

Valsusa, cambiare strada è possibile e conviene

Valsusa, cambiare strada è possibile e conviene

[Michael Cramer](#) [Monica Frassoni](#)

Secondo la Corte dei conti francese i costi della Tav sono lievitati da 8,5 mld a 26 e i lavori non sono ancora iniziati. Soldi che si potrebbero spendere per riammodernare la linea attuale

Il difficile dibattito in corso sul bilancio comunitario 2014/2020 e l'ancora più difficile crisi che attanaglia l'Italia (e non solo) rendono urgente uscire dall'innamoramento nazionale per autostrade e tunnel faraonici, come quello della Valsusa.

Pare infatti sempre più improbabile, come vedremo più oltre, che l'Unione europea paghi il conto per vecchi progetti non particolarmente urgenti e molto costosi. Invece di intestardirsi e continuare a spendere milioni di euro in studi e progetti da modificare ed adattare (per la Valsusa già speso ben 1,2 miliardi di euro!), sarebbe molto meglio prenderne atto e valutare in tutta fretta possibili alternative da presentare all'UE in accordo con il governo francese, anch'esso sempre meno convinto, proclami ufficiali a parte, dell'utilità dell'opera.

Il nuovo governo Letta, (anche se la sua composizione rende difficile pensare ad un tale coraggioso cambio di rotta), dovrebbe insomma modificare decisamente le sue priorità di spesa e puntare a rinegoziare un progetto alternativo al tunnel, meno costoso e che possa essere davvero utile per rilanciare il trasporto su rotaia fra Lione e Torino: si dimentica sempre di dire, ad esempio, che la linea potrebbe già oggi portare 20 milioni di tonnellate di merci all'anno e invece arriva appena a 3,5 milioni, nonostante il miliardo di euro speso recentemente per la rimessa a nuovo del tunnel attuale. Oggi quello che serve è rendere più conveniente il trasporto su ferro, riducendo incentivi e contributi all'autotrasporto (ben 400 milioni di euro nel 2011 in Italia); cercando al contempo di ottenere fondi europei per l'ammodernamento dei nodi di Torino e Lione e della linea esistente. Per questo i Verdi hanno proposto di cancellare il Tunnel della Valsusa dalla lista dei progetti prioritari, che è attualmente in discussione al Parlamento Europeo.

Ottenere questo obiettivo non sarà semplice, perché resiste anche in Europa il mito della "grande opera": dagli anni '90 ad oggi sono stati pagati dal contribuente europeo decine di miliardi, per opere spesso mai realizzate anche perché finanziariamente insostenibili, non prioritarie e controverse: uno degli esempi più scandalosi è appunto il Progetto n.6 delle TEN-T, che comprende il tunnel della Valsusa e l'alta-velocità tra Torino e Lione. Eppure, il persistere di questo atteggiamento miope, che non tiene conto della realtà disastrosa delle finanze pubbliche rischia di fare perdere importanti finanziamenti all'Italia e alla Francia e di continuare a sprecare preziose risorse, proprio a causa dello stato del dibattito europeo sul bilancio.

Vediamo un po' di numeri: secondo un recente rapporto della Corte dei Conti francese, i costi previsti per la costruzione del tunnel si sono moltiplicati dagli iniziali 8,5 mld agli attuali 26 mld di euro, e ancora i lavori non sono iniziati!

Nonostante questo, l'ex-primo Ministro Monti e Francois Hollande hanno confermato lo scorso gennaio l'intenzione di continuare con il mega-progetto e hanno chiesto alla UE un contributo del 40% dei costi per la parte transnazionale del progetto, pari secondo le loro stime (inferiori a quelle della Corte dei Conti) a 3,4 mld di euro: è tacitamente inteso che senza questo contributo il progetto rimarrà nel cassetto: ma intanto si potrà dire che l'opera è partita e si potrà continuare a spendere e spendere in progetti e piani e magari a scavare qualche buchetto qua e là. Soldi che si potrebbero invece spendere in un nuovo progetto di riammodernamento della linea attuale!

Infatti, quali possibilità ci sono che la UE paghi 3,4 miliardi di euro per il tunnel della Valsusa nei prossimi 7 anni? Pochissime. Nella sua proposta per il 2014/2020, che prevedeva un aumento globale della spesa UE, la Commissione Europea aveva proposto di devolvere 31,7 miliardi alle grandi infrastrutture di trasporto europee. Il Consiglio Europeo ha proposto a novembre di ridurre questa cifra a 23,1 miliardi di euro, di cui ben 10 da spendere nel quadro dei Fondi di Coesione, a cui né Italia né Francia hanno diritto. Eppure, nessuno dei 29 progetti prioritari è stato tolto dalla lista, che ora è al vaglio del Parlamento europeo e che ha già proposto di aggiungerne alcuni altri. Si ripete insomma la situazione già vista nel 2003, per il periodo 2004/2013: la Commissione aveva proposto di allocare 20 miliardi di euro per le TEN-T, ne ha ottenuti 8 e la lista è rimasta lunghissima: risultato, milioni spesi in studi e preliminari e quasi nulla di fatto con piccoli finanziamenti a pioggia.

Dunque, la possibilità che il tunnel riceva 3,4 miliardi di euro dalla UE sono molto scarse. Significherebbe che per tutti gli altri progetti rimarrebbero solo 10 miliardi di euro. E in ogni caso, l'esperienza dimostra che la quota di co-finanziamento è in genere molto più ridotta: tanto per fare un esempio, la linea "LGV Est" tra Baudrecourt-Vendenheim in Francia ha ricevuto solamente il 12% di cofinanziamento.

Insomma, è molto meglio cambiare decisamente strada: è possibile e conviene!

Si