

L'appello degli esperti: “Monti ripensi alla Tav, la peggiore infrastruttura possibile”



(Di Luca Mercalli) Sono 360 i docenti, ricercatori e professionisti che chiedono al presidente del Consiglio di tener conto dei risultati scientifici sull'Alta velocità ferroviaria in Val Susa. I cui benefici economici sono incerti, a fronte di costi elevatissimi e di un pesante impatto ambientale.

Saggia decisione quella del governo Monti di non avallare la candidatura di Roma alle Olimpiadi. Proseguendo con lo stesso rigore si dovrebbe ora affrontare la questione della linea ferroviaria ad Alta velocità Torino-Lione. Il 9 febbraio scorso 360 docenti universitari, ricercatori e professionisti hanno inviato al professor **Monti** un appello che sollecita ancora una volta, dopo quello inascoltato inviato al presidente Napolitano nel luglio 2011, l'applicazione del metodo scientifico all'oggettiva valutazione degli scenari che – secondo i proponenti – motiverebbero l'opera. [Attualmente si viaggia già in Tgv da Milano a Parigi sulla linea esistente via tunnel del Frejus, incluse le fermate Torino e Lyon, separate da poco più di tre ore e mezza di viaggio.](#)

La nuova linea con tunnel di 57 chilometri appare sempre più anacronistica e priva di priorità: un'opera con tempi di realizzazione ultradecennali, del tutto rigida sul piano degli adattamenti alla rapidissima evoluzione sociale – generata dalla onnipresente penetrazione delle tecnologie informatiche – ed economica in tempo di crisi e contrazione strutturale dei consumi.

Detto in altro modo, mentre cablare l'Italia con la banda larga è un progetto che presenta innumerevoli vantaggi in tutti i settori della vita quotidiana e professionale, quel tunnel serve a una e una sola cosa: farci passare delle merci e forse dei passeggeri che un domani potrebbero non esserci e che già oggi dispongono di valide alternative. Se si sbaglia, è un lavoro buttato, oltre ai danni ambientali locali.

Recenti studi suggeriscono al professor Monti di considerare attentamente la scelta di lanciarsi in un cantiere così ambiguo: una ricerca di **Paolo Beria** e **Raffaele Grimaldi**, del Politecnico di Milano, di cui è comparsa notizia su *il Sole 24 Ore* del

31 gennaio scorso, svela la grave sofferenza economica delle linee Av italiane; un'analisi di **Bent Flyvbjerg** della Said Business School dell'Università di Oxford, pubblicata nel 2009 sulla Oxford Review of Economic Policy, ha esaminato il caso di 258 grandi infrastrutture trasportistiche in 20 nazioni, dimostrando che le previsioni dei costi sono regolarmente sottovalutate e le stime dei benefici regolarmente sopravvalutate, al punto che il titolo del paper è “la sopravvivenza del meno adatto, perché la peggior infrastruttura è quella che viene costruita”.

Dal punto di vista energetico e delle emissioni, lo sbandierato minor consumo e inquinamento del treno rispetto alla gomma viene messo in dubbio nel caso del gigantismo ferroviario in tunnel dal lavoro di Westin e Kageson del Royal Institute of Technology di Stoccolma, comparso a inizio 2012 sulla rivista Transportation Research. Insomma, quando un'opera serve, come un acquedotto o una fognatura, non ci sono dubbi sulla sua utilità e si cerca di realizzarla nel modo migliore e senza sprechi. Nel caso del Tav Torino-Lione, per non tacere poi la Napoli-Bari e il terzo valico di Genova, il carico di incertezze, dubbi, contraddizioni e scarsa trasparenza è così elevato, a fronte di costi spaventosi, che non vi dovrebbero essere indugi da parte della pubblica amministrazione a mettere tutto in un cassetto e chiudere la pratica.

Se poi in futuro le condizioni economiche e sociali richiederanno queste opere, si potrà sempre realizzarle, invece quelli che nel presente risulterebbero solo inutili buchi nella roccia e nella pubblica finanza, una volta fatti, sarebbero irreversibili e nessun tribunale potrà dopo risanare i danni. Facciamo tesoro della vicenda Eternit, ora che è ancora possibile!

[di Luca Mercalli - Il Fatto Quotidiano - 22 Febbraio 2012](#)