

Tav, vero o falso: le dieci cose da sapere

I due vicepremier litigano sulla tratta Lione Torino. "Non è stato scavato neppure un centimetro", dice Di Maio, "Ho visitato i primi sette chilometri", ribatte Salvini. Un decalogo per capire come stanno davvero le cose.

di **Andrea Zaghi** da *Famiglia Cristiana* del 09-02-2019

<http://m.famigliacristiana.it/articolo/tav-vero-o-falso-le-dieci-cose-da-sapere.htm>

La storia della Tav Torino-Lione come storia infinita, nella quale verità e falsità si mescolano come in un romanzo giallo. È storia complessa, certamente, fatta di incomprensioni, scontri, accordi, cambi di fronte, intuizioni, fantasie e realtà. Una specie di *moloch* tecnologico e demagogico di fronte al quale ci si perde e si perde il lume della ragione. Madre di tutte le battaglie ambientaliste per alcuni, semplice scusa per «dire no» a tutto per altri, oppure ancora strumento per acchiappare voti buoni per farsi eleggere per altri ancora, quella della Tav è una storia che non si è ancora conclusa e che, soprattutto, vive in una confusione che si autoalimenta. A iniziare dallo stesso oggetto del contendere che è poi una linea ferroviaria dove far passare treni con moderni criteri di sicurezza ed efficienza. **Il bisticcio inizia dal nome dell' opera. Tav al maschile se si pensa a un Treno ad alta velocità, Tav al femminile se si pensa alla linea ferroviaria, più correttamente Tac cioè un Treno ad alta capacità** se, come è giusto fare, si pensa a un convoglio in grado di portare più merci di quelli di oggi. Perché occorre fare attenzione: tutto è nato per far transitare più cose e persone di quante adesso ne passino sulle strade ferrate fra Italia e Francia.

Ma le incomprensioni, le false notizie, le fandonie e le fantasie imperversano ancora. Ecco quindi qui di seguito un piccolo decalogo per capirne qualcosa di più (tratto fra l' altro dall' unica fonte autorevole e autorizzata a dire qualcosa di serio: l' Osservatorio per l' Asse ferroviario Torino-Lione).

La realizzazione della Torino-Lione non è ancora iniziata.

FALSO. La costruzione della Tav Torino-Lione è già ampiamente iniziata. All' 11 gennaio 2019 sono stati scavati 25,5 km di tunnel sui 29,1 previsti nei lavori preliminari; si tratta di tunnel che costituiscono una parte integrante dell' opera complessiva (discenderie, *bypass*, gallerie di sicurezza); il 15,5% dei 162 km di tunnel complessivamente previsti. Una parte della galleria ora in corso di realizzazione tra Saint Martin la Porte e La Praz, sull' asse e nel diametro della canna sud del tunnel di base (10,5 m diametro), diventerà a tutti gli effetti una parte del tunnel di base (9 km). Risultano scavati all' 11 gennaio 2019 oltre 5,5 km di tale galleria.

L' attuale linea ferroviaria è ancora utilizzabile, magari con qualche piccolo intervento.

FALSO. L' attuale linea costituisce la più critica linea ferroviaria che oggi attraversa le Alpi. Quella che viene indicata come "tratta di valico" è una ferrovia lunga 88 km - per 48 km in Italia e per 40 km in Francia - ed è costituita oltre che dal Traforo del Frejus, iniziato nel 1857 ed inaugurato nel 1871, da altri 40 km di tunnel, più recenti. Si tratta di una linea che non è più conforme alle norme di sicurezza internazionali relative alle gallerie e non consente per le sue caratteristiche tecniche e morfologiche (pendenza e tortuosità), il transito dei treni merci moderni e competitivi lunghi (più di 750 metri) e pesanti (2.000 t) richiesti dal mercato. Le limitazioni imposte alla circolazione dei treni merci dalle autorità di sicurezza ferroviaria italiane e francesi hanno decretato di fatto la saturazione di questa linea. Per questo non esiste su di essa una capacità residua per il trasporto delle merci.

Realizzare la Tav Torino-Lione costa tantissimo: circa 20 miliardi a carico dell' Italia.

FALSO. Sulla base del progetto attuale e degli accordi internazionali, i costi sostenuti dall' Italia per l' intera opera sono di 4,7 miliardi di euro: 3 miliardi per la tratta internazionale (il tunnel del Moncenisio) cofinanziata anche dalla UE e dalla Francia per quasi 2/3 del costo totale (8,6 miliardi euro), oltre a 1,7 miliardi per adeguare la tratta nazionale da Torino a Bussoleno. Tale costo, a seguito dell' annunciato aumento del contributo europeo al 50 per cento, potrà essere ridotto di un ulteriore mezzo miliardo. Il costo di quest' opera è quindi il più contenuto tra gli interventi strategici programmati sulle diverse tratte internazionali.

Il progetto è vecchio, deve essere rivisto e non risponde alle ultime innovazioni tecnologiche.

FALSO. La decisione di fare l' opera è una scelta recente assunta in base ad analisi e studi recenti. Certo, la programmazione degli interventi ed i conseguenti lavori per l' adeguamento dell' Asse Ferroviario Torino Lione a standard europei sono il risultato di un percorso di trent' anni di accordi, confronti, analisi, discussioni, studi ed approfondimenti che però sono in continuazione riconsiderati, rivalutati, rivisti ed aggiornati. Il nuovo progetto è stato completamente rifatto ed è stato approvato dal Cipe nel 2015 e poi nel 2018.

Dietro la realizzazione della Torino-Lione vi sono interessi occulti, la realizzazione dell' opera non segue procedure trasparenti e verificabili.

FALSO. È possibile affermare che la Torino-Lione è l' opera più «trasparente e controllata» d' Italia. Dal 2012 i lavori vengono realizzati d' intesa con il Ministero degli interni e la Prefettura di Torino per evitare infiltrazioni malavitose di ogni tipo; dallo stesso periodo è operativo il Gitav (Gruppo Interforze Tratta Alta Velocità), struttura investigativa specializzata istituita presso il Ministero dell' Interno proprio per prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata. A seguito della ratifica parlamentare dell' Accordo Italia-Francia (Legge 1/2017), le procedure antimafia italiane sono applicate anche in Francia, indipendentemente dalla nazionalità dei cantieri, dando vita al primo caso in

Europa di definizione ed applicazione di una normativa transnazionale anticorruzione. Il progetto e i lavori in Italia sono stati oggetto di 14 ricorsi amministrativi da parte degli oppositori, tutti risolti a favore dell'opera e di 4 indagini di enti di controllo concluse con zero ammonizioni.

La nuova linea Torino-Lione è indispensabile per l'economia del Paese e dell'Europa

VERO. Il tratto controverso fa parte di uno dei corridoi di trasporto europei più importanti. La sua assenza interromperebbe un flusso di merci essenziale per l'Italia. Sulla base di dati ufficiali - Istituto commercio estero (Ice), Unione Europea (Dgmove), Ufficio federale trasporti della Svizzera (Uft) - i flussi economici, di beni e di merci per l'Ovest Europa sono estremamente consistenti e superiori a quelli che transitano attraverso la Svizzera. Complessivamente l'interscambio economico con i paesi dell'Ovest Europa vale 205 miliardi con un saldo attivo di 21 miliardi: il 41 per cento dell'interscambio totale con i Paesi dell'UE (il 35 per cento con l'Europa) ed il 24 per cento dell'interscambio totale dell'Italia. La Francia è il secondo partner commerciale dell'Italia, la Spagna il terzo, la Gran Bretagna il quarto. Nel 2017 le merci trasportate via terra sono state 44,1 milioni di tonnellate: il 93 per cento viaggia su strada ai valichi di Ventimiglia, Frejus e Monte Bianco, con oltre 3,5 milioni di veicoli pesanti. Solo il restante 7 per cento transita via ferrovia, non perché non esista una domanda, ma perché non esiste più una ferrovia che risponda alle esigenze del mercato. Le merci che transitano ai valichi svizzeri in direzione del Nord Europa pesano 38,9 milioni di tonnellate (il 14 per cento in meno di quanto passa ai valichi francesi), ma transitano per il 70 per cento via ferrovia e solo per il 30 per cento via strada (circa 950 mila Tir).

È possibile decidere di non fare più l'opera senza particolari penali e problemi.

FALSO. La Torino-Lione si sta realizzando sulla base di precisi accordi sovranazionali che implicano scadenze e obblighi precisi. In particolare, l'avvio dei lavori definitivi ha dovuto attendere, come convenuto nell'Accordo Italia Francia 2012, la formalizzazione del cofinanziamento europeo (Grant Agreement 2015) ed il perfezionamento degli accordi Italia-Francia 2015 e 2016. La UE-Inea ha redatto le proprie valutazioni di verifica della convenienza economica dell'opera nel 2014 e 2015 prima della concessione del finanziamento. Gli Accordi hanno trovato piena attuazione per l'Italia, con la Ratifica Parlamentare nella Legge n. 1/2017 "Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 e del Protocollo Addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 9 del 12 gennaio 2017. Abbandonare tutto significherebbe ripercorrere a ritroso lo stesso iter.

La Tav Torino-Lione non migliorerà l'ambiente.

FALSO. Uno degli effetti principali della nuova linea ferroviaria sarà proprio quello di contribuire al miglioramento dell'ambiente. Basta pensare che oggi lo squilibrio del trasporto stradale (93 per cento del totale) ai valichi francesi è il peggiore delle Alpi e produce inquinamento, congestione, incidentalità non solo ai valichi ma su tutta la rete autostradale. Il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia (30 per cento al 2030 e 50 per cento al 2050) produrrà un grande vantaggio sia dal punto di vista economico che ambientale (per unità di peso trasportato un treno produce un nono dell'anidride carbonica e delle polveri sottili della strada). La nuova linea consentirà di risparmiare sui costi di trasporto (40 per cento in meno di quelli stradali), di eliminare tre milioni di tonnellate di CO2 l'anno e di limitare in modo significativo congestione e incidentalità sulla rete autostradale. Il bilancio cumulativo del carbonio è quindi estremamente positivo e dimostra che, per effetto del trasferimento modale, il costo energetico ed ambientale sarà ammortizzato dopo 12 anni. Dal 13° anno diventa "utile" ambientale per un ciclo di vita dell'infrastruttura almeno centennale.

I cantieri della Torino-Lione produrranno inquinamento e danni ambientali irreparabili.

FALSO. Tutti gli scavi condotti (oltre 25 km di gallerie e 65 km complessivi di sondaggi) hanno confermato, in Francia così come in Italia, che non esistono condizioni di rischio per l'ambiente e la popolazione. Lo scavo geognostico di oltre 7 km di tunnel a Chiomonte concluso nel febbraio del 2017, e parallelo al tunnel di base, è stato accompagnato da un sistema di monitoraggio ambientale con 40 centraline installate nel cantiere ed all'esterno, in un raggio di 15 km, che non ha precedenti in Italia ed Europa. Le oltre 70.000 rilevazioni effettuate ed i rigorosi controlli ambientali svolti dalle agenzie regionali (Arpa Piemonte) e nazionali (Ispra) hanno evidenziato la insussistenza di situazioni di rischio ambientale.

La Torino-Lione non migliorerà il trasporto delle persone.

FALSO. La nuova ferrovia favorirà notevolmente i viaggi dei passeggeri in ferrovia. Grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Lione di oltre due ore - da 4h 55m a 2h 39m -, la nuova offerta passeggeri a lunga percorrenza (22 treni al giorno) sarà estremamente competitiva rispetto all'aereo rendendo possibili soluzioni di trasporto molto più ecologiche (1/9 della CO2 prodotta per passeggero trasportato). Nel collegamento tra Torino e Lione avremo un risparmio complessivo di 1 ora e mezza (da 3h 25m ad 1h 54m). Occorre considerare che la direttrice occidentale è ancora più rilevante per il turismo ed aprirà opportunità ferroviarie oggi impensabili: la nuova infrastruttura sarà in grado di trasportare oltre 4 Milioni di passeggeri l'anno rendendo possibili e convenienti anche nuovi itinerari oltre alla Milano-Parigi (4h 30m): Milano-Marsiglia in circa 4 h, Milano-Barcellona e Milano-Bruxelles in poco più di 6 ore.