

Alta Velocità: un dannoso, faraonico imbroglio

Da "Dialogo in valle", mensile di Condove (Torino)

L'Alta Velocità, ora anche Alta Capacità, è una gigantesca impresa economica, che prevede, nel suo complesso, un investimento attorno ai 100.000 miliardi.

Per quanto riguarda in particolare il tratto Torino-Lione, non solo l'opera costerà 30.000 miliardi, ma la gestione sarà in perdita, e le perdite saranno scaricate sui cittadini italiani; il cosiddetto finanziamento privato consiste infatti in eventuali prestiti, concessi dalle banche ma garantiti interamente dallo Stato, e la restituzione dei prestiti è totalmente a carico della fiscalità generale.

Le giustificazioni ufficiali a quest'opera apparentemente assurda sono state molteplici, ma su due punti in particolare si insiste: anzitutto l'importanza strategica del progetto, che si tradurrebbe, tra l'altro, nella capacità di sollevare Torino e il Piemonte dal loro supposto isolamento rispetto alle grandi direttrici di traffico europee; ed anzi consentirebbe di attrarre verso questi territori traffici che oggi, con ipotetico grave danno economico, non attraversano le Alpi. E poi l'opera servirebbe a spostare una gran parte del traffico delle merci dalla gomma alla rotaia, riducendo così inquinamento ed effetto serra.

Si tratta, in entrambi i casi, di un'autentica mistificazione.

Per quel che riguarda il trasporto merci, mancano i numeri che giustifichino anche solo lontanamente la spesa; le previsioni dei tecnici delle ferrovie e della Setec parlano di un passaggio di 16.8 milioni di tonnellate all'anno a Modane nel 2015, in assenza della nuova linea, e di 20 milioni in presenza dell'opera. Poiché questi dati non erano in grado di giustificarne la costruzione, le cifre sono state più che raddoppiate dai promotori, appoggiati in questo dai governi italiano e francese, i quali hanno dichiarato l'intenzione di passare dagli attuali 9,3 milioni di tonnellate all'anno a 40 milioni. L'unica giustificazione che portano a questa crescita assurda è che c'è la volontà politica, da parte dei due governi interessati, di raddoppiare il trasporto merci su rotaia. Ma i due governi non sono stati in grado di indicare, neppure in modo vago, su quali strumenti intendono far leva per ottenere questo strabiliante risultato.

Già Claudio Cancelli, ordinario di fluidodinamica presso il Politecnico di Torino, consulente tecnico della Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, nell'incontro avvenuto il 13.3.99 con l'allora ministro dell'Ambiente, Ronchi, aveva affermato: *"Non è vero che l'asse Lione-Torino sia spontaneamente una maggiore via di traffico: non vi è né si vede all'orizzonte alcun segno di saturazione ferroviaria o stradale. Può raccogliere traffico proveniente dal sud della Francia o dal nord della Spagna, ma per questo è in ovvia concorrenza con altri valichi, e specialmente con Ventimiglia. Nel migliore dei casi, il progetto di cui si parla è un progetto di concentrazione in un unico corridoio di passaggio di traffico che altrimenti passerebbe altrove. Ma la redditività di una tale opera è inesistente. Si tratta di costruire, più o meno, 120 km di gallerie, sotto montagne con copertura di qualche migliaio di metri, senza poter suddividere l'investimento, poiché nessuno di questi tronconi ha funzionalità autonoma. Una volta costruita la linea, per attirare traffico sarà necessario mettere in atto una politica di sovvenzioni mascherate, una svendita del servizio sottocosto che durerà un tempo indeterminato, almeno fino a quando la crescita globale non arriverà a saturare - ma accadrà? - tutti i valichi. Tenuto conto dello stato finanziario in cui si trova il paese, si può dire che questo non è un progetto, sia pur faraonico, di infrastruttura. E' una truffa ai cittadini italiani. Se, come il buon senso vorrebbe, si attendesse per decidere che fosse entrato in funzione il Gattardo e completato il potenziamento della Ventimiglia - Genova, la cosa apparirebbe del tutto evidente."*

Quanto al secondo punto, la Setec, una società di consulenza a cui è stato commissionato lo studio delle previsioni di traffico, valuta che l'aumento della quota di traffico ferroviario merci che si avrà grazie al tunnel di base sarà dell'1%.

Gli unici interessi autentici che stanno dietro quest'opera sono quindi quelli dei costruttori. *"Il progetto presentato da Alpetunnel per il nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione prevede un tunnel lungo 52 Km sotto il massiccio d'Ambin, tra Saint Jean de Maurienne e la valle Cenischia. Questo è l'elemento caratterizzante del progetto, da cui i proponenti non intendono discostarsi, perché è l'unico che permette di configurare l'opera come un'impresa colossale sotto tutti i punti di vista, compreso quello finanziario. E' infatti previsto che il costo del progetto e della costruzione sia interamente addossato alla fiscalità generale dei due paesi - altro che stupidaggini sui finanziamenti privati - e la gestione di decine e decine di migliaia di miliardi rappresenterà per le imprese di costruzione l'affare del secolo."* (Claudio Cancelli, assemblea pubblica di Caselette (To), 23.1.01).

Le dimensioni dell'affare sono state tali da coinvolgere, salvo rare eccezioni, tutte le forze organizzate in qualche modo capaci di influire nel processo. A questo imponente schieramento concorrono i grandi gruppi economici e finanziari, i partiti politici, i sindacati confederali. La loro alleanza ha trovato il sigillo nella possibilità di appropriazione del denaro pubblico e nella straordinaria invenzione di addossare alle generazioni future un'impresa colossale, senza alcuna razionalità economica. Almeno secondo il criterio del liberalismo teorico, quello per cui è accettabile qualunque investimento che comporti un profitto superiore o quanto meno uguale a quello medio. Nella realtà risulta accettabile qualunque disastro economico purché

le perdite siano addossate all'intera comunità, e i guadagni rimangano nelle mani di chi gestisce l'operazione.

Ma c'è un aspetto ancora più inaccettabile in questa vicenda: per realizzare un'opera economicamente infondata si è pronti a distruggere le condizioni di vita di migliaia di persone. L'attraversamento della valle di Susa avrà infatti un effetto devastante sul territorio e vanificherà le politiche di sviluppo del territorio stesso perseguite in questi anni dagli Enti locali.

"Si è spesso parlato dell'inquinamento acustico generato dai treni passeggeri ad alta velocità, ma adesso si va prospettando un altro e peggiore elemento di preoccupazione. Per ragioni di concorrenza con la strada, il trasporto merci per ferrovia deve abbassare i costi. Non può farlo se non formando treni più lunghi e pesanti di quelli attuali - almeno, di 2000 tonnellate - e concentrando i passaggi nel periodo notturno, quando l'infrastruttura è in gran parte libera dal trasporto dei passeggeri. Questa scelta pone la linea in conflitto inevitabile con la possibilità di una vita dignitosa degli abitati che la circondano; il progetto di Alpetunnel non prende neppure in considerazione il problema. [...]. La bassa valle di Susa ha un carattere misto, con una forte componente residenziale e un'attività agricola non irrilevante. Questo progetto implica la trasformazione della valle in un corridoio di servizio industriale, all'interno del quale non verranno rispettati, neppure alla lontana, i limiti di inquinamento acustico previsti nelle varie zone che compongono un tessuto abitativo. Per essere chiari:

- vi saranno centinaia, forse migliaia di abitazioni, all'interno delle quali non sarà possibile il riposo notturno;
- vi saranno paesi interi, ove non sarà possibile trovare nessun luogo ove collocare, a norma di legge, un asilo o una scuola;
- andrà praticamente a zero il valore degli immobili, perché non si troverà alcuno disposto ad acquistarli.

Quale sia l'esito di questo processo non è difficile da prevedere; quando, dopo trent'anni di cantieri aperti, la linea arriverà a regime, la bassa valle di Susa si sarà trasformata in un ghetto. Coloro che ne avevano i mezzi, se ne saranno andati, pur perdendo gran parte del valore delle loro proprietà, e nella zona sarà rimasta solo la frazione più povera e indifesa della popolazione. E' già accaduto, e in modo irrimediabile, in altre parti del mondo. Sta accadendo attorno alla Malpensa, ove migliaia di persone disperate chiedono solo i mezzi per andarsene". (C. Cancelli).