il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Proposte incongruenti e sfide perse con la Francia

«**Fa gola il progetto della Tav sul tratto Venezia-Trieste**», così attaccava un esemplare pezzo su «La Nuova Venezia» il 20 giugno scorso, riportando una notizia diffusa da molti giornali precisava che la proposta di project financing, con una richiesta di concessione per 60 anni, avanzata dai rappresentanti veneti del gruppo norvegese Tec Tunnel-Norconsult alle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, comporterebbe un investimento totale di 5 miliardi di euro; i tratti sottomarini sarebbero di 10-15 km massimi di lunghezza, per un totale di 70 km di tunnel sui 138 complessivi della Venezia-Trieste e che, in base al progetto, i treni ad alta velocità (circa una decina al giorno) non avrebbero fermate intermedie da Mestre a Trieste. **Si tratta della quarta proposta, dopo quella di una linea litoranea, di un tracciato in affiancamento alla linea esistente** e di quello parallelo all'autostrada A4.
Sulla base dei numeri forniti, senza contare gli interessi composti e la remunerazione del capitale, supponendo 5 miliardi di euro divisi per 10 treni giorno per 365 gg per 60 anni per 500 passeggeri cadauno, risulterebbero 45 euro a testa di pedaggio al costruttore, che si aggiungerebbero al costo del trasporto vero e proprio determinando **un prezzo del biglietto, netto di sovvenzioni, di circa 70 euro**. Oggi il titolo di viaggio su questa tratta, per l'Eurostar, costa circa 25 euro in prima classe. **Il risparmio di percorrenza sarebbe di 30 minuti rispetto a quello attuale:** economia non sufficiente a giustificare da sola l'investimento.
Quattro giorni prima dell'articolo pubblicato su «La Nuova Venezia», era stato **siglato un accordo per la realizzazione di una linea Alta velocità lunga 302 km tra Tours e Bordeaux** completa di 17 interconnessioni tra Rff (il gestore delle infrastrutture ferroviarie francesi) e il consorzio privato Vinci, che li avrà in gestione per 50 anni (http://www.railwaygazette.com/nc/news/single-view/view/tours-bordeaux-concession-signed.html) al costo 6,2 miliardi di euro. A un paragone superficiale, **i conti non sembrerebbero tornare**: che convenienza c'è, trascurando i problemi ambientali, a scavare un tunnel fra lagune anziché solcare la pianura veneto-friulana spendendo 3,6 milioni/km rispetto ai 2 milioni/km dei transalpini per trasportare solo 5.000 passeggeri al dì?
Purtroppo il paragone non è l'unico. A inizio novembre si è proceduto alla firma del contratto fra Rfi e Cociv (costituito nel 1991 e partecipato, fra altri, da Impregilo e Condotte) **per la**

costruzione del terzo valico dei Giovi sulla Milano-Genova. Pure qui è **stata preventivata la non indifferente spesa di 6,2 miliardi di euro per 53 km di linea quasi completamente in galleria munita di quattro interconnessioni; tratta forse scarsamente utile**, alla luce dei volumi di traffico e il mancato inserimento nella Quick Start List europea. Probabilmente, la chiave dei problemi italiani, anche al Nord Est, è proprio questa: spendere molto e male, nonostante i tempi di scarse risorse. **Questa parte del paese, forse più di altre, ha senz□altro bisogno di ripensare il trasporto.** Le merci si muovono poco efficientemente verso gli altri paesi d□Europa. Le risorse infrastrutturali sono sottoutilizzate e sfruttate disomogeneamente: i valichi ferroviari di confine, soprattutto quello di Tarvisio, dotato di una nuova e ottima linea fino a Udine, lavorano molto al di sotto delle loro potenzialità. Il traffico del Brennero, pur cospicuo, è molto distante dalla saturazione e sembrerebbe non giustificare la costruzione dell□impegnativo e costosissimo tunnel di base che si sta realizzando. Intanto, e per contro, a eccezione della Provincia di Bolzano, i veicoli ferroviari sono in gran parte sin troppo vetusti per garantire servizi attrattivi
ed efficienti.

Autore

g.t.