

La Comunità Montana

“Virano? È un politico Non può guidare l'Osservatorio”

MAURIZIO TROPEANO

«Il ruolo di Mario Virano è ormai solo più politico e conferma quello che noi diciamo da tempo: ha perso anche la minima parvenza di un ruolo superpartes». Sandro Plano, presidente della comunità Montana Valsusa/Valsangone, spara a zero contro quello che potrebbe essere definito il «superMario» della Tav e al governo dice: Se davvero è interessato a dialogare con la Valle e i suoi amministratori nomini un tecnico alla guida dell'Osservatorio per discutere nel merito quei dati sul traffico che hanno portato il governo francese a riflettere sulla necessità di realizzare la Tav».

Il dossier

La presa di posizione di Plano arriva a margine della presentazione di un nuovo dossier preparato dal pool di esperti che lavora per la Comunità sulle ragioni del No al super-treno. Numeri che dovrebbero «far riflettere il nostro governo anche se la nomina di Virano a capo della Cig va in un'altra direzione e la conferma - spiega Plano - che l'Osservatorio è stato usato come luogo dove cercare tutte le giustificazioni per fare la Torino-Lione». Analisi-costi e benefici compresa. Il presidente della Comunità Montana mette in evidenza come «i dati del traffico merci che da anni sono alla base della nostra contestazione sono gli stessi della Corte dei Conti francese».

Parigi riflette mentre «in Italia lo studio dell'Osservatorio dimostra la ferrea volontà di proseguire in un progetto che pare sempre più fuori dal tempo».

I numeri li ricorda Angelo Tartaglia, professore del Politecnico. Il suo ragionamento parte dal traffico delle merci in transito dalla Valsusa nel 2010. In tutto 15,4 milioni di tonnellate, il 34% in meno del 1997, prima della chiusura del Monte Bianco. Viaggiano su rotaia 3,9 milioni, il 61% in meno del 1997 e il 39% in meno del 2004 (data di riapertura del Bianco). Secondo Tartaglia questi numeri rendono «le previsioni di incremento del traffico merci nel 2035 assolutamente infondate «anche perché se le ipotesi del governo fossero vere il traffico pesante su strada in Valle di Susa triplicherebbe in circa 22 anni». Con conseguente aumento dei camion e se «i 600 mila camion in meno vengono conteggiati tra i benefici monetizzati il milione e 143 mila Tir in più dovrebbero essere contabilizzati tra gli svantaggiati da monetizzare». Roberto Vela, ingegnere trasportistico, poi, mette in luce un altro «paradosso». Il modello della Torino-Lione prevede in passaggio di 191 convogli sulla nuova linea «peccato, però, che sulla Torino-Milano si prevedono 60 treni fino a Novara e 6 da Novara a Milano».

Il no francese

Nel corso della conferenza stampa è stato distribuito un documento del coordinamento dei comitati francesi contro la Tav che chiedono a Parigi di cancellare il progetto perché «utilizzando la linea storica attuale, come auspicato dalla Corte dei Conti, gli obiettivi degli accordi “Grenelle de l'environnement” sarebbero superati se davvero ci fosse la volontà di trasferire su ferrovia il traffico merci che passa dai valichi autostradali del Frejus e del Monte Bianco».