il Riformista

Data 05-07-2011
Pagina 4
Foglio 1

Italia, tra burocrazia e proteste un'alta velocità a peso d'oro

COSTI SPROPOSITATI. La spesa media europea è di 20 milioni di euro per un chilometro di strada ferrata. Nel nostro paese si arriva a 50 milioni. L'allarme della Corte dei Conti per i riflessi sul bilancio pubblico.

DI GIULIANO CAPECELATRO

■ Quello che è certo della Tav (treni ad alta velocità), è che ogni volta presenta conti ciclopici ai contribuenti italiani. Che sopravanzano di oltre il doppio la media europea. Se l'Europa caccia mediamente dalle tasche 20 milioni di euro per chilometro di strada ferrata superveloce, ecco che l'Italia gagliardamente sbandiera la cifra record di 50 milioni. Mentre gli sparagnini francesi se la cavano con 13 milioni e gli spagnoli si espongono per quindici.

Costi che la lentezza con cui avanzano i cantieri non può far che lievitare. Il che potrebbe far pensare che sia tutta colpa dei crociati della No-Tav. Che da anni si ostinano a infilare i bastoni tra le ruote delle magnifiche sorti e progressive delle ferrovie italiane, e quindi di rimbalzo europeee, visto che la Tav è un sistema integrato. Un "ponte" che da Lisbona dovrebbe toccare le sponde di Kiev. Per dare un senso, anche e soprattuto nel comparto strategico dei trasporti all'idea della comunità europea.

Ma i No-Tav si beccheranno forse imputazioni per tentato omicidio- giusta l'interpretazione del ministro dell'Interno Roberto Maroni degli avvenimenti della Val di Susa- ma con i costi del mostro da loro aborrito c'entrano poco.

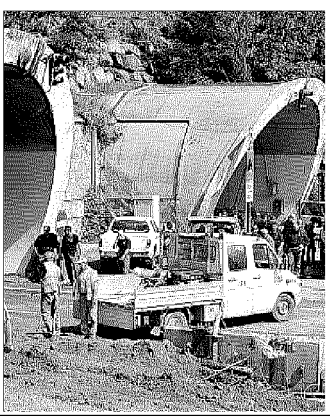
Da anni la Corte dei Conti si sgola per segnalare come l'Alta Velocità faccia soffrire un già sofferentissimo bilancio pubblico. Ma segnano a dito le formalità barocche che incontrano interventi legislativi e contratti. In un labirinto di accordi, aggiornamenti, destinazione delle risorse su cui deve essere impresso il sigillo del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica).

Poi, certo, anche le impuntature e le discese in campo dei No-Tav hanno dato un contributo a far salire i costi. E' dal 2003 che marciano, protestano, assediano cantieri, se la vedono con forze dell'ordine non sempre tenere, reclutano proseliti. E, particolare tutt'altro che secondario, agitano lo spauracchio del danno ambientale, oltre ad uno spreco di risorse che ai loro occhi appare fuori luogo in un momento in cui, ricordano, tutti sono chiamati a tirare la cinghia.

Ma l'accusa più grave riguarda la presenza di uranio e amianto nelle rocce da scavare per creare il tunnel destinato ad unire Lione e Torino. Nelle montagne della Val di Susa, scenario dell'ultima protesta e di un'inopinata battaglia, le percentuali dei due elementi sarebbero elevatissime. E già questo metterebbe a rischio chi vi lavorerà. Ma poi le polveri, sia nella fase degli scavi, che durante quella del trasporto del materiale, si diffonderebbero nell'aria, in un'area battuta di continuo da venti impetuosi, e potrebbero raggiungere, sostengono i No-Tav, perfino la periferia di Torino.

Per i fautori della Tav, la protesta ha un carattere anacronistico. L'Alta Velocità, ribattono, legherà concretamente il Piemonte all'Europa, e funzionerà da formidabile volano economico per un'ampia regione in cui trovano spazio, con il Piemonte, Val d'Aosta, Liguria, la Paca (Provenza, Apli, Costa Azzurra), Rhône Alpes. E srotolano cifre eloquenti: crescita del Pil di un punto e mezzo l'anno, creazione di settemila posti di lavoro, scambi commerciali dell'ordine di 11 miliardi di euro per una fitta galassia di imprese.

Ma la Torino-Lione, articolazione essenziale del Corridoio europeo 5, segna il passo. I francesi, che hanno dato il primo colpo di piccone nel 2001, hanno già fatto la loro parte. Il tunnel da costruire sotto le Alpi è immenso: 57 chilometri. Quattordici sono in territorio italiano. Cui seguono altri 20 chilometri da Susa, dove si fermeranno i Tgv per Parigi, verso Orbassano e Torino, prima di imboccare la rotta della pianura padana. Nel 2004 la spesa prevista per l'Italia era di 4,4 miliardi; salita poi a 9,4 miliardi: che sarebbero 178 milioni di euro a chilometro, prezzo raddoppiato rispetto alla previsione iniziale. Altri due miliardi e rotti sono in bilancio per il tratto tutto italiano di 21 chilometri, con un costo di oltre 109 milioni a chilometro. I lavori per il megatunnel sotto le Alpi dovrebbero partire nel 2013. Il termine dei lavori è fissato per il 2023. Con l'incognita dei costi.



una valle

I No Tav alienati dai black bloc
Maroni: delinquenti in azione

Italia, tra burocrazia e proteste un'alta velocità a peso d'oro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.