



www.lavoce.info

Infrastrutture e Trasporti

QUELLE SPESE FOLLI NEI TRASPORTI

di [Marco Ponti](#) 09.10.2012

Il settore trasporti fornisce una casistica esemplare dell'assoluta mancanza di responsabilità nell'uso delle risorse pubbliche, apparentemente impermeabile alla crisi delle finanze di enti locali e nazionali. A Pisa, una metropolitana leggera automatica in sopraelevata collegherà la stazione ferroviaria all'aeroporto: meno di un chilometro in linea d'area. A Susa, la nuova stazione per l'alta velocità è progettata da un'archistar giapponese, peccato che probabilmente resterà vuota. Il più oneroso, ma meno documentabile è il "terzo valico" tra Milano e Genova.

L'assoluta mancanza di responsabilità nell'uso delle risorse pubbliche trova nel settore dei **trasporti** una casistica esemplare, e apparentemente impermeabile alla crisi delle finanze di enti locali e nazionali. Si riportano qui tre casi, ma ve ne sono molti di analoghi, e in futuro, continueremo a documentare almeno quelli più estremi, anche su segnalazione dei lettori.

IL PEOPLE MOVER DI PISA

Il primo caso riguarda un progetto di *people mover* (una metropolitana leggera automatica) a Pisa.

Affidato di recente, dopo regolare gara, si tratta di un contratto in project financing, in cui viene assegnata in solido la costruzione e la gestione dell'opera per quaranta anni. Vediamone le straordinarie caratteristiche tecniche: l'opera è in sopraelevata, sul tracciato di una ferrovia esistente e funzionante, e collegherà l'aeroporto di Pisa alla stazione ferroviaria.

Il tracciato è lungo **1.780 metri**, in quanto segue quello ferroviario, che non è diretto. Sembra che le ferrovie non abbiano più intenzione di fornire all'aeroporto treni diretti, probabilmente a causa della scarsa redditività del servizio.

In linea d'aria, aeroporto e stazione distano meno di mille metri. Il nuovo *people mover* servirà anche due nuovi parcheggi. Non sono note analisi costi-benefici dell'opera, ma solo gli aspetti finanziari. Costerà **78 milioni** di euro di solo investimento. Il finanziamento avverrà tramite le tariffe dei passeggeri, un contributo pubblico a fondo perduto di 27 milioni di euro in conto capitale, e "fino a un massimo" di circa 800mila euro all'anno in conto esercizio (pari in quaranta anni a 32 milioni di euro), e la concessione di un parcheggio con relativi introiti, su terreni pubblici. La quota totale di

risorse pubbliche sembra dunque del tutto dominante.

Un frequentissimo servizio di autobus ecologici, gratuiti e dedicati, potrebbe essere realizzato con il solo costo degli interessi previsti per quest'opera.

SUSA E LA STAZIONE DELL'ARCHISTAR

Il secondo esempio è la presentazione della nuova **stazione per l'alta velocità** a Susa, capoluogo dell'omonima valle, progettata dall'archistar giapponese Kengo Kuma. Dalle immagini rese pubbliche, sembra davvero un bel progetto. Il costo è previsto in **48.500.000 euro** e non è noto il piano finanziario, il che fa ritenere, come del resto per l'intera linea Torino-Lione, che il tutto sia a carico delle finanze pubbliche.

Ma il problema non è questo: è che la nuova stazione per i treni passeggeri rischia concretamente di rimanere **senza treni**.

Vediamo perché: il progetto ufficiale originale della linea alta velocità Torino-Lione (da 23 miliardi di euro) prevedeva talmente pochi treni passeggeri al giorno (circa 14 a regime su 250 di capacità offerta), che l'obiettivo dell'intero progetto è stato ri-indirizzato sul traffico merci.

Poiché notoriamente le merci che viaggiano in treno non hanno fretta, la nuova versione low-cost del progetto costerà solo (si fa per dire) 8,5 miliardi di euro, e consisterà della **sola galleria** di base di 54 km, senza la velocizzazione a standard alta velocità delle tratte esterne alla galleria. Nessuno studio funzionale, economico o finanziario è disponibile sul nuovo progetto, ma è certo che le velocità complessive tra Torino e Lione saranno nettamente inferiori di quelle previste per la versione precedente, e saranno tali da togliere al treno ogni residua capacità di competere con l'aereo per il servizio passeggeri, se mai ne avesse avuta. Quindi, i treni prevedibili saranno in numero intermedio tra 14 e i treni attuali (quattro). Diciamo dieci treni, cinque per senso di marcia, di cui verosimilmente solo alcuni si fermeranno a Susa, dati i pochissimi passeggeri che può attrarre o generare un centro così piccolo. Dunque, meno di dieci treni giornalieri (diciamo uno ogni tre ore per direzione) sembrano un po' pochi per giustificare una nuova e costosa stazione, che tra l'altro sembra dalle immagini disponibili più decentrata dall'abitato della stazione esistente, cioè assai meno comoda.

Certo, rimane l'ipotesi di rendere più frequenti i servizi ferroviari locali verso **Torino**. Ma finora non vi è traccia delle risorse necessarie, né risulta disponibile alcuna analisi della domanda che giustifichi le maggiori frequenze. L'impressione (certo non verificata) di molti tecnici, anche all'interno di Fs, è che la domanda aggiuntiva non esista, date le dimensioni demografiche complessive della valle.

L'opera sembra più che altro una "compensazione" a spese dei contribuenti per ammorbidire le resistenze locali al progetto della linea nota impropriamente come Tav. La nuova stazione infatti creerà posti di lavoro, appalti a imprese locali, e così via, anche se dovesse rimanere deserta. E nella totale assenza di un **piano finanziario** del progetto complessivo, vi è anche il rischio di vedere altre opere del genere lungo la Valsusa, dei risultati delle quali comunque nessuno risponderà.

MILANO-GENOVA AD ALTA VELOCITÀ

Il terzo caso, pur essendo di gran lunga il **più oneroso**, è paradossalmente il meno documentabile, e questo di per sé suscita perplessità rilevanti.

Si tratta della nuova linea alta velocità tra Milano e Genova, nota come “terzo valico”, termine che con involontaria ironia ricorda come esistano già due linee, certamente molto lontane dalla saturazione. Il costo previsto si aggira sui 6 miliardi, ma non è questo il punto.

Le informazioni sulla domanda prevista e sui costi e benefici sociali dell’opera, che consentano di valutarne la priorità rispetto ad altre, sono del tutto carenti, e questa purtroppo sembra essere una prassi consolidata in Italia.

La questione è strettamente finanziaria. Notoriamente per molto tempo è stato allo studio uno schema di project financing, per alleggerire tramite i ricavi da traffico l’onere per le esangui casse pubbliche.

Improvvisamente, pochi mesi fa, l’ipotesi di project financing sembra essere stata cancellata, e l’opera risulterà interamente a carico dello Stato. Cosa dedurre dalle scarse informazioni disponibili? O che il traffico previsto è troppo esiguo per dar luogo a ricavi che superino i puri costi di esercizio, o che il livello delle tariffe necessario a mantenere un minimo di traffico sulla linea è talmente basso da escludere che possa retribuire anche una ridotta quota dell’investimento, o verosimilmente un mix delle due cose. Cioè la “disponibilità a pagare” complessiva degli utenti sembra molto bassa. Gli utenti sono **viaggiatori** con molta fretta (alta velocità), ma soprattutto **merci**, date le caratteristiche del progetto. Una “disponibilità a pagare” bassa non può essere disgiunta da una utilità percepita complessivamente bassa.

A queste considerazioni sembra opportuno aggiungere una dichiarazione pubblica di alcuni anni fa dell’amministratore delegato di Fs: a suo avviso, quella linea presentava scarsa utilità funzionale (dichiarazione per cui fu duramente ripreso sul *Sole-24Ore* da un ex-ministro dei Trasporti). Le perplessità sulla sensatezza e sulla priorità di quest’opera dovrebbero suscitare un’attenta riflessione, soprattutto tenendo conto dei vincoli finanziari pubblici e dell’urgenza di rilanciare l’occupazione, che per le grandi opere ha notoriamente tempi lunghi e numeri piccoli per ogni euro pubblico speso.