



Cinquanta mln per un chilometro: la velocità che brucia il futuro

Che il Tav sia un'opera costosa lo sappiamo, ma che peserà sulle prossime generazioni in maniera indelebile non è un dato chiaro a tutti: solo per la Brescia-Verona è stato preventivato un costo di 4 miliardi di euro, di cui al momento ne sono disponibili meno di 800 milioni. Mille milioni dovrebbero arrivare nel 2016 e la restante parte, più di 2.000 milioni, in futuro.

Come si può iniziare un'opera avendo meno della metà dei soldi necessari alla sua realizzazione e, soprattutto, non sapendo quando saranno disponibili quelli mancanti?

Stiamo parlando tra l'altro di un'infrastruttura dal costo altissimo: più di 50 milioni di euro al chilometro (10 milioni la media europea), che inciderà sul debito pubblico utilizzando denaro pubblico. Tutti soldi che potrebbero essere usati altrove: per evitare ulteriori tagli al servizio sanitario nazionale, per mettere in sicurezza i territori dal rischio idrogeologico, per ristrutturare e far funzionare asili e scuole, per rifinanziare la ricerca e per rimpinguare le casse delle amministrazioni comunali perennemente in rosso.

Oppure potrebbero offrire un presente dignitoso a chi oggi viene colpito dalla crisi, garantendo casa e reddito.

Stiamo parlando anche di un'infrastruttura assolutamente inutile: non toglierà, infatti, il traffico dalla strada come confermato dallo stesso amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Michele Mario Elia (il Tav è esclusivamente passeggeri e le merci non viaggeranno sulle linee ad alta velocità perchè a livello mondiale non ci sono carri compatibili visti gli altissimi costi che nessuno vuole sostenere).

Inoltre solo il 5 – 6% dell'utenza totale di Rfi è interessata a utilizzare il Tav (in deficit in tutta Europa, Francia compresa); la costruzione di quest'opera peggiorerà ulteriormente le condizioni di viaggio per studenti e pendolari. Infatti, nonostante più dell'80% dei viaggiatori utilizzi treni normali, gli investimenti di Rfi per le linee ordinarie sono il 37% del totale.

Esiste quindi un ampio margine di potenziamento, a un costo nettamente inferiore e evitando così i rischi ambientali che il progetto prevede e centinaia di espropri tra case, terreni e attività economiche di svariato tipo.

Ma non saranno certamente gli scandali legati alle grandi opere e nemmeno le prescrizioni che il Ministero dell'Ambiente ha recentemente imposto a Cepav2 a fermare il Tav.