

Alla cortese attenzione

del Presidente della Provincia di Udine
Chiarissimo Professore Marzio Strassoldo

e dei membri del Consiglio Provinciale di Udine

Egregio Presidente, signori Consiglieri,

un recente dossier del giornalista Riccardo Bocca pubblicato dal settimanale “L’Espresso” (n. 54/2006) sulla questione dell’Alta Velocità in Italia ha finalmente offerto un quadro sintetico e chiaro del problema. Celebrata dai suoi corifei (politici e imprenditori in primo luogo) come un’opera che avrebbe messo l’Italia al passo dell’Europa in termini di modernizzazione infrastrutturale, si sta rivelando invece la causa più drammatica di indebitamento pubblico, avendo inciso sul DPEF 2006 per circa l’1% del PIL, ovvero per un aggravio di circa 13 miliardi di euro sul complessivo della manovra (corrispondente a circa 25.000 miliardi di lire). A tutt’oggi l’opinione pubblica non è pienamente consapevole del fatto che questo indebitamento supplementare è servito per pagare parte degli interessi in conto capitale e degli investimenti effettuati dal Tesoro per TAV Spa e che l’indebitamento complessivo per la realizzazione dell’intera infrastruttura – compresa la tratta Venezia-Trieste – ammonterebbe a oltre 90 miliardi di euro (circa 180.000 miliardi di lire), a totale carico delle finanze pubbliche. Inoltre, dal precedente governo la copertura del Tesoro è stata estesa fino al 2061, spostando dunque sulle future generazioni il carico debitorio ulteriore – oltre a quello, già enorme, prodotto dallo sperpero di risorse pubbliche risalente agli anni ottanta. Sta venendo così alla luce come il progetto e la realizzazione dell’Alta Velocità non risolvano affatto gli annosi problemi dei trasporti italiani ma, al contrario, sfruttandoli per altri fini, siano diventati un mezzo di appropriazione di una quota ingente di ricchezze pubbliche da parte di un opaco coacervo di interessi partitici e imprenditoriali. L’Alta velocità è stata così spacciata per modernizzazione da un’abile campagna mediatica e contemporaneamente sottratta al controllo democratico e al vaglio dell’opinione pubblica per più di un decennio.

Egregio Presidente, signori Consiglieri, ci sono voluti parecchi anni affinché l’opinione pubblica cominciasse a vedere la gravità del problema e gli enormi guasti causati dal TAV al territorio, bene primario la cui salvaguardia costituisce l’autentica fonte di valore aggiunto per il nostro paese. Lo scempio del Mugello, ormai ampiamente documentato e per il quale è in corso un procedimento penale presso il Tribunale di Firenze per disastro ambientale, la devastazione paesaggistica della pianura padana tra Torino e Novara, lo sfregio della penetrazione urbana della linea TAV a Roma sono solo i casi più eclatanti di un’opera insostenibile e non redditizia sul piano economico oltre che irrazionale su quello ingegneristico, come numerosi e qualificati studi hanno ormai ampiamente dimostrato. In più, lo sconvolgimento ambientale e paesaggistico si somma ai costi di realizzazione, che non trovano alcuna giustificazione se comparati a quelli analoghi in altri paesi europei: se in Spagna le linee AV costano circa 10 milioni di euro a Km. e in Francia 13, in Italia si va dai 31 milioni di euro della Roma-Napoli (non ancora terminata), ai 62 milioni a Km della Torino-Milano, ai 76 milioni della Bologna-Firenze, senza contare i cosiddetti “nodi”, cioè le nuove stazioni dedicate esclusivamente all’Alta Velocità. Stime attendibili indicano nel 300% circa l’aumento dei costi dal 1991 a oggi, sottratta l’inflazione, cioè dieci volte l’aumento medio per la realizzazione di grandi opere pubbliche nei paesi industrializzati. Ciò rende il caso TAV economicamente mostruoso.

Veniamo alla questione TAV in Friuli-Venezia Giulia. Secondo le valutazioni presentate nel documento sulle “Infrastrutture prioritarie” del Ministero delle Infrastrutture, la linea Venezia-

Trieste costerebbe 4,2 miliardi di euro (dei quali scoperti 4,1936) per la Venezia-Ronchi Sud e 1,929 miliardi (dei quali scoperti 1,887) per la Ronchi Sud-Trieste. Come dimostrato da una valutazione costi/benefici pubblicata dal Politecnico di Milano, il deficit economico generato dalla costruzione della linea ammonterebbe a oltre 2,5 miliardi di euro (circa 5.000 miliardi di lire!) e il deficit finanziario di oltre 3,3 miliardi di euro (valori più che doppi di quelli del Ponte sullo stretto di Messina!). “I risultati sia finanziari che economici – affermano le conclusioni – sono estremamente negativi. Per tale progetto anche il saggio di rendimento interno appare negativo, con valori attualizzati netti che eccedono la metà del costo di investimento”. Questo mentre le linee regionali esistenti sono ampiamente sottoutilizzate (neanche al 50% della loro capacità di trasporto), così come gli snodi logistici (caso eclatante lo scalo di Cervignano). Nel tempo non si è assistita a nessuna seria politica di trasferimento delle merci da gomma a rotaia attraverso incentivi alla riorganizzazione del settore e a politiche fiscali adeguate, di fronte a un aumento del traffico su gomma. Di certo le esigenze del territorio non possono aspettare un decennio di cantieri aperti (nel caso le cose dovessero andare bene) prima che ci si accorga che comunque la TAV non risolve alcunché. Occorrono invece misure più rapide ed efficaci, e meno devastanti per il nostro territorio. In breve, la linea TAV è una risposta fasulla a problemi reali e urgenti. Chi afferma che è un’opera da realizzare o lo fa in malafede, occultando la verità per convenienza politica o personale, oppure lo fa per ignoranza, il che per un rappresentante dei cittadini è forse ancora peggio.

Egregio Presidente, signori Consiglieri, è dimostrato ampiamente da studi seri e rigorosi come la progettazione e la realizzazione della linea Alta Velocità/Alta Capacità non abbiano alcun fondamento economico, finanziario e trasportistico. Né vale ripetere che “ce lo chiede l’Unione Europea” semplicemente perché questo non corrisponde al vero: i documenti dell’UE non vincolano nessun paese membro a realizzare linee ad Alta Velocità e la copertura finanziaria europea per realizzare le cosiddette reti TEN risulta estremamente modesta. Le decisioni che il Consiglio provinciale ha preso in merito nella convocazione del 18 dicembre 2006 non sono perciò sufficienti per affrontare adeguatamente i problemi dei trasporti ferroviari in regione, quando l’unica alternativa ragionevole all’Alta Velocità consiste nell’ammodernamento e nel potenziamento delle linee esistenti, nell’integrazione logistica, nell’impiego più razionale delle infrastrutture esistenti, tutte quelle misure che vengono indicate con l’espressione “opzione zero” (che dunque non consiste nel “non fare nulla”, come si vuol far credere) scartata a priori dalla Regione senza alcuna valutazione. Non servono né tavoli tecnici né protocolli politici come quelli voluti dall’assessore Sonogo per prendere responsabilmente delle decisioni lungimiranti per il lungo periodo ed efficaci nel breve. Serve una volontà politica tesa a risolvere pragmaticamente i problemi, perché supportata da studi scientifici e da un’attenta valutazione delle risorse economiche disponibili, e non una politica che per giustificare la propria presunta necessità drena imponenti risorse pubbliche a favore di pochi, creando ulteriori gravi problemi alla collettività.

Da Lei, Signor Presidente, e da voi, Signori Consiglieri, i cittadini si attendono gesti di concreta ragionevolezza e di lucida capacità decisionale. Da Voi i cittadini si attendono parole chiare e atteggiamenti trasparenti. Il Comitato vi invita pertanto a intraprendere la strada dell’aperto confronto pubblico e rimane a Vostra disposizione, così come di tutti i cittadini interessati, per tutti gli approfondimenti tecnici richiesti dalla complessità del caso.

Il Comitato Contro il Corridoio 5

www.ccc5.altervista.org
ccc5@email.it