

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?