volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Ciao Tav: necrologio di un progetto nato morto

Autore: tecnici No Tav

Del progetto TAV Torino-Lione, dopo oltre trent'anni, abbiamo migliaia di chilometri di parole scritte sulla carta e nemmeno un centimetro di binari realizzati. Qual è il destino della grande opera più inutile d'Europa? È tutto scritto in un numero magico, diffuso ieri l'altro dall'Unione Europea.

In queste ore a Bruxelles sono i numeri a tenere banco. Ursula Von Der Leyen, pericolosamente in bilico tra destra conservatrice e ambientalisti, si è barcamenata a caccia dei numeri idonei a garantirle l'elezione a Presidente della nuova Commissione Europea. La vecchia Commissione Europea, ormai in scadenza, nelle stesse ore ha annunciato la sua ultima assegnazione di fondi per infrastrutture. L'attesa dei fondi europei per le grandi opere è un po' come il passaggio, non sempre fortunato, di una cometa. Anni di speranze in montagne che spesso partoriscono topolini. In questo caso parliamo del CEF (Connecting Europe Facility), una sigla in europeese che indica il faraonico programma concepito per elargire contributi a fondo perduto ai mega progetti infrastrutturali. **Con l'annuncio dell'altro ieri si sono chiuse le assegnazioni per il periodo 2021-2027**. Ultimo giro di valzer, insomma, *rien ne va plus*. **Per i prossimi soldi bisognerà aspettare anni: fino al 2029 almeno**, dopo l'approvazione del bilancio europeo del prossimo settennato 2028-2034.

Per la Torino-Lione l'attesa dell'obolo europeo ha assunto i toni del rito messianico, essendo passati 10 anni (dieci!) dall'ultima assegnazione, con il bando CEF 2014. Da sempre la sopravvivenza politica e mediatica del mega tunnel è appesa alla garanzia dei fondi europei. Ecco perché da ieri l'altro la notizia rimbalza nell'aria afosa delle redazioni giornalistiche, insieme a tante domande per le quali le risposte sono lapalissiane.

1. Quanti soldi ha dato l'Europa per il TAV Torino-Lione? Eccolo il *magic number*: 700 milioni di euro. Una bella cifra, in effetti la Torino-Lione è la grande opera più costosa d'Europa. Eppure, si tratta di briciole (neanche il 3%) rispetto ai quasi 26 miliardi del budget europeo 2021-2027 per infrastrutture di trasporto.

2. L'Europa ha aumentato il finanziamento per il TAV Torino-Lione? No, lo ha diminuito. Ed è un dato paradossale. Nel 2014 il progetto Torino-Lione spuntò 814 milioni ovvero ben il 7% del budget 2014-2020 pari a 11,7 miliardi. Oggi, malgrado i soldi disponibili fossero più del doppio, l'Europa ha diminuito il contributo di oltre 100 milioni di euro.

3. Perché sono passati 10 anni senza nuovi finanziamenti europei? Per chiedere soldi nuovi bisogna prima finire di spendere quelli già assegnati. In questo la Torino-Lione ha una pessima reputazione, come segnalato dalla Corte dei Conti Europea nel 2020. Con i fondi erogati nel 2014 si sono battuti tutti i record. Gli studi e lavori finanziati si sarebbero

dovuti completare nel 2019, ovvero in 5 anni (cinque!). Per l'incapacità di portare a termine quanto promesso, è stato necessario prorogarne per ben tre volte il termine. Alla fine, si sono dilungati per 10 anni (dieci!), il doppio del previsto. Nel febbraio 2024 sono stati chiusi "alla bell'e meglio", per partecipare in extremis all'ultimo bando di finanziamento del settennato europeo, attraverso il quale sono arrivati i 700 milioni annunciati l'altro ieri.

4. I lavori di costruzione del TAV Torino-Lione sono partiti o no? Dal 2001 a oggi si è visto di tutto e di più. Studi, progetti, chilometri di gallerie geognostiche e la più fantasiosa serie di spese e lavori preparatori: svincoli autostradali, aree di servizio per TIR, bonifiche di aree inquinate da altri, centri per visitatori, abbellimenti di monumenti, libri commemorativi. Parte di questi lavori preparatori risultano a tutt'oggi incompleti. Due esempi fra tutti: lo svincolo sull'autostrada A32 per l'accesso al cantiere di Chiomonte e i pozzi di ventilazione di Avrieux. Entrambi dovevano terminare a fine 2019. A forza di appalti, "disappalti" e varianti progettuali, nel 2024 non se ne vede ancora la fine. Quasi un quarto di secolo a "cincischiare" senza arrivare alla posa di nemmeno un centimetro di nuovi binari. Negli ultimi anni l'avvio dei lavori definitivi è stato sbandierato mille volte, sono stati lanciati appalti miliardari ma le cinque talpe comprate per lo scavo meccanizzato sono tutt'ora parcheggiate nello stabilimento in Germania dove sono state assemblate. Cosa stanno aspettando? L'arrivo dei soldi.

5. Adesso i soldi ci sono per costruire il TAV Torino-Lione? Per costruire il mega tunnel della Torino-Lione servirebbero quasi 10 miliardi di euro. La stima è del 2017, oggi certamente da rivedere in aumento. A questi vanno aggiunti circa 2 miliardi già spesi per le attività preparatorie, che finora hanno assorbito la quasi totalità dei fondi europei erogati. I nuovi fondi europei assegnati saranno disponibili a fine anno ma in parte sono già di fatto bruciati per le ulteriori spese, già contabilizzate, causate dalla prosecuzione in questi mesi dei lavori preparatori rimasti incompleti. Considerando che il contributo copre circa il 50% della spesa totale (l'altra parte la mettono Italia e Francia), la quota residua corrisponde a circa a 1 miliardo di euro di lavori. Significa realizzare a malapena il 10% del mega tunnel. Quindi la risposta è: no, i soldi non ci sono. Neanche dopo l'annuncio dell'altro ieri.

6. Quando è ipotizzabile si possa costruire il TAV Torino-Lione? Bisogna chiedersi quando potrebbero arrivare tutti i soldi necessari alla sua costruzione. Quelle annunciate l'altro ieri sono le uniche risorse disponili per i prossimi anni. I bandi di finanziamento del settennato 2021-2027 si sono esauriti. Per le prossime chance di finanziamento bisognerà attendere fino al 2029. Ma davvero crediamo ancora alla bufala che l'Unione Europea in futuro assegnerà più soldi? La statistica degli ultimi vent'anni è implacabile: impensabile ipotizzare più di 750 milioni di euro contributi ogni sette anni. E siamo già al massimo. L'entrata in servizio del mega tunnel era stata venduta per il 2029, poi allungata al 2032. Dal punto di vista finanziario (quello che comanda) la risposta è che il mega tunnel è irrealizzabile in questi tempi. Con il ritmo di finanziamento europeo, per erogare tutti i contributi ci vorranno 6 settennati, 7 con quello in corso: 50 anni (cinquanta!)

ovvero un tempo completamente fuori dalla Storia, oltre che da tutti gli obblighi climatici. Un bidone più che un progetto.

7. Allora perché continuare a insistere su un progetto irrealizzabile come il TAV Torino-Lione? Il TAV Torino-Lione è una fabbrica di soldi facili per chi vorrebbe costruirla, devastazione immane per il territorio che dovrebbe subirla e debiti certi scaricati sulla collettività che non ne vedrà mai la fine. Una cattedrale nel deserto, con un mega tunnel che non apporta alcun miglioramento all'attuale capacità di trasporto, peraltro ampiamente sufficiente. Infatti, nelle tratte di accesso si è già deciso di usare linee ferroviarie esistenti, in Italia (bassa Valle di Susa) e soprattutto in Francia (da Modane a Dijon, saltando Lione). Un progetto nato morto ma tenuto artificialmente in vita dalla politica, a dispetto di ogni evidenza. Un'ottusa pervicacia che rasenta l'autolesionismo. Come nel caso dei vertici politici della Città di Torino e della Regione Piemonte. Piangono lacrime di coccodrillo perché mancano i soldi per ampliare la metropolitana e il servizio ferroviario. Contemporaneamente sono tra i sostenitori più intransigenti dello spreco di soldi sull'inutile e irrealizzabile Torino-Lione. Una colpa grave, nella città e nella regione con l'aria tra le più inquinate d'Europa.

Non abbiamo tempo da perdere con la grande opera più inutile e costosa d'Europa. **Il TAV Torino-Lione è in piena agonia, è venuto il momento di chiudere una volta per tutte questo progetto fallimentare**. Da oltre trent'anni il Movimento No Tav lotta contro il TAV e muove il vento del cambiamento che spazza i cieli ammorbati dalla politica stupida, ribaltandone ogni imposizione. Il vento non lo puoi fermare.