

# Un investimento inutile: alta velocità non vuol dire alta capacità

---

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [Temi e problemi](#) / [Muoversi, accedere, spostare](#)

---

Autore: [Ponti, Marco](#)

Data di pubblicazione: 29.06.2011 08:34

*«I valligiani hanno qualche buona ragione per protestare»: lo dice un esperto di economia dei trasporti, non un "facinoroso". Il Fatto quotidiano, 29 giugno 2011*

Molte volte le proteste "ambientaliste" sono state vistosamente strumentali, e hanno ottenuto solo di far crescere di molto i costi delle opere: nel complesso degli investimenti italiani della rete di Alta velocità questo è stato un caso frequentissimo. E smettiamo di chiamarla Alta Capacità: una ridicola foglia di fico, i treni merci non ci viaggeranno mai, come in Francia e Spagna. Questo investimento appare difficilissimo da giustificare, anche stando solo alle cifre ufficiali, ovviamente "ottimistiche" (sia sui costi che sul traffico). Vediamo innanzitutto gli aspetti "strategici", e smontiamo una serie di luoghi comuni insensati.

1. "Fa parte dei corridoi europei": vero, ma ridicolo. Questi corridoi prioritari sono cresciuti talmente di numero che oggi sono 30, e coprono fittamente tutta l'Europa: nessun paese o regione poteva essere scontentata. Di priorità non si può proprio più parlare.
2. "Crea sviluppo e occupazione": falso. Per euro pubblico speso, le grandi opere occupano pochissima gente rispetto a quelle piccole, o alle manutenzioni, di cui c'è estremo bisogno. Il cemento è una tecnologia matura, non è certo l'informatica o la microbiologia genetica.
3. "Perdiamo i soldi europei": vero, ma di nuovo ridicolo. Se va bene, ma proprio bene, perdiamo 3 miliardi su 22 di costo totale dell'opera... e si tratta di costi preventivi! In realtà, risparmieremmo 11 miliardi (quota italiana) di soldi pubblici non costruendola. Infatti se si chiedesse agli utenti (merci e passeggeri) tariffe che coprano parte dell'investimento, queste diventerebbero così alte che non ci passerebbe su nessuno. Merci e passeggeri pagano volentieri i costi di costruzione delle autostrade, ma in generale non ne vogliono sapere di pagare quelli dell'Alta velocità (pagano al massimo i costi di esercizio).
4. "Altrimenti gli altri costruiscono un corridoio a nord delle Alpi": questa è pura fantascienza, e qualcuno dovrebbe rispondere di queste frottole.

Vediamo ora gli aspetti più tecnici, non meno fantasiosi.

1. "Sposterà un sacco di camion via dalla strada, con grandi benefici ambientali". Finora non è mai successo, nemmeno in Francia, patria dell'Alta velocità (i passeggeri ufficialmente previsti sulla nuova linea sono pochissimi, 16 treni al giorno su una capacità di 250 treni al giorno). Ma, paradossalmente, anche se ci riuscisse, le emissioni da cantiere sono tali che compenserebbero questi ipotetici risparmi per i prossimi vent'anni.
2. "I treni merci italiani con questa linea potranno correre sull'Av francese" (articolo di prima pagina di qualche anno fa del *Sole 24 Ore*). Peccato che sulla rete AV francese e spagnola i treni merci non ci possono passare proprio; quelli, che di ferrovie ne capiscono, sanno che le merci che vanno in treno non sono interessate alla velocità, ma all'affidabilità e ai bassi costi.
3. "La linea attuale, quando la crisi economica finirà, sarà presto saturata dalla crescita del traffico". Il traffico su quella direttrice era in calo già prima della crisi, anche sull'autostrada. Figuriamoci dopo che ci sarà la concorrenza della nuova linea del Sempione via Svizzera. Ma meglio stare sui numeri ufficiali: oggi passano 3 milioni di tonnellate sulla linea esistente, che, recentemente rimodernata, ne può portare 20 milioni. E le previsioni ufficiali della crescita del traffico ferroviario risultano in media sovrastimate del 40%, a livello internazionale. Ma immaginiamo che ci sia davvero questa crescita vorticoso: se è così, andranno molto prima in crisi le direttrici e le aree già congestionate adesso, e quindi questo investimento rimarrebbe comunque a priorità bassissima, soprattutto se i soldi pubblici sono scarsi.

Si ricorda per concludere che il 75% del traffico, della congestione, dei costi per le imprese e per l'ambiente sono nelle aree metropolitane, mica sulle lunghe distanze. Quindi di cose più urgenti da fare ce ne sono davvero tantissime. Se l'opera avesse qualche sensatezza, i valligiani "protestanti" dovrebbero prendersi gli indennizzi e star buoni, per il maggior interesse collettivo. Ma in questo caso sembra proprio che abbiano qualche ragione. Certo se si buttano in questo modo i soldi pubblici per ragioni di visibilità politica e di lobby poco illuminate, la Grecia anche per questo verso

01/07/2011

Eddyburg.it - Un investimento inutile: ...

non può che avvicinarsi. Tuttavia sembra in vista un progetto ancora di dubbia priorità, ma più mirato al traffico merci (l'unico che c'è) e molto meno costoso, forse ad una canna sola.

Ma il punto politico non è questo: bisogna salvare la faccia (anzi, le facce, visto l'incomprensibile appoggio "bipartisan" al progetto). Tanto pagheranno i contribuenti, e i cantieri intanto si inaugurano.

| [Spedisci questo articolo ad un amico](#) |