

## Il Fatto Quotidiano

5 dicembre 2012

### TAV, le amnesie di Monti e Hollande di MARCO PONTI

*Ambiguità, perplessità e balle dei governi: ciò che continuano a chiamare TAV. Avanti a tutti i costi pur di far guadagnare i ricchi e impoverire i già poveri.*

I presidenti Mario Monti e François Hollande, nel vertice francese di due giorni fa, hanno fermamente deciso che la controversa linea Torino-Lione per le merci (non alta velocità, il nome Tav è una delle tante cose inesatte), s'ha da fare e si farà. Questa dichiarazione è talmente solida, che è stata già fatta un gran numero di volte negli anni passati, senza che sia successo poi molto. Soprattutto in termini di soldi veri allocati. Ma si è deciso di raddoppiare il tunnel autostradale, pare.

Molte perplessità sono legittime. I tempi: Hollande sembra che abbia chiesto di posporre la data di avvio dei lavori veri, già spostata al 2014.

Le ragioni sono una complicata revisione delle priorità dei progetti francesi ma anche severi vincoli di bilancio e crescenti perplessità interne, espresse in modo molto duro dalla Corte dei conti e dai Verdi, parte del suo governo. I lavori iniziati finora dai due versanti della Alpi sono solo tunnel esplorativi poco costosi (nonostante si tenti di affermare cose diverse).

I due governi poi "auspicano" che l'Unione europea paghi il 40 per cento degli 8,5 miliardi di euro che costa l'opera. Cioè 3,5 miliardi. Il ministro dello Sviluppo Corrado Passera ha dichiarato, interrogato in proposito, che "non vuole nemmeno pensare che questi soldi non arrivino".

Ma i Paesi europei sono 27, ognuno con diversi giocattoli tipo Tav, e il bilancio europeo è oggetto di un pesante conflitto mirante a una sua riduzione (ai Paesi anglosassoni non piace che i soldi europei vengano spesi in questo modo, e forse non hanno tutti i torti). Dell'opera poi non è noto alcun piano finanziario degno di questo nome. È noto invece che gli utenti sono così ansiosi di usare la ferrovia, che se devono pagare anche una piccola quota dei costi di investimento, scappano come lepri. Al contrario degli utenti delle autostrade. Ma i treni fanno bene all'ambiente, giusto? Quindi il dettaglio che debbano pagare tutto le casse pubbliche non è considerato un problema.

C'è anche un altro dettaglio che forse Hollande non ha potuto esplicitare: le efficientissime e sussidiatissime ferrovie francesi hanno perso il 40 per cento del loro traffico merci nell'ultimo decennio, la crisi attuale c'entra poco. Non certo un buon auspicio per il traffico prevedibile sull'opera. Il sistema caro ai francesi della cosiddetta "autostrada viaggiante" (camion interi caricati sul treno), una delle motivazioni dell'opera in questione, si è dimostrata non solo un disastro economico, e non era difficile prevederlo, ma con aspetti funzionali problematici.

Vediamo i veri aspetti ambientali del progetto: dovrebbe togliere molti camion dalla strada e spostarli sulla ferrovia. Questo risultato è altamente ipotetico, sia per lo scarso interesse delle imprese a usare il treno, sia perché il traffico totale dei camion su quella direttrice è modesto, e non in crescita. Inoltre i benefici ambientali riguarderanno aree non certo densamente popolate. Le merci che arriveranno in treno a destinazione dovranno poi rispostarsi sui camion e il danno ambientale nelle aree abitate sarà comunque molto più alto. Perché ritenere prioritario questo progetto, rispetto ad accelerare il progresso tecnico sui veicoli? Un camion vecchio inquina dieci volte più di un camion nuovo. E accelerare il rinnovo delle flotte costa molto.

I danni ambientali del nuovo tunnel sono invece certi. Non quelli a valle (il progetto attuale prevede il solo tunnel di base, ed è quindi molto meno impattante del precedente da 23 miliardi). Ma le ricerche recenti, soprattutto svedesi, dimostrano che i cantieri delle opere ferroviarie generano emissioni di gas serra molto superiori a quanto si pensasse. Danni ambientali certi e rilevanti, dunque, a fronte di benefici ambientali dubbi.

Ultima perla: il secondo tunnel autostradale non dovrà fare la concorrenza al treno e perciò avrà tariffe tali da impedire che il traffico aumenti. Dunque servirà pochissimo, se mai riusciranno a mettere in pratica questa stravagante idea.

I costi dell'opera, anche grazie alle molte obiezioni tecniche fatte, sono stati parecchio ridotti. Non altrettanto i tempi: almeno dieci anni. Il rischio maggiore, molto realistico date le esperienze italiane precedenti nel settore, è che si incominci a costruirlo, magari sotto elezioni. Poi i soldi finiranno e l'opera si trascinerà per ere geologiche. Senza che ovviamente alcuno alcuno risponda dell'ulteriore spreco di denaro pubblico che questo comporterebbe.