Madamine, avvitate la testa sul collo, non lasciatela sul comò...

Inviato da Redazione
venerdì 18 gennaio 2019
Ultimo aggiornamento domenica 20 gennaio 2019

La verità sul Tav. Non una strategia ma un gioco d’azzardo – 17.01.2019 © 2019 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICELettera aperta alle «madamine» . Il progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione poggiasu presupposti di decenni fa, rivelatisi errati. Chi si oppone a tale opera lofa da oltre vent’anni basandosi su grandezze fisiche e previsioni analitiche.Proviamo pertanto, come docenti universitari a proporre di fare qualche passoavanti su una questione che rischia di basarsi su una tifoseria tribale più chesu elementi razionali Care Madamine,abbiamo letto e ascoltato vostri interventi riguardo alla nuova LineaFerroviaria Torino-Lione. Ci sembra che attribuiate a quest’opera un valore deltutto simbolico, non ritroviamo nelle vostre parole né dati tecnici né scenaridi futuro basati sulla realtà fisica, mentre compaiono soltanto aspettativegeneriche che nulla hanno a che vedere con un traforo sotto il massicciodell’Ambin. Chi si oppone a tale opera lo fa da oltre vent’anni basandosi sugrandezze fisiche e previsioni analitiche. Proviamo pertanto, come docentiuniversitari a proporre di fare qualche passo avanti su una questione cherischia di basarsi su una tifoseria tribale più che su elementi razionali..... (NOTA: SI RIBADISCE CHE I TITOLI, COME PURE QUESTO TITOLO, SONO DELLA REDAZIONE DI NOINCENERITORI! E visto che ci siamo: per "madamine" nel titolo, non si intendono tanto o non solo le garbatissime signore che in poco tempo hanno organizzato due iniziative per il SI TAV; le madamine che inquadra il titolista non sono perlopiù di sesso femminile... omnia munda mundi, honi soit qui mal y pense)
La verità sul Tav. Non una strategia ma un gioco d’azzardo – 17.01.2019 © 2019 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICELettera aperta alle «madamine» . Il progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione poggiasu presupposti di decenni fa, rivelatisi errati. Chi si oppone a tale opera lofa da oltre vent’anni basandosi su grandezze fisiche e previsioni analitiche.Proviamo pertanto, come docenti universitari a proporre di fare qualche passoavanti su una questione che rischia di basarsi su una tifoseria tribale più chesu elementi razionali Care Madamine,abbiamo letto e ascoltato vostri interventi riguardo alla nuova LineaFerroviaria Torino-Lione. Ci sembra che attribuiate a quest’opera un valore deltutto simbolico, non ritroviamo nelle vostre parole né dati tecnici né scenaridi futuro basati sulla realtà fisica, mentre compaiono soltanto aspettativegeneriche che nulla hanno a che vedere con un traforo sotto il massicciodell’Ambin. Chi si oppone a tale opera lo fa da oltre vent’anni basandosi sugrandezze fisiche e previsioni analitiche. Proviamo pertanto, come docentiuniversitari a proporre di fare qualche passo avanti su una questione cherischia di basarsi su una tifoseria tribale più che su elementi razionali. Isolamento: Le affermazioni riguardo al «rompere l’isolamento» delPiemonte suonano paradossali e prive di fondamento. Nel 2017 le tonnellate dimerci che hanno varcato il confine italo-francese sono state circa 44 milioni,pari approssimativamente ad un quinto di tutto quello che attraversa le Alpiogni anno (216 milioni di tonnellate). All’aeroporto di Caselle sono transitati 3.814.000passeggeri; sui treni Milano-Parigi che toccano Torino e transitano dal Fréjusc’è stata una presenza complessiva di circa 500.000 viaggiatori. Aggiungiamo iltransito di autovetture ai valichi alpini da Ventimiglia al Monte Bianco ed èdifficile capire in che senso il Piemonte e Torino siano «isolati». Negliatenei torinesi ci sono quasi 10.000 studenti stranieri, circa il 9% del totaledegli iscritti: per una città «isolata» non è male. Nell’era di Internetparlare di isolamento è sempre più un concetto marginale. Sostenibilità:Se dunque non è l’isolamento di merci e passeggeri acaratterizzare il Piemonte, si potrebbe invocare la scarsa sostenibilitàambientale del traffico aereo e su gomma, quindi vedere il Tav Torino-Lionesemplicemente come sostituzione di modalità di trasporto. Ma sostenibile non è un aggettivo magico da affiancare aqualsiasi cosa. La sostenibilità sta soltanto in un’economia circolare,promossa dalla stessa Unione europea, che riduca i flussi di energia e materia,quindi con una minor circolazione di merci. Per la nuova linea Torino-Lione(Ntlt) la narrazione favorevole ipotizza invece un cospicuo e duraturo aumentodelle tonnellate da trasportare. A prescindere dalla realtà che si incarica dismentire sostanziali tendenze alla crescita quantitativa dei flussi attraversola frontiera italo-francese, l’economia della crescita delle quantità materialinon è sicuramente circolare e si trova agli antipodi della sostenibilità perchéè in conflitto con vincoli e leggi fisiche.Tutto ciò è ben noto alla comunità scientificainternazionale ed illustrato in documenti delle Nazioni Unite o nell’enciclicaLaudato Si’ di Papa Francesco. La Nltl per essere realizzata consuma inoltremolta energia e materie prime, produce imponenti emissioni di gas climalterantiche promette di cominciare a recuperare solo dopo una ventina d’annidall’apertura dei cantieri: per contenere i cambiamenti climatici dobbiamoridurre le emissioni subito, non tra vent’anni, e il denaro stanziato perl’opera potrebbe essere diretto verso altre opere trasportistiche con ricaduteimmediate, anche occupazionali, come l’estensione della mobilità elettrica e ilmiglioramento di quella urbana e ferroviaria esistente. Disuguaglianze: Le statistiche dell’Ocse e delle Nazioni Unite dicono che dadecenni le disuguaglianze di reddito sono in crescita, sia all’interno dellenazioni che fra di loro. Ciò indica che si tratta non di un fenomenocongiunturale, ma strutturale. Di certo non sono i meccanismi della crescitamateriale competitiva a poter perseguire l’equità sociale, né si può sperare dicurare la malattia lasciando campo libero a multinazionali guidateesclusivamente dalla massimizzazione del profitto e che spostano i propriinvestimenti da un paese all’altro in cerca del luogo in cui incontrino menovincoli ambientali e sociali mirando a minimizzare i costi. Quella logica nonmitiga gli impatti ma li scarica sugli altri e di certo non ottimizza, anzi minimizza,la retribuzione del lavoro; l’occupazione è comunemente gestita come un ricattonei confronti dei pubblici poteri onde poter avere mano libera. Certamente lasoluzione al problema delle disuguaglianze non sono uno o più buchi nellemontagne, ma semmai la diffusione di nuovi modelli economici e sociali checontemplino sostenibilità e resilienza. Futuro:l futuro va costruito in maniera solidale, tenendo conto deilimiti e dei vincoli del sistema Terra-biosfera che oggi sono ben evidenti. Unruolo chiave ce l’ha certo l’innovazione e la frontiera possiamo trovarla

nellachimica verde, nella biomimicry (biomimesi), nei processi circolari perminimizzare la produzione di rifiuti e massimizzare l’efficienza energetica,nell’internet of things (internet delle cose) e magari nel quantum computing(computazione quantistica); non nel movimento terra e nel cemento. Se ilsistema imprenditoriale ha difficoltà a muoversi in questi campi non è perchémanchi una galleria. La strada non è quella di guardare al passato riproponendoi vecchi modelli che hanno portato alla situazione presente di insostenibilitàglobale. Partendo da una base materiale, comunque molto vasta, bisogna puntaresull’intelligenza e sull’immateriale, sulla qualità personale e sociale della vitapiuttosto che su un impossibile aumento delle tonnellate da spostare qua e là. Un’illusione propostacome soluzione: Ma a suscitare la curiosità più grande è propriol’accostamento tra quest’opera e la salvifica risoluzione di problemi presentie futuri. Anche lanciando oggi i lavori definitivi di costruzione (finora maipartiti) dovremmo attendere decenni prima di vedere transitare un treno sullanuova linea ferroviaria da Torino a Lione. Il tunnel di base non sarebbe attivoprima della metà degli anni ’30 e i collegamenti nazionali non prima della finedegli anni ’40. E nel frattempo? Gli imprenditori dovrebbero attendere fino adallora quest’unica ipotesi di rilancio dell’economia? Torino e il Piemontecontinuerebbero a restare isolate (ammesso e non concesso che oggi lo siano)? Inostri giovani continuerebbero ad emigrare, con l’unica consolazione di unbiglietto di ritorno datato 2050? Rimarremmo tutti per vent’anni in trepidanteattesa, certi del miracolo? Nel nostro lavoro siamo abituati a ragionare intermini concreti, saldamente ancorati ad elementi di realtà valutabili. Ilprogetto di nuova linea ferroviaria Torino Lione è notoriamente basato supresuppostiproposti alcuni decenni fa, oggi rivelatisi errati e anacronistici. Pensare dipuntare tutto su quest’opera ha più a che fare con il gioco d’azzardo che conla visione strategica. Per uscire tutti insieme dalle difficoltà presenti nonsolo il nuovo tunnel di base non c’entra nulla, ma è d’impedimento in quantovorrebbe catturare risorse che dovrebbero molto più produttivamente essereimpiegate altrove. *** Alessandra Algostino, docente universitario, MauroBonaiuti, docente universitario, Marina Clerico, docente universitario e membrodella Commissione Tecnica Torino Lione, Elisabetta Grande, docenteuniversitario, Sergio Foà, docente universitario,Ugo Mattei, docenteuniversitario, Luca Mercalli, Associazione Meteorologica Italiana, DarioPadovan, docente universitario, Livio Pepino, già magistrato, Alberto Poggio,docente universitario e membro della Commissione Tecnica Torino Lione, AngeloTartaglia, già docente universitario e membro della Commissione Tecnica TorinoLione © 2019 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICE