

Il treno dei (cattivi) desideri

La Tav Torino-Lione si profila
come una sorta di suicidio per il centrosinistra.

Sei punti per smontare un progetto
che fa male all'ambiente, all'economia, alla democrazia

di **GUIDO VIALE**

Il centro-sinistra si sta spaccando le ossa sulla Tav Torino-Lione prima ancora di essere messo alla prova come maggioranza di un futuro governo.

E' quasi una beffa. La Tav Torino-Lione non si farà mai. E' un'opera quattro volte più costosa del famigerato ponte sullo stretto di Messina; quattro volte più inutile quanto a volumi di traffico previsti (che anche artatamente gonfiati a 20milioni di tonnellate/anno non coprono che la metà della capacità da installare); quattro volte tecnicamente più incerta quanto alla sua effettiva fattibilità tecnica: il ponte rischia di lasciare dietro di sé solo due giganteschi piloni in cemento armato mozzi, con i ferri che spuntano dalle cime, come nei tanti edifici abusivi in attesa di sopraelevazione costruiti nel Mezzogiorno, senza che in mezzo venga steso nulla.

Quanto alla Tav Torino-Lione, nessuno sa ancora che cosa si troverà sotto quelle montagne; si sa comunque che la principale società di perforazione del mondo si è ritirata dall'affare - verosimilmente per le difficoltà incontrate - lasciando il suo posto alla Rocksoil del ministro Lunardi, debitamente nascosta dietro una catena di subappalti.

I costi della sicurezza

Non ho competenze per valutare i rischi connessi alla presenza di amianto e uranio nelle montagne da perforare; posso anche ammettere che esistano e si possano attivare a costi abbordabili interventi di contenimento del rischio (ma qui parlare di costi significa comunque mettere in gioco una montagna quasi inimmaginabile di denaro).

Ma per un'opera che promette di trasformare un'intera valle - già dissestata da una viabilità quasi esclusivamente di transito (cioè senza ricadute economiche o sociali di qualche peso) - in un cantiere della durata programmata di oltre 13-15 anni, destinati verosimilmente, sulla base di tutte le esperienze pregresse, a raddoppiare, e per il quale si prevede di scaricare sul fondo valle diversi milioni di tonnellate di detriti inquinati e inquinanti, una verifica seria sulle alternative praticabili con interventi meno pesanti sarebbe stata doverosa.

Molti esperti, compreso il presidente delle Ferrovie dello Stato, fautore del progetto, ci dicono che questa alternativa non solo è praticabile, ma è già in

parte in corso di realizzazione, e porterà in pochi anni la capacità di trasporto dell'attuale linea Torino-Lione vicino al livello del traffico «previsto» tra venti anni per la Tav Torino-Lione.

Ma questa alternativa non è stata inserita nella valutazione di impatto che ha dato il benestare al nuovo progetto; valutazione peraltro mai portata a termine, in violazione della normativa dell'Unione europea, grazie all'esenzione prevista dalla Legge-obiettivo del ministro Lunardi.

Ma chi ha detto che il traffico effettivo di merci tra Torino e Lione tra venticinque anni (2030) corrisponderà quello programmato?

L'alta velocità Torino-Lione è stata pensata come linea di trasporto passeggeri, e inclusa come tale nel Libro bianco della Commissione europea *Crescita, Competitività, Occupazione*, noto come *Rapporto Delors*, che risale al 1994; solo successivamente è stata estesa al trasporto merci come tratta del *corridoio 5*, trasformandola in una cosiddetta «autostrada ferroviaria»: cioè una tratta lungo la quale i tir in transito sullo stesso itinerario dovrebbero essere caricati su vagoni (in uno scalo ancora da definire, prossimo a Torino), per poi esserne scaricati una volta superata la tratta alpina francese; o viceversa.

Una soluzione che dal 2016 sarà obbligatoria per tutti i tir in transito attraverso la Svizzera, indotta a questa soluzione dal fatto che prima e dopo l'attraversamento del suo territorio, cioè in Francia, Germania e soprattutto in Italia, i tir che effettuano trasporti anche di lunga percorrenza sono liberi di circolare ovunque.

E i tir scorrazzano liberi

L'impossibilità di adottare la stessa soluzione lungo l'attuale tratta ferroviaria, anche rimodernata, è la principale ragione addotta per giustificare l'opera. Ma caricare i tir su una singola tratta, quando sono liberi di scorrazzare nel resto del paese, non ha ovviamente lo stesso significato che proibirne o limitarne il transito di lunga percorrenza su tutto il territorio nazionale. E se limitazioni del genere fossero introdotte anche in Italia, il concetto stesso di autostrada ferroviaria non avrebbe più alcun senso.

Che cosa c'entri poi *l'alta velocità* - che fa guadagnare al massimo due o tre ore lungo il percorso, ma che ne impiega molte di più nelle operazioni di carico e scarico dei tir con il trasporto pesante di merci - nessuno lo ha ancora spiegato.

Ma anche il cosiddetto corridoio 5 Lisbona-Kiev è puramente virtuale, non molto diverso dalle linee tracciate con il pennarello da Berlusconi quando illustrava a Bruno Vespa il suo programma.

Intanto, tutta la tratta del corridoio a est di Trieste, che potrebbe avere un ruolo fondamentale nel rilancio del suo porto, non è neppure in fase di progettazione, per non parlare del suo finanziamento, non incluso in alcuna previsione budgetaria dell'Unione europea o dei paesi interessati.

In secondo luogo, non esiste alcun traffico di merci pesanti tra Lisbona e Kiev o viceversa. Esiste un intenso traffico - in crescita - di merci provenienti dall'estremo o dal medio Oriente, che sbarcano e sbarcheranno sempre più nei

porti del Mediterraneo: Barcellona, Marsiglia, Genova, Ravenna e Trieste; ma anche, dopo il trasbordo, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Atene, Bari, ecc.

Queste merci poi prendono la via del nord e del centro Europa, o dell'Europa dell'est, risparmiandosi così, fino a che l'effetto serra non avrà sciolto completamente i ghiacci dell'Artico, la circumnavigazione dell'Europa per arrivare a Le Havre, Rotterdam e Amburgo. E viceversa.

I «corridoi» che servono questo traffico sono già tutti in funzione (Tarvisio, Brennero, Gottardo, Sempione) o di prossima apertura (Loetschberg) e in via di potenziamento; il che contribuirà non poco a ridurre ulteriormente il traffico in transito tra Torino e Lione. Basta comunque guardare una cartina geografica per capire che la Torino-Lione non è che il più periferico degli itinerari nord-sud; tanto è vero che per raggiungere Lione il collegamento virtuale tra Lisbona e Kiev deve compiere una vistosissima deviazione verso nord.

L'autostrada ferroviaria

In terzo luogo, per trasformare la Tav Torino-Lione in un'«autostrada ferroviaria» occorre che i tir e i loro autisti siano disposti a salirci sopra (a pagamento). Per questo la presidente della Regione Piemonte, schierata a favore del progetto, continua a chiedere «garanzie»: il che vuol dire rendere la cosa obbligatoria. Ma finché non si riforma il trasporto autostradale - oggi in mano a decine di migliaia di padroncini, italiani e sempre più est-europei, peraltro tutti in subappalto, attraverso una catena spesso assai lunga, dei grandi operatori multinazionali della logistica, quasi tutti stranieri - inducendoli ad associarsi per ottimizzare carichi, percorsi, consegne e veicoli, sarà ben difficile per governi, di destra e di sinistra, costringere i tir a salire su un vagone.

Tanto più che quei governi, finora, non sono stati capaci nemmeno di abolire gli sconti sulle accise del combustibile, perché questi operatori sono in grado di bloccare immediatamente, per protesta, tutti i valichi interni e internazionali del paese.

Una vera intermodalità

In quarto luogo, la riforma del trasporto nasce di qui: non accoppiando treni e tir lungo i valichi, o navi e tir nel trasporto marittimo, facendo salire gli uni sugli altri, raddoppiando così vettori e costi; ma promuovendo *una vera intermodalità*, che permetta di disaccoppiare le motrici dai rimorchi (o dai container che trasportano); di caricare sui treni e sulle navi soltanto questi ultimi, e di farli riagganciare, alla stazione di arrivo, da altre motrici: operazione molto semplice dal punto di vista tecnico; complicatissima in termini economici e organizzativi. Perché presuppone strutture consortili, anche internazionali, che oggi non ci sono, ma che potrebbero essere l'unica argine contro il supersfruttamento dei «padroncini» da parte delle multinazionali del trasporto. Questo ci riporta al concetto di «corridoio», che non è solo né soprattutto un tracciato ferroviario o stradale (o entrambi), bensì un sistema logistico di cui i tracciati, debitamente attrezzati, potenziati e messi in sicurezza, non sono che una componente.

Ci vogliono poi operatori logistici in grado di valorizzare le opportunità offerte dall'intermodalità, interporti per lo scambio intermodale tra i diversi vettori e tra il trasporto di lunga percorrenza e quello di prossimità; e centri logistici per le rotture e le ricomposizioni dei carichi (comprese molte operazioni di assemblaggio e disassemblaggio di componenti, che è assai opportuno effettuare in questi centri).

Mentre quello che si sa è che la Tav Torino-Lione salterà l'efficiente interporto torinese di Orbassano, per costruirne (forse) uno ancora tutto da progettare e finanziare vicino a Chivasso; che per l'utilizzo dell'«autostrada ferroviaria» non è prevista alcuna «garanzia»; che le alternative offerte dal Sempione e dal Loetchberg sottrarranno altro traffico alla Torino-Lione, i cui costi comunque non verranno mai coperti dall'introito tariffario, tanto è vero che per quest'opera, a differenza che per il ponte sullo stretto, l'operazione del project-financing non è stata neppure tentata.

Infatti - quinto - quest'opera non è finanziata, se non con un contributo dell'Unione europea - destinato a svanire, se si prolungheranno i rinvii dell'apertura dei cantieri, o se non verranno stanziati fondi adeguati per le tratte francese e italiana: quest'ultima per un importo previsto di 6,5 miliardi, interporti esclusi, destinato probabilmente a raddoppiare.

Con i chiari di luna che il prossimo governo si troverà ad affrontare - qualunque sia la futura maggioranza - questa sarà sicuramente la prima grande opera a cadere sotto la mannaia degli indispensabili tagli.

In sesto luogo, previsioni così a lungo termine (venticinque anni al 2030) dovrebbero prendere in considerazione scenari più elastici, e non una proiezione lineare dell'attuale trend dei traffici.

E' in corso un processo di «dematerializzazione» dell'economia che avrà come principale conseguenza la riduzione - in peso e in volume - dei beni scambiati. E' in corso, nonostante i molti processi di delocalizzazione, un ripensamento sull'opportunità di sguarnire completamente i territori delle loro capacità manifatturiere e soprattutto agroalimentari, il che porterà a un ridimensionamento dei volumi trasportati in molti comparti merceologici.

E' in corso un processo di recupero e valorizzazione degli scarti e dei materiali ricavati dai beni dismessi che farà sempre più delle città una fonte locale di materie prime per l'industria.

E' in corso un drastico aumento del prezzo del petrolio - e anche un processo di progressivo esaurimento delle sue disponibilità - che si ripercuoterà inevitabilmente sui costi di trasporto e sulle sue convenienze, rivalutando le produzioni di prossimità. Dove mai si è tenuto conto, anche solo in via ipotetica, di tutto ciò nel progettare la Tav Torino-Lione?

Il consenso preventivo

Per concludere, l'opera non è stata discussa, né tantomeno negoziata, con le popolazioni della Val di Susa né dai precedenti governi nazionali, né da quelli regionali. Adesso, mentre il ministero dell'Interno è passato alle maniere forti, si cerca di correre ai ripari per conquistare «il consenso» delle popolazioni coinvolte.

Ma quale consenso? Si è forse disposti a mettere in discussione il tracciato, o la validità dell'intervento? Oppure si tratta solo di far digerire la pillola alle sue recalcitranti vittime.

Ma quale cultura della negoziazione ambientale è mai questa? I negoziati ambientali bisogna farli prima di definire gli interventi, presentando diverse alternative (compresa quella di non fare niente) e prospettando costi e benefici di ogni opzione, eventualmente rinforzati con interventi di mitigazione del danno o di incentivazione o penalizzazione delle diverse situazioni. Fatto a posteriori, quando un ministro dichiara che comunque l'opera si farà, difenderla è solo un suicidio.

Fonte: Il manifesto 18 dicembre 2005