



Tav e grandi opere, non contano solo le proteste

di Marco Ponti | 23 marzo 2013

Per il Tav Torino-Lione mai nome risultò più sbagliato, soprattutto nella situazione attuale: il megaprogetto Av da 23 miliardi di euro si è ridotto **alla sola galleria di base per le merci**, con un costo totale previsto di 8,5 miliardi di cui all'Italia ne toccano 2,8, e impatti ambientali ovviamente molto minori. Sono sempre soldi buttati, ma davvero molti di meno, e questo grazie al "combinato disposto" di opposizione locale, opposizione tecnica, e scarsità di soldi pubblici.

La resistenza locale, lodevole quando non violenta, ha giocato nei fatti un ruolo ambiguo: al contrario dell'opposizione tecnica, generalmente ignorata dai media, ha avuto una straordinaria presenza in televisione, e anche sui giornali partigiani dell'opera. Il motivo è ovvio: le proteste locali "dimostrano" l'egoismo e la miopia di chi favorirebbe piccoli egoismi rispetto ai grandi obiettivi di sviluppo della Patria. È **l'effetto Nimby** ("non nel mio cortile"). I fautori bipartisan dell'opera ci marciano. Il problema Nimby però esiste: basti pensare alle stazioni Alta velocità di Bologna e Firenze che costeranno, a seguito delle "proteste" locali, il quadruplo del necessario. Comunque nel caso della Torino-Lione le proteste erano tecnicamente molto giustificate, al contrario che in altri casi.

Il **movimento 5 Stelle** ha fatto del caso Torino-Lione una **battaglia emblematica**, che verosimilmente costituisce **uno dei punti sul tavolo per un qualsiasi accordo politico**. Vale la pena allora di valutare i "costi di recessione" per l'opera, se si decidesse di non farla. Ovviamente le stime variano moltissimo: quelle dei promotori parlano di un miliardo e più, quelle, più ragionevoli, che si basano sulle pochissime cose realmente già fatte, si attestano sui 100-200 milioni (come ha scritto anche Giorgio Meletti su *Il Fatto Quotidiano*). E anche in Francia esiste una opposizione al progetto: la Corte dei conti francese ha dichiarato l'opera inutile per mancanza di traffico. Quindi anche sul piano politico recedere sembra tutt'altro che infattibile.

Ma di **opere inutili** all'orizzonte ne esistono di molto più costose, e i cui costi sono **tutti a carico nostro**. Citiamo solo due esempi: una ferrovia e un'autostrada. La nuova linea **Av Napoli-Bari** ha un costo preventivo di circa 7 miliardi, tutti a carico delle casse pubbliche (come è noto, le ferrovie non hanno ritorni finanziari, per ottenerli servirebbero tariffe tali da renderle deserte). Sono già stati avviati i primi lavori. È stato presentato uno studio di fattibilità, realizzato dalle stesse Fs, un po' imbarazzante: la sovrastima del traffico e dei benefici economici e ambientali sembra al di là di ogni ragionevolezza (si veda [Lavoce.info](#)). Ovviamente, nessuna replica da parte dei promotori dell'opera, nella tradizione tutta italiana che alle obiezioni tecniche non si risponde, mentre si "usano" quelle locali.

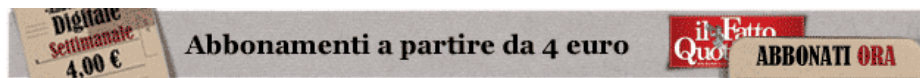
L'autostrada citabile è la **Livorno-Grosseto**. Qui l'onere per le casse pubbliche sarebbe limitato (le autostrade, al contrario delle ferrovie, tendono a essere pagate volentieri dagli utenti). Il problema è lievemente diverso: l'Aurelia attuale è già quasi tutta a quattro corsie, mancano solo 23 chilometri, e ha poco traffico (esclusa qualche punta estiva). Presenta certo alcuni punti pericolosi, con attraversamenti a raso, che andrebbero messi in sicurezza. Ma rifarla interamente a pedaggio significa di fatto far pagare una cosa che già funzionava. E che era gratis.

Ma il male peggiore in assoluto è un altro: visto che ci sono pochi soldi, il male peggiore sarebbe far partire molte di queste opere, senza alcuna certezza di poterle finire (ma questo dettaglio è politicamente irrilevante, quello che interessa è tagliare il nastro all'apertura del cantiere, poi qualcuno pagherà, e chiudere i cantieri è difficile, e a volte socialmente impossibile).

Che fare allora? Valutare con cura le priorità, senza chiedere all'oste se il vino è buono, e discutendo con tutti gli interessati, comprese le popolazioni locali. Poi partire con i lavori **solo se i soldi ci sono già tutti**, e sono "blindati", in modo che ci sia certezza di finire l'iniziato. Speriamo che le posizioni dei grillini evolvano in questa direzione. Attualmente sembra di intuire invece un approccio molto più ideologico: che le scelte "dal basso" (una forma di democrazia diretta), debbano sempre e comunque prevalere, senza che

altre valutazioni o criteri di scelta possano entrare in campo. Una posizione un po' inquietante, che farebbe prevalere semplicemente chi alza di più la voce.

Il Fatto Quotidiano, 23 Marzo 2013



Articoli sullo stesso argomento:

100 miliardi di grandi sprechi

Con Carta Verde Amex. Trasformi le tue spese in punti! Quota gratuita il 1° anno!

Sponsor 4WNet

Tav, vale la pena?

Tav, dossier del Governo: "L'opera va fatta" L'esecutivo spiega il perché in 14 punti

No Tav e Corte dei Conti contro la lobby della Tav

Ricavi e traffico: i dubbi di Parigi sulla Torino-Lione