

L'Osservatorio sul TAV ammette gli errori di valutazione... ...ma si va avanti

Da Obiettivo ambiente, notiziario di Pro Natura – Febbraio 2018
<http://torino.pro-natura.it/wp-content/uploads/2017/12/2-2018.pdf>

La "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia", a cura dell'Osservatorio, ci da ragione, ma si va avanti lo stesso!

In questo documento i contenuti sono pochi e i dati praticamente inesistenti: il contenuto essenziale è la rivisitazione politica da parte dell'Osservatorio delle proprie tesi per porsi in posizioni meno imbarazzanti. Sparisce la denominazione NLT (Nuova Linea Torino Lione) cara a Virano e nasce la nuova sigla AFTL cioè: "Adeguamento dell'asse Ferroviario Torino Lione" come se la spesa per il tunnel di base e per il resto fosse solo un ritocco alla linea. La "tratta nazionale", diventa semplicemente una "tratta di adduzione nazionale" non più a servizio del tunnel di base ma, in gran parte, del Servizio Ferroviario Metropolitan, lasciando ogni dubbio sulla compatibilità di un servizio cadenzato metropolitano con una linea TAV/TAC.

Sparisce anche la vecchia parola magica "Alta Capacità" con la quale sin dall'inizio hanno cercato inutilmente di incantarci. In questo quadro minimalista il tunnel di 15 km della collina morenica fra Rivoli e Avigliana, che è parte del progetto della tratta nazionale depositato da Italferr, diventa solo una "variante della collina morenica".

Più avanti l'Osservatorio ammette che "il quadro trasportistico ha modificato in modo sostanziale le valutazioni espresse in passato" e dà le nuove previsioni di traffico: il numero dei treni complessivi si riduce da 356 per la sola linea Alta Velocità a 282 in tutto, cioè a quanti per anni abbiamo detto che erano il massimo prevedibile e quindi compatibili con la linea esistente. L'Osservatorio arriva ad una nuova previsione di tonnellaggio merci annuo di 20-25 milioni di tonnellate, che si allinea alle nostre previsioni teoriche massime, abbandonando l'*obiettivo politico* (o "strategico") dei 40 milioni di tonnellate di merci all'anno, che dal 2000 ad oggi aveva costituito il muro a fronte del quale si era rifiutata ogni discussione.

Poi l'Osservatorio comincia la revisione storica ed afferma che "le previsioni dell'Unione Europea hanno ampiamente sovrastimato il traffico merci", mentre invece è stato proprio l'Osservatorio, con il suo "Quaderno n. 2" del 2006 dal titolo "Scenari di traffico dell'arco alpino" a pubblicare quei dati di previsione falsi ed ad essersi sempre rifiutato di confrontarli con quelli reali.

Però continua a fare l'orbo: vede lo squilibrio al Frejus ma non vede che lo squilibrio maggiore è al transito di Ventimiglia.

Eclatanti sono le conclusioni: "...avessimo saputo ciò che in seguito è accaduto avremmo preso la stessa decisione?" "Al punto in cui siamo arrivati ha senso continuare come previsto allora oppure c'è qualcosa da cambiare od addirittura è meglio interrompere e rimettere tutto a posto?"

Eppure la risposta che l'Osservatorio si dà è un controsenso stupefacente: "E' una domanda importante che nel prossimo decennio in cui si continuerà a costruire sarà necessario porsi più volte".

Cioè si deve comunque andare avanti perché "la sostanza è stata ampiamente dibattuta anni fa e quindi non ha senso tornare su argomenti già discussi su cui si è giunti ad una conclusione"! Poi di nuovo ammette che: "non c'è dubbio che molte decisioni fatte quasi dieci anni fa in assoluta buona fede (*e non è vero*), anche appoggiandosi a previsioni ufficiali della Unione europea (*e non è vero*) siano state smentite dai fatti... e che lo scenario attuale è molto diverso da quello in cui sono state prese le decisioni" e che "le previsioni di traffico sono inevitabilmente diverse", proprio come abbiamo sempre detto noi. Ma alla fine: "si considera non utile procedere ad una revisione dell'attuale progetto perché la decisione di costruire il tunnel di base è stata presa e fa parte ormai dello scenario programmatico".

Neppure l'ammissione di aver portato avanti dei dati taroccati basta a fermare il progetto. Ma la Corte dei Conti tace.

Torino, 22-01-2018