

Val di Susa: Lo Stato va alla guerra, ma LA TAV è INUTILE appello di 360 scienziati a Monti

Inviato da Marista Urru
venerdì 02 marzo 2012

Eccolo: lo Stato Italiano va alla guerra, contro gli Italiani della Val di Susa, però.

In sostanza è opinione di uomini e donne di scienza che la Tav Torino – Lione sia inutile sotto vari profili, economicamente troppo costosa, eccessive le ricadute ambientali e sociali, insomma l'opera non trova giustificazioni razionali non appare di alcuna utilità reale.

L'appello a Mario Monti perchè “ripensi” la Tav Torino-Lione “sulla base di evidenze economiche, ambientali, sociali” è stato scritto da Sergio Ulgiati, Dipartimento di Scienze per l'Ambiente dell'Università Parthenope di Napoli; Ivan Cicconi, ricercatore nel settore delle costruzioni ed esperto di infrastrutture e appalti pubblici; Luca Mercalli, climatologo, presidente della Società Meteorologica Italiana; Marco Ponti, professore ordinario di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano.

(seguono le firme di altri 356 studiosi e professionisti)

Al Presidente del Consiglio dei
Ministri

On. Prof. Mario Monti

Palazzo Chigi

ROMA

Oggetto: Appello per un ripensamento
del progetto di nuova linea ferroviaria

Torino – Lione, Progetto Prioritario
TEN-T N° 6, sulla base di evidenze

economiche, ambientali e sociali.

Onorevole Presidente,

ci rivolgiamo a Lei e al Governo da Lei
presieduto, nella convinzione di

trovare un ascolto attento e privo di
pregiudizi a quanto intendiamo esporLe sulla base

della nostra esperienza e competenza
professionale ed accademica. Il problema della

nuova linea ferroviaria ad alta
velocità/alta capacità Torino-Lione rappresenta per noi,

docenti, ricercatori e professionisti,
una questione di metodo e di merito sulla quale

non è più possibile soprassedere,
nell'interesse del Paese. Ciò è tanto più vero nella

presente difficile congiuntura
economica che il suo Governo è chiamato ad affrontare.

Sentiamo come nostro dovere riaffermare
- e nel seguito di questa lettera,

argomentare - che il progetto¹ della
nuova linea ferroviaria Torino-Lione,

inspiegabilmente definito "strategico",
non si giustifica dal punto di vista della

domanda di trasporto merci e
passeggeri, non presenta prospettive di convenienza

economica né per il territorio

attraversato né per i territori limitrofi né per il Paese,

non garantisce in alcun modo il ritorno
alle casse pubbliche degli ingenti capitali

investiti (anche per la mancanza di un
qualsivoglia piano finanziario), è passibile di

causare ingenti danni ambientali
diretti e indiretti, e infine è tale da generare un

notevole impatto sociale sulle aree
attraversate, sia per la prevista durata dei lavori,

sia per il pesante stravolgimento della
vita delle comunità locali e dei territori

coinvolti.

Diminuita domanda di trasporto merci e
passeggeri

Nel decennio tra il 2000 e il 2009,
prima della crisi economica, il traffico

complessivo di merci dei tunnel
autostradali del Fréjus e del Monte Bianco è crollato

del 31%. Nel 2009 ha raggiunto il
valore di 18 milioni di tonnellate di merci

trasportate, come 22 anni prima. Nello
stesso periodo si è dimezzato anche il traffico

merci sulla ferrovia del Fréjus,
anziché raddoppiare come ipotizzato nel 2000 nella

Dichiarazione di Modane sottoscritta
dai Governi italiano e francese. La nuova linea

ferroviaria Torino-Lione, tra l'altro,
non sarebbe nemmeno ad Alta Velocità per

passeggeri perché, essendo quasi
interamente in galleria, la velocità massima di

esercizio sarà di 220 km/h, con tratti
a 160 e 120 km/h, come risulta dalla VIA

presentata dalle Ferrovie Italiane. Per effetto del transito di treni passeggeri e merci,

l'effettiva capacità della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sarebbe praticamente

identica a quella della linea storica, attualmente sottoutilizzata nonostante il suo ammodernamento

terminato un anno fa e per il quale sono stati investiti da Italia e

Francia circa 400 milioni di euro.*1

Assenza di vantaggi economici per il Paese

Per quanto attiene gli aspetti finanziari, ci sembra particolarmente importante

sottolineare l'assenza di un effettivo ritorno del capitale investito. In particolare:

1. Non sono noti piani finanziari di sorta

Sono emerse recentemente ipotesi di una realizzazione del progetto per fasi, che

richiedono nuove analisi tecniche, economiche e progettuali. Inoltre l'assenza di un

piano finanziario dell'opera, in un periodo di estrema scarsità di risorse pubbliche,

rende ancora più incerto il quadro decisionale in cui si colloca, con gravi rischi di

“stop and go”.

2. Il ritorno finanziario appare trascurabile, anche con scenari molto ottimistici.

Le analisi finanziarie preliminari sembrano coerenti con gli elevati costi e il modesto

traffico, cioè il grado di copertura delle spese in conto capitale è probabilmente vicino

a zero. Il risultato dell'analisi costi-benefici effettuata dai promotori, e molto

contestata, colloca comunque l'opera tra i progetti marginali.

4. Ci sono opere con ritorni certamente più elevati: occorre valutare le priorità

Risolvere i fenomeni di congestione estrema del traffico nelle aree metropolitane così

come riabilitare e conservare il sistema ferroviario "storico" sono alternative da

affrontare con urgenza, ricche di potenzialità innovativa, economicamente,

ambientalmente e socialmente redditizie.

4. Il ruolo anticiclico di questo tipo di progetti sembra trascurabile.

Le grandi opere civili presentano un'elevatissima intensità di capitale, e tempi di

realizzazione molto lunghi. Altre forme di spesa pubblica presenterebbero

moltiplicatori molto più significativi.

5. Ci sono legittimi dubbi funzionali, e quindi economici, sul concetto di corridoio.

I corridoi europei sono tracciati semi-rettilinei, con forti significati simbolici, ma privi

di supporti funzionali. Lungo tali corridoi vi possono essere tratte congestionate

alternate a tratte con modesti traffici. Prevedere una continuità di investimenti per

ragioni "geometriche" può dar luogo ad un uso molto inefficiente di risorse pubbliche,

oggi drammaticamente scarse.

Bilancio energetico-ambientale nettamente negativo.

Esiste una vasta letteratura scientifica nazionale e internazionale, da cui si

desume chiaramente che i costi energetici e il relativo contributo all'effetto serra da

parte dell'alta velocità sono enormemente acuiti dal consumo per la costruzione e

l'operatività delle infrastrutture (binari, viadotti, gallerie) nonché dai più elevati

consumi elettrici per l'operatività dei treni, non adeguatamente compensati da flussi

di traffico sottratti ad altre modalità. Non è pertanto in alcun modo ipotizzabile un

minor contributo all'effetto serra, neanche rispetto al traffico autostradale di merci e

passenger. Le affermazioni in tal senso sono basate sui soli consumi operativi

(trascurando le infrastrutture) e su assunzioni di traffico crescente (prive di

fondamento, a parte alcune tratte e orari di particolare importanza).

Risorse sottratte al benessere del Paese

Molto spesso in passato è stato sostenuto che alcuni grandi progetti tecnologici

erano altamente remunerativi e assolutamente sicuri; la realtà ha purtroppo dimostrato

il contrario. Gli investimenti per grandi opere non giustificate da una effettiva

domanda, lungi dal creare occupazione e crescita, sottraggono capitali e risorse

3

“innovazione tecnologica, alla competitività delle piccole e medie imprese che

sostengono il tessuto economico nazionale, alla creazione di nuove opportunità

lavorative e alla diminuzione del carico fiscale. La nuova linea ferroviaria Torino-

Lione, con un costo totale del tunnel transfrontaliero di base e tratte nazionali,

previsto intorno ai 20 miliardi di euro (e una prevedibile lievitazione fino a 30

miliardi e forse anche di più, per “inevitabile adeguamento dei prezzi già avvenuto

negli altri tratti di Alta Velocità realizzati), penalizzerebbe “economia italiana con un

contributo al debito pubblico dello stesso ordine della manovra economica che il Suo

Governo ha messo in atto per fronteggiare la grave crisi economica e finanziaria che il

Paese attraversa. “legittimo domandarsi come e a quali condizioni potranno essere

reperate le ingenti risorse necessarie a questa faraonica opera, e quale sarà il ruolo del

capitale pubblico. Alcune stime fanno pensare che grandi opere come TAV e ponte

sullo stretto di Messina in realtà nascondano ingenti rischi per il rapporto debito/PIL

del nostro Paese, costituendo sacche di debito nascosto, la cui copertura viene

attribuita a capitale privato, di fatto garantito dall'intervento pubblico.

Sostenibilità e democrazia

La sostenibilità dell'economia e della vita sociale non si limita unicamente al

patrimonio naturale che diamo in eredità alle generazioni future, ma coinvolge anche

le conquiste economiche e le istituzioni sociali, l'espressione democratica della

volontà dei cittadini e la risoluzione pacifica dei conflitti. In questo senso,

l'applicazione di misure di sorveglianza di tipo militare dei cantieri della nuova linea

ferroviaria Torino-Lione ci sembra un'anomalia che Le chiediamo vivamente di

rimuovere al più presto, anche per dimostrare all'Unione Europea la capacità

dell'Italia di instaurare un vero dialogo con i cittadini, basato su valutazioni

trasparenti e documentabili, così come previsto dalla Convenzione di Aarhus².

Per queste ragioni, Le chiediamo rispettosamente di rimettere in discussione in

modo trasparente ed oggettivo la necessità dell'opera.

Non ci sembra privo di fondamento affermare che l'attuale congiuntura

economica e finanziaria giustifichi ampiamente un eventuale ripensamento e

consentirebbe al Paese di uscire con dignità da un progetto inutile, costoso e non privo

di importanti conseguenze ambientali, anche per evitare di iniziare a realizzare

un'opera che potrebbe essere
completata solo assorbendo ingenti risorse da altri

settori prioritari per la vita del
Paese.

Con viva cordialità e rispettosa
attesa,

Roma, 9 febbraio 2012

Sergio Ulgiati, Chimico Ambientale,
Università degli Studi di Napoli Parthenope

Ivan Cicconi, Ingegnere, Esperto di
infrastrutture e appalti pubblici

Luca Mercalli, Climatologo, Società
Meteorologica Italiana

Marco Ponti, Economista, Politecnico di
Milano

(seguono le firme di altri 356 studiosi
e professionisti)

*1 L'accordo del 2001 tra Italia e
Francia, ratificato con Legge 27 settembre 2002, n. 228, prevede
all'art. 1 che "I Governi italiano

e francese si impegnano (…) a
costruire (…) le opere (…) necessarie alla realizzazione di un
nuovo collegamento ferroviario

merci-viaggiatori tra Torino e Lione
la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di

saturazione delle opere

esistenti." Non ostante la prudenza contenuta in questo articolo, i Governi italiani succedutisi hanno fatto a gara per dimostrare

che la data di saturazione della linea storica era dietro l'angolo. I fatti hanno dimostrato il contrario, ma – inspiegabilmente - non

vi sono segnali di ripensamento da parte dei decisori politici.

N.B Nel sito puoi leggere anche l'articolo di approfondimento di Franco Parpaiola sulla Tav e il 5 corridoio

<http://www.maristaurru.com/index.php/Scritti/F.-Parpaiola-LfG-n-54-i-NO-TAV-ed-II-5-CORRIDOIO-FERROVIARIO-LISBONA-KIEW.html>