

TORINO-LIONE L'altolà dei giudici contabili

Tav, Corte Conti Ue: "Uno spreco inutile"

■ Antieconomico, non sarà pronto prima del 2050, con un altissimo costo "ambientale". Sembrano i No Tav, invece sono i tecnici Ue: "Il progetto non è più sostenibile". E quantificano: "Ci vorrà mezzo secolo per compensare le emissioni"

DI FOGGIA A PAG. 12

STRONCATURA Durissimo rapporto dell'Eca: "Non sarà terminato nel 2030, traffico sovrastimato, è antieconomico e inquina di più farlo"

Tav, Corte dei conti Ue: inutile, costoso e infinito

Sorpresa I tecnici Ue bacchettano Bruxelles sulla mega-opera: il progetto non è sostenibile, "mezzo secolo per compensare le emissioni"

IL DOSSIER EUROPEO

» Carlo Di Foggia

Il linguaggio è asettico, ma la sostanza è una stroncatura totale: il Tav Torino-Lione è antieconomico, non sarà ultimato nel 2030, l'inquinamento prodotto per la costruzione supera i benefici ambientali dell'opera, i cui costi sono lievitati enormemente negli anni così come i ritardi che da soli giustificano il dirottamento dei fondi Ue. Due anni fa era già arrivata la bocciatura dell'Alta velocità ferroviaria europea, che però non menzionava direttamente il Torino-Lione. Stavolta, invece, l'opera è una delle 8 analizzate dalla Corte dei conti europea (Eca) nel suo dossier di controllo "speciale". Il rapporto pubblicato ieri valuta 8 megaprogetti transfrontalieri inseriti nei "corridoi europei" (noti come *Ten-T*) di cui il Tav italiano è parte. Ecco una sintesi delle critiche al nuovo tunnel del Moncenisio.

I COSTI. Col Tav Torino-Lione si

intende soprattutto il tunnel transfrontaliero tra le stazioni di Bussoleno e Saint Jean de Maurienne: 57,5 km a doppia canna (114 km totali), per un costo di 9,6 miliardi, di cui l'Italia si accolla, in base ad accordi capestro risalenti al governo Berlusconi - il 78%, pur essendo per due terzi in territorio francese. L'Ue ne dovrebbe finanziare il 50%. Secondo il dossier, rispetto alla stima originaria (5,2 miliardi), i costi sono saliti dell'85%, a fronte del 45% che è la media per le altre opere.

I TEMPI. Bruxelles si dice sicura che il Tav sarà completato nel 2030. Secondo la Corte dei conti Ue, invece, "è probabile che il Lione-Torino non sarà pronto per quella data, poiché il termine ultimo attuale per il completamento lascia solo un piccolo margine per potenziali ritardi, mentre l'azione co-finanziata dall'Ue per quest'opera aveva già subito ritardi di attuazione dopo che era stato fissato il termine ultimo", e infatti la scadenza per usare i primi 800 milioni è stata posticipata al 2021. Non solo, "la pianificazione della Francia - si legge - non è conforme al termine ultimo del 2030".

I tempi non saranno mai rispettati. Il dossier non lo dice, ma Parigi ha deciso che prima del 2030 non prenderà in considerazione di fare la tratta nazionale di collegamento al tunnel. Il rapporto ricorda che la costruzione doveva iniziare nel 2008 e finire nel 2015, data in cui i lavori sono invece partiti. Il "ritardo medio costruttivo" delle opere analizzate è di 11 anni, quello del Torino-lione è di 15 anni.

INQUINAMENTO. Il Tav, hanno sempre sostenuto i suoi fan, serve a ridurre l'inquinamento. Il rapporto però spiega che non è così. "La costruzione di nuove grandi infrastrutture di trasporto è una fonte rilevante di emissioni di CO2 - si legge - mentre i vantaggi ambientali dipendono dal volume di traffico trasferito da altri modi di trasporto più in-



quinanti (come l'autostrada, ndr). Visto che il trasferimento modale è stato molto limitato in Europa negli ultimi 20 anni, vi è un forte rischio che gli effetti positivi siano sovrastimati". Nel 2012 la società costruttrice italo-francese Telt ha stimato che costruire il Tav genererà 10 milioni di tonnellate di CO2 e che "l'opera non produrrà un beneficio netto in termini di emissioni prima di 25 anni dopo l'inizio dei lavori". Secondo gli esperti consultati dalla Corte dei conti Ue, invece, "le emissioni di CO2 saranno compensate solo 25 anni dopo l'entrata in servizio dell'infrastruttura. Per di più, la previsione dipende dai livelli di traffico: se raggiungono solo la metà di quelli previsti, occorreranno 50 anni dall'entrata in servizio prima che le emissioni di CO2 prodotte dalla sua costruzione siano compensate". Mezzo secolo.

SOSTENIBILITÀ. Secondo il dossier le stime di traffico alla base dell'opera sono "troppo ottimistiche": oggi viaggiano nel vecchio Fréjus ferroviario 3 milioni di tonnellate di merci, mentre le stime dell'Osservatorio Tav presieduto a lungo da Paolo Fojetta, l'uomo che da commissario di governo si batteva da vero lobbista dell'opera - parlano di 24 milioni di tonnellate nel 2035, "otto volte i flussi attuali". "Alcune previsioni sono state molto semplicistiche, con tassi di crescita che rimangono costanti nel tempo - spiega l'Eca -. Le previsioni non sono sempre state aggiornate, e di solito non sono state riviste per tener conto dei ritardi verificatisi". Questo pregiudica la sostenibilità economica. Secondo i tecnici Ue, per stare in piedi l'opera deve poter trasportare 9 milioni di passeggeri l'anno, ma "il bacino di utenza è troppo poco numeroso per assicurare una sostenibilità a lungo termine". Parole della Corte dei conti Ue, (che accusa di immobilismo e impotenza la Commissione) non dei no Tav della Valsusa.

I NUMERI

+85%

I COSTI PREVISTI

La stima originaria era di 5,2 miliardi. Oggi siamo a 9,6: l'incremento medio dei costi in Ue è del 47%

10MLN

TONNELLATE CO2

Le emissioni previste per la costruzione dell'opera. Servono 25 anni dalla fine dei lavori solo per compensarle, o 50 se le stime di traffico si dimezzano

24MLN

TONNELLATE MERCI

Il flusso di traffico previsto per l'opera nel 2035 dall'osservatorio Tav, otto volte l'attuale, fermo a 3 milioni di tonnellate (dati 2017)