

“La Torino-Lione superata e dannosa: ripensiamoci”

L'appello di scrittori, giornalisti e studiosi: un tavolo per la “exit strategy”

Dopo trent'anni di proclami e di progetti il TAV Torino-Lione è ancora ai blocchi di partenza, essendo state realizzate solo alcune opere preparatorie, anche se “l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera” è stato autorizzato dal Parlamento che ha ratificato precedenti accordi tra Italia e Francia. Nel frattempo molte cose sono cambiate. È stato pubblicato un documento dell'Osservatorio per il Tav istituito presso la Presidenza del Consiglio in cui si riconosce che “molte previsioni fatte 10 anni fa, sono state smentite dai fatti”, salvo poi giustificare la realizzazione del tunnel di base e di altri interventi non meno devastanti in territorio italiano adducendo nuove opina-

bili ragioni concernenti l'asserita necessità di ammodernare un'infrastruttura obsoleta e non integrata. Siamo, dunque, di fronte a un'opera progettata e studiata per far fronte a un aumento a suo tempo definito insostenibile dei traffici che viene infine deliberata dando atto del venir meno dei presupposti iniziali. È un'evidente anomalia tanto più grave se si considera che le “nuove ragioni” non sono sorrette da alcuna analisi indipendente dei costi-benefici e del ciclo di vita dell'opera e sono con-

testate da autorevoli tecnici di diversa estrazione, con riferimento sia agli studi previsionali sia ai modelli analitici usati (è stato presentato alla Procura di Roma, da parte di diversi soggetti tra cui alcuni sindaci della Valle, un esposto, in fase di indagini preliminari). In tale contesto, elementari ragioni di trasparenza e di prudenza impongono una riflessione e la riapertura da parte del governo di un confronto con i cittadini, le istituzioni, i tecnici da queste nominati e, più in generale, il mondo degli studiosi e dell'economia. Per questo rivolgiamo alla politica e al governo un appello: la decisione di costruire la linea ferroviaria è stata presa 30 anni fa. Oggi tutto è cambiato, i lavori per il tunnel di base non sono ancora iniziati. Aprire un tavolo di confronto reale su opportunità, praticabilità e costi dell'opera e sulle eventuali alternative non

provocherebbe, dunque, né battute d'arresto né ritardi. Sarebbe un atto di responsabilità.

Tra gli altri Massimo Bray, don Luigi Ciotti, Paolo Cognigni, Vittorio Emiliani, Carlo Freccero, Elio Germano, Paul Ginsborg, Tomaso Montanari, Moni Ovadia, Marco Revelli, Salvatore Settis e Gino Strada

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lavori in corso Il cantiere del Tav Ansa

IN CLAMOROSO RITARDO

» FRANCESCO RAMELLA

Dicono che il tempo è galantuomo. Forse è così. Un esempio è quello che emerge dalla lettura di un recente documento dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri: “Non c'è dubbio che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione europea, siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica... Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni”.

SCUSATECI, sembrano dire i tecnici dell'Osservatorio, ma dicianni fa era impossibile prevedere quanto sarebbe emerso in seguito. Verrebbe da domandarsi il perché, allora, fare delle previsioni. Malarealtà è molto diversa da quella narrata nel documento. A più riprese, fin dal 2005, ben prima dunque del manifestarsi della recessione economica, sono stati pubblicati numerosi contributi di economisti dei trasporti che mostravano come le previsioni di crescita dei traffici fossero del tutto irrealistiche. Vediamo alcuni numeri: in base alle previsioni governative, nel 2035 lungo il corridoio di progetto del Tav avrebbero dovuto transitare oltre 43 milioni di tonnellate di merci su strada e 15 su ferrovia; a metà secolo i

Il governo ammette: sul Tav ci siamo sbagliati, ma si farà

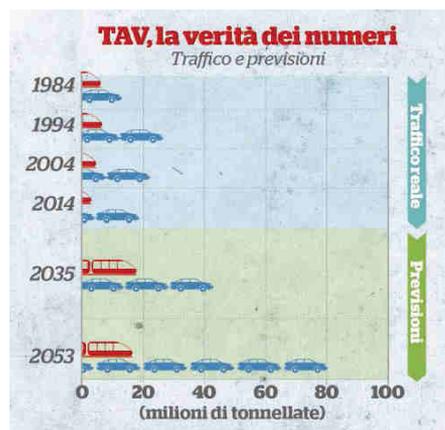
Tanto paghiamo noi Secondo il rapporto della Presidenza del Consiglio i numeri non giustificano l'opera: “Previsioni ormai smentite dai fatti”



La domanda che i decisori devono farsi è: ha senso continuare come previsto allora? O è meglio rimettere tutto com'era prima?

flussi su strada avrebbero dovuto superare gli 80 milioni di tonnellate. Tali previsioni erano incoerenti con l'evoluzione storica dei traffici. La strada aveva conosciuto una rapida crescita fino alla prima metà degli anni '90 dello scorso secolo per poi declinare, anche in ragione del forte aumento dei pedaggi praticati lungo i trafori del Monte Bianco e del Fréjus, nella decade successiva e ulteriormente in quella immediatamente alle nostre spalle. Il traffico su ferrovia ha oscillato tra gli 8 e 10 milioni di tonnellate tra il 1980 e il 2000. Tra il 2003 e il 2011 la galleria è stata ammodernata con forte limitazione della circolazione dei convogli. Nel periodo successivo alla conclusione dei lavori non si è registrata alcuna ripresa dei flussi che si attestano attualmente intorno ai 3 milioni di tonnellate (lo stesso valore registrato a fine anni '60).

SEPPURE in clamoroso ritardo, sono ora gli stessi proponenti del progetto a porsi l'interrogativo. Leggiamo ancora nel documento: “La domanda che i decisori devono farsi è invece un'altra: Al punto in cui siamo arrivati, avendo realizzato ciò che già abbiamo fatto, ha senso continuare come previsto allora? Oppure c'è qualcosa da cambiare? O, addirittura, è meglio interrompere e rimettere tutto com'era prima?”.



Purtroppo, la risposta che viene data all'interrogativo sembra dare ragione a quanto scrisse Henry Kissinger: “Quando un ragguardevole prestigio burocratico è stato investito in una politica è più facile vederla fallire che abbandonarla”. Si rievoca la retorica dell'anello mancante della rete ferroviaria europea, si ripropongono le già più volte confutate motivazioni ambientali a favore del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. La qualità dell'aria, a Torino, in Valsusa come in tutta Europa è in miglioramento da decenni. Tale tendenza proseguirà in futuro grazie alla progressiva sosti-

tuzione dei mezzi più inquinanti: dieci veicoli pesanti a standard Euro VI emettono come uno solo Euro 0. Gli storici utenti del Fréjus e del Monte Bianco sanno molto bene come la qualità dell'aria nei trafori un paio di decenni fa fosse ben peggiore di oggi. Si può aggiungere, tra parentesi, che la qualità dell'aria al confine italo-francese dove il 93% delle merci utilizza la strada è migliore rispetto a quella lungo il confine svizzero.

Si riafferma di voler proseguire lungo il percorso intrapreso senza peraltro fornire alcun nuovo elemento quantitativo a sostegno della fattibilità economica del progetto.

Per molti decenni non si registrerà infatti alcun vincolo di capacità sulla rete stradale, unico fattore che potrebbe, a determinate condizioni, giustificare l'opera. I tunnel stradali sul versante occidentale delle Alpi sono infatti utilizzati all'incirca per un terzo ed è in fase di realizzazione una seconda “canna” del traforo del Fréjus che allontanerà ulteriormente la prospettiva di saturazione delle infrastrutture esistenti.

COME dimostra l'esperienza svizzera, neppure con il tunnel di base la ferrovia potrebbe diventare competitiva con la strada e dovrà continuare a essere pesantemente sussidiata. Non solo, come ebbe a dire tempo fa l'ex presidente della Provincia di Torino, Antonio Saitta: “Toccherà al governo mettere in campo politiche di disincentivo economico del trasporto su gomma a favore di un trasferimento modale, specie delle merci, verso il ferro”. Politiche di disincentivo economico significano un incremento artificiale dei costi del trasporto: è come se un'impresa incapace di contrastare un concorrente di maggior successo chiedesse al governo di incrementare il livello di tassazione che grava sui servizi prodotti da quest'ultimo per metterlo fuori mercato o, peggio, ne impedisce l'acquisto.

La conferma del progetto non può che essere giudicata una pessima scelta: costosa per i contribuenti che pagheranno prima per la costruzione e dopo per incentivare l'uso dei servizi, dannosa per l'economia come dimostrano le analisi costi-benefici indipendenti e irrilevante per l'ambiente. Ma assai gradita dai costruttori e da un manipolo di operatori ferroviari che vorrebbero prosperare a nostre spese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi prende le decisioni Il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni

Ansa