessivamente ottimistica dell'incremento del traffico sulla linea storica, preludio di una sua saturazione. In prima fase LTF aveva infatti accolto le stime, già formulate nel 1999 da Alpetunnel, di un volume di traffico ferroviario che sarebbe lievitato a 20 mln/tonn nel 2010. Se consideriamo che nel 2011 il traffico effettivo si è invece ridotto a un terzo di quello del 1997, abbiamo oggi una misura eclatante della fallacia della previsione. Poiché dopo il picco del 1997 cominciava la discesa, sin dal 2004 LTF presentava una nuova previsione, con differimento al 2020 dell'ormai irraggiungibile traguardo dei 20 mln/tonn annue (15,4 senza tunnel di base), ma sempre con diagramma in spavalda ascesa⁸⁴.

In dettaglio: in un primo scenario ipotizzato dall'Osservatorio (M1) la previsione per il 2030 era quella strabiliante di 76,5 mln/tonn su strada e 39,4 su rotaia; in un secondo, elaborato successivamente (MOT1), era valutato 56,9 mln/tonn nell'ipotesi di riferimento (16 su rotaia) e 66,2 (31,6 su rotaia) in quella di progetto, ossia con realizzazione del tunnel di base⁸⁵; un terzo scenario (MOT2) prospettava sempre per il 2030 un traffico di 60,1 mln/tonn nella situazione di riferimento (16,1 su rotaia) e di 70,2 in quella di progetto (33,6 su rotaia)⁸⁶. Nel primo caso il previsto recupero della ferrovia sarebbe stato indotto dal miglioramento di prestazioni della linea, dall'introduzione di una tassazione del traffico, da un presunto peggioramento delle condizioni di traffico stradale. Nei fatti il traffico della linea storica continuava a patire un calo inesorabile⁸⁷.

Possiamo chiederci il perché di previsioni tanto incaute. Una prima risposta è plausibilmente offerta dalla preoccupazione di LTF di non disattendere il primo trattato italo-francese nel quale il riferimento alla saturazione poteva essere interpretato come una condizione di realizzazione dell'opera. In più la previsione di ingenti flussi di traffico avrebbe meglio giustificato le ragioni di utilità sotto il profilo economico. Ma quel che più contava erano probabilmente i supporti ideologici, disciplinari, metodologici di cui LTF si poteva avvalere. Circa la metodologia di valutazione del progetto – sotto il profilo funzionale, economico, finanziario – LTF aveva infatti poco da inventare perché le linee guida erano definite da un articolato documento pubblicato nel 2005 da Commissione europea e Banca europea degli investimenti: il RAILPAG, contenente indicazioni relative a molteplici aspetti tra cui previsioni di

84 COWI 2006b, p. 33.

85 Cfr. QUAD0SS 2, pp. 18 e 22.

86 Cfr. QUAD0SS 2, p.29.

87 Contribuivano alla riduzione del traffico i lavori di adeguamento della linea, iniziati nel 2003 e conclusi nel settembre 2011 con chiusura del traforo per cinque ore al giorno. Tuttavia neppure a lavori ultimati il volume di traffico risalirà alle quote precedenti; cfr. *infra*, p. 84.

flussi di traffico e analisi costi-benefici⁸⁸. Se questo era il contenitore, il contenuto si doveva sia a elementi acquisiti da indagini specifiche sia all'applicazione di coefficienti e parametri generali desunti da statistiche ufficiali. Per esempio le previsioni OCSE e FMI di andamento dei PIL nazionali, associati ai volumi di traffico.

Una parentesi. Negli ultimi anni la recessione ha inferto duri colpi all'idolo della crescita illimitata: quel medesimo che generava (non solo in Italia) modelli previsionali di andamento di traffico esclusivamente in rialzo⁸⁹; in una situazione di ottimismo generalizzato non dissimile, per esempio, da quello che sul versante della pianificazione urbanistica si serviva di coefficienti automatici di crescita per legittimare potenziamenti di infrastrutture ed espansioni di aeree edificabili. È pur vero che sin dal 1972 il "Rapporto Meadows", pubblicato dal Club di Roma, dichiarava necessità e urgenza di riflessioni sui limiti dello sviluppo, ma la maggior parte del mondo scientifico e la quasi totalità del mondo dell'economia e della politica non ne fece tesoro. Del resto, ancora oggi, nel lessico politico la parola "crescita" è la più abusata⁹⁰. Tuttavia, anche se l'ideologia dominante continua a prediligere visioni rassicuranti e a considerare la recessione una contingenza, le prospettive di sviluppo sono fatalmente ridimensionate. Così, come subito si vedrà, persino uno scenario economico di shock permanente, precedentemente inopinato, non può più essere escluso da analisti e organismi istituzionali (sebbene alla stregua di un'eventualità teorica, da evocarsi a titolo scaramantico).

LTF ha cavalcato la tigre del suo tempo. Incaricata non soltanto delle indagini preliminari e della progettazione tecnica, ma dell'accertamento della fattibilità economica e finanziaria del progetto, si dovette da subito preoccupare del *placet* europeo: che si tradurrà in un cofinanziamento al 50% di tutta la fase conoscitiva-progettuale. Poiché le maglie di valutazione erano alquanto larghe, gli studi di LTF (ovvero dei gruppi di consulenti incaricati) superarono il vaglio dei supervisori. E non poteva che essere così perché coefficienti di crescita lineare, sovrastima di benefici e sottostima di costi erano piuttosto comuni in progettazioni di opere infrastrutturali, in Italia come in Europa e – secondo autori che hanno ben indagato il fenomeno dell'*optimism bias* dei promotori – persino nel resto del mondo⁹¹. In ogni caso la missione della Società fu assolta: i modelli previsionali utilizzati non si discostavano da quelli correnti nel continente e persino le costanti forzature non potevano essere

88 Cfr. RAILPAG 2005. Collaboravano all'elaborazione del documento altre istituzioni finanziarie internazionali (BMI, BERD) e le principali associazioni del settore ferroviario (CER, EIM, UIC, UNIFE).

89 Era tale la convinzione di una prossimità della saturazione della linea che nel 1991 un articolo di Beppe Minello evocava con toni allarmati la necessità di una nuova infrastruttura sotto il titolo «Subito o sarà tardi»; MINELLO 1991. Oggi lo stesso commissario governativo Foietta afferma: «a quindici anni di distanza, i numerosi vertici e trattati susseguites in questi anni hanno preso atto della irragionevolezza di tale desiderio»; FOIETTA 2016.

90 Neppure i rappresentanti dei Comuni della bassa valle si sottrassero a valutazioni che oggi possiamo considerare ottimistiche, come quella di Angelo Tartaglia: «altro dato oggettivo è che oggi la crescita di domanda è [...] scarsa sull'asse est-ovest sul quale la saturazione non avverrà entro l'attuale primo quarto di secolo, se non interverranno fatti nuovi, ma solo entro il secondo»; QUADROSSI 2, p. 137.

91 Un primo importante contributo di studio su questo tema è offerto da FLYVBJERG, BRUZELIUS, ROTHENGATTER 2003.

giudicate dall'arbitro manchevolezze gravi. Così il rapporto di COWI, supervisore incaricato dalla Commissione europea, riconobbe che «gli ordini di grandezza del traffico merci stimati per il nuovo collegamento sono peraltro ragionevoli posto che la crescita del traffico merci registrata da 20 anni continui per altri 25 anni, e posto che venga attuata una politica coerente di pedaggi dei valichi stradali»⁹². Cosicché il paragrafo 7.3 del rapporto risultava intitolato: *Capacità dell'arco alpino Francia-Italia: verso la saturazione delle infrastrutture nel 2027*. Dunque, da parte di COWI, non troppi dubbi sulle previsioni di LTF, i cui studi «forniscono un'analisi completa del progetto ben più dettagliata rispetto agli altri studi relativi ai progetti transalpini decisi o in via di realizzazione del Lötschberg e San Gottardo in Svizzera e del Brennero in Austria»⁹³. Poco probabile che non ci fosse da parte di LTF qualche grado di consapevolezza dei vizi considerati, ma mi sembra altrettanto evidente che la preoccupazione della società non riguardasse il realismo delle previsioni bensì il riconoscimento della loro ammissibilità⁹⁴. Resta il fatto che sul tema di una imminente saturazione i Quaderni dell'Osservatorio dichiareranno la resa all'evidenza a partire dal n. 7 (2008) e nei documenti governativi del 2012 e nell'ultimo accordo italo-francese non figurano riferimenti a una tale eventualità.

Connesso al tema di una possibile saturazione era quello altrettanto controverso della capacità della linea storica. L'Osservatorio pervenne a una scelta condivisa adottando la metodologia CAPRES, elaborata dall'*École polytechnique* di Losanna e utile soprattutto alla definizione di un modello d'esercizio per il problematico nodo di Torino; circa il quale la scelta non diede tuttavia frutti immediati stante «la mancanza di un quadro di certezze tecniche sufficientemente definito»⁹⁵. Riguardo alla tratta Modane-Bussoleno, l'Osservatorio valutava un potenziale di traffico dell'ordine di 208-226 treni/giorno⁹⁶. Per il trasporto merci la stima era di una potenzialità massima annua oscillante tra 26.775.000 tonn (150 treni) e 32.130.000 (180 treni)⁹⁷. Oscillazioni che non sono d'importanza capitale qualora si consideri che a causa del nodo di Montmélian la capacità annua della linea sul versante francese è limitata a 17,5 mln/tonn⁹⁸.

92 COWI 2006b, p. 34.

93 *Ivi*, p. 47.

94 Tant'è che quando in anni più recenti l'UE indicherà nuovi parametri di previsioni LTF si adeguerà ad essi, benché con i consueti margini di licenza, come si considera nel paragrafo 2.2.6.

95 QUAD0SS 7, p. 126. Si ricorderà in merito che all'epoca non era ancora stato attivato il passante ferroviario di Torino.

96 Cfr. QUAD0SS 3, p. 36. Virano dichiarerà: «Quando queste installazioni tecnologiche saranno ultimate, tra il 2025 e il 2030, la linea potrà sopportare fino a 287 treni al giorno contro i 120 attuali»; TROPEANO 2011.

97 Cfr. QUAD0SS 1, p. 32. Nel contesto della discussione dell'ACB 2010, Debernardi recriminava che dopo la valutazione concorde di una capacità della linea non inferiore a 19,9 mln/tonn annue, LTF facesse riferimento soltanto a 15, ignorando «un lungo e faticoso lavoro al quale abbiamo attivamente collaborato, ed il cui senso verrebbe del tutto smarrito nel vederle ora, senza alcuna giustificazione, semplicemente ignorate»; QUAD0SS 8, p. 246.

98 Relativamente al nodo di Montmélian, Gérard Cartier di COWI riferiva: «gli studi condotti sul lato francese dimostrano che per sciogliere questo vincolo sarebbero necessari investimenti rilevanti, che non avrebbero senso se non realizzati nell'ambito del progetto internazionale della nuova linea»; QUAD0SS 2, p. 137.

2.2.4. Analisi costi e benefici. Una volpe che non perde il vizio e un sofisticato strumento che non funziona

Nel febbraio 2012 fu resa pubblica l'ACB prodotta da LTF⁹⁹. Introducendo il Quadro n. 8, a essa dedicato, Mario Virano scriveva:

L'ACB non surroga né sostituisce la rilevanza e il respiro strategico della decisione politica: troppo spesso invece si accredita un'idea per cui le risultanze di una ACB sarebbero esse stesse "scelta politica" di cui i responsabili istituzionali non potrebbero fare altro che prendere atto. La Politica, ogni politica degna di questo nome, non può essere regno di arbitrarietà decisionali prive di basi razionalmente oggettivate ed esplicitate, ma non può neppure ridursi a mera registrazione contabile di dati ragionieristici: la Politica è in primo luogo esercizio di scelta, ovvero luogo di discrezionalità motivata, a partire dall'utilizzo delle risorse, alla luce di valori culturali, di sensibilità ambientali e territoriali, di priorità economico-sociali e di visioni strategiche del futuro, chiaramente e pubblicamente rese note. L'ACB serve quindi a chiarire i termini e la portata delle decisioni politiche che sono tanto più impegnative quanto più controversi possano apparire gli indicatori: se i numeri sono incontrovertibili la decisione è relativamente facile; se sono discutibili le scelte diventano politicamente più rilevanti¹⁰⁰.

Affermazioni che lasciano pensare a un "mettere le mani avanti" ovvero a prevenire critiche a un documento i cui numeri appaiono tutt'altro che inconfutabili. Ma, al di là della strumentalità o meno delle precisazioni e dell'attendibilità di previsioni e numeri, si tratta di affermazioni utili a suggerire una riflessione sui limiti metodologici dello strumento dell'ACB che di seguito considereremo.

Poiché la recessione economica ha indotto l'UE a una maggiore cautela nelle previsioni di crescita, l'ACB di LTF si è uniformata all'*Ageing Report* della Commissione che ingiunge l'adozione di tre diversi scenari di sviluppo macroeconomico: shock permanente, decennio perduto, effetto rimbalzo¹⁰¹. Elemento fondamentale di definizione degli scenari continua a essere la previsione dell'andamento del PIL al quale i flussi di traffico vengono d'ordinario associati, unitamente ad altri fattori, spesso in forma combinata complessa¹⁰². Non mi addenterò nell'analisi di

99 In attuazione del DL 29 dicembre 2011 n. 228, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche, il DPCM 3 agosto 2012 stabilisce l'obbligo di ACB per opere di valore superiore a 10 mln di euro. Al tema delle finalità metodologiche dell'ACB era dedicato il QUAD055.

100 *Ibidem*.

101 Il primo scenario è quello in cui si suppone che la contrazione dello sviluppo negli anni della crisi non sarà più recuperata. Il secondo ipotizza una ripresa dell'economia europea, che con un ritardo di dieci anni si riporterebbe sui tassi di crescita precedenti la crisi. Il terzo contempla una crescita economica in grado di recuperare pienamente i ritardi dovuti alla crisi. Tre possibili scenari di evoluzione del PIL erano già suggeriti dalla relazione annuale OCSE del 2000; tutti e tre contemplavano in ogni caso crescita (+1,5; +1,8; + 2,1 prima del 2020); cfr. QUAD055 2, p. 263.

102 I valori di PIL considerati sono assunti con coefficiente di elasticità e ipotesi di crescite differenziate per macro-regioni. Notoriamente la relazione PIL/flussi di traffico costituisce argomento controverso.

scelte metodologiche, scenari, voci di costi e benefici. Non commenterò neppure i tanti documenti prodotti e il vivace dibattito che si svolse, nonostante siano di indubbio interesse¹⁰³. Vado invece alla sostanza riferendo il risultato finale cui l'ACB è pervenuta. Dal saldo di valori positivi e negativi, inerenti alla realizzazione dell'infrastruttura e al suo esercizio, in un arco temporale di 50 anni, deriva un valore attuale netto diversificato in ragione dei diversi parametri delle normative francese e italiana (in tabella F e I)¹⁰⁴.

MLN DI EURO	Shock permanente		Decennio Perduto		Rimbalzo	
	F	I	F	I	F	I
VAN ECONOMICO	-8.981	-10.228	1.142	81	10.377	9.428
VAN EFFETTI ESTERNI	7.824	6.974	13.149	11.891	16.678	15.391
VAN TOTALE	-1.156	-3.253	14.291	11.972	27.055	24.818

Nella sintesi dell'ACB si precisa che lo scenario di riferimento prescelto da LTF e Osservatorio è quello intermedio, ritenuto «in grado di rappresentare realisticamente i fenomeni recenti e quelli attesi e in parte già posti in evidenza dalla ripresa avviata alla fine del 2010 e confermata nei mesi successivi, specialmente in Germania e Francia»¹⁰⁵. Si tratta dunque di un'opzione tanto decisiva quanto discrezionale; evidentemente finalizzata a giustificare la realizzazione dell'opera sotto il profilo economico. Ma una prima misura della sua debolezza è offerta proprio dall'illusorietà della ripresa post 2010, nonostante la sua assunzione a motivazione forte. Mi sembra siano proprio simili fondamenti previsionali a dichiarare i limiti di un'ACB, utile in questo come in altri casi ad arricchire quadri di conoscenza, non a produrre risultanze prescrittive. Del resto, come sostenuto da autorevoli esperti, quella dell'analisi costi e benefici è una ben «insidiosa e controversa dottrina»¹⁰⁶. Basterà considerare come applicando metodologie non dissimili gli analisti possano pervenire a conclusioni opposte: come quelle di Alessandro Marangoni e Andrea Gilardoni della Bocconi, che addirittura intitolano «i costi del non fare» l'analisi economica dei ritardi delle ricadute delle nuove infrastrutture, e quelle di Rémy Prud'homme della Sorbonne (di cui tornerò a dire più avanti) che considera fatalmente disastroso il bilancio delle opere pubbliche¹⁰⁷. Lasciando pensare ad analisi fortemente indirizzate da tesi pre-

103 Tra le voci di membri dell'Osservatorio contrari all'opera quelle dei rappresentanti degli enti locali Andrea Debernardi e Alfredo Druuca (entrambi appartenenti alla società di ingegneria dei trasporti Polinomia) e di Silvia Maffi (a.d. della società TRT di cui Marco Ponti è il presidente) in qualità di "esperto della struttura del Commissario".

104 La tabella riassuntiva è tratta dal QUADOSS 8, p. 14.

105 QUADOSS 8, p. 25.

106 PENNISI-SCANDIZZO 2003.

107 Su *I costi del non fare* cfr. GILARDONI-MARANGONI 2008.

costituite o preconcezioni ideologiche. Divergenza di visioni si è manifestata anche nel corso della discussione in sede di Osservatorio. Commenta Virano: «Consapevoli di tale complessa realtà che presenta molteplici connotazioni disciplinari l'Osservatorio ha ritenuto, nelle forme possibili, di interagire con due delle principali "scuole di pensiero" riconducibili da un lato al Politecnico di Milano, con la dott.ssa Silvia Maffi, e dall'altro all'Università Bocconi, con il prof. Oliviero Baccelli»¹⁰⁸.

Tuttavia, anche nel caso di valutazioni condivise, i numeri di un'ACB non potranno mai avere valore assoluto e ciò perché basati su assunzioni generali che come scrive Marco Ponti «riguardano il valore di grandezze non di mercato (esempio, il tempo di viaggio, i costi ambientali, il costo statistico della salute o della vita umana stessa, il valore relativo dei costi e benefici nel tempo, espresso dal saggio sociale di sconto, ecc.). Tali assunzioni hanno intrinsecamente un forte grado di arbitrarietà»¹⁰⁹. Ragion per cui, per fare un esempio, l'alto tecnicismo del dibattito sull'opportunità di applicare la cosiddetta "regola della metà" al solo traffico deviato piuttosto che a quello indotto si risolverà nell'adesione ai precetti di una scuola piuttosto che dell'altra, ma senza alcuna garanzia di attinenza alla realtà, cui potrebbe corrispondere invece della metà qualsiasi altra percentuale¹¹⁰. Se dunque si considera che il metodo associa valori ipotetici (come quelli delle esternalità) utilizzando parametri discrezionali (come la durata di vita dell'opera, la 'regola della metà' o altri coefficienti) in scenari economici mutevoli (i tre considerati) si avrà idea della pura virtualità del VAN risultante. Ciò premesso, non si mancherà di ricordare che l'ACB è tutt'altro che un'operazione sterile quando i valori dei risultati sono assunti come relativi. Ovvero quando in presenza di due o più alternative progettuali si confrontano numeri ricavati con lo stesso metodo, al fine di stabilire quale sia la più vantaggiosa sotto il profilo socio-economico (che è poi lo scopo per cui la metodologia è stata concepita). In tal caso i valori dubbi o arbitrari non recano pregiudizio all'equità del confronto, essendo i medesimi per la valutazione dell'uno come dell'altro caso.

Torniamo all'ACB di LTF. Essendo il VAN totale dell'opera dipendente dall'entità dei flussi di traffico, relativamente a essi si producono modellizzazioni e previsioni; non molto diverse da quelle del 2007 nonostante qualche aggiustamento¹¹¹. Così, recidiva, LTF torna a produrre stime d'incremento inesorabilmente puntate verso l'alto, sebbene con le varianti ingiunte dai tre diversi scenari economici. Le previsioni per il 2035 del traffico merci ferroviario, scenario intermedio, sono di 39,9 mln/tonn in caso di realizzazione del progetto e di 15,5 nella situazione di

108 QUAD0SS 8, p. 14.

109 GRIMALDI 2012, p. 10.

110 Il traffico 'deviato' è quello trasferito dalla strada alla nuova linea. La 'regola della metà' è quella per cui «i benefici risultanti dal prodotto tra la variazione del traffico e la variazione del prezzo devono essere divisi per due in quanto, non disponendo di informazioni specifiche sulla variazione di utilità dei consumatori, si ipotizza che per tutti gli utenti le variazioni di surplus siano pari alla media tra il massimo e il minimo»; QUAD0SS 8, p. 86.

111 Come l'obiettivo di quasi 40 mln/tonn anno di merci su rotaia, che già previsto per il 2030 è ora differito al 2035; cfr. QUAD0SS 8, p. 179.

riferimento¹¹². Il trasferimento modale, dalla strada alla ferrovia, comporterebbe nella situazione di progetto 700.000 mezzi pesanti in meno ai valichi del Frejus e del Monte Bianco (1.300.000 in meno includendo Ventimiglia)¹¹³. Condizione dell'incremento sarebbe un aumento del traffico complessivo, ferroviario e stradale; quest'ultimo nella misura compendiata dal quadro.

PREVISIONI DEL TRAFFICO STRADALE SUL CORRIDOIO DI PROGETTO (MLN /TONN)¹¹⁴

Anni	Riferimento	Progetto
2004	28,5	28,5
2030	52,7	65,2
2035	58,4	72,3
2053	97,3	110,6

Ipotesi di crescita strabilianti perché il volume di traffico del 2053 sui valichi del Frejus e del Bianco sarebbe circa cinque volte superiore a quello reale del 2013 (21,5 mln/tonn). Non esistendo previsioni di esplosioni demografiche, l'ipotesi di tanto aumento dei consumi appare del tutto irrealistica e persino inquietante. È per contro plausibile una crescita di scambi con i paesi dell'Est, ma non in misura così esorbitante. Invece siamo alle solite. Tralasciando forzature d'ordine decimale, l'ardito ottimismo di LTF è allineato con gli assunti disciplinari e gli scenari economici, estrinsecazioni dell'ideologia della crescita, degli anni in cui si ancora si credeva che la recessione fosse episodio temporaneo. Capita così che persino Debernardi, rappresentante degli enti locali oppositori, confuti le sovrastime – prodotte «al fine evidente di giustificare un avvio anticipato dei lavori del tunnel di base» – limitandosi a definirle «dell'ordine del +21% rispetto agli scenari validati dall'Osservatorio»¹¹⁵. Per contro pare unicamente responsabilità di LTF, e non della dottrina dominante, l'ostinazione a prospettare un aumento del traffico ferroviario persino nell'ipotesi di riferimento ovvero senza tunnel. La motivazione addotta è il potenziamento di capacità e velocità sulla linea storica nonché una minore economicità del transito stradale a seguito dell'aumento di costi generali e pedaggi¹¹⁶. Dice il rappresentante di LTF: «la diminuzione del traffico ferroviario a Modane negli ultimi anni si spiega soprattutto at-

112 Cfr. *ivi*, p. 26. Di questi 39,9 mln/tonn 27 sarebbero su ferro classico e di combinato, gli altri 13 transiterebbero sull'AFA; cfr. *ivi*, p. 177.

113 *Ivi*, p. 178.

114 *Ivi*, p. 60. Come nel 2007, scenario M1, il "corridoio di progetto" comprende Frejus, ferrovia e strada, e Monte Bianco; cfr. QUADOSS 2, p. 18.

115 QUADOSS 8, p. 216.

116 Cfr. *ivi*, pp. 26 e 182.

traverso i lavori per l'adeguamento del gabarit: si stima che nel 2004 il traffico ferroviario "tradizionale" sia stato inferiore di circa il 10%, e il trasporto combinato inferiore del 78% a causa delle "deviazioni" sulle linee limitrofe». ¹¹⁷ Motivazione smentita dai fatti perché i lavori, durati un decennio, sono stati ultimati nel giugno 2012 e ciò nonostante i dati di traffico riferiscono che i 5,5 mln/tonn del 2005 si sono ridotti ai 3,24 del 2013 e ai 3,29 del 2014. In altre parole si sottovalutavano quelle criticità della linea storica che persino senza recessione economica avrebbero impedito il rilancio ferroviario. C'è un esito paradossale che merita di essere evidenziato. Grazie alla NLTL si stima che il riequilibrio modale possa essere sfiorato all'altezza del 2035 (con 44 mln/tonn su rotaia); tuttavia, con tanto impeto di crescita, anche la nuova opera dovrebbe cominciare a conoscere limiti di capacità, ragion per cui il numero di VP su strada passerebbe dal milione e mezzo del 2004 ai quasi quattro del 2053 (oltre 5 mln senza l'opera) ¹¹⁸. Tutto ciò, oltretutto, considerando il solo corridoio di progetto ovvero escludendo il traffico di Ventimiglia. Con cresciuta inavvicinabilità dell'obiettivo UE del riequilibrio modale al 50% da raggiungere all'altezza del 2050. Mi resta da spiegare come si possa considerare inattendibile l'ACB di LTF ed essere nel medesimo tempo favorevoli alla realizzazione della NLTL come lo è chi scrive. In primo luogo sono convinto che ponendo il problema in termini di ritorno degli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura sia assai difficile dimostrarlo senza forzature ¹¹⁹. Perché i benefici considerati dall'ACB interessano un elemento di un corridoio che è a sua volta elemento di una rete, mentre la ricaduta dovrebbe essere valutata su scala più vasta. In altre parole esiste un forte "valore aggiunto". Non dico di un valore fumoso come quello che la politica spesso adduce per giustificare investimenti di utilità dubbia, ma dello *strong EU added value* riconosciuto dall'UE e già tradotto in cifre in forma di cofinanziamento; a riconoscimento di un peso economico diverso da quello accertabile da un'ACB standard ¹²⁰. In altre parole l'obiettivo della rete ferroviaria centrale non potrebbe essere perseguito se pur minimi ma fondamentali segmenti non fossero realizzati in quanto ritenuti mancanti di redditività intrinseca. Di ciò il legislatore europeo si è reso conto, seppure tardivamente. Infatti la prima stesura del Regolamento 1315/2013 prevedeva che i progetti infrastrutturali di interesse comune

117 *Ivi*, p. 325. I lavori erano finalizzati all'incremento della sicurezza e della sagoma del tunnel, adeguando la linea alla codifica per trasporto combinato P/C 45 (la precedente era P/C 30), che consente il trasporto di casse mobili con altezza fino a 3,2 m su carri ribassati e container *high cube*, ma non permette il trasporto di semirimorchi con altezza di spigolo superiore a 4 m. Sulla fine lavori cfr. ZAGHI 2012b.

118 QUADROSSI 8, p. 60.

119 «Il progetto in questione non gode di una integrale ed autonoma capacità di autofinanziarsi; ciò vuole dire che i ricavi attesi sono insufficienti a coprirne i costi, ove questi includano (oltre a quelli di esercizio) i costi di costruzione e quelli connessi con la remunerazione ed il rimborso dei capitali di finanziamento. Tale circostanza rappresenta peraltro la norma per progetti di tale natura, che a fronte di ingenti investimenti, generano comunque elevate economie esterne»; FERLAINO-SACERDOTTI 2004, p. 135.

120 La definizione si legge in INEA 2015, p. 110. In ridotta misura l'ACB già estende i benefici a più ampi orizzonti quando riferisce la riduzione delle esternalità del traffico deviato da strada a ferrovia a distanze di 300 km per l'AFA, di 850 per l'intermodale e di 1000 per il convenzionale; cfr. DEBERNADI-GRIMALDI 2012, p. 149.

per i quali è richiesto un finanziamento dell'Unione fossero accompagnati da «un'analisi costo-benefici sotto il profilo socioeconomico risultata in un valore netto attuale positivo»¹²¹. Per contro, la versione definitiva richiede più genericamente, senza riferimento al VAN, «una sostenibilità economica sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico» e un «valore aggiunto europeo»¹²².

Lo strumento dell'ACB, già di per sé incongruo nelle situazioni in cui non siano messe a confronto alternative progettuali con potenzialità e finalità analoghe, diventa poi poco affidabile e ingovernabile per progetti senza ambiti spazio-temporali limitati; postulanti un'analisi globale sconfinata che in quanto tale avrebbe probabilmente esiti ancora più oppugnabili. Così la dicotomia tra limiti dello strumento di valutazione e finalità generali resta irrisolta e pertanto, a fronte di scelte di vasta portata, si impongono giudizi di più ampio respiro, più politici che ragionieristico-contabili. C'è infine, nell'ACB di LTF, una sottostima dei benefici dovuta a un limite valutativo insuperabile senza un preciso vincolo politico ovvero senza un impegno che assegni al riequilibrio modale la valenza di un fine coerente con l'obiettivo europeo di un *modal shift* al 50%. In altre parole i due scenari, di riferimento e di progetto, dovrebbero essere posti a confronto tenendo conto di una finalità obbligata nonché dei costi che si imporrebbero nell'uno e nell'altro caso per conseguire parità di risultati. Infatti anche la linea storica potrebbe sin da oggi pervenire a significativi incrementi di traffico merci, mitigando le abissali distanze dai risultati conseguiti dalla Svizzera. Paese, quest'ultimo, che tuttavia sovvenziona sostanziosamente il trasporto merci su rotaia. Sulla Torino-Lione incentivi paragonabili a quelli della Confederazione interessano oggi soltanto l'Autostrada ferroviaria alpina che collega Orbassano a Aiton con servizio di trasporto combinato. Ne dirò più avanti, ma anticipo che nel 2012 l'AFA è stata alternativa al transito di circa 30.000 VP e poiché il ricavo d'esercizio ha coperto soltanto il 42% dei costi, Italia e Francia hanno fatto fronte alla differenza con circa 5 mln a testa¹²³. La qual cosa significa che se l'AFA dovesse rendersi alternativa al transito di 1.200.000 VP (meno del 50% del traffico attuale) costerebbe al nostro paese fino a 40 volte tanto ovvero qualcosa come 200 mln l'anno¹²⁴. In altre parole, in una quindicina d'anni o poco più la spesa per ipotetici incentivi al traffico sulla linea storica (e scrivo ipotetici perché la normativa sulla concorrenza prevede che siano autorizzati dalla Commissione europea) supererebbe quella prevista da parte italiana

121 TEN-T 2012, emendamento 60. La qual cosa può anche farci meglio comprendere quale fosse a quel tempo la reale preoccupazione di LTF.

122 RegolUE 1315, art. 7, comma 2. Ricordo inoltre che anche la precedente decisione n. 661/2010, art. 7, si esprimeva nei termini di «una potenziale validità economica, in base alle analisi dei costi e dei benefici socioeconomici».

123 Cfr. *infra*, p. 135.

124 Va poi da sé che altre modalità ferroviarie, di trasporto combinato e convenzionale, siano meno onerose dell'AFA e che pertanto la cifra abbia valore puramente indicativo. I valori reali sono verosimilmente analoghi a quelli degli incentivi corrisposti dalla Svizzera al combinato transalpino sommati ai maggiori investimenti per materiale e attività di trazione. Cfr. *supra*, pp. 30-31.

per la realizzazione del tunnel di base¹²⁵. Vale a dire proprio l'opera che la renderebbe superflua¹²⁶. Dopodiché le sovvenzioni dovrebbero seguire *ad infinitum*. Nel contempo la rete ferroviaria centrale europea, interconnessa e interoperabile, rimarrebbe gravemente e irrimediabilmente lesa nella sua funzionalità.

2.2.5. Il progetto della NLT e il fasaggio dei lavori

Si ricapitolano di seguito le caratteristiche del progetto definitivo della NLT con le variazioni intervenute a seguito della revisione del tracciato in suolo italiano.

Parte francese e sezione degli accessi al tunnel

Estesa dal nodo di Lione a Saint Jean de Maurienne, richiede la realizzazione di 140 km di nuove linee.¹²⁷

Conclusa l'*enquête publique* del 2012, la dichiarazione di pubblica utilità è stata resa nell'agosto 2013. A seguito delle valutazioni espresse dalla commissione *Mobilité 21*, incaricata di definire l'ordine di priorità temporale delle grandi opere francesi, la realizzazione dei lavori è differita a tempi successivi all'attivazione della tratta transfrontaliera, della quale non sono ancora esattamente prevedibili i tempi di ultimazione. La medesima commissione ha tuttavia auspicato un monitoraggio del traffico, di frequenza almeno quinquennale, onde verificare lo stato d'urgenza delle opere¹²⁸. Nel dettaglio il progetto assegna la realizzazione dei nuovi percorsi a due fasi:

- 1) una linea mista viaggiatori/merci tra Lione e Chambéry di lunghezza pari a circa 78 km (di cui 32 in galleria) con tunnel sotto i massicci di Dullin e L'Épine¹²⁹; costo stimato 4,5 mld (valore 2011);
- 2) una linea merci a grande sagoma tra Avressieux e Saint Jean de Maurienne con tre tunnel a canna unica sotto i massicci di Chartreuse, Belledonne e Glandon per una lunghezza pari a 62 km (di cui circa 53 in tunnel); costo stimato 3,2 mld (valore 2011).

A una fase più avanzata, che dovrà essere soggetta a nuova *enquête publique*, sono assegnati il raddoppio delle canne e altri interventi¹³⁰.

125 Spese aggiuntive sarebbero poi dovute al potenziamento del sistema di alimentazione elettrica, a ganci rafforzati, a materiali rotabili di trazione e servizi connessi.

126 Prova ne sia la previsione svizzera di progressiva eliminazione degli incentivi dopo l'attivazione dei tunnel Alptransit con totale soppressione dal 2024; cfr. *supra*, p. 31.

127 Cfr. SNCF-RÉSEAU.

128 MEDDE 2013, p. 57.

129 All'altezza della stazione di Lione Saint Exupéry la nuova linea si collegherà a quella storica di Lione-Grenoble, al CFAL e alla LGV Marsiglia-Parigi.

130 Mappa dettagliata del tracciato in RFF-ACCÈS ALPINS.