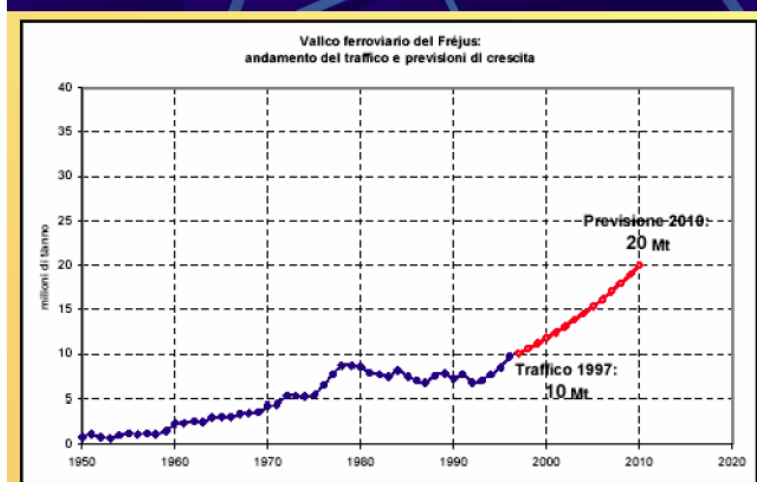


## BIGNAMINO NO TAV PER NON VALSUSINI

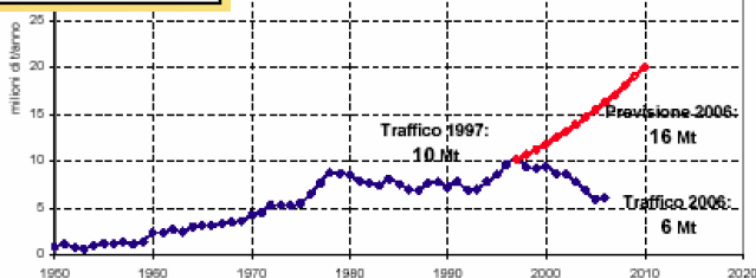
### DUE GRAFICI CHE DA SOLI SMENTISCONO LE PREVISIONI LTF (Lion-Turin Ferroviare) sui flussi di traffico merci Torino-Lione

Tratto da Ivan Cicconi 6-9-2008:  
previsioni LTF a partire dal 1997, e confronto con i dati reali dal 1997 al 2011

## IL CASO EMBLEMATICO DELLE PREVISIONI DI TRAFFICO MERCI A SOSTEGNO DELLA NUOVA LINEA AV/AC IN VALDISUSA

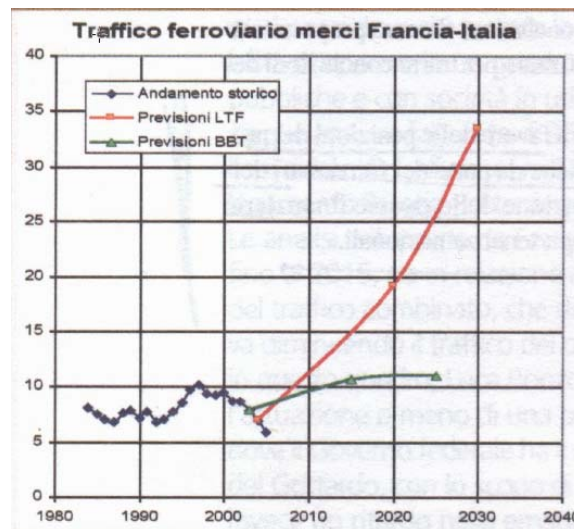


Valico ferroviario del Fréjus:  
andamento del traffico e previsioni di crescita



La scelta del 1997 non è casuale: è il picco storico dei flussi di traffico merci (10 MT/anno). In rosso le previsioni LTF, in blu i dati reali fino al 2006. Differenza: 16 MT previste contro 6 MT reali - il tutto prima della crisi del 2008. Quanto basta per falsificare (anzi umiliare) il modello LTF. Nel 2010 il traffico merci si è ridotto ulteriormente, anche (ma non solo) a causa della crisi, a 2.6 MT, contro una previsione LTF di 20 MT (che è il valore di saturazione teorico della linea storica, eventualmente aumentabile fino a 25 MT con opportuni ammodernamenti): attualmente siamo a poco più di 1/10 del valore di saturazione.

**Successivamente, LTF è costretta a prendere nota dei flussi reali di traffico e modifica le previsioni a partire dai dati del 2004. Ma (incredibilmente) le modifica così:**



cioè lascia immutata l'impossibile curva esponenziale e si limita a traslarla di 7-8 anni: senza nemmeno preoccuparsi di imporre una (una qualsiasi!) condizione di raccordo con la curva reale. Nel frattempo, i flussi di traffico continuano a diminuire fino all'attuale 2.6 MT/anno.

#### **Le due perizie più autorevoli fatte in Francia sulla Torino-Lione (cfr. Cancelli 2009)**

- La prima perizia fu commissionata dal Ministro dei Trasporti francese a Brossier e altri "saggi" del Conseil General des Ponts et Chaussées, e resa pubblica nel **1998**. Il rapporto Brossier conclude che "conviene intervenire sulla linea esistente": affermazione tanto più significativa in quanto l'Audit ragiona sui dati 1997, quando i traffici ai valichi alpini italo francesi avevano raggiunto il massimo storico e potevano ancora illudere su di una loro crescita.

- La seconda, il cosiddetto "Audit" sui grandi progetti ferroviari, fu commissionata dal Governo alla Direction Generale des Ponts et Chaussées, e presentata alla Assemblea Nazionale nel **2003**. L'analisi dell'Audit è particolarmente dettagliata, e la stroncatura della Torino-Lione assoluta. Le proiezioni presentate da LTF vengono giudicate inattendibili. L'Audit rileva che la capacità di trasporto dei nuovi itinerari svizzeri sarà in netta concorrenza con gli itinerari francesi, e conclude che nell'orizzonte ventennale del 2023 "al Frejus passerà un traffico molto inferiore (!) a quello del recente passato". Di conseguenza, ben difficilmente la nuova linea potrà essere economicamente autosufficiente; ciò significa che non solo la costruzione della linea, ma anche l'esercizio e l'ordinaria manutenzione continuerà a essere a spese dei contribuenti. Quanto al trasferimento modale, l'Audit rileva che la Lione Torino sarà praticamente ininfluenza nel rapporto gomma rotaia.

L'Audit fu presentato all'Assemblea Nazionale, ma non fu posto in votazione per l'opposizione dei deputati della regione Rhone Alpes, che minacciavano di ritirare l'appoggio al governo.

#### **Perizie fatte in Italia**

Diverse perizie fatte in Italia (Tartaglia, Debernardi, Cicconi, Cancelli, Ponti, ecc.) concludono che:

- a differenza dei traffici nord-sud, che sono in crescita, i traffici est-ovest sono (per motivi strutturali ben noti agli esperti) in continua discesa da più di un decennio, e non vi è alcuna ragionevole prospettiva di saturazione della linea esistente nei prossimi decenni;
- l'economicità di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione richiederebbe flussi, in particolare di merci, di più di un ordine di grandezza superiori a quelli dell'ultimo decennio (cfr. Tartaglia 2011);
- pertanto una nuova linea non potrebbe far altro che essere fonte continua di passività;
- in conclusione, l'opera sarebbe del tutto ingiustificata anche in una situazione economica molto migliore di quella presente (ibid.)

Poiché la nuova infrastruttura e la gestione della stessa sarebbe totalmente a debito pubblico, tutto ciò ci avvicinerrebbe ad Atene assai più che a Parigi; pertanto la decisione sulla sua realizzazione è di interesse nazionale. Il devastante impatto ambientale non viene qui preso in considerazione perché di interesse locale: se l'opera fosse utile, a chi importerebbe qualcosa dei valsusini?

### Brevi cenni sull'unico modello che funziona davvero:



**IL MODELLO TAV COME SISTEMA DEL POST-TANGENTOPOLI**

- La triangolazione tipica del sistema di tangentopoli (**politico-imprenditore-tecnico**) è stata sostituita da un sistema di relazioni e di convenienze più immediato (privatizzazione delle relazioni contrattuali e società di diritto privato), nel quale gli illeciti (**corruzione-falso in bilancio-abuso d'ufficio**) sono molto più difficilmente contestabili.
- Nel modello Tav il reato di **corruzione** non è più contestabile, mentre il legislatore (il sistema dei partiti) ha provveduto a depenalizzare quelli di **falso in bilancio** e di **abuso d'ufficio**.

Il miracolo per fare ciò per cui non si hanno i soldi si chiama *project financing*, copyright di un sempreverde della Prima Repubblica: **Cirino Pomicino**. Condannato in via definitiva per finanziamento illecito (tangente Enimont) e corruzione (fondi neri ENI), e inventore nel lontano 1991 dell'architettura contrattuale e finanziaria della TAV al fine di legalizzare tangenti e corruzione. Il miracoloso *project financing* (cfr. Barbacetto 2002) è un sistema per attingere soldi apparentemente privati (per es. dalle banche), ma in realtà totalmente garantiti dallo Stato. Figura chiave del sistema è il *general contractor*, incaricato della progettazione e realizzazione ma senza alcuna responsabilità sulla gestione finale dell'opera. Agendo in regime privatistico, il general contractor potrà affidare i lavori a chi vorrà, anche a trattativa privata; qualunque cosa faccia non sarà mai perseguibile per corruzione perché, essendo un privato, eventuali tangenti saranno soltanto «provvigioni». Perfettamente legali.

Sottratto di fatto a qualsiasi controllo pubblico, il *general contractor* è ovviamente interessato a far durare il più possibile i lavori e a far lievitare al massimo i costi; quindi è ormai prassi corrente la triplicazione dei preventivi. Attualmente il preventivo della Torino-Lione è circa **17-20 miliardi** (da moltiplicare per tre!?!).

Per decenni lo Stato, attraverso la TAV spa, ha fatto il possibile per nascondere i debiti, facendoli apparire privati per non incidere nel calcolo dei parametri del Patto di Stabilità, finché l'UE, accortasi dell'imbroglio, ci ha recentemente imposto di far emergere i debiti occulti. Tuttavia i debiti, poco importa se occulti o palesi, continuano a gonfiarsi e gli interessi a correre; e prima o poi il ministero dell'Economia dovrà restituire i prestiti delle banche. Con quali soldi? naturalmente titoli di debito, l'unica moneta di cui potremo disporre. Il redde rationem non è immediato: il problema riguarda le future generazioni, cui lasceremo in eredità un'opera inutile e un debito colossale, impossibile da saldare.

### **Un'alternativa: i TAV-bond!**

Ma non abbattiamoci troppo, perché è appena apparsa sul Sole-24ore la notizia-bomba che l'amministratore delegato del gruppo FS, Mauro Moretti, ha dichiarato che a inizio 2012 sarà pronto lo schema di emissione di bond per 4-5 miliardi di euro destinati a finanziare gli investimenti per le infrastrutture dell'AV esistente. Grande idea, i piccoli investitori non vedono l'ora. Perché non estenderla anche alla tratta Torino-Lione in progetto? Se fossero coerenti i si-TAV dovrebbero contendersi i TAV-bond di un'opera che considerano fondamentale, strategica, da non perdere per nessun motivo. Si tratta di privati cittadini, naturalmente, ma anche delle regioni interessate all'opera, che dovrebbero impegnarsi ad acquistare una certa percentuale di TAV-bond: questa volta, però, senza garanzia statale per il capitale, per non incorrere nelle sanzioni dell'UE.

**Grande idea davvero, solo con un piccolo problema: non si venderebbe nemmeno un TAV-bond!**

Anche perché nemmeno i si-TAV più coerenti e intransigenti ignorano la triste sorte degli azionisti del tunnel sotto la Manica: i bond sottoscritti da 741000 piccoli risparmiatori che, allettati dalla promessa di eccezionali rendimenti, hanno creduto nella grande opportunità offerta da *Eurotunnel*, si sono praticamente trasformati in carta straccia nel giro di un decennio. E si tratta di un tunnel utile, importante, "strategico"; per di più realizzato in modo ammirevole (niente subappalti alla mafia!). Si tratta di un tunnel attualmente percorso da un numero di viaggiatori incomparabilmente maggiore di quello previsto per la Torino-Lione. E tuttavia, si tratta di una *catastrofe economica*.

Non resta che rassegnarsi: quest'opera, se si farà, si farà interamente a debito. Arrivederci in Grecia.