

Perché essere ragionevoli se si ha ragione?

L'OPINIONE di **Gerardo Marletto** * da CARTA N. 27 del 18/7/08 - Pag. 10/11

Lo scorso 10 Luglio ero a Roma, invitato da Wwf e Legambiente a discutere di Fare, lo studio oramai noto sulle «Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti». Fare sintetizza il lavoro svolto dai tecnici della Comunità montana Bassa Valle di Susa nell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione. Soprattutto, Fare si propone come alternativa di progetto alla Tav.

Lo studio, che il 10 è stato presentato da Antonio Ferrentino e da Andrea Debernardi, si divide in tre parti: nella prima, si ricostruisce la lunga storia del trasporto merci e delle grandi opere in Val di Susa; nella seconda parte si propone un approccio integrato e «ragionevole» alla politica dei trasporti che costituisce la base della terza parte, dove si sviluppa la proposta vera e propria. Punto di partenza della proposta è un dato di fatto: la capacità di trasporto della ferrovia è oggi massima nel tratto di valico, diminuisce discendendo la Valle e raggiunge i livelli minimi nel nodo di Torino. Ne deriva un progetto in 5 fasi.

A parte la fase 0, che punta all'uso efficiente delle infrastrutture esistenti, le altre fasi propongono interventi di potenziamento della rete: prima nel nodo di Torino, poi nella cintura metropolitana, nella bassa Valle, per arrivare solo nella fase 4 alla «duplicazione della linea di valico». Cioè il nuovo tunnel alpino, proposto però con standard non da alta velocità.

Corollario non secondario di Fare è la procedura: ogni fase viene avviata solo se un'apposita «cabina di regia» certifica che i potenziamenti di linea realizzati nelle fasi precedenti hanno generato un traffico sufficiente. Con l'idea – solo parzialmente esplicitata – che così facendo non si arriverà mai a dover costruire il nuovo tunnel alpino e comunque non ne se dovrà discutere prima del 2030.

Il tunnel non serve, né ora né mai

La prima parte dello studio – così come il lavoro svolto in diciotto mesi dall'Osservatorio – non fa altro che confermare quello che già sapevamo e che solo chi era pregiudizialmente pro-Tav si è sempre rifiutato di accettare. Il tunnel della Torino-Lione è un'opera non prioritaria, inutile, che non si dovrebbe fare.

Assumiamo pure uno scenario di grande crescita dei traffici transalpini – trascurando quindi sia gli effetti della crescita del costo dell'energia, sia la necessità di ridurre le distanze coperte dalle merci trasportate. Assumiamo anche che l'Italia riuscirà rapidamente a dotarsi di una politica seria e determinata di diversione modale dal camion al treno.

Teniamo però anche presente che la Svizzera ha costruito un nuovo tunnel ferroviario (il Loetschberg) e nei prossimi anni ne aprirà un secondo (il nuovo Gottardo). E ricordiamoci che l'operazione successiva – ammesso che vada in porto – sarà il nuovo tunnel ferroviario lungo la direttrice del Brennero.

Date queste basi, non ci sono elementi sufficienti per un nuovo tunnel anche sul versante francese. In altri termini, la diagnosi è incontestabile: tenuto conto anche dei costi estremamente elevati e degli altissimi rischi ambientali, non è ragionevole prendere in considerazione un nuovo tunnel di attraversamento alpino lungo la direttrice Torino-Lione. Neanche a bassa velocità, e neanche come ipotesi da verificare nel medio- lungo periodo. Si potrebbe discutere della necessità di integrare la rete ferroviaria italiana ai nuovi tunnel ferroviari svizzeri o di costruire il nuovo tunnel del Brennero.

Ci sarebbero da valutare elementi pro e contro. Ma nel caso della Torino-Lione tutti gli elementi convergono nella direzione della inopportunità dell'opera. Come ho sostenuto pubblicamente più di una volta, sono pronto a cambiare opinione di fronte a dati e informazioni che vadano nella direzione opposta; sinora non li ho visti.

La Torino-Lione non è comunque prioritaria

E proprio da un punto di vista tecnico, considero lo studio Fare infondato nella sua parte propositiva (mentre nella sua parte di ricostruzione «storica» è molto apprezzabile). Come ribadisce sin dalle sue premesse lo studio Fare, è necessaria una politica dei trasporti che individui le priorità e, solo su questa base, valuti quali siano gli interventi da attuare e le singole opere necessarie.

Ma allora occorre riaffermare innanzitutto che le priorità del paese in materia di trasporti sono altre; una in particolare: uno sforzo imponente e duraturo per ridurre l'insostenibilità sociale, ambientale ed economica dell'attuale modello di trasporto urbano, metropolitano e locale in genere. Mentre il taglio dell'Ici toglie risorse al trasporto pubblico locale e mentre le città scoppiano di traffico e di inquinamento, appare evidente a chi è realmente ragionevole che le risorse pubbliche dovrebbero essere destinate a nuovi sistemi di mobilità urbana.

Anche da questa semplice considerazione – oltre che da quanto detto prima – sarebbe discesa logicamente l'inopportunità della fase 4 della proposta (il nuovo tunnel alpino).

E si sarebbero dovuti valutare in tutt'altra chiave anche gli interventi di ammodernamento, potenziamento e integrazione della rete attuale proposti nelle fasi 1-3. In particolare, per valutare più attentamente se questi interventi siano necessari in quanto tali o soltanto se accompagnati da una politica seria di diversione modale verso la ferrovia dei flussi stradali di trasporto transalpino e internazionali in genere (di cui oggi non si vede neanche lontanamente traccia...).

Davide ha ragione e Golia ha torto

Ma forse il passaggio meno condivisibile di Fare è quando propone di uscire dalla contrapposizione tra logiche del «fare per il fare» e del «non fare nulla» (Roberto Della Seta, già Legambiente e neo-senatore del Pd, durante la presentazione ha addirittura riesumato gli opposti estremismi, ma in chiave ambientale). Io credo che questa sia una visione stucchevole, per non dir di peggio. Nessuno vuole «fare per fare» e «non fare nulla». Quello che conta sono gli interessi in gioco. E mi pare ingeneroso, oltre che scorretto, non prendere atto, una volta per tutte, di due semplici fatti.

Primo fatto: la disparità delle forze in campo. Da una parte c'è Golia: una coalizione di interessi economici molto rilevanti che ha dalla sua parte personalità istituzionali e amministrazioni pubbliche europee, nazionali e locali; dall'altra c'è Davide: dei cittadini, i loro amministratori, qualche attivista e un pugno di esperti simpatizzanti.

Secondo fatto: Davide ha ragione, Golia ha torto. Se c'è qualcuno che è stato animato dal pregiudizio (dall'ideologia, come si usa dire ora, offendendo l'ideologia) sono stati proprio i pro-Tav: una volta accertata la demenzialità dell'Alta velocità transalpina per il trasporto di passeggeri, non hanno esitato a proporre la retorica – sempre infondata – dei «corridoi» per non rischiare l'«isolamento territoriale». Agli altri è toccato il compito di trovare dati, studi e analisi per dimostrare che quei soldi per fare la Tav Torino-Lione – soldi di tutti – erano e sono sprecati; **meglio Fare altro.**

* **Gerardo Marletto (1961)** è professore associato di *Economia Applicata* all'Università di Sassari.

Ha insegnato *Politica ed Economia dei trasporti* al Politecnico di Milano e all'Università di Roma Tor Vergata ed stato per diversi anni responsabile del centro studi di Federtrasporto.

Negli ultimi anni si è occupato prevalentemente delle relazioni tra trasporti, ambiente e innovazione.

Tra le sue ultime pubblicazioni: **La politica italiana dei trasporti: una rilettura critica**, *Economia pubblica* n.6/2004; **Una politica industriale per un'altra mobilità**, *Economia Società Istituzioni* n.1/2004.