

TERZO VALICO, TAV E PRIORITÀ CLIMATICHE

di Paolo Farinella, prete

[Pubblicato su *la Repubblica/Il Lavoro* [edizione figure], Domenica 02-12-2018]

Un'altra sberla a Genova e alla Liguria, dopo alluvioni, frane e ponte Morandi, proprio non ci voleva: da Imperia a Boccadasse a Portofino, tutto è stato sconvolto. L'Italia è diventata uno «Spaese» in dissoluzione. Sono passati tre mesi dal crollo del ponte e a Genova tutto è fermo per necessità (indagini della Magistratura) e per populismo istituzionale (ponte ricostruito in 8 mesi per i Benetton; in un anno per Bucci). Mentre l'amministrazione si organizza, entriamo nella nuova era della preistoria futura col clima tropicale e monsonico, devastante senza riguardo per alcuno. Il governo a 5 Stelle (la Lega si sa da che parte è sempre stata) aveva fatto del territorio la propria «sesta stella», ora ci scodella un mascherato condono, degna conclusione delle perverse stagioni di Craxi, Berlusconi e Renzi, i cementificatori di vocazione, senza scrupoli e pudori.

A Torino hanno sfilato i «Si-Tav» e madamine, a Genova alcuni operai hanno presidiato piazza De Ferrari per il «Si-Terzo Valico», in nome del lavoro, del progresso, della velocità. Dei 235 km del Tav, nemmeno uno è stato ancora realizzato, essendo i lavori fermi al carotaggio e al «tunnel di base». Già nel 2003 – dicono 15 anni fa! – fu dichiarato prioritario e urgente: un tempo che suscita non uno, ma 235 milioni di sospetti sul «cui prodest?». Il governo Gentiloni, obtorto collo, la settimana prima di esalare il suo spirito, ammise che previsioni, dati, traffico e costi erano sbagliati, ma «bisogna completare l'opera perché cominciata», nonostante la ferrovia merci non sia mai partita. I traffici sono diminuiti da 50,8 mln/tonn del 2001 a 38,1 del 2009, ma la strategia resta.

Lo stesso vale per il Terzo Valico. Una volta finito, nel 2023, se passa la linea dissennata del «sì», sarà sottoutilizzato finché non si adegueranno le tratte Tortona-Rogoredo, via Voghera-Pavia (km 42) e Novi-Tortona-Domodossola-Luino e Tortona-Reno nella tratta della Pianura Padana. Nel 2020 sarà terminato il tunnel svizzero del Monte Ceneri e i treni merci da 750 metri e 2.000 tonnellate di carico potranno viaggiare da Milano al Nord Europa senza interruzione. Il Terzo Valico, senza questi adeguamenti, sarà inutile. Se tutto filerà liscio, se ne parlerà nel 2030, cioè 27 anni dopo che lo si è dichiarato urgente e strategico. Alla faccia della strategia e dell'urgenza. In più non sono stati ancora definiti i costi finali di questi adeguamenti valutati in circa 1,5 miliardi, senza dire che la pendenza del Terzo Valico è di 12 per mille, buona per carrozze viaggiatori, ma non per vagoni merci. Molte cose non quadrano. Cerchio chiuso e buon appetito. Chi guadagna a spese di chi?

Il buon senso langue: non sarebbe meglio spendere questa montagna di soldi per gestire la priorità che il cambiamento climatico impone, mettendo a norma tutto il territorio, adeguando e sviluppando le ferrovie attuali, visto che i traffici di merci e di persone diminuiscono a vista d'occhio? Oppure, siccome abbiamo cominciato a costruire la ghiottina, dobbiamo per forza finirla per poterci impiccare meglio e velocemente? Ah! Furbi noi!