

TAV TORINO-LIONE: 18 GIORNI CHE VALGONO 670 MILIONI DI EURO

Ultima occasione per decidere il tracciato. Oppure niente fondi

di **Stefano Caselli**

Torino

Da 48 ore sono in azione le trivelle. Per il momento si tratta soltanto di indagini geognostiche sul terreno, ma tanto basta per far esultare i più: "La Tav Torino-Lione è finalmente partita". Le aziende incaricate da Lyon-Turin Ferroviare (Ltf), il consorzio italo-francese responsabile della tratta internazionale, sono al lavoro a Torino, Collegno e Orbassano. Il piano dei sondaggi prevede 91 prelievi tra la cintura del capoluogo e la bassa Valle di Susa. Il fronte NoTav resiste all'autoporto di Susa, nuovo quartier generale della protesta: circa 300 cittadini (il presidio è permanente) hanno bloccato lunedì mattina all'alba i tecnici Ltf: "Di qui non si passa - ha detto Alberto Perino, portavoce del movimento - ci è stato detto che in questo modo andremo incontro a conseguenze civili e penali; ne prendiamo atto. Loro facciano il loro lavoro, noi facciamo il nostro". Il tutto - per ora - nella calma più totale. I giorni del dicembre 2005, quando la polizia caricò violentemente i manifestanti a Venaus, sembrano lontani; "discrezione" è la linea dettata alle centinaia di uomini delle forze dell'ordine alloggiati in vari alberghi della Valle.

I FONDI EUROPEI. In rete si moltiplicano gli appelli al controllo del territorio, ma per il popolo NoTav è impossibile essere dovunque. Anche perché il tempo stringe: l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, l'organismo responsabile della progettazione creato dopo i fatti di Venaus, deve presentare entro il 31 gennaio un progetto preliminare di tracciato, pena la perdita dei 670 milioni di euro stanziati dall'Ue. Venti giorni scarsi per un progetto di cui si parla da vent'anni. Non è un caso, semmai l'ulteriore conferma della complessità di un'opera ciclopica i cui ostacoli non sono certo (soltanto) le barricate degli abitanti della Val di Susa. Secondo le stime il costo complessivo della Torino-Lione (che comprende un megatunnel di 57 km sotto il massiccio dell'Ambin) si aggira intorno ai 30 miliardi di euro, di cui circa la metà a carico dello Stato italiano. Roba da far impallidire il ponte sullo Stretto di Messina. Ma per gli oppositori, il problema non è tanto il costo, quanto l'utilità: "La linea - dichiara Oscar Margaira, amministratore valsusino - è progettata sulla base di un modello fondato su stime di crescita non comprovate da nessun dato ufficiale. Si parla di un aumento del 75 per cento del traffico attraverso tutto l'arco alpino nei prossimi 15 anni. I numeri veri, consul-

tabili anche sul sito ambiente-valsusa.it, sono ben diversi". Secondo le statistiche ufficiali del Dipartimento federale elvetico dei Trasporti, attraverso il valico ferroviario del Frejus sono transitate nel 2008 4,8 milioni di tonnellate di merci, contro le 10 del 2007. Ltf pre-

vede un traffico di 40 milioni di tonnellate, il che giustificherebbe la superlinea ad Alta capacità, ossia merci e passeggeri (ma pure questi diminuiscono). Anche dando per buone queste previsioni - che comporterebbero il trasferimento in massa su rotaia del traffico su gomma - potrebbe essere sufficiente, secondo i NoTav, a rimodernare l'attuale linea storica Torino-Modane (su cui già viaggiano i Tgv francesi) attualmente utilizzata al 30 per cento delle sue potenzialità. È la famosa "Opzione Zero", di cui si è tanto discusso ma che pare definitivamente accantonata. Osservazioni a cui le ragioni della politica sembrano impermeabili.

LA POLITICA. Che la linea sia "indispensabile", "strategica", e la sua realizzazione fuori discussione è un coro bipartisan che in Piemonte esclude soltanto la sinistra radicale e alcune schegge del Pd in Valsusa, come il neopresidente della Comunità montana Sandro Plano, ex sindaco di Susa in odore di espulsione dal partito. Plano, autonomatosi rap-

presentante unico della nuova Comunità Montana presso l'Osservatorio, ha di fatto bloccato i lavori dell'organismo. Il presidente Mario Virano è volato a Roma da Gianni Letta e dal ministro Altero Matteoli sollecitando un decreto che ridefinisca i criteri di rappresentanza delle comunità locali. Il governo - si legge in un comunicato dell'8 gennaio 2010 - ha chiesto alla Provincia di Torino e alla Regione Piemonte "di elaborare al più presto una proposta operativa identificando le realtà territoriali e sondando l'esplicita volontà collaborativa". Quest'ultima espressione - che sembra dare diritto di rappresentanza ai soli amministratori favorevoli alla nuova ferrovia - è sembrata alquanto indigesta al fronte NoTav. I presidenti di Provincia e Regione cercano una mediazione e propongono l'allargamento (da 11 a 20 componenti) della rappresentanza all'interno dell'Osservatorio. Entro venerdì i sindaci dei 46 comuni interessati (divisi in sei aree territoriali) dovranno confermare la loro disponibilità a partecipare indicando i loro rappresentanti. La maggioranza degli amministratori sembra orientata per la linea dura, ma non mancano le eccezioni. In ballo ci sono anche i 640 milioni del Piano strategico per la Valsusa, le "compensazioni" per il territorio di cui peraltro non è ancora stato stanziato un solo euro.

***Il progetto infinito
dei treni italiani
superveloci***

Sono iniziati martedì mattina in tre dei 91 siti previsti i sondaggi preliminari per la Tav, la nuova linea ferroviaria Torino-Lione. I tecnici della società incaricata Ltf sono stati fermati dal presidio "No Tav" all'autoporto di Susa. Con il progetto della Tav, partito nel 1991, si prevedeva una spesa di 15 miliardi di euro, quasi completamente coperta da capitali privati. I politici promisero che

l'opera pubblica si sarebbe in parte autofinanziata e che il 60 per cento dei 15 miliardi necessari sarebbero

arrivati da investitori privati. Ma oggi, a opere ancora da ultimare, i 15 miliardi sono diventati 32, a carico dello Stato e senza partecipazioni di privati. Lo Stato non disponeva della liquidità necessaria: si sono accesi debiti a tasso variabile, poi convertiti in tasso fisso tramite contratti swap. La parte principale della linea

Roma-Napoli entra in funzione il 19 dicembre 2005. Il 5 dicembre 2009 si inaugura la linea Torino-Salerno. Il 13 dicembre 2009 entrano in funzione la linea tra Bologna e Firenze e quella tra Novara e Milano (oltre al tratto finale della Roma-Napoli). In fase di progettazione le tratte Treviglio-Verona, Verona-Padova, Venezia-Trieste e Tortona-Novi Ligure-Genova ("terzo valico dei Giovi").

Da 48 ore le trivelle sono in funzione ma i finanziamenti dell'Unione europea sono a rischio



In Val di Susa sono ricominciate le proteste contro la Tav (Foto ANSA)

