

# Brennero, il tunnel serve ma altri dieci miliardi no

**STRAFARE** L'Italia vuol raddoppiare la linea che collegherà l'opera (già nel mirino della Corte dei Conti Ue) a Verona con costi stellari. Analisi sull'utilità? Nessuna

## PROTAGONISTI

» Marco Ponti



GRAZIANO DELRIO

• Ex ministro dei Trasporti, ha fatto approvare la Fortezza-Verona senza nessuna analisi costi-benefici, come tutte le mega opere ritenute "strategiche"



VIOLETA BULC

• L'ex commissaria Ue ai Trasporti spiegò che la legge italiana non prevede analisi costi-benefici per le opere finanziate con soldi pubblici



PAOLA DE MICHELI

• Attuale ministra dei Trasporti La Fortezza-Verona è tra le opere prioritarie del piano "Italia Veloce" ma sottoposta a una revisione (project-review)

L'analisi costi-benefici non è più di moda, dopo la breve parentesi di Graziano Delrio al ministero delle Infrastrutture ("si annuncia ma non si fa"), dei 5Stelle ("si fa ma se ne smentiscono i risultati"), e dell'attuale governo ("neanche parlarne"). Confindustria, costruttori e destre assentono felici. Vale l'"arbitrio del principe", che non deve render conto di alcuna scelta di come spende i soldi dei contribuenti.

Fuori degli italici confini invece quell'antiquato metodo sembra ancora dominare (in un recentissimo documento dell'Ocse sulle infrastrutture spagnole, in quello della Corte dei Conti Europea che stronca le analisi "di comodo" fatte dai singoli paesi per giustificare alcune loro grandi opere, nell'auditing interno della Commissione, e negli Stati Uniti quando c'era Barack Obama (Donald Trump non sembra interessato)).

Tornando da noi, il quadro normativo sembra essere quello stabilito dall'ex ministro dem Delrio per blindare le sue scelte: ha fatto approvare al Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) "in solido" i piani pluriennali di Anas e FSI, che contengono tutte le opere definite "strategiche" da lui senza alcuna analisi, nemmeno di traffico, e stop. Il gioco è fatto, e consente a tutti i ministri della maggioranza e dell'opposizione di dichiarare impunemente "i soldi ci sono, basta spenderli". Delrio era arrivato a 133 miliardi, Matteo Renzi e l'attuale sottosegretario al Mit Giancarlo Cancelleri intorno ai 150, la ministra Paola De Micheli a 200, e via miliardando. Non essendo giuristi, potremmo sbagliare, e qualche analisi rimanere necessaria. Speriamo cioè di essere smentiti, e vederle presto pubblicate.

**VENIAMO** ora al progetto del tunnel del Brennero-costo: otto miliardi e rotti - già avviato e in parte finanziato dalla Commissione Europea. Un tunnel un po' più lungo del Frejus (Tav), con il quadruplo del traffico. Un progetto certamente molto più sensato della Torino-Lione, che ha contribuito anche a disvelare un piccolo, vergognoso segreto italiano: quando i 5 Stelle erano anti-grandi opere, videro che l'analisi economica su cui si basava quella scelta era molto vecchia, e con risultati assai incerti. Chiesero alla all'ora commissaria europea per i trasporti, Violeta Bulc, di aggiornare l'analisi. La risposta fu illuminante: "La normativa



italiana non richiede alcuna analisi economica o finanziaria quando un progetto sia interamente a carico delle casse pubbliche". Cioè se sono soldi dei contribuenti, se ne può far quel che si vuole, anche buttarli. Questo per legge.

Il tunnel consentirà di far transitare treni merci più pesanti con una sola locomotiva, e treni passeggeri a 250 km/ora, un po' meno di una vera Alta Velocità, che ne richiede 300. Ma ora emerge che, nel silenzio generale, si inizia a raddoppiare, pezzo per pezzo, anche la li-

pianura vedono costi intorno ai 50 milioni al km. Non ci si sbaglia dunque a stimare un costo totale minimo di 10 miliardi, probabilmente tutti a carico delle casse pubbliche italiane. Ci sono però due aspetti peculiari: sulla la linea attuale transitavano nel 2019 circa 120 treni al giorno, su una capacità di almeno 200, e questo nonostante, come è noto, tariffe altissime sull'autostrada parallela e sui carburanti, e generosi sussidi al modo ferroviario. Inoltre il traffico varia con Pil, che con il virus ha preso un duro colpo, si riprenderà di sicuro, ma ci vorranno anni. Poi avere quattro binari sul versante italiano non è che serva molto se oltre il Brennero ne rimangono due (identica situazione della Tav). Gli austriaci, è vero, stanno raddoppiando la linea nella valle dell'Inn, ma la domanda di trasporto è con la Germania, che

previsioni di traffico, pur essendo molto dettagliata. Accenna solo al fatto che il progetto è "utile per l'ambiente". E qui i dubbi sono moltissimi. I francesi avevano stimato che il cantiere della Tav generava 10 milioni di tonnellate di CO2, ma alcuni studi danno valori inferiori. La Corte dei conti Ue dice che solo per andare in pari (cioè prima di avere benefici ambientali dal progetto Tav), con previsioni molto ottimistiche di spostamento di traffico sulla ferrovia ci vorranno 25 anni dopo la sua apertura, ma 50 se lo spostamento sarà più moderato.

**I lavori**  
L'ingresso del tunnel di base del Brennero: collegherà Fortezza a Innsbruck

previsioni di traffico, pur essendo molto dettagliata. Accenna solo al fatto che il progetto è "utile per l'ambiente". E qui i dubbi sono moltissimi. I francesi avevano stimato che il cantiere della Tav generava 10 milioni di tonnellate di CO2, ma alcuni studi danno valori inferiori. La Corte dei conti Ue dice che solo per andare in pari (cioè prima di avere benefici ambientali dal progetto Tav), con previsioni molto ottimistiche di spostamento di traffico sulla ferrovia ci vorranno 25 anni dopo la sua apertura, ma 50 se lo spostamento sarà più moderato.

**IL PROGETTO** complessivo tunnel del Brennero-Fortezza-Verona genera verosimilmente molte più emissioni da cantiere di quello Tav, e occorre aggiungere che tutti gli studi concordano che tra qualche decina di anni le emissioni di CO2 del traffico stradale saranno inferiori in media a quelle attuali. Forse anche solo per l'avvento dei camion più pesanti e quindi meno inquinanti per unità trasportata, che già oggi circolano nei paesi scandinavi.

Cioè anche senza le famigerate analisi costi-benefici, ma limitandoci agli aspetti ambientali, sembra che si stiano prendendo rischi assurdi con i soldi pubblici.

**I dubbi ambientali**  
Secondo le stime ci vorranno 50 anni per avere un beneficio netto in termini di emissioni dal Tav Torino-Lione. In questo caso è anche peggio

nea tra l'uscita dal tunnel (Fortezza) e Verona. Sono quasi 200 km in montagna o in un fondovalle densissimo di agricoltura, insediamenti e infrastrutture. Si dovrà dunque costruire quasi tutto in galleria o in trincea. Gli ultimi progetti in

nemmeno ha deciso se gli conviene farlo (la Corte dei Conti europea, infatti, esprime molti dubbi sull'intera vicenda).

La scheda del progetto Fortezza-Verona del Ministero dei Trasporti non accenna a conti economici o finanziari, né a