

Ma serve davvero questa Tav?

di Roberto Di Caro e Claudio Lindner

Non parliamo delle grandi opere in genere, ma proprio della ferrovia veloce fra Torino e la Francia: cerchiamo di vedere, senza ideologismi, costi, convenienze, problemi e prospettive

(07 luglio 2011)

Gli attori in campo lo recitano, e lo vivono sulla loro pelle, come uno scontro epocale. "Opera fondamentale e irrinunciabile per il Piemonte e l'Italia" secondo il neosindaco di Torino Piero Fassino. "Ennesimo scempio a una valle già martoriata da autostrada, trafori e una centrale idroelettrica" per i valligiani anti-tav. "La madre di tutte le battaglie" per i ribelli di Askatasuna. Simile capitale importanza sembra comprovarla il crescente numero di feriti a ogni attacco: quello delle forze dell'ordine al presidio alla Maddalena il 27 giugno e quello dei No Tav al cantiere appena aperto il 3 luglio.

Ma è davvero così, dopo sei anni di trattative, tavoli, commissioni congiunte? Sono sul serio in gioco, con quel che resta della Tav, da una parte i destini economici e logistici del nord Italia, e dall'altra il futuro di ambiente, paesaggio, salute e speranza in Val di Susa? O una serie di automatismi psicologici, finanziari e burocratici stanno invece riproducendo atto dopo atto lo stesso spettacolo in barba ai numeri e alla contabilizzazione di costi e benefici, inclusi quelli sociali?

Un progetto sotto accusa.

Quello originario era letteralmente insensato. Piaccia o no agli aedi del progresso che cammina con l'avanzare delle rotaie manco fosse il vecchio West, la guerriglia del 2005 e l'alzata di scudi di sindaci e amministratori hanno impedito che si buttassero miliardi di euro in un'opera concepita male, giacché il tragitto fra Torino e lo scalo merci di Orbassano disegnava un tortuoso andirivieni con enorme spreco nei tempi di percorrenza, e pericoloso per la salute: oltre un milione di metri cubi di rocce amiantifere da asportare in cento milioni di sacchetti di plastica in discariche provvisorie da bagnare con milioni di litri di acqua, roba da scienziato pazzo dei fumetti. Bene, ma il nuovo progetto?

Frutto di sei anni di limature e compromessi gestiti dall'Osservatorio sulla Torino-Lione, ridisegna un percorso meno invasivo sulla sponda destra anziché sinistra della Dora Riparia, risolve la questione dello scalo di Orbassano, concede un contentino a Susa con una stazione ferroviaria internazionale: anche se ci faranno sosta al massimo due o tre Tgv al giorno e qualche treno nel weekend per i turisti inglesi low cost dall'aeroporto di Torino Caselle. La tratta centrale sottoterra è rinviata a dopo il 2035. Sotto le Alpi avremo un nuovo buco che, dice Mario Virano presidente dell'Osservatorio, "sarà in linea con gli standard attuali del trasporto merci in treni affidabili e convenienti, a quota pianura cioè sui 250-300 metri e con basso dislivello": l'attuale traforo del Fréjus lo volle Cavour, fu inaugurato nel 1871, dopo cinque anni di lavori hanno appena finito di abbassare di 50 centimetri il piano rotaia in una direzione perché nessun container ci poteva transitare. Ma appena dopo Susa ci si terrà la linea attuale, un rosario di treni in mezzo ai paesi. Un disastro, a guardare le proiezioni sul futuro traffico merci allegate al progetto. Ma sono attendibili? Pare di no.

Sempre meno traffico.

Il progetto parte dal presupposto che ci sarà un incremento continuo degli interscambi e del traffico merci sull'asse Italia-Francia. Ipotesi confutata da diversi economisti e dalla realtà dei numeri. Via ferrovia del Fréjus sono passate nel 2009 (ultimo dato disponibile) merci per 2,4 milioni di tonnellate. L'anno prima erano state 4,6 milioni, nel 2000 addirittura 8,6 milioni. Per i lavori, certo, ma il calo c'è stato anche nel trasporto su gomma. E negli ultimi due anni ha riguardato allo stesso modo Svizzera e Austria. La Tav servirebbe a trasportare prodotti per o da Francia, Spagna e Portogallo, mercati in fase di stallo, "dove import ed export sono arrivati quasi alla saturazione", dice Francesco Ramella, esperto di trasporti e autore di vari articoli su Lavoce.info. Ben diverso, aggiunge, sarebbe se il tracciato servisse per arrivare più velocemente in Germania, nostro partner commerciale in forma smagliante, o ai porti di Rotterdam, Amburgo e Anversa. Cosa c'entrano i tre porti? C'entrano eccome: da lì passano le merci da e verso la Cina e gli altri mercati emergenti, che privilegiano la Svizzera o il Brennero se devono scaricare in Italia. L'autista del Tir, arrivato a Torino o a Lione, deve avere incentivi a scegliere il treno o disincentivi a usare l'autostrada. Gli svizzeri non fanno complimenti: in autostrada esigono un superpedaggio in base a chilometri, peso e inquinamento del veicolo: 250-300 euro a volta.