



www.lavoce.info

Infrastrutture e Trasporti

TAV: PARLANDO E SPARLANDO

di [Francesco Ramella](#) 08.03.2007

Fra i dodici punti non negoziabili enunciati dal presidente Prodi per la resurrezione del suo governo vi è "un'azione concreta e immediata di riduzione significativa della spesa pubblica". Una rilevante inversione di rotta [rispetto ai nove mesi passati](#). Non sembra però far parte di questo lodevole proposito la spesa per le infrastrutture. Anzi, al punto 3, si parla di una "rapida attuazione del piano infrastrutturale e in particolare dei corridoi europei (compresa la Torino-Lione)". Ma le ragioni a favore di quest'opera rimangono argomentate in modo assai debole.

A leggere le dichiarazioni di ministri, governatori del nord, imprenditori, ferrovieri, qualche dubbio sul perché la Torino-Lione debba essere realizzata potrebbe sorgere. Semplificando, possiamo suddividere le ragioni del sì in due gruppi: quelle ambientali e quelle economiche.

L'opera che ci salverà

Cominciamo dalle prime. In un'intervista a [La Stampa](#) dello scorso 19 febbraio il ministro Di Pietro ha affermato: "La **Torino-Lione è l'opera che ci salverà**. Non farla significherebbe buttare tutto il traffico sulle strade, con un impatto devastante per l'ambiente".

Non è del tutto chiaro a cosa si riferiva il ministro. Per quanto concerne l'impatto della infrastruttura sul territorio, sembra evidente che il non fare sia preferibile al fare. E, anche nel caso si raddoppiasse il tunnel autostradale, la ricaduta sarebbe assai più limitata rispetto alla realizzazione della Tav: si tratterebbe di realizzare un traforo di 11 km invece che di 50 e non sarebbe necessario costruire nuove opere lungo la Val Susa. Non bisogna inoltre dimenticare che il governo italiano e quello francese hanno già deciso di realizzare, parallelamente al tunnel esistente, un traforo di sicurezza. La costruzione di un tunnel aperto al transito commerciale invece che ai soli mezzi di soccorso avrebbe un impatto e un costo marginale assai modesto e comporterebbe benefici superiori in termini di sicurezza della circolazione. Il ministro aveva forse in mente il problema dell'inquinamento atmosferico?

Una Tav contro lo smog

A tal riguardo si è espressa in termini più espliciti la **governatrice del Piemonte**, Mercedes Bresso: "L'alta capacità Torino-Lione è un'opera essenziale per abbattere lo smog (...). Per abbassare il tasso di smog e la concentrazione delle Pm10 è indispensabile realizzare un'infrastruttura ferroviaria che consenta di spostare gran parte del traffico di merci dalle strade alle ferrovie". **(1)**

Qualche numero: ogni giorno transitano nel traforo del Fréjus e sulla tratta autostradale Torino–Bardonecchia 2.300 Tir. La percorrenza complessiva di questi mezzi è pari al 5 per cento del traffico di veicoli pesanti sulle autostrade piemontesi e al 2 per cento del traffico autostradale.

Ipotizzando che il traffico sulle autostrade rappresenti la metà di quello complessivo, si può stimare che azzerando il traffico merci verso la Francia si conseguirebbe una riduzione delle **emissioni** regionali pari all'1 per cento (intorno allo 0,1 per cento a scala nazionale). Quale possa essere l'impatto di tale riduzione appare evidente. Altro che "spostare gran parte del traffico merci dalle strade alle ferrovie".

Per quanto riguarda il tema della qualità dell'aria, occorre inoltre evidenziare come, ipotizzando che tra il 1990 e il 2020 il traffico di mezzi pesanti verso la Francia triplichi (da una decina d'anni, in realtà, è stabile), le emissioni totali di polveri si ridurrebbero dell'80 per cento: è come se i 1.480 veicoli al giorno del 1990 si riducessero a meno di 300 (vedi Figura 1).

Restiamo isolati!

E veniamo alle motivazioni economiche. [La Repubblica](#) del 30 novembre 2005 così sintetizzava la posizione dell'ex presidente della Repubblica: "Ciampi sulla Tav: Non possiamo restare isolati dall'Europa". Tesi ribadita negli ultimi anni in innumerevoli occasioni da altre personalità del mondo politico ed economico.

Chiunque abbia avuto occasione di recarsi in Francia in treno, auto o aereo negli ultimi anni, ha forse qualche difficoltà a capire in cosa consista tale isolamento. Mai l'**offerta di servizi** è stata ampia come oggi. Né risultano esservi difficoltà per il transito delle merci: sia il Fréjus che il Monte Bianco sono utilizzati ben al di sotto della capacità. La nuova linea ad alta velocità non avrebbe alcuna ricaduta positiva in termini di miglioramento dei collegamenti, fatta eccezione per un ridottissimo manipolo di passeggeri: la realizzazione della Tav non comporterebbe infatti **alcun trasferimento di traffico** dalla strada alla ferrovia. Tale spostamento modale potrebbe avvenire solo imponendo divieti o tassando in misura elevata il traffico su strada: divieti e tasse ossia incrementi di costi per le aziende necessari per migliorare la competitività economica del nostro paese e impedire che resti isolato?

Interesse superiore...

Non è mancato chi, come Paolo Costa, presidente della commissione Trasporti del Parlamento europeo, si è spinto ad **affermare** che la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti Ten-T e della Tav sarebbe "obiettivo di interesse riconosciuto superiore da tutti i cittadini europei e che nessuno vuole rimettere in discussione". Non è chiaro come e quando i cittadini europei siano stati consultati in materia, né, per la verità, è chiaro sulla base di quale funzione del benessere sociale sia definita la superiorità di un interesse rispetto a un altro. Forse si vuole dire che è "interesse riconosciuto da tutti i cittadini europei" che i traffici da est a ovest non by-passino l'Italia? C'è da dubitare che tutti i cittadini europei siano così interessati al passaggio delle merci nella nebbiosa Val Padana. In ogni caso, i traffici in questione sono (e resteranno, secondo le migliori previsioni) di entità assai modesta, se paragonati a quelli interni. Non si vede peraltro quale sia l'interesse "strategico" dell'Italia a vedersi attraversata da qualche decina di treni da est a ovest. Dovremmo forse spendere più di 10 miliardi nei prossimi dieci anni per consentire a Fs Cargo o ai suoi concorrenti guadagni di qualche decina di milioni all'anno tra un paio di lustri?

E se ci sbagliassimo?

E se i traffici in realtà fossero destinati a esplodere? È difficile crederlo, ma è possibile ammettere, almeno in via ipotetica, che questo possa accadere. Ai numerosissimi sostenitori dell'opera viene allora da suggerire: put your money where your mouth is. Investite le vostre risorse (senza garanzia dello Stato, a differenza di quanto avvenuto nel caso delle altre linee Av) per il finanziamento dell'opera, comprensivo di un'adeguata compensazione per la Val Susa. Se ci sarà una domanda **disposta a pagare** per utilizzare la linea, ne godrete i profitti e il contribuente non ne andrà di mezzo: la spesa per la Tav equivale a una una-tantum dell'ordine di **1.000 euro** per una famiglia di quattro persone. Sommessamente vorremmo però anche suggerirvi, prima di decidere sull'investimento da farsi, di chiedere qualche consiglio ai cittadini francesi e inglesi che hanno investito i loro risparmi in Eurotunnel (tra Parigi e Londra, non tra Torino e Lione). Per chiudere, un'ultima citazione: "Eurotunnel will not receive a penny from the public purse" disse all'epoca Margaret Thatcher. Un buon suggerimento per dare attuazione al punto 7 della dichiarazione di intenti del presidente del Consiglio.

(1) [Ansa](#), 19 febbraio 2007.