

TAV: un pessimo bilancio per la Toscana. Di Girolamo Dell'Olio

Paradigma delle promesse della politica legate alla ricerca del consenso e irrigate da abbondanti risorse pubbliche, la TAV si presenta in Toscana nella prima metà degli anni Novanta come la formula magica in grado di dare risposta a esigenze strategiche di vario tipo (trasportistiche, urbanistiche, occupazionali, sociali, ambientali), ma innanzitutto economiche, in anni di vacche magre per gli investimenti pubblici dopo Tangentopoli.

TAV si traveste da soggetto privato che rischia, e dunque merita scorciatoie procedurali (in fatto di valutazioni comparate costi-benefici e fra opzioni progettuali) ma al tempo stesso garantisce – sulla carta – tempi e qualità. Un project financing che in realtà non è mai decollato. A marzo '98 cade la maschera: caso singolare di pubblicizzazione in stagione di privatizzazioni, FS SpA (unico azionista il Tesoro) incorpora la costola di finanza creativa TAV. Chissà perché la favola romantica del privato altruista che realizza un'Opera Buona e Sicura persiste però nell'immaginario collettivo, e per anni continua ad essere riproposta in pubblico da importanti amministratori locali. TAV è come lo zio d'America che porta regali ai nipotini poveri, i cittadini attraversati e sconvolti dalle ruspe e dai camion, dalla polvere e dai gas di scarico, dalle sorgenti essiccate e dai versanti franati: in "compensazione" arrivano tangenziali, viadotti, parcheggi. Non hanno un senso trasportistico né idrogeologico (semmai un contro-senso: gomma e impermeabilizzazione avanzano). Sono piuttosto il segno palese del Grande Scambio: salute, paesaggio, acqua e ambiente vengono sacrificati a esigenze estranee alla vita delle comunità, tutte da dimostrare anche sulla scala dell'interesse

nazionale o europeo. In Mugello e a Firenze, come in Val di Susa e a Torino, esistono infatti soluzioni ben più efficaci, rapide, realistiche e sostenibili (per esempio l'adeguamento della Direttissima Prato-Bologna e la riorganizzazione della rete metropolitana di superficie). Hanno un difetto: sono economiche. Questo non giova alla Macchina degli Affari che ha il compito, per così dire, istituzionale di mungere denaro pubblico indossando i panni del privato-benefattore. Sul piano finanziario, in realtà, il Grande Scambio è un'operazione tutta interna all'erario. Incluso il programma di improbabile rammendo idrogeologico deciso nel 2002 (oggi appena avviato). Lo zio d'America è finanziato dai nipotini poveri. Risultato: il contribuente (e soltanto lui) paga carissima – e pagherà ancora più cara in futuro – la bolletta TAV. In un'epoca di debito pubblico record, coi costi della tratta appenninica che sono lievitati dai 2.100 miliardi di lire (teoricamente al 60% privati) del '91 ai 5,2 miliardi di euro odierni (concretamente pubblici), dalle sue tasche devono uscire i fondi necessari a finanziare sia l'inquietante tunnel mono-tubo sotto l'Appennino (in qualche punto lo si sta demolendo e ricostruendo prima ancora della posa dei binari: ma quanto finirà per costare, con i 60 km di galleria di soccorso che ancora non sono stati né progettati né tanto meno finanziati?), sia le opere compensative volute dagli enti locali, sia le "riparazioni" ambientali. Ma a carico del contribuente sono anche i danni TAV alla salute, alla qualità della vita, alle risorse ambientali demaniali (da pulite e gratuite – come l'acqua di sorgente – sono diventate inquinate e onerose).

A completamento dell'Opera, se un domani vorrà salire su quel treno (l'entrata in funzione è slittata – ma il dato è ancora ottimistico – dal 2003 al 2008), il contribuente – già allo stremo per i servizi ferroviari sgarrupati forniti in contropartita ai pendolari – non troverà certo in biglietteria tariffe sociali. A meno che papà-Stato-pantalone non ci metta del suo (ma sarebbero sempre soldi ... del contribuente).

Insomma, un bell'affare! Una cordata multipartizan, una

formidabile Santa Alleanza che salda FIAT e cooperative "rosse", centro-destra e centro-sinistra, associazioni ambientaliste doc e presidenti regionali new global.

Difficile venirne a capo. Difficile, ma non impossibile. Purché la popolazione torni ad essere un popolo, gli amministratori locali un riferimento democratico nella sostanza, i tecnici e gli intellettuali una categoria di uomini liberi. Accade in Val di Susa, non è avvenuto che raramente in Mugello. Potrebbe ancora succedere a Firenze, dove peraltro il sottoattraversamento comincia a diventare un incubo per i suoi stessi fans di centro-sinistra: quando questa coalizione dovesse assumere responsabilità di governo anche a Roma, il cartellino giallo europeo – che ci vieta di continuare a esagerare con questo debito immenso addossato alle future generazioni – peserebbe anche sulle sorti del doppio budello sotterraneo fra Campo di Marte e Castello, e della stazione faraonica Foster a due passi dal letto del Mugnone. Un'apprensione che già si legge in filigrana in certe dichiarazioni di Palazzo Bastogi...

di Girolamo Dell'Olio,
Associazione di volontariato Idra