

Per rendere utile il Tav serve tornare agli Anni 60

Il tunnel della Manica genera benefici perchè è l'unico. I collegamenti alpini sono invece una dozzina. Perciò il Torino-Lione non è un'idea di successo

di **Ugo Arrigo** da *Il Fatto Quotidiano* del 31-07-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/07/31/per-rendere-utile-il-tav-serve-tornare-agli-anni-60/5359651/>

Al di fuori del paradiso terrestre nessun pasto è gratis, a parte l'eccezione della moltiplicazione dei pani e dei pesci. E se qualcuno consuma un pasto senza sostenerne l'onere è perché qualcun altro lo ha pagato al suo posto senza consumarlo. Le grandi opere sono pasti molto costosi e nessuna di esse è gratis, ma questo piccolo particolare viene tenuto abilmente nascosto a un'opinione pubblica ingenua dalla quasi totalità dei media e delle forze politiche.

Gli uni e le altre sottolineano l'utilità delle grandi opere e dalla descrizione dei loro vantaggi traggono erroneamente, violando quella che è nota come legge di Hume, la prescrizione della loro realizzazione. Che sarebbe come sostenere che quando entriamo come consumatori in un grande magazzino dovremmo portarci via una grande quantità di beni, essendo tutti potenzialmente utili per noi. Ma in realtà non lo facciamo, poiché troviamo un ostacolo nel nostro vincolo di bilancio il quale ci comunica che non ce li possiamo proprio permettere. Così dobbiamo limitarci a comperare solo quelli che riteniamo valgano più dei soldi che ci chiedono in cambio.

Perché questa semplice logica delle scelte private evapora come neve al sole quando passiamo alle scelte pubbliche? Perché semplicemente le scelte pubbliche si fanno coi soldi degli altri e in particolar modo le grandi opere si fanno a debito, usando i soldi degli italiani di domani i quali non hanno alcuna possibilità di manifestare oggi il loro dissenso al riguardo.

Il caso Tav è emblematico al riguardo. Nessuno sostiene che la Torino-Lione sia completamente inutile, ma il gruppo di esperti del professor Marco Ponti ci ha spiegato che i suoi costi eccederebbero di gran lunga i benefici.

Come è stata accolta questa analisi? Col lancio sincronico di uova e pomodori mediatici. Ma cosa fa caro prof. Ponti, somma algebricamente i benefici nostri e i costi che verrebbero pagati da altri, togliendoci l'illusione dei pasti almeno semi-gratis? Che cosa ci importa del costo che ricadrà attraverso il contributo europeo sulla casalinga di Tallin, sull'idraulico di Danzica e sul pescatore di Setubal? E, poiché restiamo ancora col segno meno, cosa ci importa degli oneri che ricadranno attraverso il debito pubblico sugli italiani di domani?

Essi non comprano i giornali di oggi né votano i partiti di oggi.

Il vincolo di bilancio, quello che si manifesta ogni volta che entriamo in un grande magazzino, non esiste nelle scelte pubbliche: è solo un'illusione ottica evocata da quei quattro gatti, ma forse solo tre, di liberali rigoristi. Forse qualcuno ha scritto che le grandi opere saranno pur tutte utili ma che non ce le possiamo permettere tutte, almeno non tutte assieme? Io non lo ho letto, non almeno sui giornali a più ampia diffusione, quelli con le maggiori chances di informare, e informando correttamente anche di educare, i cittadini.

La Torino-Lione è una sorta di Eurotunnel sotto le Alpi, paragonabile per i costi di realizzazione ma non per i livelli di traffico attesi al link sottomarino tra Inghilterra e Francia. È indubbio pertanto che sia in grado di generare benefici, tuttavia la domanda chiave è perché essi non siano del medesimo ordine di grandezza del più famoso cugino franco-britannico. La risposta è semplice: l'Eurotunnel sotto la Manica è unico mentre di eurotunnel sotto le Alpi ve ne sono molteplici.

A livello ferroviario esso sarebbe il quarto, dopo i due nuovi link svizzeri del Gottardo e del Loetschberg e il nuovo Brennero in fase di costruzione. Seconda considerazione: tutti questi link ferroviari hanno almeno un gemello stradale in concorrenza e la Torino-Lione ne ha ben tre, aggiungendosi al Fréjus stradale anche il Bianco e Ventimiglia; infine bisogna considerare i collegamenti, sia ferroviari che stradali, con Austria e Slovenia dal Friuli.

Le merci sono in grado di attraversare le Alpi grazie ad almeno una dozzina di collegamenti rilevanti, tra ferroviari e stradali. Invece tra Inghilterra e Francia vi è solo l'Eurotunnel che, essendo privo di alternative stradali, obbliga i camion a salire in treno, in quella che è chiamata autostrada viaggiante, oppure a imbarcarsi. Tutto il resto delle merci viaggia direttamente via mare, come ha sempre fatto nei secoli. Tra le merci che usano l'Eurotunnel, inoltre, più del 90% utilizza

la modalità camion su treno rispetto al solo treno. Nel caso della Torino-Lione questa parte della domanda avrebbe tuttavia valide alternative autostradali e non è proprio detto che sia disponibile a salire in treno spontaneamente.

Che fare dunque? Realizzare il Tav e lasciarlo semivuoto, dando ragione ai suoi critici, oppure chiudere le diverse alternative stradali e ritornare alla situazione dei primi anni '60, quando i due trafori non c'erano e la scelta per le merci dalla Francia era solo tra il Fréjus di Cavour e l'Aurelia dei romani? A queste condizioni la Torino-Lione potrebbe anche essere un'idea di successo.