volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Lettera aperta alle “madamine” SÌ TAV

Autore: Autori/Autrici vari/e

Care madamine,

abbiamo letto e ascoltato vostri interventi riguardo alla nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione. Ci sembra che attribuiate a quest’opera un valore del tutto simbolico, non ritroviamo nelle vostre parole né dati tecnici né scenari di futuro basati sulla realtà fisica, mentre compaiono soltanto aspettative generiche che nulla hanno a che vedere con un traforo sotto il massiccio dell’Ambin. Chi si oppone a tale opera lo fa da oltre vent’anni basandosi su grandezze fisiche e previsioni analitiche. Proviamo pertanto, come docenti universitari a proporre di fare qualche passo avanti su una questione che rischia di basarsi su una tifoseria tribale più che su elementi razionali.

Isolamento

Le affermazioni riguardo al “rompere l’isolamento” del Piemonte suonano paradossali e prive di fondamento. Nel 2017 le tonnellate di merci che hanno varcato il confine italo-francese sono state circa 44 milioni, pari approssimativamente a un quinto di tutto quello che attraversa le Alpi ogni anno (216 milioni di tonnellate). All’aeroporto di Caselle sono transitati 3 milioni e 814 mila passeggeri; sui treni Milano-Parigi che toccano Torino e transitano dal Fréjus c’è stata una presenza complessiva di circa 500 mila viaggiatori. Aggiungiamo il transito di autovetture ai valichi alpini da Ventimiglia al Monte Bianco ed è difficile capire in che senso il Piemonte e Torino siano “isolati”. Negli atenei torinesi ci sono quasi 10.000 studenti stranieri, circa il 9 per cento del totale degli iscritti: per una città “isolata” non è male. Nell’era di Internet parlare di isolamento è sempre più un concetto marginale.

Sostenibilità

Se dunque non è l’isolamento di merci e passeggeri a caratterizzare il Piemonte, si potrebbe invocare la scarsa sostenibilità ambientale del traffico aereo e su gomma, quindi vedere il TAV Torino-Lione semplicemente come sostituzione di modalità di trasporto. Ma sostenibile non è un aggettivo magico da affiancare a qualsiasi cosa. La sostenibilità sta soltanto in un’economia circolare, promossa dalla stessa UE, che riduca i flussi di energia e materia, quindi con una minor circolazione di merci. Per la nuova linea Torino-Lione la narrazione favorevole ipotizza invece un cospicuo e duraturo aumento delle tonnellate da trasportare. A prescindere dalla realtà che si incarica di smentire sostanziali tendenze alla crescita quantitativa dei flussi attraverso la frontiera italo-francese, l’economia della crescita delle quantità materiali non è sicuramente circolare e si trova agli antipodi della sostenibilità perché è in conflitto con vincoli e leggi fisiche. Tutto ciò è ben noto alla comunità scientifica internazionale e illustrato in documenti delle Nazioni Unite o nell’enciclica Laudato Sì di Papa Francesco. La NLTL per essere realizzata consuma

inoltre molta energia e materie prime, produce imponenti emissioni di gas climalteranti che promette di cominciare a recuperare solo dopo una ventina d'anni dall'apertura dei cantieri: per contenere i cambiamenti climatici dobbiamo ridurre le emissioni subito, non tra vent'anni, e il denaro stanziato per l'opera potrebbe essere diretto verso altre opere trasportistiche con ricadute immediate, anche occupazionali, come l'estensione della mobilità elettrica e il miglioramento di quella urbana e ferroviaria esistente.

Disuguaglianze

Le statistiche dell'OCSE e delle Nazioni Unite dicono che da decenni le disuguaglianze di reddito sono in crescita, sia all'interno delle nazioni che fra di loro. Ciò indica che si tratta non di un fenomeno congiunturale, ma strutturale. Di certo non sono i meccanismi della crescita materiale competitiva a poter perseguire l'equità sociale, né si può sperare di curare la malattia lasciando campo libero a multinazionali guidate esclusivamente dalla massimizzazione del profitto e che spostano i propri investimenti da un Paese all'altro in cerca del luogo in cui incontrino meno vincoli ambientali e sociali mirando a minimizzare i costi. Quella logica non mitiga gli impatti ma li scarica sugli altri e di certo non ottimizza, anzi minimizza, la retribuzione del lavoro; l'occupazione è comunemente gestita come un ricatto nei confronti dei pubblici poteri onde poter avere mano libera. Certamente la soluzione al problema delle disuguaglianze non è uno o più buchi nelle montagne, ma semmai la diffusione di nuovi modelli economici e sociali che contemplino sostenibilità e resilienza.

Futuro

Il futuro va costruito in maniera solidale, tenendo conto dei limiti e dei vincoli del sistema Terra-biosfera che oggi sono ben evidenti. Un ruolo chiave ce l'ha certamente l'innovazione e la frontiera possiamo trovarla nella chimica verde, nella *biomimicry* (biomimesi), nei processi circolari per minimizzare la produzione di rifiuti e massimizzare l'efficienza energetica, nell'*internet of things* (internet delle cose) e magari nel *quantum computing* (computazione quantistica); non nel movimento terra e nel cemento. Se il sistema imprenditoriale ha difficoltà a muoversi in questi campi non è certo perché manchi una galleria. La strada non è quella di guardare al passato riproponendo i vecchi modelli che hanno portato alla situazione presente di insostenibilità globale. Partendo da una base materiale che è comunque molto vasta, bisogna puntare sull'intelligenza e sull'immateriale, sulla qualità personale e sociale della vita piuttosto che su un impossibile aumento delle tonnellate da spostare qua e là.

Un'illusione proposta come soluzione

Ma a suscitare la curiosità più grande è proprio l'accostamento tra quest'opera e la salvifica risoluzione di problemi presenti e futuri. Anche lanciando oggi i lavori definitivi di costruzione (finora mai partiti) dovremmo attendere decenni prima di vedere transitare un

treno sulla nuova linea ferroviaria da Torino a Lione. Il tunnel di base non sarebbe attivo prima della metà degli anni ’30 e i collegamenti nazionali non prima della fine degli anni ’40. E nel frattempo? Gli imprenditori dovrebbero attendere fino ad allora quest’unica ipotesi di rilancio dell’economia? Torino e il Piemonte continuerebbero a restare isolate (ammesso e non concesso che oggi lo siano)? I nostri giovani continuerebbero a emigrare, con l’unica consolazione di un biglietto di ritorno datato 2050? Rimarremmo tutti per vent’anni in trepidante attesa, certi del miracolo?

Nel nostro lavoro siamo abituati a ragionare in termini concreti, saldamente ancorati a elementi di realtà valutabili. Il progetto di nuova linea ferroviaria Torino Lione è notoriamente basato su presupposti proposti alcuni decenni fa, oggi rivelatisi errati e anacronistici. Pensare di puntare tutto su quest’opera ha più a che fare con il gioco d’azzardo che con la visione strategica. Per uscire tutti insieme dalle difficoltà presenti non solo il nuovo tunnel di base non c’entra nulla, ma è d’impedimento in quanto vorrebbe catturare risorse che dovrebbero molto più produttivamente essere impiegate altrove.

Alessandra Algostino, docente universitario
Mauro Bonaiuti, docente universitario
Marina Clerico, docente universitario e membro della Commissione Tecnica Torino Lione
Elisabetta Grande, docente universitario
Sergio Foà, docente universitario
Ugo Mattei, docente universitario
Luca Mercalli, Associazione Meteorologica Italiana
Dario Padovan, docente universitario
Livio Pepino, magistrato
Alberto Poggio, docente universitario e membro della Commissione Tecnica Torino Lione
Angelo Tartaglia, già docente universitario e membro della Commissione Tecnica Torino Lione