



tro discendere utili sia in fase di progetto, sia come uscite di sicurezza. 12,3 chilometri erano ad appannaggio degli italiani, gli altri 45 dei francesi.

E proprio dalla galleria, quel buco che i valligiani non vogliono, dovrebbero iniziare i lavori. E dove, con tutta probabilità, termineranno. Perché, nel frattempo, si è deciso di "fasizzare" il progetto. Termine brutto ma che il professore Marco Ponti del Politecnico di Milano, uno dei massimi esperti di trasporto in Italia spiega così: «Si è deciso di fare una Tav-low cost. All'inizio si costruirà solo la galleria di base. Il completamento della linea ferroviaria avverrà in funzione della reale crescita del traffico». Che stando ai flussi sarà improbabile. «Vede - spiega ancora Ponti - quel tratto era stato pensato per mettere su rotaia le merci che transitavano verso la Francia. L'attuale linea però basta e avanza. Ha una capacità di 20 milioni di tonnellate di merci l'anno, ma l'attuale traffico non supera i tre milioni di tonnellate».

Poche merci ma anche pochi passeggeri. In un recente studio del Politecnico di Milano («An Early Evaluation of Italian High Speed Projects») due giovani studiosi (Paolo Beria e Raffaele Grimaldi) hanno analizzato i saldi stimati tra costi e benefici dell'Alta Velocità in tutta Italia. La conclusione alla quale sono giunti i due autori è che «i risparmi di costo e i tempi di trasporto non giustificano l'investimento per nessuna delle tratte ad eccezione della Milano-Bologna e della Bologna-Firenze».

Per le altre linee, e dunque anche la Torino-Lione, i progetti iniziali si

giustificano solo con pesanti incrementi della domanda «spesso pari al raddoppio del traffico passeggeri e il quadruplicamento del traffico merci. Presi nel loro complesso questi trend appaiono molto ottimistici e in contrasto con la stabilità degli andamenti pre-crisi». Il tratto Torino-Lione, inoltre, è quello per cui le previsioni sono più ottimistiche: «Difficile da giustificare, dato il calo continuo dei traffici negli ultimi 10 anni».

Dunque, senza merci e passeggeri, quella galleria, come ha anche ricordato il Sole 24 Ore giorni fa, rimarrà l'unica tratta della Torino-Lione che verrà completata. Sarà allacciata alla rete originale e lì, forse, rimarrà. Tutta l'opera, allora, si ridurrà a soli 13 chilometri di tunnel. Che, poi, a pensarci bene, equivalgono al raddoppio della galleria auto-

stradale del Frejus in costruzione proprio in questi mesi nel silenzio più completo.

Rispetto al progetto originale, poi, la Torino-Lione «low cost» costerà meno. Si è passati da una cifra vicina ai 25 miliardi agli attuali 8,5. Di questi l'Unione europea coprirà il 40 per cento. Il resto se lo divideranno Italia e Francia. L'Italia pagherà in definitiva 2,7 miliardi di euro in dieci anni. I costi dell'opera serviranno non solo a costruire il tunnel di base ma anche la galleria di servizio nei pressi di Chiomonte: 7,4 chilometri. Servirà da via di fuga in caso di necessità visto che la legge europea impone una via di fuga ogni 15 chilometri.

La divisione delle spese è ormai cosa certa visto che è già stata ratificata sia dal Parlamento italiano sia

da quello francese ed ha avuto anche l'approvazione di Bruxelles. Recentemente Monti, poi, ha firmato con il governo di Parigi un accordo che individua in modo netto e preciso i tempi di realizzazione e la distribuzione dei costi.

Il processo di realizzazione è dunque irreversibile. Tra l'altro i due comuni interessati alla galleria, Chiomonte e Susa, hanno già dato il loro via libera all'opera (chi si oppone, invece, sono i comuni di Giaglione, Venaus e Mompantero, che non sono direttamente coinvolti se non per il fatto che la galleria passerà sotto il loro territorio).

Dal 2005 ad oggi, quindi, il progetto è mutato e cambiato. Si è ridotto fino quasi a scomparire. Anche i timori per un possibile danno ambientale si sono ridimensionati. Sui due punti più delicati, la presenza di materiale pericoloso nel cuore della montagna e gli effetti ambientali dei cantieri, si è giunti a un compromesso accettato dalle amministrazioni locali. Il tracciato originale prevedeva il passaggio sulla valle dove era stata segnalata la presenza di venature di uranio e amianto. Oggi il nuovo tracciato si è spostato sul lato destro con il beneplacito delle amministrazioni locali abbattendo il rischio ambientale. Quanto al materiale che verrà tolto alla montagna la Francia ha già provveduto a trovare una sistemazione coinvolgendo gli enti locali. In Italia, invece, ancora nulla di questo è avvenuto.

Anche perché da quel freddo inverno nulla fu come prima. Né il progetto Tav, né la protesta del movimento. ♦

IL CASO

Bersani: «Confronto ma civile. Mozione Pd La Camera si pronunci»

«Si torna a un confronto civile perché si può essere contrari a un'opera ma non si può cedere in nessun modo ad atti o gesti che possono aprire la strada alla violenza». Così il segretario nazionale del Partito Democratico, Pier Luigi Bersani, che ieri ha incontrato l'onorevole Stefano Esposito (Pd). Il segretario Bersani ha espresso la solidarietà personale e del partito a Esposito per gli attacchi che ha subito per aver difeso il percorso democratico che ha portato alle decisioni relative al-

la Tav. Nel corso del colloquio, si legge in una nota del Pd, Bersani ed Esposito hanno condiviso l'opinione che sia urgente e necessario un pronunciamento del Parlamento. Il segretario del Pd ed Esposito hanno ricordato in proposito che il Pd ha presentato una mozione parlamentare per rendere immediatamente disponibili le risorse da destinare al piano di sviluppo della Val di Susa e che il gruppo parlamentare ha esplicitamente chiesto la calendarizzazione urgente per la discussione parlamentare su questo testo.

Bersani ha espresso il proprio apprezzamento per l'operato e per le posizioni espresse dal sindaco di Torino, Piero Fassino.