

EUROPA

Dibattito Tav, Lega titubante Decolla il progetto definitivo

LACORTE dei conti ha registrato, l'11 novembre, la delibera numero 57/2011 del Cipe dell'8 agosto che approvava il progetto preliminare della parte italiana della sezione transfrontaliera della Torino-Lione. A questo punto può prendere l'avvio il progetto definitivo.

Intanto, mercoledì, su invito dei deputati europei Sonia Alfano e Gianni Vattimo (gruppo Alde) si è svolto nel Parlamento europeo di Strasburgo un incontro dibattito sul futuro della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra opposizione popolare e crisi economica. Sonia Alfano ha stigmatizzato la militarizzazione imposta dal governo uscente e ribadita nel decreto di stabilità votato dal Parlamento. Le ragioni economiche, energetiche ed ambientali contro l'opera sono state esaurientemente illustrate dai relatori invitati Cicconi, Ponti e Ulgiati.

In particolare Ivan Cicconi, ha messo in luce la voragine occultata di debito pubblico connessa all'architettura finanziaria e contrattuale attraverso la quale si sta realizzando il Tav in Italia. Secondo l'autore del "Libro nero dell'alta velocità" il debito generato dalla realizzazione di queste opere è nascosto nei bilanci di società di diritto privato ma è garantito dallo stato, con la conseguenza che il vero rapporto debito-Pil è stimabile intorno al 135 per cento anziché al 120 per cento ufficiale.

Marco Ponti ha messo con autorevolezza in dubbio la profittabilità economica degli investimenti nella Torino-Lione alla luce del diminuito traffico merci e passeggeri su questa tratta, anche in considerazione del fatto che, per mancanza di un piano finanziario affidabile per l'intera opera, la realizzazione avrebbe tempi incerti e lunghissimi. Ha anche affermato che il rientro economico garantito dall'utenza appare essere una frazione minima dell'intero investimento effettuato, con prospettive estremamente incerte di rientro del capitale. Sergio Ulgiati ha messo in luce che dalla letteratura scientifica in tema di alta velocità emergono indicazioni contrastanti in merito al reale contributo di tale modalità di trasporto alla riduzione delle emissioni di Co2. Inoltre ha ribadito che il riscaldamento globale non è l'unico problema da affrontare ma che l'alta velocità ferroviaria genera un gran numero di impatti di altro tipo su scala locale e globale (tossicità e smaltimento dei materiali di scavo, cementificazione e frammentazione del territorio, elevati costi energetici, perdita di biodiversità, ecc.). Infine ha chiesto la realizzazione di un'analisi di ciclo vita dell'intero progetto ad opera di un panel di esperti internazionali prima di procedere.

L'eurodeputato Oreste Rossi (Gruppo Eld, eletto in Italia nelle liste della Lega Nord), alla luce del dibattito, dei nuovi elementi di riflessione forniti e della presente congiuntura economica, ha ammesso la necessità di riconsiderare la scelta Tav e di individuare alternative per un migliore utilizzo degli investimenti previsti dall'Unione europea.

L'eurodeputata austriaca Eva Lichtenberger (gruppo Verde) è intervenuta per denunciare tutta la delusione di chi aveva riposto comunque qualche speranza in una revisione seria del programma Ten-T (reti trans-europee). Il finanziamento dei primi tre progetti dell'inverosimile elenco di grandi opere prosciugherebbe per i prossimi venti anni le esauste casse della Ue lasciando senza risorse il riordino della logistica, il decongestionamento delle aree metropolitane e la riconversione modale. Paolo Prieri per il movimento No Tav ha rilevato che 22 anni di opposizione popolare sono la migliore garanzia che la lotta non si fermerà fino all'ottenimento del risultato, nonostante il nuovo governo Monti sembri orientato a considerare le grandi opere come un'importante componente dell'uscita della crisi.