



TAV: UN PROGETTO CHE DIVIDE L'ITALIA

Dopo una lunga pausa, il progetto TAV Torino-Lione è tornato prepotentemente al centro del dibattito pubblico, a causa di un forte inasprimento delle tensioni in Val di Susa culminate in due scontri (fine di luglio).

La TAV, pensata per l'Europa, nasce dividendo l'Italia poiché impatta sull'ambiente e sul turismo. Come scrive la rivista **Latitudes** *"La TAV, innanzitutto, è l'acronimo di 'Treno ad Alta Velocità', per rendere il treno competitivo con l'aereo collegando grandi città in tempo brevi"*.

Le ragioni del sì

Da una parte i governi che si sono succeduti hanno indicato la Torino-Lione come opera strategica, e sono intenzionati a portarla a termine. Dall'altra, una dozzina di comuni della Val di Susa (all'incirca 30 mila abitanti) si oppongono tenacemente alla sua realizzazione. Secondo i sostenitori della TAV, i tempi di percorrenza per passeggeri (Parigi-

Milano) si dimezzerebbero (da 7 a 4 ore) e raddoppierebbero i quantitativi di merci trasportati, con treni lunghi fino a 750 metri. Non vi sono, sempre secondo questa ipotesi, problemi di sostenibilità ambientale e non ci saranno neppure problemi geologici né di radioattività. Uno dei sostenitori della realizzazione di questo progetto è proprio l'attuale Ministro dei Trasporti Salvini (anche perché l'Italia è interessata direttamente alla realizzazione all'interno del corridoio Berlino-Palermo, in cui, guarda caso, è compreso il ponte sullo Stretto di Messina). Infine, il dato più importante è che il dissenso è limitato. Il progetto interessa 110 Comuni, tra Francia e Italia, e l'87% degli italiani e dei francesi non si sono opposti all'opera.



Che cosa dicono i No-TAV?

Che è un'opera inutile, non giustificata da ragionevoli previsioni di traffico merci e passeggeri. Il TGV per Parigi viaggia sulla linea storica. Per Lione c'è un traffico di passeggeri così basso che ha portato nel 2004 alla soppressione dei treni, mentre le quantità di merci scambiate attraverso i valichi alpini è in costante calo, e la previsione di aumento

del traffico sono poco più di una speranza. Per quanto riguarda il traffico merci è illusorio pensare di spostare i tir sui treni. Va tenuto presente che i costi di costruzioni sono esorbitanti, e in Italia anche superiori agli altri Paesi. Senza contare che il rapporto costi-benefici sarebbe in passivo per molti anni (40 secondo uno studio francese).

Un simile investimento si rivelerebbe un affare colossale per pochi grandi imprenditori e banche, mentre l'impatto ambientale di Val di Susa sarebbe devastante. A questo si aggiunge la crisi globale, il progetto TAV rischia di perdere i pezzi per strada.

Intanto il Portogallo, già impegnato nella riduzione del suo debito pubblico, ha rinunciato al corridoio 5 e quindi non raggiungerà le sponde dell'Atlantico. Anche la Spagna deve affrontare il dissenso delle popolazioni interessate, mentre la Slovenia si concentra sul raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia. Anche per il Ministro francese del bilancio, secondo quanto riporta il quotidiano **Le Figaro**, lo Stato ha previsto una serie di progetti senza averne fissato il finanziamento, per cui non avrà altra scelta che rinunciare ad alcune opzioni - tra le quali è in forse proprio la Torino-Lione (acausa dei costi elevati: 112 miliardi dalla parte francese).

È palese che tutto il progetto vada rivisto: in sintesi, la TAV Torino-Lione, per motivi commerciali e civili, non ha senso. Magari lo aveva una volta, ma poi si è capito che apporterebbe un danno sproporzionato rispetto ai vantaggi.

L'Europa

I dati della **Corte dei Conti Europea** (gennaio del 2026) sono

inequivocabili: aumento del 127% dei costi rispetto alla stima iniziale. Come si vede è una vera e propria stroncatura, quella di questo soggetto estraneo al progetto. A questo punto non ci si può non chiedere quale sia il motivo di tanta fretta in un periodo di piena crisi e con la prospettiva di un conflitto a livello europeo.

"La TAV è funzionale alla mobilità militare, non allo sviluppo del Paese", come scrive la giornalista Linda Maggiori sulla rivista **Contropiano**. E non si tratta di un'ipotesi balorda, visto che sotto la spinta della NATO i Paesi dell'UE stanno riempiendo i loro arsenali di guerra. Il rischio insomma è effettivo. Non dimentichiamo che sono quattro gli anni di guerra del conflitto Russia-Ucraina, fomentato dalla NATO, il quale coinvolge purtroppo in primo piano proprio quei Paesi dell'UE che avevano la chiave per risolverlo in pochi mesi - e che, al contrario, si sono lasciati catturare dalla politica imperialista degli USA, abbandonando ogni prospettiva di trasformare l'attuale unione economica in uno Stato federale indipendente, com'era nei sogni dei padri fondatori.

Agosto 2026

Avv.Eugenio Oropallo