

TAV del Brennero: i conti traballano

Un'analisi indipendente sui costi del corridoio del Brennero smentisce le ragioni sempre addotte per giustificare la costruzione della nuova linea...

Roberto Antolini

Lavori per la nuova linea veloce (diciamo TAV per capirci) attraverso la Val d'Adige – le così dette “tratte d'accesso” alla galleria del Brennero – sono iniziati anche in Trentino, come abbiamo visto sullo scorso numero, con i carotaggi “segreti” intorno a Rovereto. Ma le valutazioni sui costi dell'opera, e sulle sue ragioni trasportistiche, sono tutt'altro che assodate.

Pone il problema il parlamentare grillino di Trento Riccardo Fraccaro, rendendo pubblica una “*valutazione indipendente dell'analisi costi/benefici ufficiale della nuova galleria di base del Brennero rapporto ACB 2004*” (vedi www.traspol.polimi.it/documenti/Beria_Grimaldi_Rev_ACB_Brennero.pdf), commissionata a due docenti del Politecnico di Milano: Paolo Beria e Raffaele Grimaldi del Dipartimento di Architettura e Pianificazione (costata al deputato 1220 euro iva inclusa, un buon esempio del fatto che anche i famosi costi della politica hanno la loro utilità, se ne vien fatto un uso appropriato).

I due professori hanno offerto una lettura indipendente del documento di valutazione che la società di progetto BBT (quella che sta costruendo il tunnel) ha commissionato nel lontano 2004 alla società di consulenza Ernst & Young, ma che era rimasto sconosciuto fino al 2013, quando il governo è stato costretto a renderlo pubblico da un'intraprendenza dello stesso Fraccaro.

I risultati imbarazzanti di una valutazione indipendente

Il risultato di questa valutazione dovrebbe essere imbarazzante per i sostenitori della TAV del Brennero, perché sono proprio le basi delle ragioni sempre addotte per giustificare la costruzione della nuova linea che vengono incrinare. La critica più forte riguarda le proiezioni dei flussi di traffico dei prossimi anni,

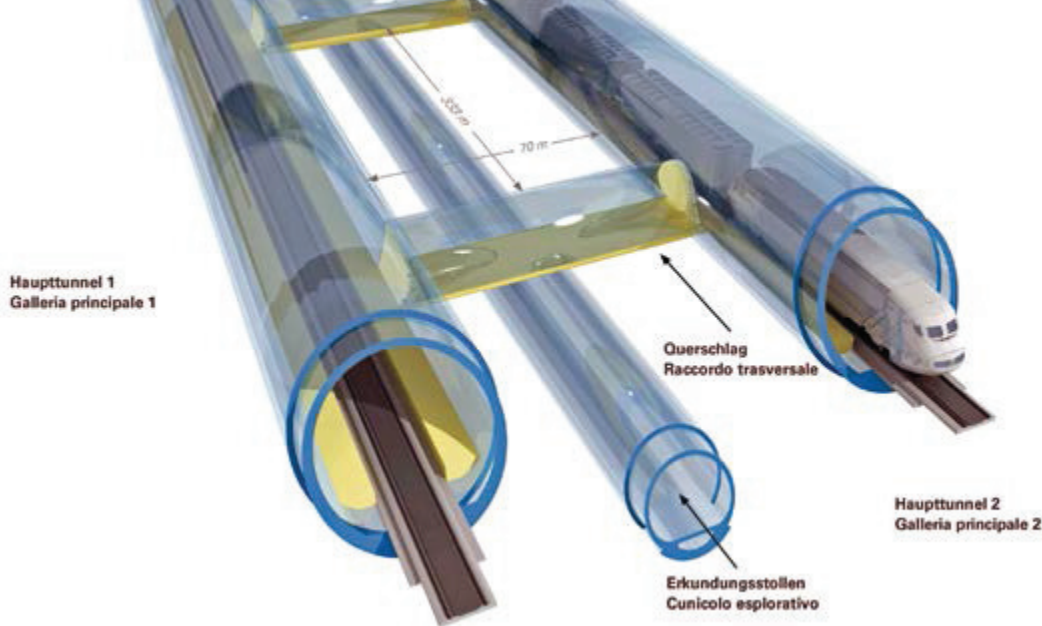
ed è una questione fondamentale, perché proprio sulle previsioni di una crescita massiccia e continua dei flussi di traffico, tale da intasare in pochi anni la linea storica creando un pericoloso collo di bottiglia per i traffici fra sud e nord Europa, si basa la scelta governativa di costruire una seconda linea veloce, e quindi il tunnel del Brennero. Beria e Grimaldi sottolineano che “è necessario osservare come i 58 milioni di tonnellate previste da PROGROS per il 2015 attraverso il passo del Brennero (in assenza di nuove infrastrutture) siano da confrontare con i 40,6 milioni di tonnellate registrate nel 2012 (AlpInfo, 2012). Il valore massimo di traffico complessivo è stato raggiunto nel 2008, quando sono transitate 48,2 milioni di tonnellate (35 su strada e 13,3 su rotaia ...). Il massimo traffico su ferrovia è invece stato registrato nel 2010, con 14,4 milioni di tonnellate trasportate... I valori di traffico merci stimati sembrano quindi in linea con i trend registrati prima dell'inizio della crisi nel 2008, ma difficilmente raggiungibili in futuro a partire dall'attuale contesto economico, anche nel caso di un 'rimbalzo' economico, purtroppo poco probabile”.

C'è poi un altro conteggio sospetto nella valutazione del 2004, una quantificazione del valore massimo di merci trasportabili dalla ferrovia esistente, che è inficiata da una sovra-valutazione del traffico passeggeri che non trova alcun riscontro nei dati reali attuali: “Occorre osservare – dicono i due professori – come il valore di 17 milioni di tonnellate annue, indicato dai proponenti come valore massimo di merci trasportabili della ferrovia esistente, e come tale evidente-



mente recepito dai modellisti di PROGROS e dai valutatori di Ernst & Young, discendeva da stime che prevedevano che la linea esistente fosse utilizzata da 26 treni InterCityExpress (ICE), 20 EuroCity (EC) e 10 Interregionali (BBT, 2002), un'offerta più che tripla rispetto all'attuale servizio passeggeri di medio-lunga distanza e poco plausibile anche per il futuro. Una sovrastima nell'offerta di treni passeggeri sottrae capacità disponibile al trasporto dalle merci. La capacità della linea in termini di tonnellate annue trasportabili dovrebbe essere dunque maggiore di quella ipotizzata e utilizzata dal modello e dalla valutazione”. Insomma lo spazio per le merci, sulla linea attuale, è molto maggiore di quello calcolato gonfiando le previsioni di un traffico passeggeri che è in realtà meno di 1/3 di quello indicato dai committenti della valutazione Ernst & Young del 2004.

La conclusione, per quanto riguarda i flussi di traffico e la conseguente necessità di capacità ferroviarie, è netta: “Riteniamo che le stime di traffico utilizzate, sebbene in linea con i trend riscontrati sulla relazione nello scenario pre-crisi, siano oggi da riconsiderare in favore di valori maggiormente cautelativi. Riteniamo inoltre che anche i valori di capacità in termini di tonnellate tra-



sportabili dalle infrastrutture esistenti possano essere maggiori e debbano essere opportunamente ricalcolati”.

Bisogna concludere che se gli attuali dirigenti della società costruttrice si presentassero con queste valutazioni agli esami del Politecnico di Milano verrebbero respinti, e anche qualche ministro.

Anche i costi non tornano

Ma le valutazioni dei professori di Milano sono negative anche per altre questioni. Sul tema dei costi di esercizio e manutenzione affermano che “i costi di esercizio e manutenzione adottati nell’analisi di E&Y – pari a 16 M€ annui per lo scenario Galleria – sembrano molto inferiori a quelli stimati per progetti simili” e anche sul versante delle esternalità del progetto (per intenderci, il costo economico dell’impatto ambientale) lamentano che “non è stata svolta alcuna valutazione delle esternalità dovute alla costruzione dell’infrastruttura... che appare rilevante per opere di questa dimensione in un contesto sensibile come quello alpino”. Per non parlare del costo economico dell’investimento, difficilissimo da stabilire a causa del lievitare dei costi previsti, che dalle ipotesi utilizzate nello studio del 2004 di 4500 milioni di € per la galleria e 16.725 per l’intera linea Monaco-Verona lievita agli attuali 9.730 per la galleria e 16.816 per la sola Innsbruck-Verona dell’Allegato Infrastrutture del Documento di Economia e Fiananza del 2014.

Dopo la valutazione indipendente del Politecnico di Milano sull’analisi costi/benefici del 2004 ne è stata resa nota un’altra versione, del 2007, che considera il solo scenario della galleria (quindi senza le tratte d’accesso), ma è una analisi - dicono i professori al termine

della loro valutazione - del tutto analoga a quella del 2004, la più rilevante variazione della quale riguarda l’aumento dei costi di investimento dell’infrastruttura, che restano comunque inferiori alle ultime stime “In considerazione di ciò – concludono - si ritiene che tutti gli elementi critici evidenziati rispetto all’analisi costi-benefici del 2004, siano da considerare confermati e rafforzati nei confronti dell’analisi costi-benefici del 2007”.

Il dibattito continua su lavoce.info

I due accademici della valutazione indipendente commissionata da Fraccaro, Paolo Beria e Raffaele Grimaldi, assieme a un altro esperto di questioni ferroviarie, Francesco Ramella (curatore nel 2011 di un volume ultraliberista contro il riequilibrio modale), hanno poi pubblicato, nel novembre 2014, un intervento intitolato “TAV e grandi opere: non è solo un problema di costi” sull’autorevole sito di dibattito economico Lavoce.info (www.lavoce.info/archives/31488/tav-grandi-opere-non-problema-costi), un sito da cui spesso il direttore dell’Adige Giovanetti pesca interventi che schiaccia in prima pagina, ma si è ben guardato dal farlo questa volta.

Nell’intervento vengono riprese in modo più generalizzato le tematiche affrontate nella consulenza per Fraccaro, spaziando su tutto il tema dei costi delle grandi opere, con la libertà in quella sede di tirarne direttamente anche delle conclusioni politiche.

Sul tema dei costi gli autori partono da lontano: “Perché un investimento aumenti il benessere collettivo non è sufficiente rispettare il budget di spesa. Proprio come un nuovo stabilimento che venisse utilizzato al 10% della sua

potenzialità, anche scavare efficientemente un buco nella montagna sarebbe un enorme spreco di risorse se ci fosse il fondato rischio di ritrovarlo vuoto”.

È appunto il tema delle previsioni sballate sui flussi di traffico lungo il corridoio del Brennero evidenziato nella consulenza per Fraccaro, che però qui confermano essere una costante dei progetti ferroviari italiani: “Tutti i progetti di tunnel ferroviari in corso, infatti, contengono

previsioni sostanziose di crescita del traffico: prese nel loro complesso, queste rimandano il quadro di un’esplosione del traffico che invece non sembra affatto all’orizzonte”.

Questo rischia di avere drammatiche conseguenze, se poi le opere realizzate in finanza a progetto – come la TAV – non genereranno i flussi tariffari sufficienti a ripagare alle banche gli investimenti e gli interessi: dietro le società concessionarie c’è lo Stato, e la cosa rischierebbe di rovesciarsi, a quel punto, sul debito pubblico.

L’intervento dei tre accademici si conclude con delle considerazioni che riportiamo interamente: “Nell’immediato appare dunque (ri)emergere la necessità di analisi costi-benefici terze, indipendenti e interamente riproducibili da chiunque sia interessato a confermarle oppure a confutarle e alla luce delle quali produrre valutazioni aggiornate, quantomeno per i progetti più rilevanti. Affidamento di tali analisi ovviamente dovrebbe avvenire per gara internazionale. Questo non solo per i progetti nuovi, ma anche per quelli già dati per decisi nel recente e ottimistico passato. Il controllo della spesa pubblica, necessario in tutti i settori, non può oggi non chiedere un ‘sacrificio’ alle grandi opere, meno utili o più incerte, quando la stessa Rfi ha già esplicitato quali sono le sue priorità, concentrate su ben più efficaci ed efficienti interventi sulla rete esistente. Infine occorre sottolineare con grande forza che per tutti questi costosissimi progetti mancano del tutto le molto più semplici analisi finanziarie, come se il problema del rapporto tra costi e ricavi per le casse pubbliche fosse assolutamente irrilevante”. ●