volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

# I buchi neri nel nostro futuro

**Autore:** Marco Revelli

Ogni volta che qualcuno butta l'occhio sulla TAV Torino-Lione ne scopre l'assurdità e l'insostenibilità. Intendo qualcuno che non abbia gli occhi foderati da una colata di cemento armato ideologico spessa 57 chilometri o che non sia condizionato da un conflitto d'interessi grande come l'orrido grattacielo di Fuffas a Torino. L'ultima volta in ordine di tempo è toccato alla Corte dei Conti europea, che ha messo sotto osservazione otto IFT (nell'orribile pratica degli acronimi significa "Infrastrutture-faro nel campo dei trasporti), tra cui appunto la Lyon-Turin. Otto mega-progetti finanziati dall'Unione europea in quanto parte del TEN-T (il Network Trans-Europeo di Trasporto regolato dal protocollo del 2013). L'obbiettivo dichiarato era quello di accertare: 1) se le opere potranno realisticamente essere terminate entro il termine previsto del 2030; 2) se la pianificazione risulti "di buona qualità, valida e trasparente"; 3) se l'attuazione sia efficiente e la supervisione sugli investimenti cofinanziati dall'UE da parte della Commissione "sia adeguata". E la

conclusione è stata che, per buona parte dei casi considerati, NESSUNA DI QUESTE CONDIZIONI appare rispettata. In primo luogo per quanto riguarda il TAV Torino-Lione, per il quale le “criticità” rilevate e riprodotte nel Rapporto appaiono macroscopiche. Intanto per i tempi: nessuna speranza che nel 2030 si veda qualcosa passare in quel tunnel infinito. La Corte considera molto “probabile” che l’infrastruttura principale “non sarà pronta entro il 2030, come al momento previsto”, ma soprattutto pressoché certo che non saranno ultimate le necessarie opere di raccordo, indispensabili per considerare ultimata l’opera, soprattutto sul versante francese dal momento che “la strategia attualmente in vigore in Francia fissa il 2023 come termine ultimo per il completamento della pianificazione delle linee di accesso nazionali”. Il 2035 sembra apparire un terminus ad quem meno impossibile anche se anch’esso del tutto incerto.
Poi per i volumi di traffico, da cui dipende in primo luogo la redditività (e l’utilità) dell’opera. Anche qui la Corte ribadisce quanto non si stancano di ripetere i critici del TAV, ovvero che le proiezioni di traffico dei fautori dell’opera sono fuori dalla realtà. Per raggiungere i 24 milioni di tonnellate annue trasportate occorrerebbe deviare su rotaia più della metà degli attuali 44 milioni di tonnellate trasportate su gomma, percentuale irraggiungibile ovviamente, tanto più in assenza di una lunga serie di “condizioni complementari: eliminazione delle strozzature, costruzione di collegamenti mancanti a livello di corridoio, promozione delle condizioni del traffico multimodale per garantire traffico ferroviario interoperabile e senza soluzione di continuità”, ecc…) che farebbero ulteriormente lievitare i già elevatissimi costi: 9,5 miliardi di Euro, quasi raddoppiati rispetto al precedente “preventivo”, la cifra più elevata tra gli 8 mega-progetti europei presi in considerazione.
Infine la ricaduta ambientale, questione delicata perché è su questo tasto che battono madamine, confindustriali SI-TAV e partito degli affari, dopo che gli altri argomenti (per esempio i flussi di traffico) gli sono stati smontati dai dati: sulla “progressista” riduzione delle emissioni di CO2 ottenuta dal trasferimento dal traffico su gomma alla rotaia. Finalmente la Corte dichiara formalmente fondate le osservazioni dei NO-TAV che da sempre sostengono che le emissioni inquinanti e degradanti del clima prodotte dai lavori di costruzione dell’opera aggreverebbero, per un lungo periodo, anziché alleviare, l’impatto ambientale. Luca Mercalli ha condotto su questo una battaglia scientifica e culturale esemplare. Bene, la Corte dei Conti europea mette ben in chiaro che il momento a partire dal quale occorre calcolare i benefici ambientali è quello dell’entrata in funzione dell’opera e non certo quello dell’inizio dei lavori come truffaldinamente e assurdamente calcolavano i SI-TAV. E poi ci dice che per assorbire l’enorme volume di emissioni dannose prodotte dai lavori (a cominciare dalle centinaia di camion e mezzi di trasporto per gestire lo smarino in circolazione ogni giorno, per una quindicina di anni, in valle) e pareggiare il conto – cioè per iniziare a ottenere vantaggi ambientali dalla ferrovia – occorreranno almeno 25 anni, che calcolati dal 2035 ci portano al 2060, a condizione che i livelli di traffico siano quelli (come si è visto spropositati) previsti dai costruttori. Se raggiungessero, com’è più che ragionevole prevedere, “solo la metà del livello previsto, occorreranno 50 anni dall’entrata in servizio dell’infrastruttura prima che le emissioni di CO2 prodotte dalla sua costruzione siano compensate”. Si andrebbe cioè alle soglie del

prossimo secolo!
La Corte ha anche osservato – in conclusione – che “la Commissione non ha valutato in modo indipendente le specifiche di costruzione basandosi sui potenziali flussi di traffico passeggeri e merci prima di concedere fondi Ue”.

Ho detto all’inizio che basterebbe non essere accecati da ideologie e conflitti d’interessi per cogliere l’assurdità dell’opera. Per la verità la Corte dei Conti europea un bel po’ d’ideologia “sviluppista” l’ha assunta nel proprio DNA. E infatti, nonostante quanto rilevato e contestato, non pensa di bloccare nulla. E anzi il suo presidente, Oskar Herics, che è stato anche l’estensore della relazione, continua a dirsi convinto che comunque, aldilà delle criticità osservate nel modo di calcolare i flussi o gli impatti e circa la trasparenza delle procedure, quel sistema infrastrutturale europeo resti “essenziale” per sostenere la crescita sistemica tramite una maggiore connettività infrastrutturale e che “dovrebbero essere profusi ulteriori sforzi per accelerare il completamento di molti dei megaprogetti-faro di trasporto dell’UE”. E questo nonostante che per alcuni di questi – come anche per il TAV valsusino – siano state opposte numerose, e valide, critiche da valutatori indipendenti.
Così per il tunnel sottomarino (lungo 18 km) che sta sotto la voce “collegamento fisso Fehmarn Belt”, un segmento del corridoio scandinavo-mediterraneo destinato a collegare l’isola danese di Lolland con l’isola tedesca di Fehmarn, a sua volta già unita alla terraferma tedesca con un ponte (7,7 miliardi di Euro previsti, 794 milioni di finanziamento UE). Un accreditato rapporto di studiosi indipendenti del 2016 ne dichiara l’incerta prospettiva di utilità e redditività per (anche in questo caso) una netta sovrastima dei flussi previsti di traffico, una non accurata valutazione delle criticità insorgenti, e una forte “probabilità di fallimento del progetto finanziario in termini di periodo di rimborso”. In particolare assunta la metafora del semaforo (utilizzata a suo tempo dal ministro danese competente quando chiese e ottenne l’approvazione del progetto in Parlamento), e cioè della luce verde per una garantita possibilità di rientro dai costi dell’investimento entro 40 anni, luce gialla per un periodo compreso tra i 40 e i 50 anni, e luce rossa per un periodo superiore ai 50 anni, gli estensori del progetto calcolavano allo 0% la probabilità di luce

verde, al 12,7% di luce gialla, e all'87,3% di LUCE ROSSA.
Così pure per la Rail Baltica, linea ferroviaria finalizzata a collegare Helsinky e Varsavia passando per Estonia, Lettonia e Lituania e collegando l'Europa settentrionale con quella centrale (costo totale stimato 7 miliardi di Euro). Anche in questo caso è stato sostenuto, con argomenti di tutto rispetto (si veda lo studio di Priit Humal, Karli Lambot, Illimar Paul, Raul Vibo), che le analisi costi-benefici sulla cui base i decisori pubblici avevano approvato l'opera erano fortemente (e indebitamente) sbilanciate a favore dei secondi (i benefici) sottostimando notevolmente i primi (i costi). "Dopo aver corretto gli errori – è la conclusione -, il valore attuale del progetto [risulterebbe] essere negativo di circa 300 milioni di Euro" e dunque "non ammissibile al finanziamento secondo le norme dell'UE". Conclusione a cui in fondo giunge anche il Rapporto della Corte dei Conti, la quale tuttavia si limita a deplorare la mancata diligenza della Commissione Europea nell'ammettere il progetto auspicandone comunque il completamento in tempo utile… Il che ce la dice lunga sull'aria che tira ai piani alti dell'establishment comunitario.

Diciamocelo chiaramente: se questo è il clima europeo, se cioè anche dopo le dure lezioni di questi mesi sulle carenze strategiche del “paradigma prevalente” continuano come se nulla fosse a circolare e far legge i luoghi comuni del passato assunti a dogma. Se si continua a credere alla frusta identificazione tra grandi opere infrastrutturali – sviluppo – progresso. Se si pensa ancora che la misura del bene stia nella velocità e nella quantità – nella possibilità di far circolare a velocità crescenti volumi crescenti di merci. Insomma, se siamo fermi lì – nel punto in cui siamo caduti –, allora anche le montagne di risorse che l’Unione Europea sta mettendo sul tavolo in queste settimane, supposto che sopravvivano agli egoismi dei forti o presunti tali, non gioveranno alla nostra esistenza. Non riapriranno nessun futuro. Finiranno per ribadire errori e furori di ieri nel nostro domani. Se tutti quei miliardi di euro andranno, anche solo in parte, nei monconi del TEN-T, negli inutili buchi nelle montagne o sotto i mari, nelle opere Grandi realizzate dai soliti Grandi costruttori (sempre loro!) continueremo a essere esposti, come prima, più di prima, alle incursioni delle pandemie sanitarie e finanziarie, e alle piaghe d’Egitto della povertà e della

vulnerabilità.
Vale per l'Europa e vale per l'Italia. Io non sono tra quelli che hanno stigmatizzato a priori gli Stati Generali come inutile passerella. Sono convinto che dopo i mesi tremendi dell'epidemia e del *lockdown* fosse opportuno un momento solenne di ascolto ampio e di riflessione "sistemica" (quale che sia il modo con cui è avvenuto e la serietà dei vari partecipanti: lo si potrà discutere alla fine). Ma devo dire che il livello del discorso pubblico nei giorni che hanno preceduto l'evento, e il resoconto di alcune posizioni presentate in quella sede mi hanno terrorizzato: dalla riproposizione di quell'obbrobrio che è il Ponte sullo stretto da parte della rappresentanza al massimo livello del Pd nel governo (senza che fosse rimbeccata come meritava pressoché da nessuno). Alle mitragliate a volo radente del neo-presidente di Confindustria Carlo Bonomi: quello che di guai ne aveva già fatti abbastanza nella sua regione, la Lombardia, resistendo a ogni tipo di chiusura per contenere il virus come se fosse la linea del Piave, e che ora non riesce che a ripetere, in forma maniacale, la richiesta di Infrastrutture, le più grandi possibile, insieme alla restituzione delle accise, come se i problemi sistemici dell'Italia fossero quelli.
D'altra parte li avevamo già visti, i Confindustriali piemontesi, all'opera, un anno e mezzo fa, quando convocarono quel patetico salotto di nonna speranza in Piazza Castello a Torino, per invocare il TAV, come se da quello dipendesse la vita e la morte delle loro imprese e dell'intero territorio. Senza una sola idea in testa di come davvero rilanciare se stessi e il Paese facendo il proprio mestiere d'imprenditori, investendo in ricerca e sviluppo e in innovazione del proprio prodotto, e invece – dopo essersi proclamati iper-liberisti e nemici di tutto ciò che sa di pubblico – invocando denaro pubblico a gogò. Segno di un declino che se non subirà una brusca soluzione di continuità e un punto di inversione radicale ci farà ricordare i giorni della pestilenza come una sorta di quiete, prima della tempesta.