



ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI MILANO



C.R.O.I.L.

CONSULTA REGIONALE ORDINI INGEGNERI LOMBARDIA

Bergamo - Brescia - Como - Cremona - Lecco - Lodi - Mantova - Milano - Monza e Brianza - Pavia - Sondrio - Varese

CRITICA COSTRUTTIVA ALLE DUE ANALISI COSTI-BENEFICI (ACB) DELLA NUOVA LINEA TORINO LIONE (NLTL, erroneamente detta TAV) e del TERZO VALICO DEI GIOVI

I Firmatari del presente documento ritengono doveroso esprimere, nel ruolo da loro ricoperto e con stretto riferimento agli aspetti di loro competenza, una critica costruttiva alle due Analisi Costi-Benefici in oggetto, anche perché le considerazioni, le metodologie e i parametri tecnici ed economici utilizzati nelle due ACB hanno portato (volutamente o no) a risultati in netto conflitto con gli obiettivi fondanti, da diversi decenni, la politica economica e dei trasporti in Italia e nell'Unione Europea.

Tutti i Paesi europei, compresa l'Italia, stanno partecipando alla realizzazione di una **Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T)**, per le merci e i passeggeri, che punta a ridurre drasticamente il **traffico su gomma sulle lunghe distanze**¹, e a dare una risposta efficiente alla richiesta di continuo aumento della capacità delle reti di trasporto, sfruttando al meglio le opportunità offerte dalle **linee ferroviarie esistenti, adeguatamente integrate e potenziate** seguendo standard prestazionali elevati, necessari per essere competitivi nei confronti del trasporto stradale. A questa rete viene opportunamente affidato il compito di **struttura portante della mobilità delle merci a lunga distanza**, per significativi motivi **ambientali, energetici, economici**.

La ferrovia, come ampiamente dimostrato, è la modalità di trasporto più sostenibile sotto il profilo ambientale (**minor fabbisogno energetico per unità trasportata [persona o tonnellata], drastica riduzione delle emissioni clima-alteranti e delle polveri sottili, minor consumo di suolo**) e che offre maggiore sicurezza rispetto alla modalità di trasporto stradale. Gli studi economici dimostrano inoltre come una rete di trasporto ferroviario efficiente e integrata di persone e merci abbia sempre avuto (e ancor più avrà in futuro) **un ruolo fondamentale nello sviluppo industriale, commerciale e sociale dei sistemi economici** a tutte le scale territoriali.

Le Alpi costituiscono per l'Italia una barriera rilevante all'integrazione delle reti di comunicazione e trasporto, superata fino ad oggi grazie ai **tunnel ferroviari realizzati a quote elevate nella seconda metà del XIX secolo** che però ora non sono più adeguati alle attuali esigenze di trasporto, cioè ai treni intermodali di portata standard (2 mila ton.), lunghezza (750 m.) e sagoma (4 m.).

Su **tutti i valichi storici** sono quindi in corso i lavori di costruzione di **nuove gallerie a quote più basse (tunnel di base)**, raggiungibili con pendenze comparabili alle linee di pianura, che consentono alla ferrovia di offrire il

¹ Il Libro Bianco dei Trasporti 2011 della UE "verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile" indica come obiettivi per il trasporto merci che entro il 2030 il 30% dei viaggi di oltre 300 km sia effettuato su ferrovia, salendo al 50% entro il 2050.

transito dei moderni treni intermodali. Si può garantire così un prezzo per unità trasportata più basso rispetto al trasporto stradale che permette di aumentare la quota modale della ferrovia verso i livelli indicati dal citato Libro Bianco 2011 della UE. In mancanza dei nuovi tunnel ferroviari, la crescita di domanda di trasporto delle merci obbligherebbe entro pochi anni a dover **costruire nuovi tunnel autostradali e a potenziare alcune autostrade esistenti**.

Le **valutazioni di convenienza economica e sociale sui nuovi tunnel di base** devono quindi essere fatte, come è accaduto finora nelle procedure di progettazione e finanziamento dei vari Stati coinvolti e della UE, in un'ottica **macroeconomica**, utilizzando strumenti di analisi adeguati, **su scala continentale e con una visione strategica di indispensabile coesione internazionale**.

Pertanto, i Firmatari concordano nell'affermare che:

- 1 **L'ACB (Analisi Costi-Benefici) è un modello di valutazione economica molto utile**, che però, nel caso delle opere strategiche già definite con **altri strumenti** di valutazione in base a precise scelte di politica macro-economica, in una proiezione di lungo periodo e con evidente intento espansivo generale, è un modello che risulta adeguato, eventualmente, solo per individuare – tra più soluzioni fattibili – quella che presenta il miglior rapporto tra i costi e i benefici per la collettività e per il territorio interessato. Questo modello **non è però adeguato per mettere in discussione l'opportunità** di opere già rispondenti a **programmi strategici di politica economica** nazionale e internazionale, di **coesione territoriale europea**, e persino con **lavori in corso**.
- 2 Le **previsioni della domanda di traffico** sia merci che passeggeri, tanto per il Terzo Valico che ancor più per la NLTL, sono state **determinate in queste due ACB in modo affrettato**, trascurando di considerare dati più precisi già disponibili o facilmente ricavabili, e adottando così **in modo molto discutibile** alcuni "scenari" che non tengono in debito conto le modalità di **sviluppo dei volumi** che si possono facilmente ottenere sia dal trasferimento modale sia dalla nascita di nuova domanda.
- 3 Questa scelta metodologica non permette pertanto di utilizzare, in particolare come riferimento per le analisi ACB, il cosiddetto "costo generalizzato" del trasporto (insieme di tempi, costi e preferenze nella scelta del modo di trasporto su ciascuna relazione origine/destinazione), per cui alcuni costi come le tasse (accise) e i pedaggi non possono essere correttamente bilanciati, a causa delle approssimazioni introdotte, con i benefici per gli utenti e i produttori. **Gli effetti distorcenti sono ben evidenziati dai risultati paradossali** dell'ACB della NLTL (**più l'opera viene utilizzata, peggiore diventa il suo risultato economico!!**), o dell'ACB del Terzo Valico (nella quale la tassazione elevata introdotta da Svizzera e Austria per disincentivare il trasporto stradale si trasforma invece in un fattore assai negativo che **abbatte il risultato economico** di un'opera che viene costruita in Italia proprio per offrire una valida alternativa al trasporto delle merci su strada). **Pertanto tasse e pedaggi non possono essere in questo contesto conteggiati come costi, ma semplici trasferimenti di cui si può tenere conto adattando i sistemi fiscali all'evolvere dell'economia**.
- 4 Anche i criteri adottati per il calcolo dei benefici ambientali (esternalità) si fondano su **presupposti volti a mettere in discussione (volutamente o no) gli obiettivi stessi** stabiliti dalle politiche nazionali e comunitarie, portando a risultati non solo fortemente sottostimati rispetto a quelli ottenibili dalla corretta applicazione delle Linee Guida, ma in **netto contrasto con gli obiettivi fissati dalla collettività europea in tema di miglioramento della qualità dell'ambiente e della vita**.

I Firmatari concordano inoltre nel sostenere che:

5. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) ha quindi **agito correttamente** nel consentire la ripresa dei lavori del **Terzo Valico dei Giovi** sulla base del Documento di Valutazione della Struttura Tecnica di Missione (di cui l'ACB, con risultati negativi, costituiva un allegato).
Analogamente il MIT può procedere ad **autorizzare sollecitamente la ripresa dei lavori per la nuova linea Torino-Lione (NLTL)** non solo nel rispetto degli accordi internazionali, ma anche considerando che le scelte contenute in queste due ACB sono in netto conflitto con gli scenari di sviluppo europei e con gli obiettivi strategici fondanti, da diversi decenni, la politica economica e dei trasporti in Italia e nell'Unione Europea.
6. **La NLTL è infatti un fondamentale link nella rete di collegamento transnazionale**, perché permette di attrarre traffico da tutti i valichi dell'arco alpino occidentale e di costituire così un'efficace alternativa, oggi quasi inesistente sul confine Italia-Francia, al trasporto delle merci su gomma, sia da e per il sud della Francia e la Penisola Iberica sia da e per il Nord della Francia e il Regno Unito, favorendo tutta la Pianura Padana come è nelle aspettative del progetto europeo del **"Corridoio Mediterraneo"** TEN-T che - per garantire un collegamento ben attrezzato dalla Spagna all'Ungheria fino al confine con l'Ucraina - attraversa tutto il Nord Italia da Torino a Trieste.
7. La complessiva **domanda di trasporto merci** già oggi presente sul quadrante ovest (Francia) è – in base alle rilevazioni ufficiali disponibili - **molto rilevante**, persino leggermente superiore a quella oggi presente nell'arco nord delle Alpi (Svizzera). Nonostante questo, della domanda verso la Francia **solo il 7% delle merci oggi in transito può adattarsi ad utilizzare un servizio ferroviario che è oggettivamente inadeguato e non competitivo** (per le limitazioni della linea storica del Frejus in termini di capacità, di tipologia dei treni e di prestazione legate alla sicurezza), **mentre il 93% deve muoversi su strada. Le politiche dei trasporti attuate dalla Confederazione Elvetica e la disponibilità di due tunnel di base (Loetschberg dal 2007 e Gottardo dal 2016) hanno per contro ottenuto che, verso la Svizzera, il 70% delle merci già oggi utilizza la ferrovia e solo il 30% la gomma**, dimostrando che questo risultato positivo è possibile.
8. L'ipotesi avanzata da qualcuno di adeguare, in **alternativa alla Torino-Lione**, la ferrovia che transita da **Ventimiglia** non è realisticamente praticabile, perché non basterebbe completarne il doveroso raddoppio, ma sarebbe necessario riquificarla integralmente (sagoma limite, lunghezza treni, sicurezza) per adeguarla agli standard richiesti dal traffico merci intermodale internazionale, intervenendo anche su lunghe tratte in galleria. Invece questa linea, sia in Italia e sia in Francia, è destinata ad essere quasi completamente saturata da un denso traffico passeggeri, su lunghe distanze e a livello regionale, a servizio delle numerose importanti località costiere turistiche.
9. NLTL e Terzo Valico, non sono da considerare tratte a sé stanti, ma **maglie di una rete altamente integrata e interconnessa** nella quale ogni singolo intervento può far emergere nuovi itinerari e generare nuove possibilità di sviluppo di altre attività, di reddito e di nuovi posti di lavoro, incidendo significativamente sulla vita delle imprese e delle persone, specialmente di quelle a minor reddito che grazie all'accresciuta accessibilità potranno più facilmente trovare maggiori opportunità di lavoro.
10. Il sistema economico dell'Italia necessita di queste importanti infrastrutture terrestri, che possono consentire di superare, senza le attuali difficoltà, la catena delle Alpi e rendere più accessibili i nostri porti, ottenendo così **maggior competitività per le nostre imprese** che potranno sfruttare meglio le potenzialità derivanti dalla posizione strategica dell'Italia nel Mediterraneo.
11. Insieme alla realizzazione di queste nuove opere, **deve essere coerentemente sviluppato un efficiente sistema industriale logistico**, la cui presenza è in grado di attrarre l'insediamento di nuove imprese e

attività, ottenendo così sia consistenti ricadute economiche e occupazionali, sia elevate positive ricadute di natura fiscale, compreso il pagamento di quote significative di IVA sui materiali d'importazione.

12. **L'obiettivo strategico che queste opere ci pongono** è chiaro. In linea con le grandi sfide ambientali ed energetiche della nostra epoca, non ci si deve arrendere al dominio già eccessivo e quasi incontrastato della movimentazione merci su gomma, per **non essere poi obbligati a realizzare nuovi trafori alpini stradali e ad aumentare il numero delle corsie autostradali!** Si può così facilitare **anche l'obiettivo di garantire, nelle grandi città, che quote rilevanti di alcune tipologie di merci possano essere trasportate** (risolvendo anche i fattori organizzativi, burocratici, culturali, che ora ne ostacolano un efficace funzionamento a sistema) **con mezzi elettrici/ecologici fino all'ultimo miglio.**

Loro Sedi - Luglio 2019

Firmato digitalmente da:

- | | |
|--|---|
| <p>➤ ing. Augusto ALLEGRINI Presidente CROIL (Consulta Regionale Ordini degli Ingegneri della Lombardia)</p> | <p>➤ ing. Bruno FINZI Presidente Ordine degli Ingegneri di Milano</p> |
| <p>➤ ing. Sergio SORDO Coordinatore FIOPA (Federazione Interregionale degli Ordini degli Ingegneri del Piemonte e della Valle d'Aosta)</p> | <p>➤ ing. Alessio TONEGUZZO Presidente Ordine degli Ingegneri di Torino</p> |

Invitando tutti ad esaminare direttamente le due ACB in oggetto, che si trovano pubblicate nel sito del MIT

- <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2018-12/2.%20Valutazione%20del%20progetto%20del%20Terzo%20Valico%20dei%20Giovi%20definitiva.pdf>
- <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2019-02/ACB%20nuovo%20collegamento%20ferroviario%20Torino%20-%20Lione.pdf>

si ricordano alcuni documenti che integrano quanto sottoscritto:

1. La posizione sulla nuova linea Torino-Lione - Ordine degli Ingegneri di Torino – Gennaio 2019 --
http://www.ording.torino.it/images/Sito-Notizie2019/Ordine/Documento%201%20Commissione%20Trasporti%20per%20Linea%20To_Ly%20AGG.pdf
2. Considerazioni della Commissione Trasporti dell'Ordine degli Ingegneri di Torino sull'Analisi Costi-Benefici della nuova linea Torino-Lione (TAV) – Febbraio 2019 –
http://www.ording.torino.it/images/Sito-Notizie2019/Ordine/Documento%202%20Commissione%20Trasporti%20per%20Linea%20To_Ly.pdf
3. Considerazioni della Commissione Trasporti dell'Ordine degli Ingegneri di Torino sulle ricadute sull'economia piemontese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (TAV) – Aprile 2019 --
http://www.ording.torino.it/images/Sito-Notizie2019/Ordine/Documento%203%20Commissione%20Trasporti%20per%20Linea%20To_Ly.pdf
4. Analisi e proposte relative all'attraversamento dei valichi alpini per il trasporto merci – Focus sull'arco alpino occidentale – Confindustria Piemonte e Assologistica – Luglio 2019 --
<https://www.confindustria.piemonte.it/46-documentazione/infrastrutture/3943-analisi-e-proposte-relative-all-attraversamento-dei-valichi-alpini-per-il-trasporto-merci-luglio-2020>