

La Voce della Val di Susa/7

foto: MediaMind_photoagency

In un'intervista all'Espresso Marco Ponti, professore al Politecnico di Milano, uno dei maggiori esperti di economia dei trasporti in Europa e consulente della Banca Mondiale ha fatto queste interessanti affermazioni:

“Il sistema italiano è largamente sottoutilizzato. Su una linea normale a doppio binario possono transitare 240 treni al giorno, su una ad AV fino a 350. Non ha senso aggiungere su alcune tratte una tale enorme capacità, poiché non esiste una domanda di trasporto ferroviario di queste dimensioni. Si aggiunga che le linee ad AV sono costosissime”.

“Le linee in Italia debbono correre tutte su viadotto o in galleria. E i costi salgono a livelli stratosferici. Inoltre, mentre l'AV francese è un'AV 'leggera', solo per passeggeri, il modello che abbiamo scelto noi è misto, passeggeri e merci, e assai più dispendioso”.

“Non ha (questo modello) alcuna motivazione razionale: la capacità della rete esistente è molto esuberante rispetto alla domanda e le merci che viaggiano in ferrovia non hanno alcun bisogno di andare a 300 all'ora, bastano e avanzano i 180. Le gallerie hanno costi proporzionali al quadrato del loro raggio: farle un po' più larghe raddoppia la spesa. Se si vuole che i treni corrano veloci occorre che i trafori siano abbondanti, altrimenti si produce un 'effetto ariete' che li rallenta. Conclusione: o si fa come nel tratto AV tra Bologna e Firenze, che non viene ultimato perché i costi sono saliti in modo demenziale per fare gallerie ampie, oppure se ne fanno di normali, come nel progetto Frejus, ma allora i treni dovranno andare a non più di 120-150 all'ora. Alla faccia dell'AV”.

“Esiste già un'AV che non costa nulla allo Stato: i voli low-

cost. Imbattibili sopra i 500 km. Per andare da Torino a Parigi difficilmente si prenderà la Torino-Lione. Ma ciò renderà ancor più improbabile quadrare i conti: l'AV ha bisogno di flussi enormi di traffico per essere giustificata. Ne siamo lontani. I treni giornalieri a lunga distanza tra Milano e Torino sono 30 e viaggiano mezzi vuoti; quelli previsti dalle stime ufficiali sul Frejus sono una dozzina”.

“Si è partiti promettendo che (il progetto AV) si sarebbe ripagato al 60 per cento. Poi si è scesi al 40 e infine è stato stabilito che bastava il 40 dei costi, esclusi quelli per i ‘nodi’ in prossimità delle città, molto dispendiosi. Secondo le mie simulazioni si arriverebbe al 20 per cento; altri stimano il 23. Il sistema è destinato al default: pagherà lo Stato. Molti di questi lavori verranno inaugurati ma poi non ci saranno i soldi per proseguirli e saranno ri-inaugurati a ogni tornata elettorale. La Torino-Lione è un monumento alla dissipazione: costerà almeno 13 miliardi, come 3 o 4 ponti sullo Stretto. Werner Rothengatter, presidente mondiale degli esperti di trasporti, nel suo ‘Megaprojects’ ha però calcolato che alla fine i costi di queste grandi opere aumentano in media del 30-40 per cento”.

“Per sviluppare l’innovazione si deve puntare sulle tecnologie, non sul cemento. Quanto all’occupazione, oggi le grandi opere hanno un moltiplicatore modesto: non si mobilitano più, come nell’Ottocento, i braccianti. È poi evidente che il nostro è un territorio con un grande valore turistico per il futuro. Quindi ci sono modi più redditizi per spendere. A meno che qualcuno non si riprometta, per se stesso, grandi affari sulle grandi opere”.

fonte: Espresso.

C'è uno straccio di esperto in Italia che voglia ribattere numeri alla mano?