

CONFRONTI *Altro che Tav: l'Oresund link e l'Eurotunnel inglese funzionano perché i costi sono a carico dei privati. E per questo i benefici non vengono sovrastimati*

Grandi opere, grandi flop

I modelli di successo che l'Italia deve seguire

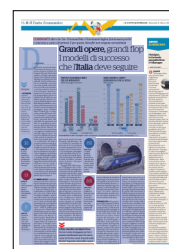
D

» UGO ARRIGO *

Due recenti operazioni finanziarie hanno avuto per protagoniste imprese italiane dei trasporti: il treno Italo è stato venduto al fondo americano Gip per 1,94 miliardi, mentre Atlantia ha acquisito per 1,05 miliardi il 15,5% di Eurotunnel. In entrambi i casi sono coinvolte grandi infrastrutture: la rete ferroviaria italiana ad alta velocità e il tunnel sotto la Manica. Quali insegnamenti si possono trarre per le grandi opere che si vorrebbero fare in Italia? La rete italiana ad alta velocità è costata 32 miliardi, tutti a carico della finanza pubblica, e su ogni km di linea passano ora in media in un anno 15 milioni di passeggeri, quasi il doppio degli 8 milioni che vi transitavano prima dell'arrivo della concorrenza. I costi potevano essere in realtà molto inferiori. Secondo stime ufficiali delle FS, presentate nel 2007 in un'audizione parlamentare dall'amministratore delegato Mauro Moretti, diverse scelte errate portarono a un aggravio complessivo di costi per oltre un terzo. Tra esse l'aver affidato i lavori nei primi anni 90 a trattativa diretta e non tramite gare e l'aver trasformato nel 1998 il

progetto da alta velocità ad alta capacità, con la possibilità di ospitarvi anche i treni merci, che tuttavia non vi hanno mai circolato dato che le merci non viaggiano così di fretta e non sono disponibili a pagare pedaggi multipli rispetto alle linee ordinarie. Con i pedaggi ribassati dovrebbero finalmente arrivare anche i treni merce. In sintesi l'Av italiana è stata un'opera costosa ma almeno l'apertura alla concorrenza ne ha permesso un elevato utilizzo. E le altre grandi opere europee?

IL TUNNEL SOTTO la Manica, operativo dal 1994, è stato costruito interamente con capitali privati, dato che Margaret Thatcher impose al presidente francese Mitterrand, in cambio del suo via libera all'opera, che non vi fosse alcun contributo pubblico. Esercitato dalla società Eurotunnel in base a una concessione di 99 anni, è stato un iniziale fallimento dato che i costi effettivi furono il doppio di quelli previsti e i livelli di traffico pari solo a un terzo. Gli azionisti iniziali hanno perso in conseguenza oltre il 95% del valore delle azioni, ma dopo la ristrutturazione finanziaria di dieci anni fa la gestione è divenuta attiva e la recente acquisizione di Atlantia corri-



Peso: 78%

sponde a una valutazione dell'azienda di 6,8 miliardi. Il tunnel è costato meno della metà dell'Alta velocità italiana, 13 miliardi di euro se si rivaluta il costo originario per renderlo confrontabile. Nel 2017 è stato utilizzato da 20,7 milioni di passeggeri, divisi esattamente a metà tra passeggeri

su treni navetta con auto al seguito e gli Eurostar, e da 22,5 milioni di tonnellate di merci, di cui 21,3 su 1,6 milioni di camion trasportati da treni navetta e solo 1,2 su treni merci. Se sommiamo i passeggeri con le tonnellate di merci, come è prassi nel mondo ferroviario, otteniamo 43,2 milioni di unità di traffico, pertanto siamo di fronte a un'opera molto utilizzata.

Paragonabile all'Eurotunnel è l'Oresund Link, in funzione dal 2000, consistente in un ponte, un'isola artificiale e un tunnel sottomarino i quali collegano, con una linea ferroviaria e un'autostrada, la regione svedese di Malmö con Copenaghen. L'Oresund Link è stato costruito da una società interamente pubblica, posseduta dai due governi, ma anche in questo caso secondo regole di mercato e senza contributi pubblici. Il costo di costruzione pari a 5 miliardi di

euro, rivalutati per renderli confrontabili, sarà interamente ripagato coi pedaggi degli utenti nei 35 anni di concessione. Come nel caso britannico pagano solo gli utenti, non i contribuenti. L'Oresund Link è un caso di successo dato che i costi preventivati sono stati rispettati e dal 2007 il traffico è al di sopra dei livelli previsti nel progetto. Nel 2017

è stato utilizzato da 30 milioni di passeggeri, di cui 12 su treno e 18 su gomma, e da oltre 13 milioni di tonnellate di merce, equamente ripartite tra treno e gomma. Le unità di traffico totali superano pertanto i 43 milioni, un valore identico all'Eurotunnel. Anche in questo caso siamo di fronte a un elevato utilizzo dell'opera.

VENIAMO ORA alle grandi opere simili progettate in Italia. Il Tav Torino-Lione è un euro-tunnel sotto le Alpi ma soffre di due grandi svantaggi. In primo luogo non è l'unico ma ve ne sono anche altri, dal Brennero ai nuovi tunnel svizzeri del Gottardo e Lötschberg. In secondo luogo, a differenza tanto dell'euro-tunnel quanto dell'Oresund, non intercetta il traffico su gomma, coperto dalla vicina autostrada. Nel caso dell'euro-tunnel la domanda riconducibile alla gomma rappresenta il 73% del totale mentre

nell'Oresund quasi il 60%. Senza di essa l'equilibrio economico non reggerebbe. E senza di essa la domanda sulla Torino-Lione non arriva ai 4 milioni di unità di traffico l'anno, con la parte merci ormai ridotta a 3 miliardi dai 10 della fine degli anni 90. La domanda della Torino-Lione è pari solo all'undicesima parte di quella dell'eurotunnel e dell'Oresund, per un'opera altrettanto miliardaria nei costi. Invece il ponte sullo Stretto esiste già da parecchi anni, ma siccome non è costato nulla i nostri decisori di politica dei trasporti non se ne sono accorti. È infatti un ponte aereo, come quello che negli anni 60 fu realizzato dall'occidente per approvvigionare Berlino ovest dopo la costruzione del Muro. Nell'ottobre 1990 ben 15 milioni di passeggeri arrivarono o partirono dalla Sicilia in treno o traghetto e meno di 4 milioni per via aerea. Invece nel 2016 i passeggeri per via aerea sono stati oltre 15 milioni mentre gli altri solo 7 milioni. Il ponte c'è già e non è costato nulla, prendiamone atto e non spendiamo altri soldi.

**Docente di Economia alla Bicocca di Milano*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paragoni

■ IN EUROPA

Le grandi opere in Italia costano più che negli altri Paesi europei e, in alcuni casi come Tav o Ponte sullo Stretto, non sono giustificate, previsioni di traffico alla mano. Inoltre l'Eurotunnel e l'Oresund Link non gravano sui contribuenti



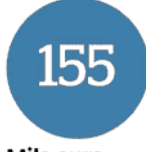
Miliardi
Il costo dell'Alta velocità in Italia. Costi gonfiati per ammissione delle stesse Ferrovie



Miliardi
Il costo dell'Eurotunnel sotto la Manica. Meno della metà dell'Alta velocità Italiana



Miliardi
Quanto è costato l'Oresund Link: sarà ripagato con i pedaggi nei 35 anni di concessione



Mila euro
La spesa pubblica per le reti ferroviarie in Italia per ogni chilometro di binario. Parigi ne spende 60 mila, Londra, invece, 86 mila

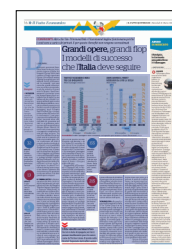


Mila euro
La spesa pubblica in Italia per ogni km di rete ferroviaria. Costo più alto dei francesi (100 mila euro) e degli inglesi (169 mila euro)

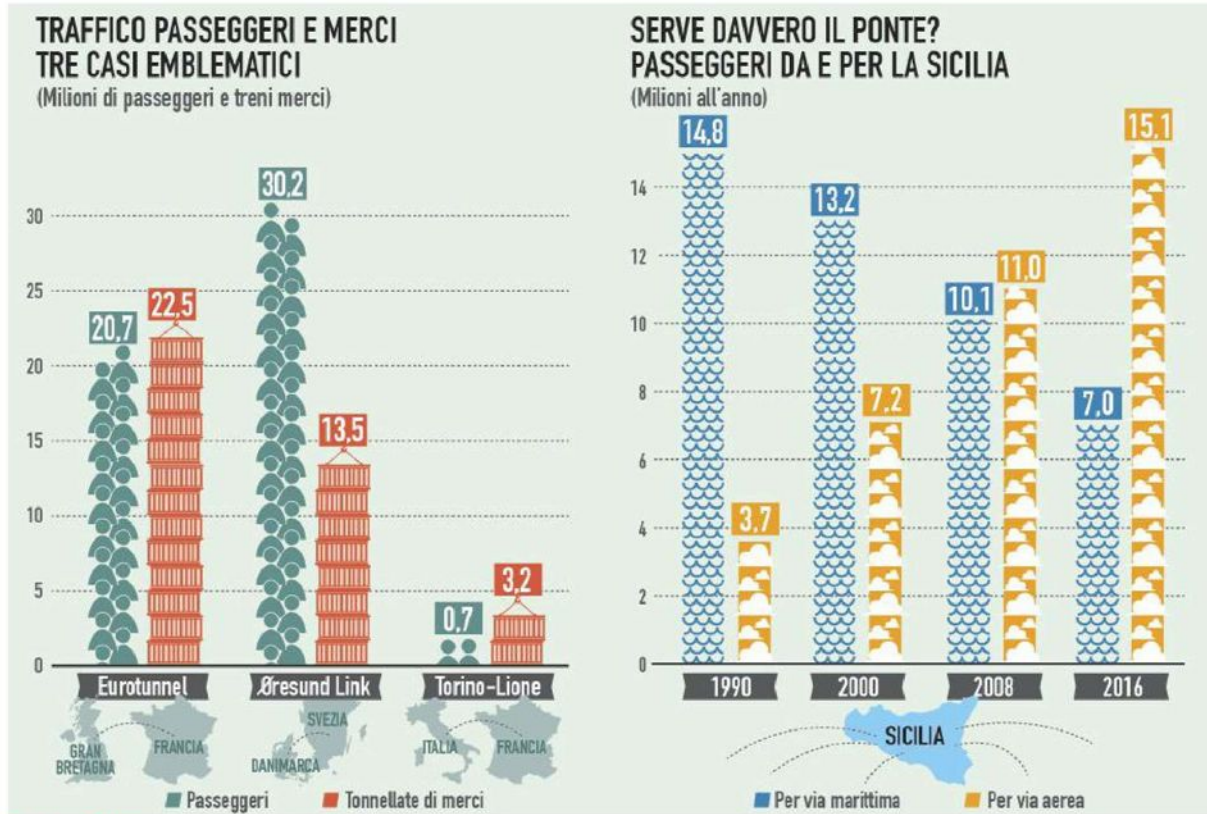


L'Alta velocità con binari d'oro

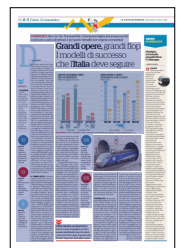
Da noi è stata strapagata per farci passare inutilmente pure le merci, come la Torino-Lione. Il ponte sullo Stretto? Superato dal traffico aereo



Peso: 78%



Sostenibilità Il traffico passeggeri e merci comparato con le grandi opere straniere. In basso l'Eurotunnel *LaPresse*



Peso: 78%