

**Keynes in Valsusa: possibili alternative alla nuova linea Torino-Lione**  
(Guido Rizzi, Politecnico di Torino)

**A chi interessa il corridoio 5 “Lisbona-Kiev”? Una linea tra mito e realtà.**

Tanto per cominciare, c'è né Lisbona né Kiev. Il Portogallo è sull'orlo del fallimento e la Spagna è sulla stessa strada, grazie anche alle costosissime linee AV (45 miliardi di euro!), che hanno dato la botta definitiva al governo Zapatero - benché il costo/km sia appena un quinto delle linee AV italiane. L'Ucraina, prossima anch'essa alla bancarotta, a tutto pensa meno che al corridoio Lisbona-Kiev. L'unico segno di interesse per la linea proviene da due regioni adiacenti: Piemonte e Rhone Alpes. Tuttavia tra queste regioni esistono traffici di prossimità che nulla hanno a che fare col mitico “corridoio 5”, che per definizione dovrebbe estendersi a migliaia di km di distanza da entrambe le parti: un vero e proprio “corridoio” (in senso tecnico) esiste solo come tratto di pennarello sulla cartina e nell'immaginario politico-mediatico-finanziario.

**Le merci.**

Arrivano per lo più dall'est e si muovono nel nostro continente sull'asse nord-sud sfruttando il sistema portuale, mentre sull'asse est-ovest sono in costante diminuzione da 14 anni, sia su ferro che su gomma. Ecco i dati in dettaglio (in MT/anno) dal 1997 al 2010 (fonte *Alpinfo*):

**Tab.1: traffico totale Italia-Francia in tutte le modalità attraverso tutti i valichi\*:**

Traffico totale Italia-Francia	1997	2000 **	2004	2008	2009	2010 ***	Var.% 2000- 2009	Var.% 2004- 2009	Var.% 1997- 2010
tot. strada	37.8*	40.8	40.3	40.1	35.4	37.6	-13%	-12%	-2%
tot. ferro	11.0	9.4	6.9	5.2	2.8	4.5	-70%	-59%	-59%
totale	48.8*	50.2	47.2	45.3	38.2	42.1	-24%	-19%	-12.5%*

**Tab.2: Traffico attraverso la Valsusa\*:**

traffico Valsusa	1997	2000 **	2002	2004	2008	2009	2010 ***	Var.% 2000- 2009	Var.% 2004- 2009	Var.% 1997- 2010
ferro Frejus	10.1	8.6	8.6	6.4	4.6	2.4	3.9	-72%	-62%	-61%
strada Frejus	12.6	25.8	24.1	16.8	12.2	10.2	11.0	-60%	-39%	-13%
strada Mong	n.i.	1.4	0.8	0.3	0.7	0.5	0.5	-64%	stazionario	stazionario
Tot. strada	12.6*	27.2	24.9	17.1	12.9	10.7	11.5	-61%	-37%	-13%
Tot. Valsusa	22.7*	35.8	33.5	23.5	17.5	13.1	15.4	-63%	-44%	-29.5%*

\*i totali contrassegnati con \* non tengono conto del (modesto) traffico stradale attraverso il valico del Monginevro perché non indicato nei tabulati Alpinfo prima del 2000. Coerentemente, anche nella variazione percentuale del traffico totale nel periodo 1997-2010 abbiamo escluso il traffico del Monginevro.

\*\*periodo di chiusura del valico stradale del Bianco

\*\*\* I dati del 2010 non sono perfettamente omogenei con i dati degli anni precedenti, e quindi vanno presi con cautela. Infatti Alpinfo segnala che “in Francia i dati sul traffico merci relativi al 2010 sono stati

determinati per la prima volta sulla base dei dati sulla circolazione ferroviaria di RFF (*Réseau Ferré de France*); pertanto, i dati del 2010 non sono direttamente comparabili con quelli degli anni precedenti". Ciò potrebbe forse spiegare la stranezza della forte crescita del traffico ferroviario del Frejus, dalle 2.4 MT/anno del 2009 alle 3.9 MT/anno del 2010, mentre la crisi perdura e si aggrava.

**Tab.3: Traffico attraverso valichi non valsusini (Bianco e XXmiglia):**

traffico non valsusino	1997	2000 **	2004	2008	2009	2010 ***	Var.% 2004- 2009	Var.% 1997- 2010
strada Bianco	12.7	0	5.2	8.6	7.6	8.7	+46%	-31%
strada XXmiglia	12.5	13.6	18.0	18.6	17.1	17.8	stazionario	+42%
ferro XXmiglia	0.9	0.8	0.5	0.6	0.4	0.6	stazionario	stazionario
totale	26.1	14.4	23.7	27.8	25.1	27.1	stazionario	+4%

La tab.1 mostra che il traffico totale Italia-Francia, in tutte le modalità attraverso tutti i valichi, è in costante diminuzione qualunque sia il periodo scelto per i confronti. Il motivo è noto: Italia e Francia sono due economie mature tra cui prevalgono scambi di sostituzione, che lasciano sostanzialmente immutato il flusso materiale di merci indipendentemente dal buon andamento dei PIL dei due paesi. La flessione dei traffici dipende in parte dal cattivo andamento del PIL, in parte dalla tendenza alla progressiva smaterializzazione delle merci: si scambiano più bit e meno cose. Le previsioni LTF di un incremento esponenziale dei traffici terrestri est-ovest non hanno alcun fondamento nell'economia reale. In particolare, le previsioni LTF di un incremento esponenziale dei traffici nei prossimi 42 anni (sic) non tengono conto né dell'andamento dei traffici negli ultimi 14 anni (tab.1), né della prossimità del picco del petrolio, previsto entro i prossimi due decenni, che comporterà l'inevitabile contrazione di tutti i traffici su scala globale. Non sappiamo cosa succederà nell'economia mondiale, fondata sul petrolio, quando il petrolio comincerà a scarseggiare: molto dipenderà dalla maggiore o minore rapidità della sua diminuzione. Sappiamo però con certezza che la disponibilità di energia a buon mercato è destinata a diminuire nei prossimi decenni, con conseguenze devastanti sul nostro attuale modello di sviluppo; in particolare, la scala di ogni impresa umana è destinata a ridursi insieme alla disponibilità di energia. La previsione di una ulteriore espansione (esponenziale!) dei flussi di traffico, anche dopo il picco del petrolio, non è spiegabile se non con l'accecamento ideologico o la deliberata volontà di dirottare i finanziamenti sulle attività più redditizie per la lobby di banchieri-imprenditori-politici, che lucra soprattutto sulle grandi opere totalmente finanziate dallo stato.

Ma i dati più strabilianti sono quelli della tab.2, che si riferisce alla Valsusa. La tabella mostra che in Valsusa più che di diminuzione si deve parlare di vero e proprio crollo. Se ci limitiamo a considerare i dati fino al 2009, che sono redatti con le medesime modalità e sono quindi direttamente confrontabili, il traffico totale si è ridotto del 63% rispetto al 2000 e del 44% rispetto al 2004; in particolare il traffico ferroviario si è ridotto del 72% rispetto al 2000 e del 62% rispetto al 2004, mentre il traffico stradale (lasciando perdere il 2000, periodo di chiusura del Bianco) si è ridotto del 39% rispetto al 2004. Ma anche se prendiamo in considerazione (sia pure con le dovute cautele) gli ultimissimi dati relativi al 2010, scopriamo che negli ultimi 14 anni il traffico totale si è ridotto di quasi il 30% e il traffico ferroviario del 61%. Se queste non sono le cifre di un crollo, allora di cosa si tratta? di una leggerissima flessione, come direbbe il rag. Fantozzi per non dispiacere al suo megadirettore galattico?

Tuttavia, la scelta dell'Osservatorio di Virano è quella di tirare diritto con cieca determinazione, senza lasciarsi sviare dai fatti. I tecnici seri e competenti (gli ingegneri Tartaglia e Debernardi, ostinatamente indisponibili a ignorare i fatti) sono stati prima emarginati e poi cacciati; così tutto è

rimasto nelle mani di Virano e di alcuni fidatissimi ing. Fantozzi, disposti anche a coprirsi di ridicolo pur di compiacere il loro megadirettore. Dopo avere clamorosamente sballato sia le previsioni del 1997 (che prevedevano un aumento esponenziale del traffici, smentito dai traffici reali che diminuivano drasticamente) che quelle del 2004 (che si limitavano a traslare di 7 anni la trionfale previsione del 1997, smentita anche questa dai traffici reali che crollavano completamente), oggi i vari ing. Fantozzi dell'Osservatorio arrivano al punto di ipotizzare per il 2053 un traffico di 110.6 MT/anno (circa 7-8 volte l'attuale!), di cui 58.1 su ferro: circa 15 volte l'attuale! Queste previsioni, basate sul nulla e grottescamente accurate fino alla prima cifra decimale, sono ovviamente prive di senso: eppure queste sono le previsioni "strategiche" dell'Osservatorio di Virano<sup>1</sup>.

**Il turismo invernale e la magastazione internazionale di Susa.** Ciliegina sulla torta, è prevista anche una "stazione internazionale" tra Susa e Bussoleno. Una stazione lunga quasi 3 km (necessari per l'interscambio con la linea storica e per parcheggiare treni merci lunghi poco meno di un migliaio di metri), in una stretta valle alpina interessata al turismo: un paradosso tecnologico, un unicum planetario. Con quali prospettive di utilizzo? I viaggiatori che arrivano da Londra o Parigi per venire a sciare in Valle di Susa avranno due possibilità: (1) attraversare il traforo storico del Frejus e arrivare direttamente a Bardonecchia; (2) oppure attraversare i 57 km di traforo dell'Ambin, arrivare alla stazione internazionale di Susa, scendere con tutto l'ingombro di sci e bagagli, aspettare la coincidenza e prendere un treno normale o un pullman per risalire la valle fino a Bardonecchia. Nessun viaggiatore sano di mente farebbe questa scelta, eppure questa è la scelta "strategica" dell'Osservatorio di Virano.

### **Alternative per il lavoro: meglio devastare il territorio o metterlo in sicurezza?**

Riassumendo: non ci sono passeggeri né merci che possano giustificare l'opera; la stazione internazionale di Susa potrà competere con la stazione sotterranea AV di Firenze per il titolo della più stupida (e costosa) del pianeta; le problematiche ambientali fanno rabbrivire. Queste cose, benché ignote ai lettori dei grandi quotidiani nazionali, sono note anche all'ultimo dei valsusini. Eppure anche in Valsusa c'è chi tuttora non si piega alle ragioni della logica e del buon senso e ostinatamente insiste: tutto vero, ma il Tav si deve fare lo stesso. Perché? Perché in tempi di crisi va bene qualunque opera, non importa se utile o inutile, basta che sia in grado di dar lavoro. Effettivamente il grande economista Keynes, cui si richiamano i fautori delle grandi opere, amava esprimersi così: in tempi di crisi, va bene anche pagare i lavoratori per scavare buchi e poi riempirli. Ma sicuramente non immaginava che un giorno qualcuno, invece di coglierne lo spirito ironico, lo avrebbe preso alla lettera!

Proviamo a metterci in una vera (non ironica) ottica keynesiana, e vediamo se davvero il Tav potrebbe risolvere il problema del lavoro, o se per caso si possono individuare altre scelte più

---

<sup>1</sup> Il primo a non prendere sul serio le previsioni "strategiche" dell'Osservatorio di Virano è lo stesso Virano, che non riuscendo a trovare gli enormi finanziamenti necessari per la grande opera ha deciso di ripiegare sul progetto "per fasi", impropriamente detto "low cost". Cioè di limitarsi alla realizzazione del solo tunnel transfrontaliero (più la stazione internazionale). L'ovvio problema del progetto low cost, a parte l'impatto ambientale, è che la portata della linea non dipende dalla tratta transfrontaliera (20 MT/anno nel tunnel storico, aumentabile fino a 32 con opportuni lavori di ampliamento) ma dal resto della linea, ovvero dalle zone di bassa valle a maggiore criticità (meno di 20 MT/anno), con particolare riguardo al nodo di Torino; quindi il Tav low cost non servirà a nulla per quanto riguarda le merci, e si limiterà a consentire a un numero irrisorio di passeggeri di risparmiare, a costi astronomici, non più di ¾ d'ora (fonte RFI-Italferr 2010), perché la velocità all'interno di un tunnel non può superare i 220 km/h e il resto del viaggio va sulla linea storica. Per avere il raddoppio della portata, che è lo scopo dichiarato dell'opera, occorrerebbe completare la linea; ma questo completamento, a detta dello stesso Virano, può essere differito di almeno 30 anni, durante i quali l'opera continuerebbe ad ospitare, con costi di gestione enormemente più elevati, un traffico identico a quello che potrebbe transitare sulla linea storica. Paradossalmente, 30 anni di esercizio a meno di 20 MT/anno concorda con la previsione dei tecnici epurati, e sembra ignorare la megaprevisione del suo stesso Osservatorio dopo l'epurazione. Allora qual è la logica di questa scelta? Nel fatto compiuto. Un tunnel costoso e sottoutilizzato sarebbe una forte motivazione a favore del completamento dell'opera, quali che siano i costi e i flussi di traffico.

idonee allo scopo. Il Tav potrebbe dar lavoro, a costi spropositati e in condizioni ambientali difficilmente accettabili (per i lavoratori e soprattutto per la valle), a qualcosa come 1200 -1500 persone (in parte emigrati da paesi in via di sviluppo) più un modestissimo indotto di due o tremila di persone: una vera miseria, a fronte di un preventivo di 20 miliardi! Che naturalmente non ci sono: l'opera sarebbe fatta totalmente a debito, con l'ovvio risultato di incrementare ulteriormente il nostro abnorme debito pubblico. Possibile che non ci siano altre possibilità di lavoro, a minore intensità di capitale e maggiore intensità di mano d'opera? Senza indebitare i nostri figli e nipoti per i prossimi cinquant'anni con un'opera inutile e dannosa? La risposta è ampiamente positiva: è solo una questione di scelta politica, questa sì "strategica".

C'è un'infinità di modi di spendere bene i pochi soldi pubblici che ci sono (o i pochi debiti che ci possiamo ancora permettere), facendo cose utili e dando lavoro al maggior numero possibile di persone. Una di queste è la messa in sicurezza del territorio di tutto il paese. Le proposte sono diverse, e diverse sono le stime di costo. Il premio speciale per la proposta a minor costo spetta all'**Anbi** ("Associazione nazionale bonifiche, Irrigazioni e miglioramenti fondiari"). Nel febbraio 2010 l'Anbi presentò al Ministero dell'Ambiente un Piano Pluriennale di primo intervento per la Riduzione del Rischio Idrogeologico (<http://www.anbi.it/foto/100218201231.pdf>), che prevedeva 1365 interventi, quasi tutti immediatamente cantierabili in tutte le regioni italiane, per un investimento complessivo di 4.183 milioni di euro. Nessuna risposta. L'anno successivo (febbraio 2011), sempre in attesa di un cenno di risposta dal governo, l'Anbi aggiornava il piano: 2.519 interventi per un totale di 5.723 milioni di euro (cfr. Santilli, *il Sole24ore*, 27/10/2011). Cifre, come si vede, molto inferiori a quelle richieste dal Tav; e soprattutto una miriade di piccoli interventi utili in luogo di una grande opera inutile. Il piano dell'Anbi discende dalle osservazioni inviate dai Consorzi di bonifica, che hanno competenza sulla difesa del suolo e quindi sul mantenimento dell'assetto idrogeologico nazionale e sulla rete idrografica minore (i fiumi maggiori non sono di competenza dei Consorzi). Il piano è estremamente dettagliato: per ogni regione sono indicati sia la spesa sia gli interventi. Nulla di spettacolare dal punto di vista mediatico: si tratta semplicemente di mettere fine alla cementificazione selvaggia, rispettare le zone a rischio, sistemare torrenti, rogge, canali artificiali per adeguarli ai cambiamenti climatici e all'aumento della superficie cementificata, sulla quale l'acqua scorre invece di essere assorbita dal suolo. E poi far manutenzione sugli argini, creare laminatoi (aree non edificate nelle quali le piene, in caso di necessità, possano sfogarsi senza creare danni), stabilizzare e rimboschire i pendii, adeguare la rete delle fognature urbane, eccetera. Una miriade di piccoli interventi che creerebbero una miriade di occasioni di lavoro, spalmate su tutto il paese. Il Ministero dell'Ambiente non ha finora mostrato il minimo interesse per il piano Anbi. Il Ministero stima una spesa di 44 miliardi (che ovviamente non ci sono) per una prevenzione davvero completa ed efficace. In effetti, non c'è dubbio che con 44 miliardi si può fare, coinvolgendo tutti gli enti territoriali, una pianificazione molto più soddisfacente. Tuttavia, il rischio è quello di una nuova grande opera, che presumibilmente non si farà mai: per la complessità, per l'entità dei finanziamenti, per la mancanza di reale volontà politica. Il piano di primo intervento dell'Anbi, con tutti i suoi limiti, sembra avere l'imperdonabile difetto di costare troppo poco.

### **Qualche confronto tra le due opzioni: mettere in sicurezza il territorio o devastarlo con una grande opera inutile?**

1. La prima opzione è una costellazione di piccole opere di evidente utilità, contrariamente al Tav Torino-Lione che i dati mostrano di evidente inutilità.
2. In ottica keynesiana, si tratta di un'opera in grado di creare una quantità di posti di lavoro, distribuiti in tutto il paese, incomparabilmente maggiore di quelli che potrebbe creare il Tav.
3. Qualora le risorse venissero incanalate nel Tav anziché nella prevenzione delle catastrofi naturali, al costo del Tav occorrerebbe aggiungere il costo delle opere di ricostruzione dopo le catastrofi naturali che anno dopo anno continuerebbero ad affiggere il paese: qualcosa come diverse decine di miliardi. Per dare un'idea, il costo del dissesto idrogeologico è stimato dal **Cresme** in 52

miliardi per riparare i danni registrati negli ultimi 60 anni; in particolare, negli ultimi 20 anni il costo è stato di 22 miliardi, oltre la soglia del miliardo/anno. Senza contare i costi umani e la devastazione irreversibile del territorio. Questo dà un'idea del costo occulto (in termini monetari, ambientali e sociali) della scelta di puntare tutte le risorse sul Tav anziché sulla cura del territorio: un costo aggiuntivo che non sembra aver avuto finora l'attenzione che merita.

4. Alcune catastrofi naturali sarebbero addirittura provocate dai lavori di scavo: il Tav in Valsusa è infatti di un super-Mugello annunciato, per via del delicatissimo assetto idrogeologico della valle. Argomento vastissimo, che non vogliamo toccare in questa sede.

Se così stanno le cose, perché non si cambiano le priorità? Forse perché gli appaltatori intascano molto di più a rimediare che a prevenire. Secondo la stima dell'Anbi, il costo per la ricostruzione è circa 5 volte maggiore rispetto al costo della prevenzione (sempre senza contare i danni irreversibili, comprese le vittime). Il problema è che con un'unica grande opera e un solo grande appaltatore è molto più facile indirizzare i soldi pubblici verso gli amici e gli amici degli amici; per di più con l'allettante possibilità di far lievitare i costi al di fuori di qualsiasi controllo. Secondo Giorgio Santilli (*il Sole24ore*, 27/10/2011) *“ha pesato, nel bene e nel male, il sistema di Protezione civile «modello Bertolaso» che aveva fatto di queste emergenze la propria missione. La risposta eccezionale all'eccezionalità, elevata a sistema. Risposta dilagante nel sostituirsi ai poteri ordinari, accentrando oltre ogni limite, con la conseguente distorsione del sistema degli appalti. Un modello costruito sulla catastrofe che ha ritardato la capacità dello Stato e delle articolazioni regionali di dare una risposta ordinaria e preventiva alle emergenze naturali”*.

Insomma, il paradigma vincente, per l'establishment politico-finanziario-imprenditoriale, è quello della grande opera. Poco importa che sia una linea ad alta velocità, o un ponte sullo stretto, o una stazione AV nel sottosuolo di Firenze, o una ricostruzione (inevitabilmente parziale) dopo una catastrofe naturale; poco importa che sia utile o inutile; l'importante è che sia molto costosa. Sembra superfluo sottolineare l'interesse delle banche per opere di questo genere, altamente remunerative e totalmente prive di rischi perché è lo stato ad accollarsi tutti i rischi e tutte le spese: interessi e rimborso capitale. Secondo Marco Ponti (*Il Fatto quotidiano*, 3/12/2011), *“una grande opera inutile fa contenti quasi tutti: imprese di costruzione, banche, politici che le promuovono e regioni che la chiedono a gran voce. Quale affare migliore [per le banche] di operazioni finanziarie di questo tipo? Di qui una pressione fortissima e un totale disinteresse sull'utilità, o anche solo la priorità, di queste opere: più sono e più costano e meglio è”*.

In questo ordine di idee, è senz'altro più conveniente devastare il territorio e poi ricostruire in condizioni di emergenza, le più remunerative. Ce li ricordiamo i due sciagurati che ridevano nel letto alle tre del mattino, appena giunta notizia del terremoto dell'Aquila? Folklore a parte, non sono affatto peggiori della banda di banchieri-imprenditori-politici con cui condividono questa semplice e cinica filosofia: la prevenzione è lavoro, la ricostruzione in condizioni di emergenza business: cinque volte più conveniente.

### **L'insegnamento del Tav in Valsusa.**

La prima mossa del governo Monti, benché scontata dopo la nomina di ministri e viceministri, è sconcertante: spostare capitali dai ceti medi e medio-bassi alle grandi opere inutili: il Tav Torino-Lione e il Tav Genova-Tortona. Nel caso alquanto improbabile che queste opere si facciano davvero e il sistema economico-sociale riesca a non crollare, la fase successiva del programma prevederà un terzo Tav (Napoli-Bari), poi un ponte sullo stretto, e avanti così, un cantiere dopo l'altro, fino all'inevitabile collasso. Si direbbe che l'inconsapevole orizzonte di questa classe dirigente, del tutto priva di qualsiasi immaginazione progettuale sulla società, sia il suicidio. Intanto per le piccole opere utili, a cominciare dalla manutenzione dell'esistente, non resterà un centesimo. Ma perché, si chiederà l'ingenuo lettore, tanta ostinazione del portare avanti una politica così platealmente suicida? Il perché è ignoto ai lettori dei grandi quotidiani a tiratura nazionale, ma è ben noto a tutti coloro che hanno vissuto sulla propria pelle la traumatica esperienza del Tav in

Valsusa. Questa esperienza ci ha insegnato che grandi opere stupide possono essere perseguite con la massima determinazione (addirittura con l'esercito!) non per stupidità, ma per interesse privato, da parte di dirigenti (tecnici o politici) privi di qualsiasi visione di futuro che non sia l'interesse immediato (personale o del proprio gruppo di potere: banche, aziende, partiti..). Nelle piccole opere e nelle manutenzioni le banche (e i privati, e i politici,..) hanno un ruolo marginale, per di più non esente da qualche inevitabile rischio (le piccole aziende non sussidiate possono anche fallire); invece le grandi opere, che per definizione sono ad alta intensità di capitale, consentono alle banche (e ai privati, e ai politici,..) guadagni sostanziosi e del tutto privi di rischi. Beninteso nel breve termine, l'unico che conta. Sembra incredibile, ma è tutto qui. Quando l'economia e la natura presenteranno il conto, lo presenteranno ad altri soggetti: i nostri sventurati discendenti. Cui lasceremo in eredità opere di cui non sapranno cosa fare, un territorio devastato e un debito enorme, impossibile da saldare.