

# Ruote d'Italia del 28 novembre 2018

## Tav, a viaggiare a tutta velocità è la disinformazione

Qualcuno l'ha addirittura definita un'opera di regime e contraria all'ambiente. Definizione più errata non poteva essere trovata per la Tav, scelta che proviene da linee di intervento precise attuate a livello comunitario per rendere più competitiva l'economia di un'Europa sempre più chiamata a misurarsi con il mercato mondiale. Una sfida che può essere affrontata solo se si è attrezzati con i medesimi strumenti dei competitori. Da qui la necessità di dotare l'Europa di un sistema di trasporti che dia spazio al trasporto su ferro, che per essere competitivo deve essere realizzato con linee ad alta velocità e con la capacità di integrarsi con il trasporto su gomma e su mare. In secondo luogo la tesi che la Tav sia dannosa per l'ambiente si commenta da sé: è figlia del teorema "not in my back yard", ovvero costruitela ovunque ma non nel mio cortile, che viene spesso utilizzato da chi pensa ai propri interessi e non si fa alcuno scrupolo a sacrificare sull'altare del bene individuale, o di pochi, la realizzazione di infrastrutture utili a tutti. Qualcuno pensa sia possibile sostenere che spostando più merci su ferro si incrementi l'inquinamento? Solo dei superficiali o in malafede possono pensare che un sistema di trasporti più equilibrato nel quale gomma ferro e mare siano tra loro interconnessi produca più sostanze inquinanti di quanto non avvenga adesso. Le teorie di questi pseudo ambientalisti ricordano quanto avvenne ai tempi del referendum sull'energia nucleare: i contrari vinsero la battaglia, ma gli italiani persero la guerra. Quaranta miliardi di euro l'anno è oggi infatti il costo dell'approvvigionamento dell'energia che acquistiamo da Paesi che hanno le centrali collocate ai confini con il nostro Paese. Si potrebbe concludere: medesimi rischi pagati a carissimo prezzo. Con la Tav, parte del corridoio europeo (Algesiraz-Kiev) e che comprende anche l'asse ferroviario Brescia-Verona-Padova, si dà attuazione al programma comunitario dei collegamenti che prese vita nel 1984 e che subì oltre sette verifiche costi-benefici, tema che, come appare chiaramente, non è certo una recente invenzione. La spesa è supportata da finanziamenti europei pari al 50% ed è suddivisa tra Francia e Italia. Non rispettare quanto già deciso (tra l'altro previsto da una legge) comporta scelte precise di identico livello: cioè un atto di legge. (questo è esatto?????) E a tutto questo va aggiunto il carico, pesantissimo, delle possibili conseguenze, sotto forma di "penali" ma anche di penalizzazioni. Già, perché i corridoi si realizzeranno comunque, ma a Nord delle Alpi, escludendo definitivamente l'economia nazionale dalla possibilità di riguadagnare competitività, con ripercussioni drammatiche per il nostro meridione e, più in generale, sul tenore di vita generale dei cittadini. Un colpo da ko per le merci del made in Italy, ma anche per l'"industria" del turismo che non potrà non subire una contrazione, anziché di godere invece degli enormi vantaggi, quando i tempi di trasferimento da un luogo all'altro si ridurranno fino a costituire delle vere e proprie città lineari con la realizzazione di opere che daranno vita alla "Metropolitana d'Europa". In meno di due ore si andrà da Torino a Lione e in poco più di quattro da Milano a Parigi: non comprendere, soprattutto da parte di alcuni mondi giovanili, le opportunità che possono nascere si può solo definire sorprendente. Oppure sorprendentemente incredibile visto che si tratterebbe di ripetere un errore già compiuto sul nucleare. Il 3 dicembre Contrasporto/Confcommercio sarà presente, con il presidente Carlo Sangalli, a Torino all'iniziativa a favore della Tav. Coloro che intendono dare un contributo con la propria presenza, saranno i benvenuti. Soprattutto i giovani, o, almeno, quelli fra loro che non amano salire sul palco del teatrino con qualcuno che dietro muove i fili...

**PAOLO UGGE'**