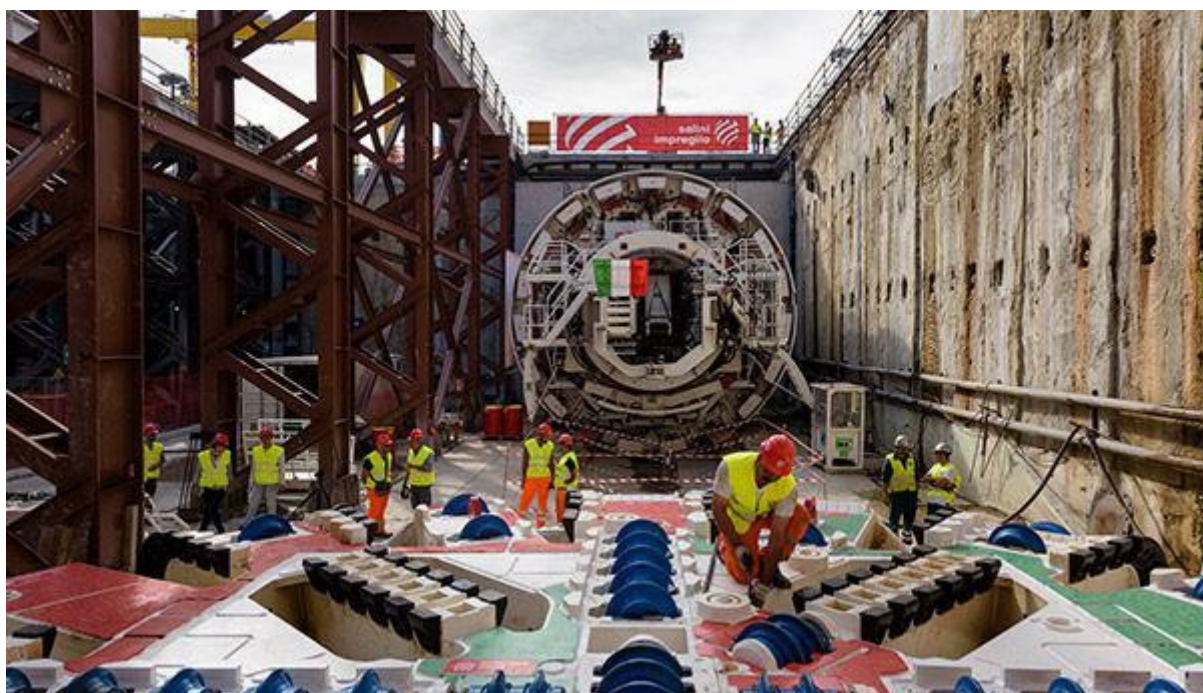


Novità sul Terzo Valico e sull'Alta Velocità Torino - Lione

di Gabriele D'Antino



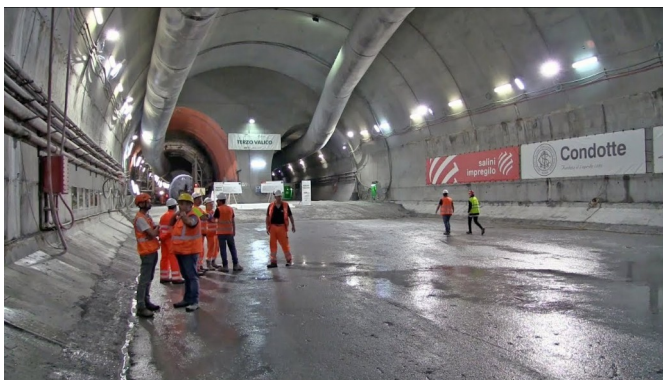
Il 23 settembre 2020 sono stati abbattuti gli ultimi diaframmi della galleria di Serravalle, che sarà la galleria ferroviaria più lunga d'Italia, e della galleria di Valico alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e del Commissario straordinario del Terzo Valico, Ing. Calogero Mauceri, oltre all'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Gianfranco Battisti, all'Amministratore Delegato di RFI, Maurizio Gentile, e ad altre autorità.

L'abbattimento dei due diaframmi delle gallerie è avvenuto sulla linea ad alta velocità Genova-Milano, opera realizzata dalla Webuild per potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le più importanti linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto dell'Europa. Suggestivo l'abbattimento del diaframma del valico avvenuto con metodi tradizionali ed anche l'abbattimento della galleria di Serravalle con l'arrivo della talpa "Giovanna".

Il Ministro ha ricordato che *"una volta completata l'opera riusciremo a collegare il capoluogo ligure con Milano e Torino in circa un'ora"*. E ha aggiunto: *"Questa tratta ferroviaria diventerà la metropolitana del Nord Ovest, capace di ridurre distanze e tempi di percorrenza in un'area di grande rilevanza per tutto il Paese"*. Quindi il Ministro ha avvertito l'esigenza di ringraziare *"le donne e gli uomini che ogni giorno rendono possibile tutto questo. I filosofi hanno interpretato"*

la società in vari modi, ma il punto è cambiare il mondo e le donne e gli uomini dei nostri cantieri lo fanno tutti i giorni”.

L'abbattimento dei due diaframmi consente ora il diretto collegamento di tutti i cantieri operativi per un percorso di circa diciassette chilometri, e la ferrovia del “Terzo Valico” lunga 53 Km, una volta terminata, permetterà il



collegamento tra Genova e Milano in soli 50 minuti, dimezzando la durata attuale che è di circa un'ora e 40 minuti.

Ciò che è del pari importante è la previsione progettuale della costruzione di quattro interconnessioni tra Voltri, Genova Campo Campasso, Novi Ligure e Tortona che assicureranno il collegamento della nuova linea con quelle già esistenti. Inoltre, nell'ambito del contratto unico di circa 7 mld. di euro è previsto anche un progetto strategico sul nodo ferroviario di Genova.

Ora, la vera sfida è con il tempo: bisogna accelerare e realizzare velocemente gli investimenti, il che consentirà un forte impiego di manodopera nell'ottica della costante modernizzazione delle infrastrutture. Partire da Genova costerà di meno e sarà garantito un servizio più veloce anche con i confinanti europei.

Nel corso della cerimonia, il Ministro ha anche ricordato come negli ultimi mesi “*ha ripreso slancio il dibattito pubblico sulle infrastrutture strategiche, utili a migliorare la vita delle persone*”. Il che ripropone, tra gli altri, uno dei problemi di attualità, e cioè se è sempre utile proseguire i lavori sulla nuova tratta Torino- Lione, in particolare nel territorio italiano.

Il tema è tornato di grande attualità dopo che, qualche mese fa, la Corte dei Conti Europea ha reso pubblica una relazione concernente otto grandi infrastrutture con il contributo dell'Unione Europea. Ci si è chiesto se la Corte dei Conti UE abbia davvero “*bocciato*” la Tav Torino-Lione, come hanno scritto taluni parlamentari subito dopo la pubblicazione di detta relazione. Va infatti ricordato che il M5S si era sempre battuto contro la Tav, e poi ne ha malvolentieri consentito la definitiva realizzazione nel luglio 2019.

Occorre ricordare che questa linea non è in senso stretto una linea ad alta velocità. L'opera è tecnicamente definita come una “*linea mista con specifiche tecniche d'interoperabilità*”, che consentirà il passaggio di treni passeggeri a una velocità massima di circa 220 km/h e quello di treni merci a una velocità massima di circa 120 km/h.

Il tunnel al confine tra Francia e Italia non consentirà - come già avviene per altre gallerie in Svizzera e in Austria - di raggiungere la velocità di punta dell'AV propriamente detta per il trasporto viaggiatori, che è di 250 km/h, secondo le definizioni contenute nelle normative Ue.

Le osservazioni della Corte dei conti europea sulla tratta Torino-Lione



Nel giugno di quest'anno la Corte dei Conti Europea ha pubblicato una relazione speciale intitolata alle infrastrutture di trasporto dell'Ue. La Corte ha verificato *“se la costruzione su larga scala di autostrade, ferrovie e vie navigabili aventi impatto transfrontaliero sulla rete centrale di trasporto dell'Ue sia stata ben pianificata e attuata in modo efficiente”*. In particolare, *“ha controllato otto megaprogetti cofinanziati dall'Ue dal valore totale di 54 miliardi di euro (di cui 7,5 miliardi finanziati dall'Ue), che collegano le reti di trasporto di 13 Stati membri: Austria, Belgio, Paesi Baltici, Danimarca, Francia, Finlandia, Germania, Italia, Polonia, Romania e Spagna”*.

Tra i progetti esaminati c'è anche la nuova linea ferroviaria Tav Torino-Lione (la cui lunghezza è prevista in 270 chilometri), che fa parte del Corridoio mediterraneo, uno dei nove corridoi delle reti transeuropee per i trasporti Ten-T, destinate ad ampliare le linee di trasporto nell'Ue. Secondo i progetti della Commissione UE, il Corridoio mediterraneo in futuro collegherà il sud della Spagna, con il confine tra Ungheria e Ucraina.

Si noti che, nella relazione della Corte, non vi sono provvedimenti sanzionatori, ma solo raccomandazioni dirette a monitorare la pianificazione e la vigilanza sui cospicui investimenti di cui si auspica la ottimale gestione finanziaria.

Tra le osservazioni vi è quella riguardante i tempi di realizzazione della sezione transfrontaliera che, come le altre grandi opere analizzate, *“non sarà pronta entro il 2030”*, che è il termine attualmente previsto dalla Telt, società responsabile della realizzazione dell'opera.

Una delle cause dei ritardi secondo la Corte, consisterebbe nelle oltre 30 cause intentate da associazioni o privati cittadini contrari all'opera, il che costituirebbe un indice di un "fallimento" da parte dell'Italia nel coinvolgere le realtà territoriali interessate dalla Tav.



Non si è considerato, invero, che la protesta è stata comunque limitata, se si considera che il progetto interessa 112 comuni tra Francia e Italia; gli 87 comuni francesi e la grande maggioranza di quelli italiani non hanno fatto opposizioni, mentre quelli contrari sono solo una dozzina e tra essi solo 2 sono interessati dalla realizzazione di tratti in superficie.

La Corte ha poi analizzato il tema se le previsioni di traffico di merci e passeggeri per i prossimi decenni giustifichino o meno la realizzazione dell'opera.

Va ricordato che fin dagli anni Novanta i promotori della linea hanno sostenuto che l'opera andasse realizzata proprio per permettere il trasporto di un sempre crescente traffico di merci e persone. Gli stessi hanno poi più volte aggiornato al ribasso le stime sulla crescita dei traffici e sulla quantità di beni e persone che sarebbero passate dal trasporto su strada a quello su ferro.

Anche la Corte ha rilevato che, mentre secondo i dati più recenti 3 milioni di tonnellate di merci passano per la linea ferroviaria già esistente, le previsioni di traffico per il 2035 parlano di "24 milioni di tonnellate, ossia otto volte l'attuale flusso di traffico".

Secondo i *No Tav* e i critici dell'opera, un aumento del genere sembra essere del tutto irrealistico, visto come sono andate anche le previsioni fatte nei decenni scorsi. Al contrario, i favorevoli all'opera sostengono che i traffici negli ultimi anni stiano aumentando e che la realizzazione della Tav favorirebbe ulteriormente questo trend di crescita.

La Corte ha però anche aggiunto che una serie di "condizioni complementari" (come la costruzione dei collegamenti mancanti a livello di corridoio europeo) potrebbero favorire lo spostamento su ferrovia dei circa 44 milioni di tonnellate di merci che passano attualmente tra Francia e Italia, sia su strada che su binari, non sbilanciandosi tra favorevoli e contrari.

Le analisi costi-benefici della Corte

Il 12 febbraio 2019, una commissione incaricata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) – all’epoca retto da Danilo Toninelli (M5S) – ha pubblicato una analisi costi-benefici (Acb) sulla Tav (fortemente criticata dai favorevoli all’opera) secondo cui, a fronte dei costi per lo Stato, la Torino-Lione non ha nel complesso un vantaggio competitivo favorevole rispetto al trasporto su strada.



Secondo la Corte dei Conti Ue, le analisi costi-benefici sono strumenti *“utilizzati per migliorare la qualità del processo decisionale”*, ma *“la loro efficacia dipende tantissimo dalla validità della metodologia utilizzata e dai valori assegnati ad alcuni parametri”*.

La Corte ha citato al riguardo i risultati dell’Acb pubblicata dal MIT, aggiungendo però due osservazioni. Da un lato, ha scritto che questa analisi non è stata convalidata dalla Francia e che la Commissione UE non è stata consultata per la sua realizzazione. Dall’altro lato, ha fatto presente che ci sono state critiche metodologiche agli autori (in particolare, riguardanti il calo degli introiti per lo Stato italiano calcolato tenendo in considerazione le perdite delle accise e dei pedaggi).

Un altro tema riguarda i potenziali vantaggi ambientali generati dalla realizzazione della Tav Torino-Lione e sul punto la Corte ha detto di essersi servita di *“esperti indipendenti”*, secondo i quali le emissioni di CO₂ prodotte dalla realizzazione della sezione transfrontaliera (10 milioni di tonnellate, secondo una stima del 2012) saranno *“compensate solo 25 anni dopo l’entrata in servizio dell’infrastruttura”*.

Questo avverrà, secondo la Corte, se saranno rispettate le previsioni dei livelli di traffico. Se quest’ultime dovessero invece raggiungere solo la metà di quanto previsto, occorrerebbero *“50 anni dall’entrata in servizio dell’infrastruttura prima che le emissioni di CO₂ prodotte dalla sua costruzione siano compensate”*.

Secondo i favorevoli all’opera, invece, nel complesso i benefici per l’ambiente (generati per lo più dallo spostamento del trasporto dalla strada ai binari) rimarrebbero comunque maggiori degli svantaggi.

La stessa Corte ha inoltre segnalato che i costi iniziali previsti per la realizzazione della Tav Torino-Lione sono cresciuti negli anni, di circa l'85 per cento (contro una media del 47 per cento, considerando gli otto progetti analizzati), passando da una stima originaria di 5,2 miliardi di euro a 9,6 miliardi di euro. Questa cifra – che vale per la sezione transfrontaliera – va suddivisa tra Italia, Francia e Unione europea. Il contributo italiano, in base al co-finanziamento europeo, va dai 2,5 miliardi di euro ai 3,3 miliardi di euro.

La Corte non ha fatto, invece, riferimento alla questione che ha spinto a luglio 2019 il governo Conte I, a dare il via libera definitivo alla realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, ossia il fatto che fermare l'opera oggi avrebbe costi maggiori rispetto al suo completamento.

Sulla questione dei costi, Telt e la Commissione UE hanno fatto notare alla Corte che le stime iniziali di cui si parla nel rapporto fanno riferimento a uno studio preliminare degli anni Novanta (non quindi a costi certificati), per la costruzione di un tunnel a una sola canna, *“anziché le due attuali – ha scritto Telt – diventate obbligatorie per le normative di sicurezza”*.

Infine, la Corte dei Conti ha fatto proprie valutazioni per stimare se i bacini di utenza *“ad un massimo di 60 minuti dalle linee”* di tre dei progetti analizzati (tra cui la Tav Torino-Lione) ne garantiscono la sostenibilità economica a lungo termine. La sua risposta è stata negativa, ma la Commissione Ue, replicando alla Corte, ha contestato questa metodologia.

Considerazioni

Va chiarito che il rapporto della Corte dei Conti Ue non consiste in un'analisi costi-benefici, simile a quella pubblicata dal MIT a febbraio 2019, e non emette giudizi circa l'opportunità che l'opera vada fermata oppure conclusa.

La Corte si è limitata ad evidenziare alla Commissione UE che cosa non ha funzionato in maniera efficiente nella progettazione e nelle prime fasi di finanziamento delle opere analizzate ed ha formulato una serie di raccomandazioni fatte per migliorare la gestione finanziaria delle grandi infrastrutture UE.

Contrariamente a quanto alcuni



sostengono, che la Torino - Lione sarà destinata solo alle merci, in realtà i treni su questa linea trasporteranno anche passeggeri.

L'organo di controllo europeo ha invitato anche a riflettere sul



“forte rischio... che gli effetti positivi sull’abbattimento delle emissioni di CO2 siano sovrastimati”. Del pari, sarebbero sovrastimate le stime di traffico, ritenute troppo ottimistiche, perché pari a 8 volte i flussi attuali. Per bilanciare la spesa l’opera dovrebbe trasportare circa 9 milioni di passeggeri l’anno, mentre *“il bacino di utenza è troppo poco numeroso per assicurare una sostenibilità a lungo termine”*.

Ai rilievi della Corte si è aggiunto, più recentemente, il commento assai critico del nuovo sindaco di Lione, il verde Grègory Doucét, il quale ha chiesto di non continuare i lavori di questa linea: *“Fra le nostre città esiste già un’infrastruttura ferroviaria, che è sufficiente, se valorizzata, ed è su quella che dovremmo puntare. La Francia ha investito poco sul trasporto merci su rotaia e ora vogliono farci credere che con la TAV rilanceremo l’attività. Assurdo”*.

Ancora più recentemente, in data 6 settembre, a Chiomonte, in Val di Susa, i No Tav, partendo da Giaglione, hanno raggiunto il cantiere e molti di essi hanno cercato di tagliare il filo spinato e di abbattere le recinzioni e i jersey. Per allontanarli le forze dell’ordine hanno dovuto impiegare idranti e lacrimogeni.

E’ utile proseguire l’opera?

Di fronte a tali prese di posizione, hanno ripreso vigore le ragioni espresse dai No Tav, secondo i quali:

- si tratta di opera inutile, essendo già esistente l’autostrada del Frejus (A32) nonché la ferrovia Torino - Modane ammodernata nel dicembre 2010;
- i TGV per Parigi alla soppressione dei treni, mentre la quantità di merci scambiate attraverso i valichi alpini è in crescente calo;
- i costi di costruzione sono eccessivi, per cui la linea non sarebbe in grado di ripagare l’investimento e neppure di sostenere gli oneri di esercizio, in quanto le entrate non ripagherebbero i costi di gestione e manutenzione;

- un così importante investimento favorirebbe solo pochi grandi investitori e banche, con finanziamento ai partiti e rischio di infiltrazioni mafiose;
- nelle previsioni del governo sulla sostenibilità ambientale ed energetica non sarebbero considerati consumi e inquinamenti prodotti durante la costruzione;
- Infine, l'impatto sul territorio sarebbe devastante perché l'opera si andrà ad aggiungere alle infrastrutture che già percorrono la valle, quali l'autostrada del Frejus, la ferrovia internazionale storica, le strade statali verso i valichi del Monginevro e del Moncenisio, portando alla scomparsa delle residue aree pianeggianti;
- l'opera non sarebbe più una priorità nell'ambito delle esigenze del Paese, rispetto ai problemi ben più gravi, quali la sistemazione dello spaventoso dissesto idrogeologico, la riparazione degli acquedotti, il raddoppio e l'elettrificazione di non poche linee ferroviarie, ecc..

Le ragioni dei favorevoli alla continuazione dell'opera sono state espresse in primo luogo lo scorso anno dal Premier Giuseppe Conte, il quale, non derogando alla linea espressa dagli altri capi di governo che l'hanno preceduto, ha assicurato che l'Italia avrebbe continuato la costruzione, perché il fermarla sarebbe costato più della prosecuzione dei lavori.

Secondo i promotori dell'opera, in questo ambito la Tav avrà un impatto molto positivo. Sul versante italiano, la linea ferroviaria attuale compie un'ampia curva verso Oulx, per poi risalire verso nord e il traforo del Frejus. Questa curva verrebbe "tagliata" dal nuovo percorso, che a partire da Susa punterebbe direttamente verso il Moncenisio.

L'accorciamento della distanza ferroviaria tra Torino e Lione consentirà quindi una riduzione del tempo di spostamento per i passeggeri di lunga percorrenza. Secondo l'analisi costi-benefici del 2019, questo beneficio sarà di un'ora di tempo rispetto alle tempistiche attuali, grazie alla realizzazione della sezione transfrontaliera (il famoso tunnel di base). Altre stime, come quelle di Ferrovie dello Stato, parlano invece di un **dimezzamento dei tempi di percorrenza**, considerando tutta la linea e non solo la parte al confine tra Francia e Italia. Con la Tav a pieno regime, si potrà andare da Milano a Parigi, per esempio, in circa 4 ore, rispetto alle 7 ore attuali. Inoltre:

- si tratta di infrastruttura che l'UE ha incluso nei corridoi multimediali e precisamente il corridoio 5 che attraversa la val di Susa ne tratto Torino – Lione, e quindi è considerata *opera strategica* destinata a favorire il mercato unico, facilitando la circolazione di persone e merci attraverso l'eliminazione delle strozzature, l'ammodernamento delle infrastrutture e lo snellimento delle operazioni transfrontaliere;
- si prevede la conversione della tratta di valico - che ancor oggi presenta pendenze inadatte ai percorsi di alcuni treni merci e gallerie obsolete – in una linea

pianeggiante con elevati standard di sicurezza e miglioramento della logistica. Il costo complessivo è stato previsto in 14 miliardi complessivi; di questi, il 40% sono finanziati dall'Ue, e in definitiva, 3,75 miliardi costituirà il costo reale per l'Italia;

- l'opera ha avuto l'assenso di gran parte del territorio interessato, con il quale si è convenuto a suo tempo – in 183 sessioni di lavoro settimanale e in 300 audizioni – l'abbandono del progetto sul lato sinistro della Dora. Per raggiungere l'intesa con la regione Piemonte, il governo ha stanziato 300 mln. di euro e 135 mln. per opere compensative sul territorio. Il dissenso è vivace ma limitato, sol che si consideri che, come innanzi detto, i comuni contrari sono 12 (su 112) e solo due sono interessati dalla realizzazione di tratti all'aperto.

Va anche rilevato che l'opera ha una grande rilevanza economica, perché su questo asse si calcola un interscambio commerciale pari al 34,4% del totale tra Italia e UE, con volumi crescenti nel tempo. E' un'opera baricentrica per la macroregione Alp - Med, territorio che abbraccia il Piemonte, la Liguria, la Val d'Aosta, Rhone Alpes e Paca, con grandi potenzialità nel futuro, calcolate in 500 mld annui di Pil. Nelle previsioni dovrebbero dimezzarsi i tempi di percorrenza per i passeggeri, mentre aumenterebbero fino al raddoppio i quantitativi di merce trasportata. Si calcola che con treni lunghi fino a 750 metri ci saranno circa 600.000 carri in meno all'anno sulle strade. Mentre attualmente solo una piccola percentuale di merci viaggia su treno che deve raggiungere ben 1.250 m. di altezza, con la nuova linea più pianeggiante saranno certamente convogliate più merci.

L'opera, inoltre, dà lavoro a circa 2.000 occupati, oltre ad altri 4.000 nell'indotto. Né vi saranno problemi di sostenibilità ambientale, perché l'opera si sviluppa prevalentemente in galleria; basti pensare che degli 81 km in territorio italiano (su complessivi 270), solo 10 di essi sono all'aperto; inoltre, si prevede una rilevante riduzione di gas serra e di consumo del suolo. Né esistono problemi di carattere geologico o di radioattività, come è confermato da oltre duecento sondaggi, e neppure di presenza (rara) di amianto, per neutralizzare il quale esistono valide misure di sicurezza, già sperimentate in Svizzera.

Il tempo e le vicende future ci diranno chi avrà avuto ragione, ma è ragionevole un cauto ottimismo.



[Torna al sommario della Rivista](#)