

Tav, 20 anni di balle ad Alta velocità nascoste nei numeri

È

» VIRGINIA DELLA SALA

il 'fanta -Tav', l'insieme di dati e numeri elaborati per giustificare la creazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità (Tav) tra Torino e Lione. "Dagli anni Novanta a oggi, sono state presentate al pubblico valutazioni quasi sempre arbitrarie. Dovrebbero essere tecniche: ma se analizzate da un tecnico, appaiono addirittura paradossali": per Angelo Tartaglia, professore di fisica al politecnico di Torino e per tre anni membro dell'Osservatorio tecnico per la realizzazione del Tav Torino - Lione, "c'è stato un ricorso spregiudicato e intenzionale alla disinformazione". Bugie già venute alla luce negli anni scorsi e altre riconfermate da dati recenti: che, punto per punto e tutte insieme Tartaglia smentisce nel libro "Il Tav Torino - Lione, le bugie e la realtà", scritto con Guido Rizzi. "Sotto forma di numeri e dati sono state divulgate quelle che, volgarmente, definirei bufale". E più sono grandi le opere, più grandi sono le bugie create per giustificarle. Come quelle di seguito, sviluppate su modelli matematici e confutate sullo stesso piano e dalla realtà.

Il Tav è per il trasporto dei passeggeri

Non è vero. I flussi di traffico passeggeri sulla direttrice Torino-Lione sono lontanissimi da un ordine di grandezza che possa giustificare la nascita di una linea veloce al posto di quella che c'è già e su cui non viaggiano più di 2mila passeggeri al giorno. Ormai da 15 anni. "La Tokyo - Osaka ha più di 300mila passeggeri al giorno, il Tgv

mila passeggeri al giorno: quantità minima per ottimizzare i costi dell'alta velocità

3 milioni circa, i camion che si riverserebbero in strada secondo le stime del progetto del Tav Torino -Lione

Le proteste dei No Tav
Nelle foto, gli scontri che da anni coinvolgono manifestanti e forze dell'ordine nel cantiere di Chiomonte
LaPresse

Atlantique 40mila - spiega Guido Rizzi - È la soglia numerica minima. Al di sotto, una linea di Alta Velocità per passeggeri, ai costi attuali, è economicamente improponibile. Si realizza un'opera completamente a debito".

Il Tav è necessario per il trasporto merci

Tra il 1997 e il 2013, il traffico merci tra Italia e Francia è diminuito del 17 per cento. Tra le cause ci sono la smaterializzazione delle merci, la delocalizzazione delle attività produttive, l'aumento della disoccupazione e l'esplosione del debito. "La presunta carenza di infrastrutture ferroviarie o autostradali non ha alcun ruolo - spiega Rizzi - e tuttavia progettisti e proponenti continuano a mitizzare il ruolo strategico di tali infrastrutture". Producendo previsioni, non dimostrate né giustificate ragionevolmente, di un aumento esponenziale dei traffici tra Torino e Lione nei prossimi 40 anni. La prospettiva su cui si fonda tutto il sistema progettuale è che nel 2053 viaggeranno su ferro 58,1 milioni di tonnellate di merci. Diciotto volte il valore del 2013.

Le merci aumenteranno perché aumenterà il Pil

Chi ha elaborato le osservazioni ha immaginato che il Pil dell'area europea interessata dalla nuova linea avrà una crescita costante media dell'1,35 per cento fino al 2060. "Ma non esiste un modello matematico dell'economia mondiale - spiega Tartaglia - e le previsioni sulla crescita del Pil non possono essere considerate oggettive. Al massimo possono essere prese come auspici, con credibilità pari a quella di un oroscopo". È quasi superfluo osservare che dal 2007 al 2015 tutte le "previsioni" sulla crescita del Pil sono state ampiamente smentite.

Il pareggio di bilancio è previsto per il 2072

"Per teorizzare l'incremento di traffico nei prossimi decenni, per ogni punto di Pil calcolato in più - spiega Rizzi - i committenti del Tav hanno previsto un moltiplicatore di crescita di 1,7 che hanno chiamato *elasticità* e che dovrebbe essere calcolata su "dati storici". Negli ultimi 16 anni, il Pil italiano-francese è aumentato di pochissimo. Il traffico tra i due paesi, però, è diminuito del 16 per cento. "Il che dovrebbe portare a una elasticità negativa, o comunque minore di 1". In pratica, se-

Il libro



• Il Tav Torino - Lione. Le bugie e la realtà
Guido Rizzi e Angelo Tartaglia
Pagine: 159
Prezzo: 10 €
Editore: Intra Moenia



I numeri

2

mila. È la media di passeggeri che ogni giorno, da 15 anni, viaggia sulla tratta ferroviaria tra Torino e Lione

40



Sul progetto sono stati diffusi analisi e dati arbitrari. Le valutazioni tecniche, se analizzate da un tecnico, risultano perfino paradossali. Come le previsioni sulla crescita del Pil di Italia e Francia, che ha la credibilità di un oroscopo



Data:

domenica 19.07.2015

Estratto da Pagina:

14

condo i due studiosi, chi ha elaborato i dati è partito dalle conclusioni desiderate, per poi andare a ritroso verso l'elaborazione dei parametri d'ingresso. Il modello non è di per sé sbagliato, è stato comunque prodotto da qualcuno in grado di elaborarlo, ma come qualsiasi modello previsionale, il risultato dipende da cosa si pone come ipotesi d'ingresso.

“Se le ipotesi di ingresso sono assurde, si hanno risultati assurdi – spiega Tartaglia – Come l'ipotesi che il traffico sulla linea cresca, per decenni, più in fretta del Pil dei paesi collegati. Hanno ipotizzato un quoziente di crescita del Pil, poi previsto una crescita del volume dei trasporti che desse come risultato il dato finale che loro volevano: l'equilibrio costi-benefici. Un banale truccetto matematico”.

Il Tav drenerà l'eccesso di traffico sulla strada

Falso. In Valsusa, il traffico ferroviario sulla linea storica si è ridotto del 68 per cento rispetto al 1997, del 37 per cento rispetto al 2004. È aumentato quello stradale? No. Il traffico totale, ferro e gomma (attraverso l'intera frontiera italo-francese) è diminuito del 17 per cento dal 1997. Inoltre, l'accordo tra Italia e Francia del 2001 presupponeva che la realizzazione dell'opera fosse subordinata alla saturazione della linea ferroviaria già esistente. Prospettiva che, dati alla mano, non sembra essersi realizzata. “Oggi dovremmo avere ampiamente superato la soglia di saturazione dei 20 Milioni di tonnellate all'anno di merci sulla tratta già esistente (valore di saturazione stimato dalla stessa società Ltf, che ha curato il progetto). Invece, i

traffici reali non solo non sono aumentati secondo le previsioni ma, al contrario, sono diminuiti drasticamente: dai 10,1Mt/anno del 1997 ai 3,2Mt/anno del 2013”.

Nel 2035, con il Tav, il traffico triplicherà

Impossibile. Perché il progetto, che procede per fasi, esclude la possibilità che nel 2035 la linea ferroviaria sia conclusa. Sarebbe operativo solo il tunnel transfrontaliero. Dopo, i treni proseguirebbero sulla linea storica, che non può sostenere i 39,9 milioni di tonnellate all'anno previsti per la ferrovia (solo una parte di una previsione totale di 72,5 milioni di tonnellate sull'intero asse Valsusa-Bianco).

Secondo le previsioni, quindi, ulteriori 19,9 milioni di tonnellate dovrebbe riversarsi sulla strada, aggiungendosi al traffico già previsto. “Parliamo di una quantità che corrisponde a più dell'intero scambio attuale tra Italia e Francia, in tutte le modalità e attraverso tutti i valichi. Che equivale a 2.850.000 camion. Circa il quadruplo di quelli che circolano attualmente (680 mila). Ancora peggiori, se possibile, sono le previsioni per il 2053. “Uno scenario commenta Tartaglia – smentito da tutti i dati recenti. E anche dal buon senso”.

Chiomonte è un cantiere esplorativo

Non è vero. Il tunnel non è “geognostico”. A dimostrarlo, le dimensioni e il fatto che esplora una zona della montagna diversa da quella che sarà attraversata dal tunnel di base. “È una discenderia, una galleria utilizzata per il passaggio di materiali – spiega Rizzi – L'impatto ambientale è più grande di un semplice cunicolo esplorativo. Inoltre, l'autorizzazione non è per Chiomonte, ma per Venaus, un altro comune.

Il progetto di Chiomonte è stato presentato come variante del cunicolo esplorativo di Venaus per rinnovare un appalto senza indire un'altra gara”.

Il Tav è un progetto low cost

Falso. Non trovando i finanziamenti, è stato necessario ripiegare su un progetto per fasi, che si limita solo alla realizzazione del tunnel transfrontaliero. Rimandando lo sviluppo del resto della linea. E i tanto decantati finanziamenti europei riguardano solo questa tratta. Quindi solo il 40 per cento di una piccola parte dell'opera “che, secondo le stime di alcuni enti indipendenti, potrebbe arrivare a costare ben più di 20 miliardi. Per tutte le linee Alta Velocità realizzate in Italia, il preventivo è sempre almeno triplicato”, dice Rizzi.

Anche perché l'analisi sul rapporto costi-benefici si fonda sulla realizzazione dell'opera completa e nell'immediato: sempre per massimizzare quei benefici previsti dal progetto. Il 99 per cento dei benefici, poi, proviene dalle cosiddette *esternalità*, come la presunta riduzione di incidenti stradali e la diminuzione delle emissioni di anidride carbonica.

“È un caso unico: nessuna grande opera, pubblica o privata, ha mai basato il calcolo dei benefici solo su questi parametri”.

Il Tav darà nuovi posti di lavoro

Per la realizzazione della linea completa del Tav Torino-Lione si potrebbero generare, secondo i proponenti, 2mila posti di lavoro più 4mila di indotto. “I soldi europei, però, non bastano, neanche per completare il supertunnel e così Italia e Francia hanno deciso di continuare i lavori fino al prosciugamento dei fondi a disposizione – spiegano Rizzi e Tartaglia – per poi sperare in altri contributi. Un sistema intermittente che renderà intermittente anche il lavoro”.

Il Tav ridurrà l'impatto degli incidenti

La tesi di partenza è che gli incidenti ferroviari abbiano un impatto economico inferiore di quelli stradali. “Sono state usate statistiche sulla rete nazionale delle

strade ordinarie, con un alto tasso di incidentalità”, spiega Rizzi. Invece, avrebbero dovuto fare i calcoli con i dati sugli incidenti autostradali, molto più bassi. “Ma se li avessero usati, non sarebbero arrivati alla soglia di accettabilità dell'investimento”, spiega Tartaglia. L'ennesimo trucco matematico.



Riduzione del traffico ferroviario che si è registrato sulla già esistente linea italo-francese tra il 1997 e il 2013



Flessione negativa degli scambi tra Italia e Francia negli ultimi 16 anni. Secondo le previsioni sarebbero dovuti aumentare

Data:

domenica 19.07.2015

il Fatto Quotidiano

Estratto da Pagina:

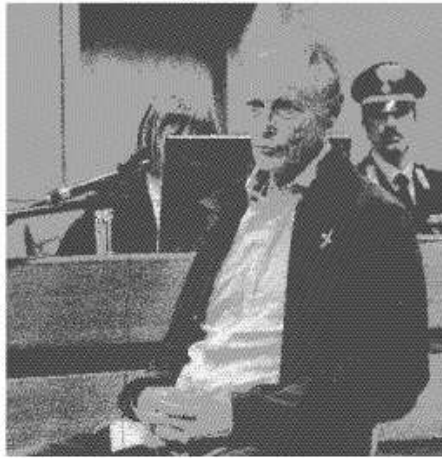
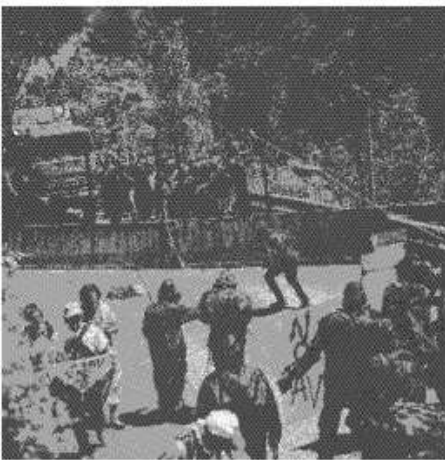
14

Tutte le tappe della Torino - Lione

La ferrovia Torino - Lione, detta comunemente Tav, è anche definita Nuova Linea Torino - Lione e abbreviata con Nltl. Il progetto è stato ideato nei primi anni Novanta e prevede la realizzazione di una linea ferroviaria di alta velocità e alta capacità di 235 chilometri, che colleghi Torino a Lione.

La tratta fa parte di un piano più ampio (la rete ferroviaria trans-europea) e il progetto, già modificato diverse volte, prevede una galleria di base lunga 57 chilometri fra la Val di Susa, in Italia, e la Moriana, in Francia. La fase progettuale è stata gestita dalla società italo-francese LTF, che ha realizzato studi di fattibilità dotandosi di un Osservatorio. Dal 23

febbraio è subentrato il promotore pubblico Telt, che unisce Ferrovie dello stato e governo francese. Alla Telt toccherà la realizzazione e la gestione della sezione transfrontaliera. Secondo le stime del progetto, il costo delle opere ferroviarie per l'intera tratta sarà di circa 23 miliardi di euro, mentre la realizzazione del solo tunnel di base ne costerebbe circa 8,5.



Erri De Luca

Lo scrittore è accusato a Torino di istigazione a delinquere per aver giustificato i "sabotaggi" al Tav in Val di Susa

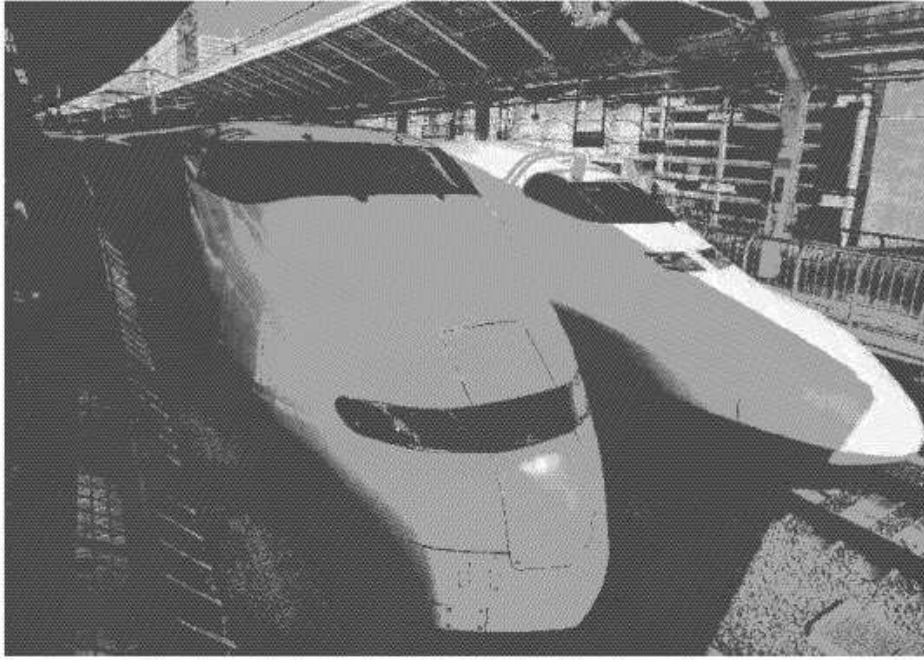
Ansa

Lo studio *Dai passeggeri alle merci, le previsioni sul traffico transfrontaliero non corrispondono alla realtà: "Cifre gonfiate per giustificare i lavori"*



I cantieri operai a lavoro in tutto del tunnel del Tav. Accanto, un mino giapponese. Ansa/Chroma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.