

OFFENSIVA SOCIAL A COLPI DI VIDEO

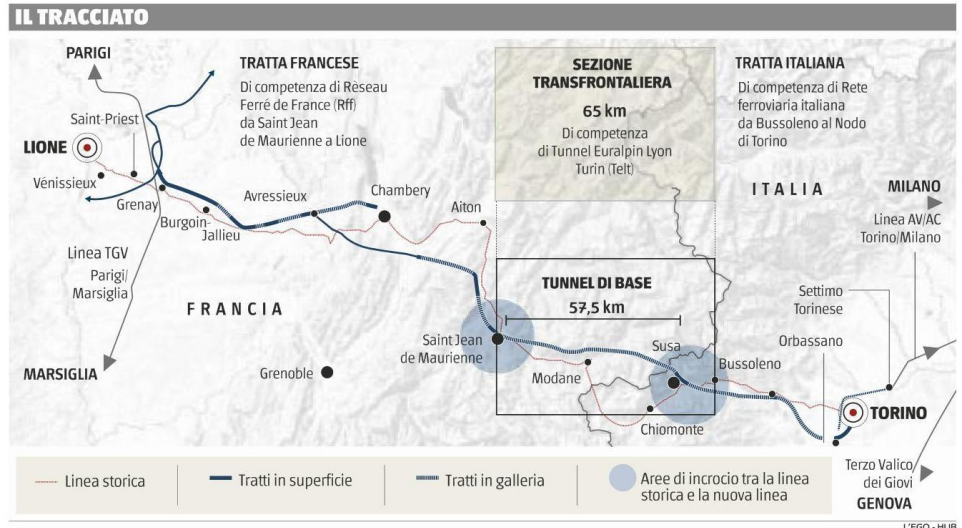
Tav, Confindustria smaschera le fake news «L'Alta velocità costa 5 miliardi, non venti»

Il contro dossier degli imprenditori piemontesi: opera vitale che sostiene l'ambiente

Sabrina Cottone

■ È una questione di vita o di morte per le imprese piemontesi, più ancora che per gli altri industriali, quel piccolo tratto mancante nei collegamenti ferroviari ad alta velocità che corrono dentro l'Europa. A Torino le manifestazioni di piazza Sì Tav per la Torino-Lione sono già state tre: il 10 novembre, il 12 gennaio e il 6 aprile. Qui Confindustria ha perso da tempo un aplomb istituzionale senza sbocchi e, oltre alla marcia dei dirigenti, lancia pillole video ogni settimana in una campagna che ha come ritornello un icastico «Palle».

Il refrain traduce efficacemente il termine tecnico *fake news* e i minispot recitati dai vertici confindustriali sono pieni di dati e numeri pronti a sconfiggere punto per punto le dichiarazioni del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, e i contenuti del rapporto costi-benefici. Fabio Ravanelli, presidente di Confindustria Piemonte, smentisce che all'Italia la Tav costi 20 miliardi. «Palle» dice lui e



ribatte che il costo certificato della tratta transfrontaliera è di 8,6 miliardi, di cui circa il 35%, pari a 3 miliardi, in carico all'Italia, ripartiti nei 10 anni di costruzione. L'Ue copre il 40% del finanziamento con 3,5 miliardi. «Un contributo a fondo perduto che non possiamo assolutamente permetterci di perdere ritardando i tempi dei bandi di gara».

93%

Ben oltre il 90 per cento del traffico tra Italia e Francia si svolge su strada. Appena il 7% su rotaia

Gran Bretagna. «L'interscambio economico con i Paesi dell'Ovest Europa - spiega - vale 205 miliardi di euro, il 41% dell'interscambio totale dell'Italia con l'Ue. Il totale degli scambi Francia-Italia nel 2017 ha raggiunto il livello record di 76

miliardi, in aumento dell'8,3%». Ma il 93% di questo traffico transita su strada e solo il 7% su ferrovia. «L'attuale linea non risponde ai moderni standard di sicurezza ed efficienza. D'altronde è un'opera concepita oltre 150 anni fa».

Andrea Amalberto, presidente dell'Unione industriale di Asti, contesta integralmente l'analisi costi-benefici commissionata da Toninelli, secondo la quale la Tav non serve. Innanzitutto - osserva - è stata preceduta da sette analisi socio-economiche commissionate dalla Commissione europea e da altri enti certificatori internazionali tra il

2003 e il 2014, sulla base delle quali l'opera è stata votata dal Parlamento europeo nel 2015, italiano nel 2016 e francese nel 2017. Inoltre la nuova analisi

non si baserebbe sui dati di traffico e di esercizio aggiornato: «Sovrastima di circa 1 miliardo il costo di investimento e non lo suddivide tra Italia, Francia e



Ue». Fino al paradosso anti-ambientalista: «Inserisce tra i costi le mancate accise sui carburanti e i mancati pedaggi autostradali. Alla faccia della sostenibilità ambientale».

A smentire che dallo scavo possano derivare pericoli per la salute umana a causa di polveri di amianto o di altri materiali di scavo radioattivi è la presidente di Confindustria Canavese, Patrizia Paglia. Viene anzi escluso un impatto ambientale negativo sulla valle: «I cantieri del tunnel di base della Torino Lione sono sottoposti a rigorosi controlli ambientali. Sono state installate 40 centraline che finora hanno effettuato decine di migliaia di rilevazioni fino a 15 chilometri di distanza dal cantiere. Risultato? Assenza di amianto e di uranio». Secondo Confindustria più ferrovia e meno Tir significherebbe anche minore congestione e incidenti sull'autostrada, 40% di risparmio sui costi di trasporto e 3 milioni all'anno di tonnellate di CO2 in meno nell'ambiente. Resta da capire quanto il M5s digerirà le pillole Sì Tav.