volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Il TAV Torino-Lione dopo l’analisi costi-benefici: un aggiornamento

Autore: Elisabetta Forni

1. Che credibilità diamo agli scienziati che in migliaia di studi pubblicati ovunque nel mondo sostengono che: *a)* nella "società delle merci" stiamo usando più risorse di quelle che la terra è in grado annualmente di rigenerare, *b)* che i gas prodotti dai combustibili fossili necessari a questo modello di sviluppo hanno gravemente alterato il clima del nostro pianeta; *c)* che è necessario e urgentissimo cambiare modello di sviluppo, ossia ridurre l'impronta ecologica producendo meno merci e meno scarti, e abbandonare le energie fossili per ridurre le emissioni di CO_2 se non si vuole precipitare in una vera e propria catastrofe ambientale che metterà nel giro di pochissimi decenni a repentaglio la sopravvivenza della specie umana sulla

Terra?

La risposta è che si tratta di studiosi seri e di ricerche credibili che ci impongono di adottare un nuovo paradigma, non più basato come nel modello capitalista sulla crescita, sulla competizione e sulla disuguaglianza perché, come ha argomentato lo scorso anno a Davos il Nobel per l'economia Joseph Stiglitz, «*this growth is not sustainable and has never been inclusive*». Solo un paradigma ecosistemico può, se non è troppo tardi, salvarci. L'Enciclica di papa Francesco "Laudato sì" lo ha ribadito con la stessa forza. Almeno a lui vorranno dare retta i più scettici nei confronti dei premi Nobel?

2. Cosa c'entra tutto questo con il progetto TAV Torino Lione?

La questione è se il progetto TAV Torino Lione possa essere considerato un esempio di applicazione del paradigma ecosistemico. Ritengo di no. Eppure oggi, più di ieri, sono in tanti a sostenerlo apertamente, sia a livello di poteri politici sia di blocchi sociali. Come mai?

Il fatto è che l'esclusione sociale oggi si è allargata alla media borghesia, ex produttrice di valore, e ciò la rende irrazionalmente più sensibile alle sirene di grandi opere come la TAV, vista come ormai unica occasione di recupero di posizioni nella scala sociale e di nuova accumulazione di ricchezza. Argomenti contraddittori tentano di giustificarla: servirebbe per ridurre le emissioni di CO2 provocate dal trasporto su gomma ma al tempo stesso aiuterebbe lo "sviluppo", la crescita del PIL, perché una nuova e più efficiente ferrovia darebbe nuovo impulso alla produzione di merci nella sofferente Torino post-fordista, e alla loro esportazione nell'Europa nord-occidentale. Evidentemente chi li adduce sembra non accorgersi della insanabile contraddizione tra i due aspetti e si rifugia in narrazioni tanto consolatorie quanto "autoingannatorie".

Credo che la spiegazione più efficace l'abbia data in modo chiaro e ineccepibile Maurizio Casasco, presidente dei piccoli industriali: «La TAV è un simbolo. Non si parla soltanto di TAV ma di infrastrutture. È fondamentale che questo paese abbia una politica industriale, ma anche un'educazione allo sviluppo» (Maurizio Casasco, Presidente Confap).

Vero, verissimo! Come non accorgersi che il pensiero espresso da Maurizio Casasco incarna perfettamente un mito ed esprime una preoccupazione condivisa da molte forze economiche e sociali italiane che subiscono il prolungarsi della crisi e temono di non uscirne vive? Il mito è appunto quello dello sviluppo continuo ed eterno, che si incarna in quello strumento "assurdo" per misurare il mondo che chiamiamo PIL, come lo ha definito perfino Alessandro Baricco (*La Repubblica*, 11 gennaio 2019, pp. 33-35).

3. Perché la preoccupazione ambientalista dei Sì TAV non è convincente?

Sappiamo ormai bene che l'idea di sviluppo in cui il denaro genera merce solo allo scopo di generare altro denaro (nata pochi secoli fa in Occidente con la rivoluzione industriale) se ancora ostinatamente difesa porterà presto tutti nel baratro. Lo sappiamo così bene che perfino i sostenitori del TAV Torino-Lione adducono l'argomento ambientalista per giustificare l'opera.

Tuttavia, non una parola né tantomeno un'azione seria, significativa e incisiva è mai stata adottata da questi stessi protagonisti del Sì TAV per combattere l'inquinamento delle nostre città e dell'intera Pianura Padana. Anzi, insorgono ogni volta che si ipotizza anche soltanto il blocco dei diesel meno recenti perché metterebbe in crisi i profitti di aziende, commercianti, artigiani, cittadini "abituati" a fare qualsiasi spostamento su veicoli privati. Molti dicono che tanto questa misura da sola non serve (e hanno ragione) ma non si attivano con il loro peso economico e politico per ottenere interventi più seri, sistemici ed efficaci, che pure si conoscono bene. Invece esibiscono una straordinaria sensibilità e preoccupazione ambientale per il relativamente modesto (se comparato con i flussi commerciali degli altri valichi del nord Italia, confermato dall'ACB) trasporto su gomma delle merci da e per la Francia attraverso la Val di Susa. Singolare preoccupazione, anche alla luce del fatto che generalmente sono in primo luogo le popolazioni locali a essere preoccupate per la loro salute minacciata da smog, discariche tossiche, inquinamento elettromagnetico e delle falde acquifere. Mentre, nel caso della val di Susa, sia l'equipe del professor Ponti e molto prima di loro la maggioranza della popolazione non è primariamente preoccupata di questo. Ciò che turba i valsusini sono piuttosto (e come dare loro torto) la CO2 e le PM prodotte dai cantieri che già da anni e per almeno altri 10-15 anni resterebbero aperti per la realizzazione dell'opera nella tratta transfrontaliera e poi nazionale, con una processione di camion certo non di ultima generazione dagli scarichi inquinanti e dai carichi inquinati (lo smarino prodotto ora dal tunnel esplorativo e poi dallo svuotamento della montagna per ricavarne il tunnel di base). Quanta CO2 e quante polveri sottili, e particolarmente tossiche, si disperderebbero nella valle? E come difendere la salute delle popolazioni locali dovendo ospitare *in loco* le discariche dove verrebbe depositato a cielo aperto l'equivalente di 5 piramidi di Cheope? (vedi Alptransit e Presidio Europa).

4. Dunque ambientalismo e sviluppismo infrastrutturale non sono coerenti?

La questione ambientale, se affrontata seriamente, non può riguardare soltanto l'inquinamento prodotto dai trasporti di persone e merci ma, per le ragioni sopra ricordate, riguarda anche la questione della produzione delle merci stesse, che deve subire una riduzione se vogliamo sopravvivere (e, volenti o nolenti, sta già avvenendo con il calo della domanda a livello globale a causa del crescente numero di "esclusi" dalla grande

abbuffata consumistica). Per questo motivo invocare la costruzione di una nuova e "moderna" ferrovia scavando un tunnel lungo 57 km per trasportare in Francia e Spagna improbabili maggiori, pesanti e voluminose quantità di merci *made in Piedmont* pare fuori luogo e fuori tempo. Oppure quello che si vuole realizzare veramente è una ferrovia che si limita ad attraversare il nostro territorio per facilitare il trasporto di merci cinesi da est verso ovest? E quale sarebbe il vantaggio per noi?

5. Perché la linea storica non basterebbe a rompere il nostro "isolamento" dall'Europa?

Se è vero che si considera la nuova linea TAV Torino Lione necessaria a generare ricadute positive sul territorio torinese e piemontese, prodotte se e solo se Torino divenisse punto di partenza e di arrivo della rete di traffici di persone e merci per e dalla Francia, non si capisce perché si ignori il fatto che è stata recentemente attivata (novembre 2018) la cosiddetta "autostrada ferroviaria" Torino Orbassano-Calais (via Fréjus), destinata a soddisfare esattamente questa esigenza. Con il suo potenziale di trasporto di rimorchi di camion pari a 31.000 mezzi all'anno, la linea percorre una distanza di 1150 km in 18 ore e consente di risparmiare sull'intera tratta circa 1,2 tonnellate di CO_2 per rimorchio per viaggio, con un risparmio stimato a 37.200 tonnellate di CO_2 all'anno. Considerato che la convenienza del trasporto merci ferroviario su quello via camion è riconosciuta solo su distanze intorno ai 1000 km, come ricordato in molte occasioni dal prof. Tartaglia, si tratta di un'autostrada "ideale".

Questi dati desunti dal sito ufficiale delle Ferrovie francesi e ripreso anche dal partner italiano Mercitalia (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) (https://www.ferpress.it/sncf-al-via-la-linea-autostradale-ferrovia-collega-porto-calais-orbassano/) non possono non lasciare sbigottiti a fronte del fatto che in Italia questa informazione sembra essere stata secretata (forse in funzione degli argomenti a sostegno della necessità di una nuova linea di trasporto merci?).

Uno degli argomenti forti sollevati più di recente dai sostenitori del TAV è stato che la linea storica del Fréjus sarà fuori norma UE dal 2020 e non è possibile adeguarla. Invece, persino per bocca dello stesso Architetto Foietta durante l'audizione alla Camera (Commissione Trasporti del 16 gennaio 2019) abbiamo appreso che l'adeguamento si può fare (per quanto lui ovviamente non lo auspichi) e costerebbe una cifra stimata tra 1 miliardo e 300 milioni e 1 miliardo e 700 milioni di euro, ossia enormemente meno della nuova linea. Analoga cifra è stata calcolata dalla commissione ACB del prof. Ponti che vi include però anche i costi di ripristino dei luoghi dei cantieri.

6. Ma non è un assurdo spreco di soldi interrompere un'opera già costata così tanto?

Intanto ricordo quanto è già costata la fase preliminare (avvio dei cantieri, scavi geognostici, discenderie, trasporto dello smarino, ecc.) che si dovrebbe concludere con il 2020. Si tratta di 1,4 miliardi: 740 milioni per la parte italiana, di cui 420 milioni statali e 328 europei. Se sono stati effettivamente spesi, mi parrebbe illogico che debbano essere restituiti alla UE. E se non sono stati spesi tutti non vedo che problema ci sia a restituirli, dato che lo ha stabilito *il grant agreement* precisando che si devono restituire solo i soldi anticipati che non sono ancora stati spesi.

Per la realizzazione del tunnel di base transfrontaliero che deve ancora essere completamente scavato (a parte un breve tratto di uno dei tunnel geognostici in Francia, già scavato "in asse" col tracciato definitivo) sono stati calcolati finanziamenti da qui al 2030 pari a 8 miliardi e 700 milioni, di cui 3 miliardi a carico dello Stato italiano. Nella fase successiva (dopo il 2030) dovrebbe essere costruita al costo di 1 miliardo e 700 milioni la tratta nazionale di collegamento Avigliana-Orbassano (quella che Salvini vorrebbe "risparmiare" di fare, rendendo peraltro ancora più insensata la realizzazione del tunnel). La Francia, non considerando prioritario l'investimento statale sulla TAV Torino Lione, ha annunciato che fino al 2038 non prenderà decisioni sul completamento dell'opera sul su tratto nazionale. Quindi, se mai il tunnel fosse completato nel 2030 i treni si troverebbero a viaggiare sulla linea storica francese almeno fino alla metà degli anni Cinquanta del secondo millennio. Con buona pace dell'isolamento dell'economia torinese.

Con queste cifre in mente, torniamo alla domanda 6.

Uno degli argomenti a sostegno del Sì alla linea Torino Lione ad Alta Velocità (o Alta Capacità trasporto merci? o tutte e due le cose? o meglio, nessuna delle due, come ci ha informato l'architetto Foietta nella recentissima audizione alla Camera, spiegandoci che in realtà non avevamo capito trattarsi non di TAV o TAC bensì di "una linea moderna a standard europei"…) è in effetti il seguente: non è corretto *buttare via* tutto il denaro già investito bloccando un'opera in corso di realizzazione. Insomma, sarebbe uno spreco di risorse pubbliche, ossia di soldi di noi italiani e tutto sommato anche dei francesi (invece, quando si pensa ai fondi ricevuti dall'Europa sembra quasi che il suo contributo economico all'opera non ci coinvolga e non ci turbi i sonni, come se "avesse pagato Pantalone" e come se quei soldi non fossimo noi cittadini europei ad averli dovuti togliere dalle nostre tasche di contribuenti, almeno quelli che le tasse le pagano, per metterli nella cassa comune europea e vederli poi ridistribuire ai singoli Paesi dell'Unione secondo criteri che spesso ci sfuggono completamente). Quindi, una volta iniziata una grande opera bisognerebbe terminarla comunque, anche se non si sa per quanto andranno avanti i lavori e a quali costi effettivi finali; si sa solo che si tratterà di fondi pubblici ma rastrellati a fasi, pezzetto dopo pezzetto, e senza reali garanzie di finanziamento per le fasi successive.

A chi si appella a questa logica dello spreco rispondo citando il commento di Danella nel dossier sul MoSE pubblicato da Eddyburg: secondo il progetto preliminare degli anni Novanta la grande opera avrebbe dovuto costare l'equivalente di 1 miliardo e mezzo ma fino ad oggi è già costato 5 miliardi e 600 milioni. E non è ancora finito. Ma a chi si appella alla enormità già spesa per giustificare l'attribuzione di nuovi fondi per completare l'opera c'è chi argomenta, a mio avviso a ragione, che «ogni euro in più sarebbe un'aggiunta allo spreco».

7. Si può presumere che le vere ragioni per volere l'opera siano altre?

Non è neppure così assurdo pensare che sia la costruzione dell'opera in sé a essere desiderata e voluta. Insomma, come dicono i veneziani per il Mose: serve a chi lo costruisce. È lì il vero business. Ma a quanti serve? E quanti ci rimettono?

Potremmo rispondere che siamo di fronte a un rinnovato esempio di politiche keynesiane, quelle che tanto abbiamo apprezzato come risposta vincente dell'economia liberista al superamento delle crisi cicliche del capitalismo per uscire dalla stagnazione?

Temo di no. E non solo perché Keynes dagli anni Ottanta in avanti è visto come fumo negli occhi dai più agguerriti pionieri del neoliberismo occidentale, da USA, Regno Unito e Italia (di centro destra e di centro sinistra). Il metodo, che in Italia è stato adottato nel secondo dopoguerra per far ripartire l'economia distrutta dal conflitto mondiale, anche grazie ai fondi ingenti del Piano Marshall, aveva prodotto in pochi decenni una trasformazione infrastrutturale del paese senza precedenti e sicuramente prioritaria, ma ora è considerato del tutto inattuale in base alla definizione di criteri più complessi coi quali valutare le priorità, come indicato da in questo saggio di David Singleton.

Ad aggravare il quadro non possiamo trascurare il dato che il controllo mafioso e criminale sulle grandi opere ha già in passato rivelato tutta la sua forza.

Come osservato da Berdini nel dossier "Rottama Italia": «gli scandali del Mose e dell'Expo hanno svelato i facili meccanismi utilizzati dai concessionari per far lievitare i costi delle opere. Con l'articolo 11 si defiscalizzano quegli investimenti perpetuando il trasferimento di risorse dal pubblico al privato. Il Governo Renzi poteva almeno tagliare l'elenco delle grandi opere che stanno vuotando le casse dello Stato, ma nessuna delle 504 opere è stata cancellata per non inimicarsi le lobby che controllano quei finanziamenti… Il primo ministro Renzi si dice nemico dei poteri forti. A scorrere gli articoli del decreto si vede che è stato scritto proprio dal mondo della finanza liberista, dal cartello di imprese che controlla le grandi opere e dalla speculazione immobiliare, e cioè le lobby che hanno portato l'Italia nella drammatica crisi che viviamo».

E nello stesso dossier si legge ancora: «L'imperativo, del resto, è uno solo: qua l'importante è fare; fare per fare; fare tanto per fare. Senza pensare che un giorno, a qualcuno, toccherà di pagare il conto» (Martinelli). In effetti, è noto ed evidente che chi ci guadagna molto nelle grandi opere sono soprattutto le grandi imprese e le banche (che sugli interessi dei prestiti altro non fanno che il loro più classico mestiere) oltre che spesso quelli della malavita organizzata. E nel caso del TAV Torino Lione disponiamo di numerose tracce che conducono in quella direzione. Per citarne alcune: articolo di Roberto Galullo su *Il Sole 24 ore*, 6 settembre 2011; articolo del 20 febbraio 2013 "Dalla TAV alle Olimpiadi di Torino. Tutta la verità sulla 'ndrangheta al Nord" (in cui parla il pentito che ha svelato i segreti della 'ndrangheta a Torino, contenuti nel libro di Federico Monga e Rocco Varacalli, *Sono un uomo morto*, Edizioni Chiarelettere).

8. L'utilità dell'opera per creare lavoro ha un fondamento?

Su questo non è facile accedere a dati attendibili che consentano di stabilire quanti posti di lavoro creerebbe il cantiere TAV Torino Lione transfrontaliero, comprensivo dei posti di lavoro indiretti, in modo da fare stime rispetto ad altri tipi di opere. Stime dell'Unione industriali parlano per quest'opera di 52.000 posti di lavoro tra diretti e indiretti e di un rapporto PIL creato/spese sostenute di 4 a 1 (da *Il Sole 24 ore*) mentre nel *roadshow* di presentazione del progetto nel 2017, TELT ha annunciato che i posti di lavoro diretti e indiretti creati in Italia e in Francia fino al 2029 per la tratta transfrontaliera sarebbero 8000 (come risulta dalla slide a p. 9).

Un balletto di cifre che toglie credibilità a tutti i soggetti che le hanno pubblicate, compresa TELT, che non ha nemmeno smentito le astronomiche cifre dell'Unione Industriale.

Nel caso, ad esempio, del tunnel ferroviario del Gottardo, analogo per lunghezza e terminato da poco, i dati ufficiali parlano di un totale di 2600 lavoratori.

Nel nostro caso, a rendere confusa la stima contribuisce il mescolare numero di persone impiegate per i prossimi 10 anni nell'opera con numero di persone impiegate anno per anno (vedi notav.info, *TAV e lavoro…*, e notav.info, *Il TAV toglie lavoro…*); la stima realizzata dal gruppo CLAS, consulenti di TELT, indica chiaramente che si parla di 433 persone impiegate per 11 anni (lato Italia), ovvero 1855 complessivamente in Francia e Italia, sempre per 11 anni (da *Il Fatto quotidiano*).

Ciò che ritengo di poter sottolineare è che queste Grandi Opere contemporanee hanno due caratteristiche principali che le rendono particolarmente ghiotte per pochi e particolarmente indigeste per molti. La prima è che sono ad alta intensità di capitale e bassa intensità di lavoro perché impiegano macchinari con tecnologia molto sofisticata che sostituisce buona parte del lavoro umano e con ciò consentono di realizzare alti profitti e

molto concentrati in poche mani. In ciò sono perfettamente in linea con gli obiettivi e le strategie capitalistiche che dagli anni Ottanta in avanti hanno condotto alla automatizzazione della produzione industriale nel mondo occidentale (e al trasferimento del lavoro meno automatizzato laddove la manodopera costa decisamente meno).

Come segnalato da studiosi del settore, e riportato nella tabella a cui si fa rinvio, ci sono settori produttivi quali "Reforestation, Land and Watershed Restoration, and Sustainable Forest Management" che per ogni milione di $ investiti producono 39,7 posti di lavoro contro i 21,7 posti del settore "Mass transit and freight rail construction", valore analogo a quello del "Roads and bridges: repair" e del "Conservation Parks and Land and Water Conservation Fund" con i loro 20,3 posti di lavoro prodotti. Perché allora non dare la priorità a settori fondamentali per rimettere in sicurezza infrastrutture invecchiate e garantirci dal *global warming* e dalle sue conseguenze ambientali: quello immobiliare della riconversione energetica degli edifici pubblici e residenziali e della messa in sicurezza antisismica, quello della tutela idro-geologica del territorio in generale e delle aree urbanizzate, il passaggio alle energie rinnovabili solare ed eolica ecc? Un lavoro immane, urgentissimo, non rinviabile per il quale irresponsabilmente non vengono stanziate le risorse necessarie che invece chissà perché si trovano per le grandi opere. Abbiamo presente quanto è costato il cantiere del Mose a Venezia, col risultato che dopo molti anni e prima ancora di essere terminato e messo in funzione se ne sta verificando l'inutilità e la dannosità, nonché i costi di manutenzione? (vedi La Stampa, *Venezia e il suo Mose, storia di un fallimento*).

Va detto che se pure convenissimo che la vera ragione giustificativa dell'opera è nel grande profitto per pochi derivato dal farla, questo non significa voler negare che qualche goccia di quel mare di denaro (nostro, italiano ed europeo) sia percolato almeno un po' nelle tasche dei lavoratori finora coinvolti e abbia potuto svolgere una funzione sociale di paracadute temporaneo nella cronica crisi occupazionale italiana. Ciononostante è arrivato il momento di girare pagina: dato che non ci sono risorse sufficienti per fare di tutto, il problema è d'ora in avanti quello di privilegiare le opere più utili, anzi necessarie e urgenti, finanziabili solo se si smette di destinare danaro a opere meno urgenti, se non addirittura inutili o dannose. Privilegiare cioè opere coerenti con un progetto globale sostenibile teso alla massima rigenerazione ambientale e alla maggiore occupazione possibile.

9. Quale morale possiamo trarre dalla vicenda TAV Torino Lione?

La storia parte da lontano, almeno dalla Legge Obiettivo e dalle oltre 500 opere generosamente finanziate. Grazie a compiacenti leggi votate da politici servili furono allentati per le grandi opere i vincoli che regolano la normale procedura degli appalti e dei controlli. Il decreto Sblocca Italia varato dal governo Renzi è stato l'ultimo boccone succulento messo in bocca all'imprenditoria più rapace. Ricorderanno in molti la denuncia

precisa e circostanziata che ne è stata fatta da alcuni autorevoli e liberi pensatori tra i quali Salvatore Settis e Tomaso Montanari nell'*instant book* "Rottama Italia" ma parrebbe che la gravità dell'accusa sia sfuggita ai più. Quel decreto ha anche definitivamente avallato il riconoscimento, attuato dal Governo Prodi nel 2006, della qualifica di siti di interesse strategico anche ai cantieri delle grandi opere, il che significa la loro militarizzazione secondo le modalità che hanno trovato proprio nella Val Susa il loro terreno di sperimentazione e validazione più importante.

La cosiddetta "criminalizzazione del dissenso" e la creazione di zone rosse intorno ai cantieri si sono rivelate costosissime per lo Stato in termini di impiego permanente di forze di polizia. (Si veda al proposito la ragione 146 nel dossier di Pro-natura, 150 ragioni contro la Torino Lione. Certo potremmo mettere anche queste attività di polizia nel calcolo del beneficio economico indotto dalle grandi opere, essendo danaro che gira da anni nel territorio classificato come zona rossa intorno a un apparato di sicurezza specificamente impegnato nel controllo e nella repressione del dissenso e che alimenta una davvero singolare forma di economia da antiguerriglia fatta anche di quel "turismo" che riempie gli alberghi e i ristoranti di poliziotti molto ben pagati anziché di paciosi villeggianti… Ma forse questa valle si merita di meglio.

10. Cosa vediamo oggi dentro al tunnel?

Dentro al tunnel vediamo i "portatori di speranza" che mettono in bocca a ignare e sprovvedute *testimonials* affermazioni quali «Rinunciare alla TAV sarebbe un suicidio» o «Non è solo questione di scambiare merci, ma idee, innovazione, di aprire prospettive di rilancio» (attraverso una ferrovia!). Temo che costoro sappiano benissimo a cosa mirano dispensando infondate speranze e dichiarando che «la TAV serve a scambiarsi idee» ed è «un'apertura psicologica» (Roberto Cota, *Il Fatto quotidiano*, 6 marzo 2012)

Al di qua del tunnel vorrei vedere una società reattiva, capace di collegarsi a quanto di più autorevole e promettente possa oggi offrire il mondo della ricerca scientifica di ispirazione eco-ambientale e di dare il suo contributo di intelligenza, professionalità e creatività, senza farsi umiliare o soggiogare. Sulla nave ci siamo tutti e occorre cambiare subito rotta.

Riprendendo ancora il citato articolo di Alessandro Baricco, possiamo dire che è «ora che le *élites* si mettano in gioco» in nome di un altro paradigma.