

# Grandi opere: Aspetti legali

Mag. Lothar Gamper  
Università di Innsbruck

Egregi signore e signori!

Come rappresentante dell'Avvocatura per l'Ambiente nordtirolese nelle procedure di approvazione del progetto BBT cui era affidato anche il compito di informare organizzazioni non governative ed iniziative di cittadini mi capita anche dopo la cessazione di tale funzione di essere richiesto per esprimermi. Aggiungo subito che non prendo nessuna posizione ufficiale, invece mi permetto di assumere un'ottica strettamente personale, basata però su dati, fatti, studi e perizie. Vorrei sottolineare che un progetto come quello preso in considerazione attualmente è caratterizzato da così tanti aspetti che non possono essere presi in considerazione tutti quelli che meriterebbero la nostra attenzione. Vorrei concentrarmi perciò su alcuni che mi sembrano molto rilevanti e che sono stati, a mio avviso, completamente trascurati finora sia in Austria come anche in Italia dagli amministratori.

Da un punto di vista legale occorrono per l'approvazione di "grandi opere" – a parte del rispetto della normativa ambientale in senso stretto – tre requisiti essenziali da verificare durante il procedimento amministrativo:

- 1) che l'opera corrisponda ad un pubblico interesse maggiore ai danni ambientali e, di conseguenza, debba essere in grado di raggiungere effettivamente il pubblico interesse prestabilito – nel nostro caso: lo trasferimento di TIR sull'autobrennero su rotaia,
- 2) che non esistano alternative meno inquinanti oppure meno costose, e
- 3) nel caso di finanziamenti pubblici: che i benefici per la collettività non superino i costi – e visto che nonostante la richiesta di invitare esperti universitari non mi pare che ci sia qualcuno, dirò qualcosa a proposito.

ad 1) (interesse pubblico effettivamente raggiunto):

Secondo dati ufficiali dell'Unione Europea in tutta l'Europa occidentale la percentuale di merce trasportata su rotaia nel cosiddetto "modal split" è, dall'inizio degli anni 'novanta, costantemente scesa e raggiunge in media oggi il 17%<sup>1</sup> - nel traffico transfrontaliero invece la percentuale è molto inferiore.<sup>2</sup> Questo sviluppo si è verificato anche nei paesi come la Francia, la Spagna e la Germania che hanno investito molto prima dell'Italia nelle tratte ad AltaVelocità/AltaCapacità (AV/AC) e dispongono da anni di migliaia di km all'AltaVelocità. Tra i paesi nei quali la ferrovia raggiungeva più di 50% nel "modal split" spuntano invece solamente stati estereuropei come la Polonia nei quali non ce n'è neanche un unico chilometro di tratte moderne. Dal momento dal quale sono diventati membri dell'Unione Europea si deve però osservare anche in questi paesi un'importanza crescente dei TIR.<sup>3</sup>

Possiamo dunque trarre senz'altro la conclusione che l'AltaVelocità non è né *conditio sine qua non* per raggiungere l'obiettivo di trasferire i trasporti su rotaia, né di per sé sufficiente per garantire l'effetto desiderato.

<sup>1</sup> [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-08-035/EN/KS-SF-08-035-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-035/EN/KS-SF-08-035-EN.PDF)

<sup>2</sup> [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/progrtrans\\_prognose.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/progrtrans_prognose.pdf), p. 146 ss.

<sup>3</sup> <http://nui.epp.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do?dvsc=7>

Questo reperto non é rivoluzionario - si trova conferma per esempio nello studio ufficiale condotto dall'istituto di ricerca svizzero *Prograns* per la *BBT SE*. Esaminando quattro scenari diversi per il periodo dal 2003 al 2030, statuisce chiaramente che nel migliore dei casi - un'apertura del BBT nel 2022 affiancata da misure politiche che favoriscono il trasferimento dei TIR su rotaia - si raggiungeranno quasi esattamente i numeri di TIR annuali sull'autobrennero che vediamo già oggi.<sup>4</sup> Viene trasferito dunque soltanto il *surplus* proiettato e quindi non si realizzerà nessun vantaggio concreto per gli abitanti lungo l'autostrada. Considerando poi che il modello di sistema operativo della BBT SE prevede non soltanto treni merce sulla tratta nuova ad AltaVelocità, ma - in dipendenza delle capacità richieste - tra 22 e 80 treni merce giornalieri sulla tratta ferroviaria esistente, prevalentemente notturni, non si realizzerà neanche un vantaggio concreto per gli abitanti lungo la ferrovia esistente. Possiamo chiederci già a questo punto quindi se l'interesse pubblico nell'opera affermato all'unanimità da esponenti politici austriaci ed italiani sia giustificabile.

Prendendo atto di queste previsioni difficilmente accettabili, politici e vertici delle aziende ferroviarie dei tre paesi europei attraversati dal segmento Monaco-Verona della linea TEN 1, il 19 maggio scorso hanno firmato una "Dichiarazione di intenti"<sup>5</sup> **non vincolante** che prevede misure per assicurare l'utilizzo della nuova linea AV/AC. Purtroppo si deve dubitare sulla serietà dell'impegno. Per dare un esempio si tratta di pretese e promesse come la tanto richiesta internalizzazione dei costi esterni provocati, ma non coperti dal trasporto merci su gomma, che sono state bloccate su livello europeo dagli stessi esponenti politici proprio un mese prima del loro impegno non-vincolante, specificamente alla mancata occasione di fare un passo decisivo nella novellazione della normativa UE, la cosiddetta "Eurovignette III". L'atteggiamento non è cambiato - i vertici della BBT SE austriaca hanno liberamente confessato all'ultimo incontro con cittadini di iniziative civiche che non é stato realizzato il minimo progresso su questo campo, un incontro nel quale del resto si sono dimostrati più sconvolti di quanto ne erano stati mai prima.

Comunque sia, si deve constatare che il progetto non sembra idoneo in NESSUN caso – neanche secondo le previsioni più ottimistiche – a raggiungere l'obiettivo promesso. Ovviamente a questo punto si potrebbe dire qualcosa sull'interesse pubblico mancante nella crescita dei trasporti all'infinito prevista dagli studi, sull'impossibilità ed oggi anche sull'improbabilità di questi scenari, sulla considerazione insufficiente degli sviluppi demografici con segno negativo, ecc. - ne farò qualche cenno più tardi. **Per adesso mi limito a notare che questo risultato obbliga l'amministrazione pubblica a considerare alternative.**

ad 2) (alternative):

Alternative al progetto attuale possono essere di tipo tecnico oppure di tipo completamente diverso. Per quanto riguarda alternative tecniche vorrei dire soltanto che sono stati proposti alcuni progetti, ma che nessuno é stato preso in considerazione seriamente. Ritengo inaccettabile lo sborsamento di qualche centinaio di milioni di euro per la progettazione del BBT e altrettanti per il resto della tratta, mentre soluzioni diverse sono state trascurate completamente senza un minimo di ricerca indipendente, di perizie universitarie ecc. A causa dell'assoluta mancanza di ricerche dunque nessuno é in grado di dire qualcosa di approfondito

<sup>4</sup> [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/prograns\\_prognose.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/prograns_prognose.pdf), p. 197.

<sup>5</sup> [http://www.bbtinfo.eu/fileadmin/images/Downloads/MOU\\_-\\_Memorandum\\_Of\\_Understanding/2009\\_05\\_14\\_Common\\_declaration\\_final.pdf](http://www.bbtinfo.eu/fileadmin/images/Downloads/MOU_-_Memorandum_Of_Understanding/2009_05_14_Common_declaration_final.pdf)

- vorrei aggiungere soltanto che dalla “Dichiarazione di intenti” menzionata risulta chiaramente che non conosciamo neanche la reale capacità della linea ferroviaria esistente, né la capacità raggiungibile con investimenti moderati - proposte ci sono, purtroppo per ora non valutabili. Questa omissione é poco giustificabile di fronte al cittadino che si può aspettare l'investimento dei suoi contributi nel modo migliore.

Un po' meno sconosciute sono le proposte alternative a qualsiasi potenziamento della capacità dei sistemi di trasporto lungo il Brennero - mirano tutte a limitare e ridurre il trasporto merci sull'autobrennero.

Dobbiamo tenere presente che proprio qui transita più merce che sui quattro valichi svizzeri complessivamente.

Se ci chiediamo sulla ragione tutte le perizie recenti confermano indubbiamente che questa situazione sia unicamente il risultato della politica dei trasporti degli ultimi vent'anni. Oggi il pedaggio sull'Autobrennero costa soltanto la metà rispetto agli altri valichi, e per il diesel si paga in Austria il 20% in meno rispetto ai paesi circostanti. Di conseguenza solamente con riferimento al Gottardo 30% dei TIR sull'Autobrennero non seguono il percorso più veloce e diretto, ma si decidono di fare un viaggio di almeno 60 km in più, spesso anche 200 km.<sup>6</sup> Già aumentando il pedaggio lungo l'asse Monaco-Verona al livello medio transalpino e il prezzo del diesel austriaco il Brennero potrebbe essere sollevato almeno dal 30% (oppure in numeri assoluti 560.000) dei TIR in transito.

Ma c'è di più. Sappiamo che almeno il 20% dei TIR transitano completamente vuoti - un percentuale minimo di carico prescritto per legge potrebbe aumentare notevolmente l'efficienza del sistema di trasporti. La Svizzera ha già introdotto queste misure e provato la loro fattibilità ed utilità, nel periodo 1999-2004 la carica media al valico del Gottardo è cresciuta da 8,2 a 11,7 tonnellate/TIR (+42%).<sup>7</sup>

C'è ancora di più. É poco noto tra i cittadini, però un dato di fatto che la maggior parte delle navi provenienti dall'Estremo Oriente e viaggianti per il Canale di Suez non vengono scaricate nel Sud d'Europa, ma si decidono di navigare 4-5 giorni in più per raggiungere i porti marittimi dell'Olanda e della Germania. I motivi delle società d'armatori sono indiscussi: le procedure doganali troppo lente nei porti italiani e greci. É proprio uno scandalo che il 30% delle merci trasportate dal Nord al Sud dell'Europa attraversando le Alpi sarebbero evitabili facilmente se si rendesse efficiente il sistema Sudeuropeo – inoltre in questo modo l'Italia perde posti di lavoro. Almeno l'Unione Europea si è accorta del problema nel frattempo e tenta di migliorare la situazione.<sup>8</sup>

Altre proposte da cittadini ed iniziative civili europee riguardano la borsa di transiti delle alpi, cioè un limite fisso di TIR annuali, per rendere più efficiente il sistema dei trasporti e garantire e facilitare il trasferimento dei TIR su rotaia.<sup>9</sup> Chi crede che ciò possa frenare l'economia vada nuovamente in Svizzera - da qualche anno i TIR pagano pedaggi non soltanto per autostrade e superstrade, ma per ogni chilometro percorso - con conseguente riduzione del traffico, mentre si stima soltanto un rincaro dei prezzi medio dello 0,11%.

Un'altra conferma dell'efficienza insufficiente del sistema trasporti su TIR la dá del resto la crisi economica stessa. Dal 2007 é sceso il numero dei TIR e dei trasporti internazionali di

---

<sup>6</sup> <http://www.monitraf.org/download/162dext3IYgal.pdf>

<sup>7</sup> <http://www.monitraf.org/download/162dext3IYgal.pdf>

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports_en.htm)

<sup>9</sup> <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00655/00699/00706/index.html?lang=it>

merce più del 20%<sup>10</sup> senza che si debba notare alcuna carenza di merci in negozio – c'è ancora molto spazio per aumenti dell'efficienza.

Quindi, secondo tutti i dati oggi a disposizione, possiamo constatare che sarebbe facile evitare almeno il 50% dei TIR in transito sull'Autobrennero entro il breve e medio termine. Messa a confronto con l'alternativa dell'AV/AC (non disponibile realisticamente prima del 2027) sembra che la preferenza dei cittadini dovrebbe essere chiara. Del resto sono convinto che queste misure non potranno essere ritardate - i cittadini non accetteranno nessun progresso nei prossimi decenni, accontentandosi di promesse per una soluzione non prima del 2030.

**Avendo a disposizione varie scelte per ridurre il numero dei TIR in transito notevolmente, occorre chiedersi se la linea ad AV/AC sarà necessaria anche nel caso che i trasporti vengono minimizzati al livello assolutamente necessario.**

Ho già accennato al fatto che l'importanza attuale del Brennero non corrisponde all'importanza reale che avrebbe in un mercato dei trasporti non distorto da scelte politiche. Vari studi hanno analizzato i flussi di merce, i punti di partenza e di destinazione. I risultati di questi studi sono evidenti: Il Brennero ha, da un punto di vista obiettivo, soltanto importanza locale – in un mercato dei trasporti senza distorsioni la maggior parte della merce attraverserebbe la Svizzera oppure si dirotterebbe da Monaco verso il Tauern e quindi verso Salisburgo, la Carinzia e Venezia-Trieste.

La domanda di trasporti dunque si dovrebbe concentrare incontro a queste due assi. In effetti varie ricerche hanno evidenziato questa realtà in modo evidente. Il progetto AlpFRail - Alpine Freight Railway - cofinanziato dalla UE ha creato di conseguenza 4 destinazioni di trasporto combinato transalpini lungo il Tauern. Ancor più inequivoco è il risultato dello studio di potenzialità: Nessuno dei 150 collegamenti presi in considerazione fa uso del Brennero, e la rete della società privata Hannibal, una delle più importanti su livello europeo nel settore di trasporto merci combinato, rispecchia esattamente questo risultato nella sua offerta cresciuta negli ultimi 40 anni.<sup>11</sup>

In effetti da anni la maggior parte degli investimenti si concentrano intorno alle due assi ferroviarie ora menzionate, e proprio questi investimenti - non ancora prevedibili nel 1990, quando iniziò la ideazione e progettazione del BBT - mettono in forte dubbio la necessità della linea TEN Monaco-Verona. Già nell'arco di qualche anno il raddoppio della linea Monaco-Salisburgo-Venezia-Trieste sarà completato;<sup>12</sup> nel 2007 è stato aperto il Lötschberg, una galleria di 32 km svizzera, e nel 2017 aprirà il tunnel di base del Gottardo, iniziato nel 1999 con 56 chilometri di lunghezza e dunque corrispondente al progetto BBT - ma sarà a disposizione almeno 10 anni prima.

Secondo alcuni esperti di logistica già i 7 valichi transalpini esistenti sarebbero in grado di assorbire tutti i TIR transalpini - una volta aperti questi due corridoi la richiesta per ulteriori capacità lungo il Brennero semplicemente non ci sarà. Anzi, il progetto viene altamente criticato proprio perchè la linea del Brennero sarebbe in concorrenza con le altre linee e le sovracapacità create indebolirebbero il sistema ferroviario, rendendolo inutilmente costoso.

---

<sup>10</sup> <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=it&msg-id=28577>

<sup>11</sup> [http://www.lkzprien.de/files/alpfrail-PDF-Dokumente/RVDI\\_Pilotrelation\\_ICF\\_Hannibal.pdf](http://www.lkzprien.de/files/alpfrail-PDF-Dokumente/RVDI_Pilotrelation_ICF_Hannibal.pdf)

<sup>12</sup> [http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Projekte\\_Planung\\_und\\_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss\\_Tauernsuedrampe/index.jsp](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Projekte_Planung_und_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss_Tauernsuedrampe/index.jsp) : originariamente era previsto di terminare il raddoppio nel 2010, a causa della crisi economica gli 11 chilometri restanti verranno potenziati in dipendenza della richiesta di ulteriore capacità.

A proposito di questi due corridoi con imminente completazione dobbiamo constatare però che proprio l'Italia non sta muovendosi per poter garantire l'utilizzazione di questi corridoi. Il quadruplicamento da Rotterdam fino alla confine con l'Italia é vicino alla completazione, ci sarà persino una tratta d'adduzione da Monaco verso Milano - e finora dalla RFI non é previsto un collegamento AV/AC con il Gottardo dal confine svizzero alla rete di Milano dalla stessa capacità, anche se richiesto dalla Svizzera da anni. Si tratta soltanto di 20 chilometri mancanti. Mentre studi di fattibilità erano originariamente previsti per metà del 2006<sup>13</sup> con scelta della variante entro la fine dell'anno, ora sono promessi per l'inizio del 2010<sup>14</sup>, mentre una connessione italiana ad AV/AC alla rete europea non sembra possibile prima del 2030.<sup>15</sup>

Lo stesso problema riguarda il Tauern: i binari ci saranno - manca però il collegamento AV/AC con il porto di Trieste. Questo porto é in fase di potenziamento ed i cittadini friulani hanno la paura che saranno invasati da TIR - paura giustificata se ci ricordiamo delle potenzialità per i porti marittimi sudeuropei nel caso che si migliorino le procedure doganali.

Le ragioni per la concentrazione delle ferrovie italiane sul Brennero restano oscure. Aggiungo soltanto che le ferrovie tedesche - oggi una delle imprese di servizi logistici più importanti su livello mondiale - punta solamente sulle tratte del Gottardo e del Tauern, già da anni conferma alle iniziative di cittadini con lettere ufficiali dei vertici più alti che il Brennero non ha nessuna priorità per la Bahn tedesca, quella più recente risalente all' 8 maggio 2008 (vedi in allegato).

Infine é importante aggiungere che non basteranno neanche il corridoio Rotterdam-Genova e Monaco-Venezia/Trieste per trasferire la merce su rotaia. Avendo presente la carta geografica sulla distribuzione di origine e destinazione della merce non può sorprendere più che gli esperti di logistica oggi sottolineano che il concetto di corridoi europei non é idoneo a raggiungere l'obiettivo di spostare il trasporto merce su rotaia. Bisogna piuttosto considerare i flussi di merce come una rete fitta che ha bisogno di terminali intermodali e collegamenti lá dove vengono richiesti i servizi di trasporto. Vari esperti di logistica e vari studi come il progetto AlpFrail hanno sempre richiesto questi terminali intermodali. Investimenti occorrono dunque, però quelli che sono effettivamente in grado di contribuire al trasporto merci su rotaia - i corridoi certamente non lo possono.

Questa necessità di una fitta rete ferroviaria sia per persone che per merci non é un segreto. Non dobbiamo andare lontano per trovare la conferma - ci basterebbe imparare dalla Svizzera, che dispone delle ferrovie statali più efficienti del mondo.

**Avendo tutti i dati, studi e numeri ora brevemente esposti a disposizione non ho nessun dubbio sulla possibilità di ridurre il traffico TIR sull'autobrennero nel breve e medio termine notevolmente, al minimo del 50%. Chi invece sogna di un'autostrada senza TIR tenga presente l'impossibilità del desiderio** - metà dei TIR hanno origine o destinazione nell'area attraversata dalla linea progettata e saranno quindi per la maggior parte difficilmente evitabili, poiché la ferrovia non sarà facilmente in grado di concorrere con i TIR per percorsi sotto i 400 km e non raggiungerà mai una rete capillare paragonabile alle strade.

---

<sup>13</sup> [http://www.presseportal.ch/de/pm/100001260/100498387/bundesamt\\_fuer\\_verkehr\\_bav](http://www.presseportal.ch/de/pm/100001260/100498387/bundesamt_fuer_verkehr_bav)

<sup>14</sup> <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=it&msg-id=25191>

<sup>15</sup> [http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat\\_Eder\\_20090513.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat_Eder_20090513.pdf), p. 32



Aggiungo che potremmo imparare anche su altri campi dai nostri vicini. Chi si reca in Svizzera può convincersi senz'altro che vagoni moderni di merce oggi sono praticamente inaudibili. Ho già menzionato che la linea Monaco-Verona progettata non libererà i cittadini lungo la linea esistente dal rumore - normalmente il problema più pressante dei residenti. Investimenti in locomotive e vagoni moderni potrebbero risolvere il problema entro il breve termine. Rischiamo però che alle ferrovie italiane manchino i fondi proprio a causa della concentrazione sull'AV/AC. Forse è legato anche alla mancanza di treni moderni il fatto che il numero di passeggeri nel traffico internazionale con la Germania è in discesa, differentemente di quanto previsto nelle previsioni della *ProgTrans* per la BBT SE.

ad 3) (analisi costo-benefici):

Infine alcune informazioni sul BBT e sulle valutazioni macroeconomiche.

**Differentemente da quanto è stato riferito ripetutamente le procedure di approvazione del progetto in Austria non si sono concluse** - se si comincerà il prossimo 4 di Dicembre è utile sapere che è soltanto possibile perché la giunta del Land Tirol ha escluso l'effetto dilatorio dei ricorsi presentati da proprietari di organizzazioni non governative e da iniziative cittadine - la sorte di questi ed altri ricorsi invece non è prevedibile per ora.

Differentemente da quanto riferito avvolte nelle massmedia il finanziamento del BBT resta completamente oscuro. Non c'è stata nessuna decisione definitiva in Austria, per ora ci sono esclusivamente i fondi per cominciare con il cunicolo esplorativo, non di più. La politica nordtirolese, rifiutandosi di riservare ulteriori 350 milioni di euro per il progetto, tenta di liberarsi dalla sua quota della BBT SE cedendola alle ferrovie austriache, impresa da anni deficitaria che è stata costretta a fermare alcuni progetti infrastrutturali proprio come conseguenza della crisi economica e la recessione nel settore del trasporto merci.

Pare che la BBT SE italiana abbia dovuto spendere già ora dopo lo stop imprevisto dei cantieri nel agosto scorso buona parte del "capitale rischio", ancora lontana dall'area geologicamente ritenuta più sensibile al Brennero. Comunque sia, la BBT SE italiana ha richiesto fondi della banca di investimenti europea nel giugno scorso, ma si è ancora in una fase iniziale della procedura - ognuno può convincersi sul sito web della banca. Personalmente ho dei dubbi che la banca sia in grado di finanziare questo progetto, visto che nel suo statuto è esclusa la possibilità di sovvenzionare progetti non redditizi, e neanche la BBT SE stessa sostiene che il suo progetto sia mai in grado di distribuire utili - nel migliore dei casi saranno coperti i costi di gestione nei primi decenni, a condizione che occorrono costi minimali di manutenzione.

A mio avviso però non è neanche certo che l'UE sia in grado di liberare i fondi riservati per il BBT fino al 2013. L'ex art. 155 del Trattato che istituisce la comunità europea, dopo il trattato di Lisbona presente in modo inalterato nell'art 171 dell trattato sull funzionamento dell'Unione, dispone che essa possa contribuire al finanziamento di progetti specifici nel settore delle infrastrutture dei trasporti, ma che debba tenere "conto conto della potenziale validità economica dei progetti". Questo esame manca, per ora sarebbe poco serio indovinare il risultato. La Corte dei Conti austriaca ha evidenziato questo rischio.<sup>16</sup>

Qualche settimana fa un'esponente politico nordtirolese proprio a Trento ha dichiarato il progetto BBT come morto, suscitando reazioni forti e polemiche. Nel frattempo si sono

---

<sup>16</sup> [http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2009/berichte/teilberichte/bund/bund\\_2009\\_01/Bund\\_2009\\_01\\_Band3\\_6.pdf](http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2009/berichte/teilberichte/bund/bund_2009_01/Bund_2009_01_Band3_6.pdf)

aggiunte altre voci. L'ex-eurodeputato austriaco Herbert Bösch - un non-tirolese ed ex difensore del progetto - è noto per aver avuto un ruolo decisivo nelle inchieste che hanno portato alle dimissioni della Commissione Europea nel 1999 e nella creazione di OLAF, l'Ufficio Europeo per la Lotte Antifrode. Nella legislatura dell'Europarlamento scorsa è stato Presidente della commissione per il controllo del bilancio e quindi uno degli eurodeputati più autorevoli. Proprio qualche giorno fa ha creato assieme a due altri politici austriaci di formato europeo, il verde Voggenhuber e il conservativo Karas, il "Forum dei Cittadini Europa 2020". A proposito del BBT Bösch si è limitato ad esprimere letteralmente che raccomanda di "smettere a parlarne - è già morto."

Ovviamente non si esprimerà in questo modo senza poter giustificarlo. L'Unione Europea si è ormai accorta delle difficoltà attorno al finanziamento del BBT, e altrettanto vale per le tratte di adduzione. L'Espresso di 2 settimane fa ha intitolato un rapporto sul progetto "In quel tunnel è un buco" e scrive di 7,8 miliardi di Euro mancanti. L'opinione è da condividere - ma soltanto se parliamo del BBT. Le stime ufficiali dei costi del progetto si sono quasi triplicate nell'arco di tre anni. Originariamente si parlava di 4,5 miliardi senza valorizzazione - nell'aprile scorso la Corte dei Conti austriaca, aggiungendo i costi del finanziamento, ha dichiarato che i costi si aggirano tra 12 e 24 miliardi di Euro. Non mi sembrano esagerati, e trovano conferma comunque nelle dichiarazioni dell'ex-manager delle ferrovie svizzere, Benedikt Weibel. Quest'ultimo, avendo a disposizione l'esperienza di due megaprogetti, ha parlato di 18 miliardi.

Per quanto riguarda il Trentino, mi chiedo come si possano stimare 2,5 miliardi di euro complessivi per 80 chilometri, 70 dei quali in galleria, quando in Austria ne servono 2 per la realizzazione di 40 chilometri completati probabilmente in 2012. Tenendo conto del tempo della progettazione, con un ritardo di 10 anni già per ragioni di svalutazione si deve stimare un raddoppio dei costi - per l'intera tratta trentina dunque proporrei 10 miliardi, ed altrettanti per la tratta d'adduzione altoatesina. Chi parla dell'intero progetto italiano deve, a mio avviso, parlarne di 30 miliardi di euro. Varie ricerche degli ultimi anni hanno ormai scientificamente provate su livello europeo e mondiale una consolidata prassi di sottovalutazione dei costi e sovravalutazione dei benefici di megaprogetti.<sup>17</sup>

A questo punto viene in gioco l'ultimo requisito inizialmente menzionato - l'analisi costo-benefici.

Per assoluta mancanza di tempo devo limitarmi a constatare che sia in Austria come anche in Italia gli amministratori non abbiano compiuto nessuna valutazione macroeconomica dei costi e benefici. Abbiamo a disposizione però alcune perizie fatte da professori universitari d'iniziativa propria - e tutte si esprimono in modo nettamente negativo sul progetto.<sup>18</sup> Tutte sono state fatte sulla base dei costi di qualche anno fa - di conseguenza il verdetto oggi sarebbero molto più drastico.

---

<sup>17</sup> Tra gli esempi più noti saranno da ricordare le varie pubblicazioni di Rothengatter e Flyvbjerg.

<sup>18</sup> Esempi: *Kummer/Nagl/Schlaak*, Zur Effizienz von Schieneninfrastrukturbauprojekten am Beispiel des Brenner-Basistunnels: Die Zukunft der Schiene mit Milliardeninvestitionen verbaut?, Forschungsbericht 1/2006 (Institut für Transport und Logistik, Wirtschaftsuniversität Wien); Vari testi del Prof. Hermann Knoflacher; Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung im bayerischen Inntal - Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route, 2006, <http://www.vr-transport.de/vr/inntal2006.html> ecc.

Per poter valutare le conseguenze dobbiamo tenere presente che si tratta di costi macroeconomico di opportunità – si tratta di una scelta di investire il denaro pubblico limitato, alternativa ad investimenti nell’educazione, la sanità, la ricerca scientifica ecc. Questa scelta va dunque fatta con prudenza.

Per quanto riguarda investimenti nel settore edilizio, oggi tutti i macroeconomisti concordano che il valore aggiunto per la nostra società sarà marginale. Nel quotidiano *Alto Adige* di qualche settimana fa gli amministratori non volevano esprimersi sul numero di posti di lavoro creati. In Austria si stima che l’investimento di 10 miliardi di Euro nel BBT creerà pochi centinaia di posti di lavoro, e l’effetto occupazionale è limitato al tempo di costruzione dell’opera. A mio avviso non è difficile trovare alternative d’investimento.

Infine cito il prof. Marco Ponti del Politecnico di Milano (vedi allegato 2):

Il caso giapponese. [...] Questo paese si trova in una congiuntura negativa o stagnante da più di un quindicennio, ed ha sistematicamente puntato su programmi di grandi opere civili per invertire la tendenza. I risultati appaiono fortemente negativi: il ciclo economico non ha mutato segno, mentre è cresciuto a dismisura il debito pubblico (oggi tra i più elevati del mondo), l’impatto ambientale è stato fortemente negativo, e l’intreccio politica-affari risulta a molti commentatori aver raggiunto livelli intollerabili.<sup>19</sup>

Spero sinceramente che l’Italia non commetta l’errore del Giappone, in gioco é il suo futuro.

Grazie per l’attenzione!

Allegati:

Presa di posizione delle ferrovie tedesche

Ponti, Marco, La valutazione economica dei progetti della “Legge Obiettivo”

Presentazione Powerpoint

---

<sup>19</sup> Ponti, Marco, La valutazione economica dei progetti della “Legge Obiettivo”