

Lettera Club

The European House - Ambrosetti

La presente Lettera rientra nelle attività di Ambrosetti Club.

Tuttavia i suoi contenuti possono non coincidere con le opinioni di tutti i numerosi membri del Club stesso.

TAV: i costi dell'inazione per il Sistema Paese

L'aumento della competitività dei singoli Stati membri e il ruolo dell'Unione nell'economia mondiale sono da sempre al centro del modello di sviluppo dell'Unione Europea. Il mercato comune europeo è stato costruito su quattro libertà fondamentali (capitali, servizi, persone, merci) e, pertanto, un aspetto chiave per il suo funzionamento è la connettività tra i Paesi membri. Garantire la connettività trans-nazionale tra infrastrutture di trasporto concepite originariamente in ottica nazionale è alla base della creazione delle reti multimodali TEN-T (Trans-European Networks - Transport).

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, le grandi direttrici sono state definite con la decisione 1962 del 23 luglio 1996 e riviste in seguito nel 2004 e nel 2013. Questi corridoi sono stati individuati con l'idea di supportare la crescita del trasporto merci e persone, ammodernare le infrastrutture e snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto. La linea Torino-Lione, divenuta celebre con l'acronimo TAV (Treno Alta Velocità), è inserita nel corridoio Mediterraneo che collega idealmente la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino. In totale, il tracciato attuale della Torino-Lione è lungo circa **270 km** - di cui il **70%** in territorio francese e il **30%** in territorio italiano. La presenza in tali corridoi ha una particolare importanza per l'Italia che sconta un gap infrastrutturale e logistico nei confronti dei principali competitor europei (pari ad oltre il **10%**, nei confronti della Germania nel Logistics Performance Index della Banca Mondiale) e che costa alle imprese italiane **13 miliardi di euro** di "bolletta logistica"¹.

I NUMERI CHE RENDONO LA TAV UN'INFRASTRUTTURA ANCORA ATTUALE

Le origini del dibattito sulla TAV affondano a quasi **30 anni** fa: nel **1990** è stato, infatti, creato il Comitato Promotore dell'Alta Velocità sulla direttrice est-ovest (Trieste, Torino, Lione) a cui hanno aderito soggetti pubblici e privati.

Il primo accordo siglato con la Francia risale al **1996** e la definizione del primo percorso all'accordo raggiunto tra i due governi nel **2001**.

Le proteste del **2005** hanno portato a un primo blocco dei lavori e alla costituzione nel **2006** dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, un organo non deliberativo con lo scopo di indicare le linee di indirizzo per la realizzazione dell'opera e favorire la partecipazione degli enti territoriali.

Il processo di revisione del tracciato, mediato dall'Osservatorio, si è concluso nel **2010** e il nuovo tracciato è stato ratificato dai Governi italiano e francese nel gennaio **2012**.

Il dibattito attuale sulla TAV riguarda quindi il progetto ridefinito nel **2012** ovvero una linea che, a differenza dell'acronimo, non è ad alta velocità quanto piuttosto una linea mista con specifiche tecniche d'interoperabilità conformi a quelle della rete europea di cui è parte.

Il tunnel di base ha, pertanto, funzione e natura del tutto analoghe rispetto a quelli realizzati in Svizzera (Lötschberg e San Gottardo) o in corso di realizzazione in Austria (Brennero e Semmering). Consente quindi di gestire treni passeggeri che viaggiano ad una velocità massima di **220 km/h** e treni merci ad una velocità massima di **120 km/h**. Nel **2017**, il totale degli scambi Francia-Italia (import ed export) ha raggiunto il livello record di **76,6** miliardi di euro, in aumento dell'**8,3%** rispetto al **2016**. Allo stato attuale, inoltre, il volume del traffico di merci tra la Francia e l'Italia ammonta a circa **44** milioni di tonnellate all'anno, una quantità superiore a quello che attraversa le Alpi svizzere (circa **38** milioni), servite ora dalla nuova Galleria del San Gottardo.

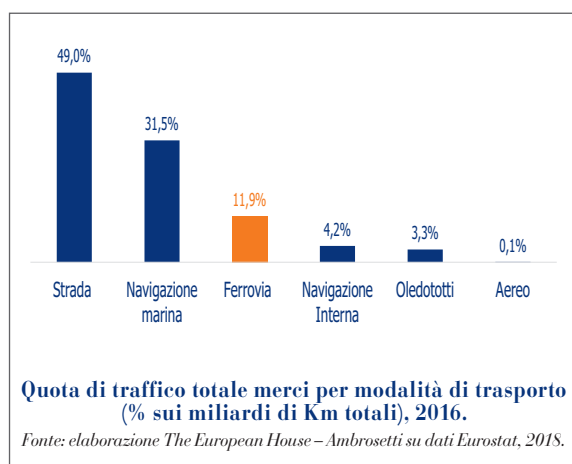
A fronte di volumi di traffico merci comparabili, il flusso verso la Svizzera avviene per oltre il **70%** attraverso la rete ferroviaria a fronte di una percentuale pari all'**8%** nel flusso da e per la Francia. Questo gap è rimasto sostanzialmente stabile nonostante, tra il **2013** e **2017**, il traffico merci tra Italia e Francia sia cresciuto del **10,7%** mentre quello tra Italia e Svizzera solo del **2,2%**.

¹ Fonte: SACE "Rapporto Export", 2018

I motivi di questo divario sono da ricercare principalmente nel fatto che il Frejus è il tunnel transfrontaliero ferroviario più vecchio delle Alpi (inaugurato nel 1871) e con pendenze tali da richiedere anche tre locomotive per la trazione dei treni merci. In altri termini, **tra Italia e Francia non manca la domanda di trasporto merci ma piuttosto un'alternativa ferroviaria percorribile.**

Da questi numeri emerge come l'obiettivo principale della TAV oggi non sia tanto risolvere la presunta saturazione della linea esistente, argomento utilizzato fin dal 2001 dagli oppositori della TAV per contestare la necessità dell'opera, quanto il **ri-equilibrio modale tra ferro e strada nel trasporto merci** esistente tra i due Paesi. È lo stesso Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione² a riconoscere che le previsioni sui volumi di traffico siano diverse rispetto a quelle fatte negli anni '90 e, di conseguenza, la saturazione della linea esistente non sia oggi il tema più rilevante. Peraltro, simili considerazioni sono valide anche per la tratta svizzera e austriaca in cui i tunnel di base sono stati costruiti (San Gottardo) o in realizzazione (Brennero).

Come detto, l'obiettivo odierno della TAV non è tanto risolvere la saturazione della linee quanto promuovere una efficace intermodalità del trasporto attraverso la costruzione di un passaggio, oggi mancante, che permetta alla catena ferroviaria di operare senza interruzione anche su lunghe distanze (1.000 km e oltre). L'intermodalità del trasporto è, infatti, uno degli aspetti chiave per decarbonizzare il trasporto stesso adempiendo a una delle priorità d'azione che la Commissione Europea si è data nella sua strategia per la transizione energetica che porti l'economia europea ad essere "climate neutral" nel 2050.



² Fonte: Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia Fase 1 - 2030", 2017

TAV LA SITUAZIONE DEL CANTIERE

Nel 2012, oltre ad un nuovo tracciato, è stata prevista anche la realizzazione delle diverse opere che costituiscono la TAV in fasi separate. La prima fase prevede la realizzazione e messa in opera del tunnel transfrontaliero e – per il lato Italia – il potenziamento della linea storica fra Bussoleno e Avigliana e la realizzazione della variante Avigliana-Orbassano. Secondo gli ultimi dati ufficiali di marzo 2018, ad oggi sono stati scavati oltre **25 km di gallerie**. Di fatto, guardando ai lavori di scavo nel loro complesso, nella sezione transfrontaliera, gli scavi ultimati costituiscono quasi il **13%** del totale dell'intera opera.

Entro il 2019 il soggetto promotore Telt (Tunnel Eur-alpin Lyon Turin, al 50% di proprietà dello Stato francese e al 50% di Ferrovie dello Stato Italiane) deve affidare appalti per un totale di **5,5 miliardi di Euro** in cui sono compresi anche i primi lavori al tunnel di base. La pubblicazione dei nuovi bandi è stata però rinviata per consentire la valutazione di una nuova analisi costi e benefici promossa dal Ministero dei Trasporti italiano, in accordo con la Francia, da realizzare entro la fine di dicembre 2018.

I POTENZIALI DANNI PER IL PAESE DAL BLOCCO DELLA TAV

I potenziali danni per il Sistema Paese originati dal blocco dell'infrastruttura a questo punto della sua realizzazione possono essere ricompresi in tre macro-aree: **costi diretti** (risarcimento dei costi sostenuti e perdita occupazionale), **costi indiretti** (legati al "mancato introito" di trasporto merci e passeggeri) e **costi di reputazione** (danni di immagine e credibilità del Paese).

Partendo dai costi diretti, la prima valutazione va fatta sugli investimenti già sostenuti e sulle eventuali penali da pagare. La spesa totale per la sezione transfrontaliera è pari a **8,6 miliardi di Euro** e, con il cofinanziamento europeo al 40%, i costi residui per l'Italia ammonterebbero a circa 3 miliardi di euro³.

Ad oggi sono stati spesi circa **1,4 miliardi** per le opere preliminari, suddivisi tra UE (700 milioni di euro) e Francia e Italia (350 milioni di euro a testa). In caso di mancata realizzazione del progetto per decisione unilaterale dell'Italia i costi già sostenuti dal nostro Paese sarebbero persi e, nonostante non ci siano penali esplicite, le altre due parti potrebbe richiedere risarcimenti per i costi sostenuti.

³ L'accordo prevede che l'Italia contribuisca in misura maggiore alla sezione transfrontaliera per compensare i costi maggiori che la Francia deve sostenere sulla parte più estesa di linea che insiste sul territorio francese.

FILO LOGICO

La TAV è un progetto chiave per la connettività italiana ed europea

- Nel 1994, il Consiglio europeo di Essen ha inserito la Torino-Lione tra i 14 progetti prioritari del Continente
- Il primo accordo tra Francia e Italia relativo alla TAV è datato 1996, ma il tracciato attualmente in discussione è quello ridefinito nell'accordo del 2012
- Il tracciato attuale della Torino-Lione è lungo circa 270 km – di cui il 70% in territorio francese e il 30% in territorio italiano – e interessa complessivamente 112 comuni
- I costi da sostenere per l'Italia per la realizzazione della sezione trans-frontaliera, compreso il tunnel di base, ammontano a circa 3 miliardi di Euro
- L'Italia sconta un gap infrastrutturale significativo nei confronti dei competitor europei (pari a ~10% del totale vs. la Germania nel Logistics Performance Index della Banca Mondiale)
- Il divario infrastrutturale e logistico costano alle imprese italiane una «bolletta logistica» equivalente a 13 miliardi di Euro annui.

Gli scambi da e verso la Francia fanno registrare numeri significativi e in crescita

- Nel 2017 il totale degli scambi Francia-Italia (Import + Export) ha raggiunto il livello record di 76,6 miliardi di euro (+8,3% rispetto al 2016)
- La Francia è il secondo mercato di sbocco per i prodotti Made in Italy con previsioni di crescita del 3,3% nei prossimi tre anni
- Il volume del traffico di merci tra la Francia e l'Italia ammonta nel 2017 a circa 44 milioni di tonnellate all'anno (+10,7%) rispetto al 2013
- Il volume di traffico merci ferroviario tra la Francia e l'Italia ammonta a solamente all'8% del totale (vs. il 70% del traffico merci tra Italia e Svizzera).

I potenziali danni per il Paese dal blocco della TAV si estendono a 3 macro-aree

Macro-aree	Danni per il Sistema Paese
1 Costi diretti (investimenti, costi da sostenere, perdita occupazionale ecc.)	<p>Ad oggi sono stati spesi circa 1,4 miliardi per le opere preliminari, suddivisi tra Ue (700 milioni) e Francia e Italia (350 milioni a testa):</p> <ul style="list-style-type: none">■ In caso di mancata realizzazione del progetto su decisione unilaterale dell'Italia i costi già sostenuti dal nostro Paese sarebbero persi e, nonostante non ci siano penali dirette legate all'abbandono del progetto, le altre due parti potrebbe richiedere risarcimenti sulla loro parte di costi sostenuti■ L'Italia dovrebbe restituire 813 milioni di euro di finanziamento europeo per il 2014-2019 senza possibilità di reindirizzarli su altri capitoli di spesa■ Oggi lavorano all'opera quasi 800 persone di cui due terzi nei cantieri e un terzo tra società di servizi e ingegneria che andrebbero persi in caso di rinuncia alla realizzazione dell'opera■ Nel picco delle attività tali occupati salirebbero a 4.000 a cui se ne sommerebbero altrettanti nell'indotto che non sarebbero attivati con la rinuncia all'opera infrastrutturale■ Oltre 5,5 miliardi di Euro di investimenti per la tratta trans-frontaliera pronti (ora in stand-by) e in attesa dei bandi di gara per l'assegnazione degli appalti andrebbero persi
2 Costi indiretti (legati al «mancato introito» di trasporto merci e passeggeri)	<p>La mancata realizzazione dell'opera ha dei costi indiretti diversificati su merci e passeggeri:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Mancato shift modale (da strada a treno) per almeno 28 milioni di tonnellate di merci annue (nell'ipotesi di raggiungimento della quota di trasporto ferroviario tra Italia e Svizzera)■ Mancata eliminazione di oltre 1 milione di TIR dalle strade alpine e conseguente mancato risparmio di 3 milioni di tonnellate di CO2 annue■ Mancata riduzione dei tempi di percorrenza per i treni passeggeri sulla tratta internazionale (circa 3 ore in meno possibili sulla tratta Milano-Parigi)■ Mancato aumento del traffico passeggeri sulla linea regionale (nell'ordine di 2.400 passeggeri in più al giorno)■ Mancata generazione di esternalità positive legate alla transizione di merci e passeggeri dal trasporto su strada a quello ferroviario per un ammontare di circa 11,8 miliardi di Euro.
3 Costi di reputazione	<p>Costi di reputazione e credibilità per l'intero Sistema Paese a causa di un ritiro unilaterale da un'opera infrastrutturale con un processo decisionale durato quasi 30 anni e con impatto europeo. Costi riconosciuti con chiarezza dalle 12 associazioni d'impresa, in rappresentanza di 13 milioni di lavoratori e di due terzi del PIL riunitesi a inizio dicembre per sostenere le ragioni della realizzazione dell'infrastruttura</p>

In aggiunta, l'Italia dovrebbe restituire **813 milioni di euro** di finanziamento europeo per il 2014-2019 senza possibilità di reindirizzarli su altri capitoli di spesa. Tali numeri sono, peraltro, al netto di eventuali costi per i contenziosi delle aziende vincitrici delle gare, dei costi per lo smobilizzo dei cantieri e delle attrezzature e i costi di messa in sicurezza delle opere fino ad ora realizzate. Sembrano quindi attendibili le stime del Commissario di Governo per la TAV, di oltre **2 miliardi di euro** di costi diretti in caso di abbandono unilaterale.

Il secondo aspetto da considerare tra i costi diretti riguarda l'occupazione: in totale lavorano all'opera quasi **800 persone**, di cui due terzi nei cantieri e un terzo tra società di servizi e ingegneria. Nel piccolo delle attività gli occupati saliranno a 4.000 più altrettanti nell'indotto. Inoltre, gli effetti occupazionali, che verrebbero persi, riguardano anche la fase di esercizio della linea: 5 anni dopo l'entrata in servizio, la nuova linea creerà oltre **500** posti di lavoro in Italia. Guardando ai costi indiretti è opportuno ribadire ancora come l'obiettivo della TAV oggi sia il riequilibrio intermodale del flusso di trasporti piuttosto che la generazione di nuovo traffico passeggeri e merci. Ipotizzando che al 2035 (5 anni dopo la fine prevista del cantiere) si raggiunga la stessa percentuale di traffico merci ferroviario registrata sull'asse svizzero (~70%), pur mantenendo il totale odierno di 44 milioni di tonnellate di merci trasportate, ciò implicherebbe almeno **28 milioni di tonnellate di merci trasportate sul treno** con la conseguente eliminazione di oltre 1 milione di TIR dalle strade alpine e un risparmio di **3 milioni di tonnellate di CO2 annue**.

Secondo l'ultima analisi costi-benefici dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, inoltre, ci sarebbe un ulteriore beneficio anche per il trasporto passeggeri: **+1,5%** sulla movimentazione dei

passeggeri internazionali grazie ai minori tempi di percorrenza (ad esempio, Milano-Parigi passerebbe dalle 7 a 4 ore; Lione-Torino da 3,43 a 1,47 ore).

Un ulteriore aumento si avrebbe, inoltre, sulle tratte regionali.

Si stima qui un incremento di **2.400 passeggeri al giorno** rispetto allo scenario attuale, di cui **300** nel solo tratto Susa-Bussoleno.

Come conseguenza del trasferimento modale di merci e passeggeri su ferrovia vanno, inoltre, considerate anche le esternalità positive che sarebbero generate dall'infrastruttura (diminuzione dei gas serra, riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, riduzione della congestione aerea e stradale e conseguente miglioramento in termini di sicurezza stradale) che nell'analisi dell'Osservatorio ammontano ad almeno **11,8 miliardi di Euro**.

L'ultimo aspetto da considerare riguarda l'aspetto oggi non quantificabile ma forse più significativo, ovvero i **costi di reputazione e credibilità** che un ritiro unilaterale da un'opera infrastrutturale con processo decisionale lungo quasi **30** anni provocherebbe per il Paese.

Un costo individuato chiaramente dalle **12** associazioni d'impresa, in rappresentanza di **13** milioni di lavoratori e di due terzi del PIL, riunitesi a inizio dicembre per sostenere come il Sistema Paese non possa permettersi di rimanere escluso da un progetto con tale impatto europeo.

Il non agire, l'incertezza sulle decisioni prese sono, infatti, i danni più grandi che possono essere fatti al Paese.

"Qualche ragione c'è se gli investimenti esteri sono ancora così bassi.

E queste ragioni si chiamano burocrazia, servizi, infrastrutture, tasse e costi di gestione"

(Sergio Marchionne)

La Lettera Club The European House - Ambrosetti si avvale di diagnosi, di ipotesi e di terapie che si originano nell'ambito delle attività del Club e, più in generale, nelle attività professionali del Gruppo The European House - Ambrosetti. Siamo consapevoli di disporre di un osservatorio di informazioni e di una rete di relazioni, anche internazionali, particolarmente privilegiati ma allo stesso tempo sappiamo di non essere "depositari del verbo". Al fine di essere utili al nostro Paese e all'Europa, obiettivo verso il quale ci sentiamo molto impegnati, auspichiamo vivamente che ai contenuti di ogni Lettera faccia seguito una grande quantità di suggerimenti critici, sia sostanziali che formali, da parte dei destinatari. Si prega di indirizzare i suggerimenti a letteraclub@ambrosetti.eu. Ringraziamo in anticipo per la preziosissima collaborazione.

Chiunque fosse interessato alle attività di Ambrosetti Club è pregato di contattare Silvia Lovati all'indirizzo e-mail club@ambrosetti.eu o al seguente numero di telefono +39 02 46753 1.

ANNO XII
NUMERO 94
Lettera Club
The European House
Ambrosetti, 2018
Tutti i diritti sono riservati.
DIRETTORE RESPONSABILE:
Nino Ciravegna
Stampa: TFM - Via San Pio da Pietrelcina, 15/17 - 20010 Pogliano Milanese

REDAZIONE:
The European House
Ambrosetti S.p.A.
Via F. Albani, 21
20149 Milano
Tel. +39 02 46753 1
Fax +39 02 46753 333
Per informazioni:
letteraclub@ambrosetti.eu
Registrazione presso
il Tribunale di Milano
N° 493 del 20.07.06

 The European House
Ambrosetti