

RAPPORTO

«Tav inutile»: come volevasi dimostrare

EDITORIALI

22_02_2018

**Francesco
Ramella**



Dicono che il tempo è galantuomo. Forse è davvero così. Un esempio da manuale è quello che emerge dalla lettura di un [recente documento](#) dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino - Lione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri nel quale si può leggere: "Non c'è dubbio, infatti, **che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa**, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, **siano state smentite dai fatti**

, soprattutto per effetto della grave crisi economica... Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni e nessuna persona di buon senso ed in buona fede può stupirsi di ciò... Dobbiamo liberarci dall'obbligo di difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte anni fa".

Scusateci, sembrano dire i tecnici dell'Osservatorio, ma dieci anni fa era impossibile prevedere quanto sarebbe emerso in seguito. Verrebbe da domandarsi il perché, allora, fare delle previsioni. Ma la realtà è molto diversa da quella narrata nel documento. A più riprese, fin dal 2005, ben prima dunque del manifestarsi della recessione economica, sono apparsi numerosi **contributi** di economisti dei trasporti che mostravano come le previsioni di crescita dei traffici fossero del tutto irrealistiche e come, pur con ipotesi di aumento della domanda assai ottimistiche, il progetto non risultasse economicamente fattibile. Fin da allora vi erano dunque, a volerli prendere in considerazione, tutti gli elementi conoscitivi necessari per fermare il progetto.

Seppure in clamoroso ritardo, sono ora gli stessi proponenti del progetto a porsi l'interrogativo. Leggiamo ancora nel documento: "La domanda che i decisori devono farsi è invece un'altra: al punto in cui siamo arrivati, avendo realizzato ciò che già abbiamo fatto, ha senso continuare come previsto allora? Oppure c'è qualcosa da cambiare? O, addirittura, **è meglio interrompere e rimettere tutto com'era prima?**".

Purtroppo, la risposta che viene data all'interrogativo sembra dare ragione a quanto ebbe a scrivere Henry Kissinger: "Quando un ragguardevole prestigio burocratico è stato investito in una politica è più facile vederla fallire che abbandonare".

Si riesuma la retorica dell'«anello mancante» della rete ferroviaria europea, si ripropongono le già più volte confutate motivazioni ambientali a favore del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia e si afferma di voler proseguire lungo il percorso intrapreso senza peraltro fornire alcun nuovo elemento quantitativo a sostegno della fattibilità economica di una linea destinata, in assenza di provvedimenti volti a ostacolare il trasporto su gomma ossia a incrementare artificialmente i costi del trasporto, a restare drammaticamente sotto utilizzata. Per molti decenni non si registrerà infatti alcun vincolo di capacità sulla rete stradale, unico fattore che potrebbe, a determinate condizioni, giustificare l'opera. I tunnel stradali sul versante occidentale delle Alpi sono infatti utilizzati all'incirca per un terzo ed è in fase di realizzazione una seconda "canna" del traforo del Fréjus che allontanerà ulteriormente la prospettiva di saturazione delle infrastrutture esistenti.

Errare è umano ma perseverare sarebbe veramente diabolico.