



www.lavoce.info

## Infrastrutture e Trasporti

# TAV TORINO-LIONE: VALE LA SPESA?

12.02.2010

*Il confronto sulla Tav Torino-Lione si concentra sulla contrapposizione tra un disegno ambizioso di sviluppo e una resistenza locale. Il vero problema sono i costi esorbitanti dell'opera: tra i 15 e i 20 miliardi pari a tre volte il Ponte di Messina. E i benefici? Pochi. Sia in termini di risparmio di tempo (circa un'ora), sia a livello ambientale dati gli alti consumi energetici che la costruzione dell'infrastruttura richiederebbe. Un invito al dibattito da parte di nove studiosi, esperti della questione: [Andrea Boitani](#), [Bruno Manghi](#), [Luca Mercalli](#), [Marco Ponti](#), [Rémy Prud' Homme](#), [Francesco Ramella](#), [Pippo Ranci](#), [Carlo Scarpa](#) e [Francesco Silva](#).*

Il dibattito sulla TAV Torino - Lione sembra una contrapposizione tra un disegno ambizioso di sviluppo e una resistenza locale di un partito del No. Ma la questione è diversa. È naturale che il Piemonte preferisca avere un'infrastruttura moderna che non averla. È comprensibile che gli abitanti della Valle di Susa si oppongano a un investimento che ritengono li danneggi (nonostante le compensazioni promesse) e che a loro non serve. Ma bisogna che qualcuno faccia un conto sui pro e contro di una decisione di spesa che riguarda il Paese intero.

La linea (per la parte di competenza italiana) costerebbe tra **15 e 20 miliardi di euro**, come tre ponti di Messina. I contributi europei coprirebbero meno del 30% della sola tratta internazionale (la galleria di base); il resto lo pagherebbe lo Stato italiano, quello che lamenta carenza di risorse e fatica a mantenere la sostenibilità della finanza pubblica. Con una spesa analoga si può fare molto. Si potrebbe, scrive Orazio Carabini su Il Sole 24 Ore del 27 gennaio 2010, cablare tutta l'Italia a 100 Mb. Cominciando dal Piemonte, nel caso.

La domanda è allora: **quale sarà il beneficio dell'opera?** Gli studi disponibili mostrano che la ricaduta della TAV Torino - Lione sul sistema economico italiano ed in particolare piemontese sarebbe assai limitata. La Torino - Lione consentirebbe una riduzione dei tempi di spostamento di persone e merci (circa un'ora) verso e dalla Francia, ma si tratta di una quota intorno all'1% dei movimenti che si effettuano in Piemonte e **meno dello 0,1% a scala nazionale**.

I più gravi problemi di congestione si riscontrano a ridosso delle grandi aree urbane (esempio: tangenziale di Torino) e non alle frontiere con l'estero (autostrada da Torino a Bardonecchia). L'attuale **livello di utilizzo** sia dell'autostrada che della linea ferroviaria che collegano l'Italia con la Francia è molto al di sotto della capacità che servirà per i traffici per i prossimi decenni (il Fréjus ha funzionato bene anche con livelli di traffico doppi rispetto a quelli attuali nel periodo di chiusura del traforo del Monte Bianco).

Uno spostamento di domanda dalla strada alla ferrovia, a detta degli stessi sostenitori dell'opera, potrebbe avvenire solo con l'imposizione di divieti o di prelievi fiscali aggiuntivi sul trasporto su gomma, ossia incrementando il costo del trasporto e rendendo più difficoltose le esportazioni per le nostre imprese.

Se l'impatto sulla mobilità è minimo, anche i **benefici** ambientali dell'opera sarebbero del tutto **trascurabili**. Considerando gli elevatissimi consumi energetici nella costruzione dell'infrastruttura, le emissioni complessive di CO2 saranno forse più elevate con la Torino - Lione che senza.

Nel complesso, non solo "il debito aggregato degli Stati italiano e francese aumenterà di 16 miliardi, ma la gestione dell'opera andrà ad accrescere il loro **deficit** per i successivi quaranta anni", conclude una analisi costi-benefici dell'opera che è stata [effettuata sulla base dei pochi dati a disposizione](#). Se ci sono analisi che forniscono risultati diversi, che vengano pubblicate.

Non siamo nella situazione di centocinquanta anni fa, quando fu costruito il traforo ferroviario del Frejus. La realizzazione di quel traforo significò ridurre i tempi di spostamento da un paio di giorni, a dorso di mulo, a poche ore. Oggi il **risparmio**, come già detto, sarebbe **di un'ora**.

Non è una questione di essere o non essere in Europa. Il Corridoio Cinque ancora non è molto di più che un tratto di pennarello su una carta geografica e non corrisponde ad un'infrastruttura unica, con caratteristiche omogenee. Contrariamente a quanto spesso affermato, la **Commissione Europea** non richiede affatto che l'attraversamento delle Alpi lungo il Corridoio sia effettuato con una linea ad Alta velocità/capacità. Lungo quell'asse, non risultano essere in costruzione altre linee AV/AC, al di fuori della tratta Torino-Lione, mentre è realizzata la Torino-Milano ed è in progettazione avanzata la Milano-Venezia. **Sia ad est che a ovest dell'Italia** le merci continueranno a viaggiare su reti ordinarie, come del resto da Lione verso Parigi, perché le linee AV francesi sono state costruite per far passare solo treni passeggeri.

Questi argomenti, nonostante il lavoro dell'Osservatorio tecnico governativo appositamente costituito, attendono ancora di essere dibattuti, con sereno equilibrio.