

Il caso

Il ministro ribadisce la posizione del governo

Passera: la Tav è necessaria sui traffici c'è chi non dice tutto

LA GALLERIA di base della Torino-Lione «verrà pagata quasi tutta dall'Europa e dalla Francia». Dunque «non è un collegamento costosissimo e non è affatto vero che sarà inutile; dire che il volume di trasporto non è cresciuto quanto era stato previsto è sbagliato. Non si dice che non cresce perché in galleria non possono passare, a metà montagna, i container». Il ministro dello Sviluppo, Corrado Passera, definisce per queste ragioni «utilissima e necessaria» la contestata ferrovia. Lo fa durante un dibattito al festival dell'Economia di Trento. Il futuro collegamento ferroviario, ha aggiunto Passera, «non è un pezzettino che appartiene solo



Corrado Passera

all'Italia. E' fondamentale, in linea sia verticale che orizzontale, per gli altri paesi europei, Francia, Spagna e Est Europa in particolare». Quanto alle lamentele di chi protesta perché non sarebbero state coinvolte popolazioni interessate, il mi-

nistro ha tagliato corto: «Tutte le verifiche del caso sono state fatte, il percorso è stato modificato e non mi risulta che porterà via molti ettari di terreno buono per altro. In queste verifiche abbiamo messo una grandissima buona fede perché si tratta di un'opera che serve al paese».

L'intervento di Passera giunge in un momento particolarmente importante per l'iter dell'opera. Entro fine giugno dovrebbero iniziare i lavori di preparazione per la galleria geognostica della Maddalena, a Chiomonte, mentre è in corso la preparazione del progetto definitivo che verrà consegnato entro il 9 gennaio del 2013. In corso di studio anche i progetti preliminari della stazione ferroviaria internazionale di Susa che dovranno trasformarsi in progetto definitivo entro la fine di quest'anno. Nelle scorse settimane una delegazione dell'Osservatorio sulla Torino-Lione è stata in Svizzera a visitare il cantiere per il nuovo tunnel del Gottardo, un'opera da 57 chilometri, esattamente come la galleria di base tra Italia e Francia. A questi si devono sommare i 15 chilometri della galleria di Monteceneri. In tutto una lunghezza identica a quella dell'opera della val di Susa se si fosse fatta subito anche la galleria sotto l'Orsiera. I costi del tunnel svizzero sono di 11 milioni di euro, in linea con i 10,5 che sarebbe costata l'opera italiana. Oggi si prevede invece che il super tunnel tra Italia e Francia, senza la galleria dell'Orsiera, costerà 8,2 miliardi e che di questi l'Italia ne debba mettere 2,7. (p.g.)