volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Quel treno per Lione: alla vigilia di una scelta

Autore: Autori/Autrici vari/e

volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

VERITA' E BUFALE SUL TAV TORINO LIONE

di *Paolo Mattone, Livio Pepino* e *Angelo Tartaglia*

Il "contratto di governo" tra M5Stelle e Lega prevede, con riguardo alla Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, «l'impegno a ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia». A ciò il ministro delle infrastrutture Toninelli ha aggiunto l'ovvio: cioè che, in attesa di tale confronto, ogni determinazione diretta a realizzare un avanzamento dell'opera sarebbe considerata dal Governo «un atto ostile». Indicazioni assai caute, dunque, ben lungi da una dichiarazione di ostilità al Tav. Poi silenzio e rinvio all'analisi costi-benefici in corso di elaborazione da parte di una apposita commissione. Il tutto lasciando al loro posto, come rappresentanti del Governo, sfegatati supporter della nuova linea ferroviaria come Mario Virano, direttore generale di Telt (promotore pubblico responsabile della realizzazione e della gestione della sezione transfrontaliera della futura linea Torino-Lione), e Paolo Foietta, commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e presidente dell'Osservatorio della Presidenza del Consiglio originariamente costituito come luogo di studio e di confronto tra le parti interessate (e diventato ormai l'ultima ridotta dei sostenitori del Tav senza se e senza ma).

Tanto è bastato, peraltro, a produrre un duplice effetto. Da un lato ha finalmente aperto un dibattito sulla effettiva utilità dell'opera, fino a ieri esorcizzato dalla rappresentazione del movimento No Tav, complice la Procura della Repubblica di Torino, come un insieme di trogloditi e di terroristi. Dall'altro ha mandato in fibrillazione i promotori (pubblici e privati) dell'opera, l'*establishment* affaristico, finanziario e politico che la sostiene e i grandi media che ne sono espressione (*Stampa* e *Repubblica* in testa) che, non paghi di ripetere luoghi comuni ultraventennali sulla necessità dell'opera per evitare l'isolamento del Piemonte dall'Europa (*sic*!), hanno cominciato ad evocare fantasiose penali in caso di recesso dell'Italia.

In questo contesto e per consentire un confronto razionale, in attesa delle indicazioni della commissione preposta all'analisi costi benefici e delle conseguenti decisioni politiche, è, dunque, utile fare il punto sulla situazione, partendo dall'esame delle affermazioni più diffuse circa l'utilità dell'opera.

Primo. «La nuova linea ha una valenza strategica e unirà l'Europa da est a ovest».
Prospettiva da statisti, che il governatore del Piemonte, Chiamparino sottolinea, con slancio futurista, evocando un collegamento tra l'Atlantico e il Pacifico (senza considerare che la stazione atlantica è scomparsa nel 2012, con la rinuncia del Portogallo, e che dalla prevista stazione finale di Kiev mancano, per arrivare a Vladivostok e al Pacifico, oltre 7.000 km…). Prospettiva, comunque, priva di ogni riscontro reale, posto che una linea ferroviaria ad alta capacità/velocità non è prevista in modo compiuto neppure in Lombardia e Veneto, che il tratto sloveno non esiste nemmeno sulla carta, che in Ungheria e Ucraina

nessuno sa che cosa sia il Corridoio 5, come inizialmente si chiamava la linea (cose tutte documentate, con una accurata indagine *in loco*, in un servizio giornalistico di Andrea De Benedetti e Luca Rastello pubblicato su *Repubblica* e diventato poi un libro edito da Chiare Lettere con il titolo *Binario morto*). La realtà dunque, al netto di bufale interessate e di anacronistici sogni di *grandeur*, non è quella di una nuova "via della seta" ma, assai più prosaicamente, del solo collegamento ferroviario tra Torino e Lione (235 chilometri, comprensivi di un tunnel di 57 chilometri), già coperto da una linea ripetutamente ammodernata e utilizzata per un sesto delle sue potenzialità. Di ciò, non di altro, si deve, dunque, discutere valutandone costi e benefici. Il resto è fuffa, chiacchiera senza fondamento o, peggio, specchietto per allodole.

Secondo. «La nuova linea creerà nuovi orizzonti di traffico».
Non è così. I traffici merci su rotaia attraverso il Frejus (ché di persone non si parla più da vent'anni) sono in caduta libera dal 1997. Da allora si sono ridotti del 71 per cento. Lo ammette persino l'Osservatorio istituito presso la Presidenza del Consiglio riconoscendo che «molte previsioni fatte 10 anni fa, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, sono state smentite dai fatti». Nello stesso periodo i traffici nella direzione Italia-Svizzera hanno continuato a crescere: del 43 per cento nel periodo 1997-2007, quando pure le linee ferroviarie italo svizzere passavano attraverso tunnel ad altitudine e con pendenze analoghi a quelli del Frejus (il tunnel del Lötschberg, lungo 14,6 km ad una altitudine di 1400 metri, e quello storico del S. Gottardo, lungo 15 km ad una altitudine di 1151 metri, in uso fino al 2016). Parallelamente il volume del traffico complessivo (compreso quello su strada) attraverso la frontiera italo-francese è diminuito del 17,7 per cento. Ciò dimostra che le ragioni della caduta di traffico sono strutturali e non hanno nulla a che vedere con le caratteristiche tecniche della linea ferroviaria, il cui ammodernamento non attira di per sé solo nuovo traffico (come l'ampliamento del letto di un fiume non produce magicamente l'aumento del flusso dell'acqua). Più specificamente il quadro d'insieme dice che lungo la direttrice transalpina est-ovest è in atto da tempo una tendenza al calo del flusso di merci o quanto meno a una sua stagnazione, laddove lungo le direttrici nord-sud (frontiere italo-svizzera e italo-austriaca) il traffico ha continuato a crescere, anche se, dopo il 2010, la crescita risulta meno vivace che prima della crisi finanziaria del 2008. Una interpretazione ragionevole di questa differenza è che le direttrici nord-sud collegano il cuore dell'Europa con i porti della sponda nord del Mediterraneo e da lì con l'estremo oriente. I mercati della Cina e del sudest asiatico sono lontani dalla saturazione e per di più quel sistema produttivo è in grado di fornire merci di rimpiazzo delle nostre a prezzi nettamente più bassi. Viceversa l'asse est-ovest collega mercati intereuropei fra loro simili e in condizioni di *saturazione materiale*: guardando a ciò che si trova in una tipica casa italiana (o francese o britannica o spagnola) è difficile pensare di poter *aggiungere* molte cose; al più si può pensare di rimpiazzare le dotazioni con manufatti più moderni o di migliore qualità. Tutto questo si traduce in una stabilizzazione dei flussi *materiali* che si mantengono a un livello elevato, ma senza particolari prospettive di crescita.

Terzo. «Il collegamento ferroviario Italia-Francia deve essere ammodernato perché obsoleto e fuori mercato a causa di limiti strutturali inemendabili».
Dopo la favola dell'imminente saturazione della linea storica, sostenuta contro ogni evidenza per vent'anni, i proponenti dell'opera e i loro sponsor politici si attestano ora su presunte esigenze dettate dalla *modernità*, che imporrebbe di «trasformare – con il tunnel transfrontaliero di 57 chilometri – l'attuale tratta di valico in una linea di pianura, così permettendo l'attraversamento di treni merci aventi masse di carico pari a quasi il triplo di quelle consentite dal Frejus» (così la relazione scritta al disegno di legge di ratifica degli accordi intergovernativi tra Italia e Francia del 2015-16, depositata alla Camera dal relatore di maggioranza, on. Marco Causi, il 19 dicembre 2016). La debolezza della tesi è di tutta evidenza, anche a prescindere dalla determinazione fantasiosa dei carichi destinati a transitare nel nuovo tunnel. Se, infatti, il traffico è in costante diminuzione e agevolmente assorbito dalla linea storica con le pendenze che la caratterizzano (e che per di più – come si è visto – non sono state di ostacolo all'aumento del traffico ferroviario tra Italia e Svizzera) a che serve un intervento modificativo che comporta rischi ambientali enormi e una spesa di miliardi? A giustificarlo c'è soltanto una cultura sviluppista senza limiti, sempre più anacronistica ma non intaccata, agli occhi dei suoi epigoni, neppure da una tragedia come quella del ponte Morandi di Genova, decantato per decenni come simbolo della capacità della tecnica di superare città e montagne. Non sussistono infatti, a sostegno dell'opera, nemmeno ragioni legate a una non meglio precisata normativa, ogni tanto evocata ma sempre senza riferimenti specifici, in forza della quale il tunnel storico sarebbe presto "fuori norma" (come, se così fosse, tutte le gallerie ferroviarie e buona parte di quelle autostradali del Paese…).

Quarto. «I costi dell'opera sono assai più ridotti di quanto si dica, ammontando, per l'Italia, a soli 2, massimo 3 miliardi di euro».
Siamo di fronte a una sorta di "gioco delle tre carte", assai poco rispettoso della verità e dell'intelligenza degli italiani (e dei francesi). Il costo dell'intera opera, infatti, è stato determinato dalla Corte dei conti francese nel 2012 – senza successivi aggiornamenti o rettifiche – in 26 miliardi di euro, di cui 8,6 miliardi destinati alla tratta transnazionale (per la quale è previsto un finanziamento europeo pari, nella ipotesi più favorevole, al 40 per cento del valore e cioè a 3,32 miliardi di euro). I dati diffusi dai fautori dell'opera, invece, riguardano la sola tratta internazionale, che, data la scelta del Governo italiano di proceder per fasi (cd. progetto *low cost*), dovrebbe essere costruita per prima. Ma ciò, anche a prescindere dalla prevedibile dilatazione dei costi rispetto a quelli preventivati (basti pensare che il 28 febbraio 2018 Cipe ha portato a 6,3 miliardi di euro il «costo complessivo di competenza italiana per la sezione transfrontaliera», indicato poco più di due anni prima in 2,56 miliardi…), realizza un puro artificio contabile ché l'ulteriore spesa (salva l'ipotesi, del tutto fuori dalla realtà, di realizzare un tunnel senza le necessarie adduzioni) non viene affatto annullata ma semplicemente differita.

Quinto. «Il potenziamento del trasporto su rotaia è, finalmente, una scelta di tutela dell'ambiente».

Siamo alla variante ecologista, tanto suggestiva quanto infondata. Essa, infatti, muove dal rilievo, in linea di principio esatto, che il trasporto su rotaia è meno inquinante di quello su strada. Ma non tiene conto del fatto che ciò vale solo in una situazione data, cioè con riferimento alle ferrovie e alle autostrade esistenti, mentre del tutto diverso è il caso specifico, in cui si prevede la costruzione *ex novo* di un'opera ciclopica. Con alcuni dati che modificano totalmente lo scenario: gli effetti dello scavo di un tunnel di 57 chilometri in una montagna a forte presenza di amianto e uranio con un cantiere ventennale che produrrà un inquinamento certo, a fronte di un recupero successivo del tutto incerto; gli ingenti consumi energetici per il sistema di raffreddamento del tunnel la cui temperatura interna sarà superiore a 50 gradi, e via elencando. Si noti che le emissioni in atmosfera nella fase di realizzazione (e quindi in tempi vicini) dovrebbero essere compensate dalle minori emissioni del trasporto ferroviario in un arco di decenni, mentre gli obiettivi internazionali per contenere il mutamento climatico globale richiedono una drastica riduzione delle emissioni nell'immediato: non per caso ma perché l'atmosfera ha un comportamento tutt'altro che lineare. In altre parole ciò che si immette nell'atmosfera sarà riassorbito in tempi estremamente lunghi e gli impatti perdureranno anche in assenza di nuove immissioni.

Sesto. «Con il Tav diminuiranno, comunque, i Tir sull'autostrada e il connesso inquinamento».
Anche questa è una pura petizione di principio con la quale si dà per certo un fatto (lo spontaneo abbandono dell'autostrada da parte dei Tir e il loro passaggio alla ferrovia) tutto da dimostrare e legato a variabili future e incerte in punto costi (e non solo). Ma c'è di più. Se davvero si volesse realizzare uno spostamento consistente del traffico dalla gomma alla rotaia la strada maestra sarebbe quella (sperimentata con successo e a costo pubblico zero in Svizzera) di imporre pedaggi significativi per il traffico stradale (proporzionati al tipo di veicolo, al carico e alla distanza) e di prevedere tariffe agevolate per quello ferroviario. La soluzione è semplice e poco costosa, ma va in direzione opposta alle politiche adottate, nel nostro Paese, da tutti i Governi (di ogni colore) succedutisi negli ultimi decenni, che prevedono incentivi per il carburante e i pedaggi autostradali in favore dei camionisti… Passare dagli incentivi alle penalizzazioni sarebbe certo una sfida complessa, foriera di aspri conflitti e con rischi di blocchi delle forniture di cilena memoria. Ma millantare aspirazioni ecologiste mentre si praticano politiche contrarie non è operazione spendibile!

Settimo. «La realizzazione della Torino-Lione è una straordinaria occasione di crescita occupazionale che sarebbe assurdo accantonare, soprattutto in epoca di crisi economica». L'affermazione è un caso scolastico di mezza verità trasformata in colossale inganno. Che la costruzione di un'opera – grande o piccola, utile o dannosa – produca posti di lavoro è incontestabile (accade anche se si scavano buche al solo scopo di provvedere poi a riempirle…). Il punto dirimente non è, dunque, questo, ma l'utilità sociale dell'opera e la quantità e qualità dei posti di lavoro da essa generati comparativamente con altri possibili investimenti. Soprattutto in una situazione di difficoltà economica, come quella

attuale, in cui non ci sono risorse per tutto e un investimento ne esclude altri. Orbene, l'esperienza dimostra in modo inoppugnabile che un piano di messa in sicurezza del territorio è molto più utile (superfluo ricordarlo nell'Italia dei crolli, delle frane e delle esondazioni) e assai più efficace in termini di creazione di posti di lavoro di qualunque infrastruttura ciclopica. Le grandi opere sono, infatti, investimenti ad alta intensità di capitale e a bassa intensità di mano d'opera (con pochi posti di lavoro per miliardo investito e per un tempo limitato) mentre gli interventi diffusi di riqualificazione del territorio e di aumento dell'efficienza energetica producono un'alta intensità di manodopera a fronte di una relativamente bassa intensità di capitale (con creazione di più posti di lavoro per miliardo investito e per durata indeterminata). Sia sul versante dell'utilità sociale che su quello della crescita occupazionale, dunque, la nuova linea ferroviaria Torino-Lione è tutt'altro che l'*affare* evocato dai proponenti e dai loro sponsor politici.

***Ottavo*.** «Trent'anni fa si sarebbe potuto discutere ma oggi i lavori sono ormai in uno stato di avanzata realizzazione e non si può tornare indietro».
Con questa considerazione, ripetuta nei varî salotti televisivi, provano a salvare la propria immagine anche molti sedicenti ambientalisti. Invano, ché l'affermazione è priva di ogni consistenza. Del tunnel transfrontaliero, infatti, non è stato a tutt'oggi scavato neppure un centimetro. Certo sono state realizzate delle opere preparatorie, tra cui lo scavo, in territorio francese, di cinque chilometri di tunnel geognostico impropriamente spacciato, in decine di filmati e interviste a tecnici e politici, per l'inizio del traforo ferroviario. E sono state spese, per esse, ingenti risorse (circa un miliardo e 500 milioni di euro). Ma ciò rende solo più urgente una decisione, che deve intervenire prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione del tunnel di base e i cui termini sono drammaticamente semplici: a fronte di un'opera dannosa per gli equilibri ambientali e per le finanze pubbliche (come dimostrato dalle analisi di costi e benefici effettuate da studiosi accreditati come il francese Prud'Homme e gli italiani Debernardi e Ponti), conviene di più contenere i danni (mettendo una croce sul miliardo e mezzo colpevolmente speso sino ad oggi) o continuare in uno spreco di miliardi?

***Nono*.** «L'uscita dal progetto comporterebbe per l'Italia il pagamento di penali (o un dovere di restituzioni) elevatissime, fino a un ammontare di due miliardi e 500 milioni».
Qui siamo di fronte a una bufala allo stato puro. Non esiste, infatti, alcun documento europeo sottoscritto dall'Italia che preveda penali o risarcimenti di qualsivoglia tipo in caso di ritiro dal progetto; gli accordi bilaterali tra Francia e Italia non prevedono alcuna clausola che accolli a una delle parti, in caso di recesso, compensazioni per lavori fatti dall'altra parte sul proprio territorio; il nostro codice civile prevede, in caso di appalti aggiudicati che, ove il soggetto appaltante decida di annullarli, le imprese danneggiate hanno diritto a un risarcimento comprensivo della perdita subita e del mancato guadagno che ne sia conseguenza immediata (per un ammontare che, di regola, non supera il 10 per cento del valore dell'appalto), ma, ad oggi, non sono stati banditi né, tanto meno, aggiudicati appalti per opere relative alla costruzione del tunnel di base; il Grant Agreement del 25 novembre 2015, sottoscritto da Italia, Francia e Unione europea, dispone, nell'allegato II, articoli 16

e 17, che «nessuna delle parti ha diritto di chiedere un risarcimento in seguito alla risoluzione ad opera di un'altra parte», prevedendo sanzioni amministrative e pecuniarie nel solo caso in cui il beneficiario di un contributo abbia commesso irregolarità o frodi (o altre analoghe scorrettezze); i finanziamenti europei sono erogati solo in base all'avanzamento dei lavori (e vengono persi in caso di mancato completamento nei termini prefissati), sì che la rinuncia di una delle parti non comporta alcun dovere di restituzione di contributi ? mai ricevuti ? bensì, semplicemente, il mancato versamento da parte dell'Europa dei contributi previsti (e ciò anche a prescindere dal fatto che ad oggi i finanziamenti europei ipotizzati sono una minima parte del 40 per cento del valore del tunnel di base e che ulteriori eventuali stanziamenti dovranno essere decisi solo dopo la conclusione del settennato di programmazione in corso, cioè dopo il 2021).

Decimo. «Per mettere in sicurezza il tunnel storico del Fréjus serviranno a breve da 1,4 a 1,7 miliardi di euro: meglio, anche sul piano economico, costruirne uno nuovo».
L'ultimo nato delle motivazioni pro Tav è la sicurezza: «il tunnel esistente dovrebbe essere adeguato a caro prezzo in quanto a canna singola e doppio binario e senza vie di fuga intermedie; non ne vale la pena e tanto vale abbandonarlo per sostituirlo con il nuovo super tunnel di base». Il tema della sicurezza è certamente un argomento sensibile in particolare dopo qualche disastro. Ma quello che non viene considerato è che se le motivazioni fossero quelle addotte, un intervento ben più urgente ? a cui destinare le scarse risorse disponibili e del quale, *curiosamente*, nessuno parla – dovrebbe essere effettuato sulla linea ad alta velocità Bologna-Firenze che comprende quasi 74 chilometri di gallerie (la più lunga, quella di Vaglia, di 18,713 chilometri, cinque in più del Fréjus) tutte a canna singola e doppio binario, senza tunnel di soccorso, con un traffico molto più intenso che al Fréjus e in buona parte ad alta velocità. Né va dimenticato che nella galleria del Fréjus sono stati effettuati lavori di adeguamento tra il 2003 e il 2011 spendendo qualche centinaio di milioni di euro e si può evidenziare come, per la parte francese, l'intervento è stato effettuato al risparmio e in difformità da quanto correttamente (una volta tanto) fatto nella parte italiana. Ai francesi, che già hanno provveduto ad addossare all'Italia (col consenso di un nostro distratto Parlamento) una parte dell'eventuale costo del nuovo tunnel di base decisamente sbilanciata a loro favore, occorrerebbe chieder conto delle carenze del tunnel "storico" dovute al loro modo di lavorare.

La conclusione è evidente.

La prosecuzione del progetto non ha alcuna utilità economica o necessità giuridica e si spiega solo con gli interessi di gruppi finanziari privati e con le esigenze di immagine di un ceto politico che sarebbe definitivamente travolto dal suo abbandono. Perché, dunque, continuare?