

La Regione appoggia il 'raddoppio' del Frejus

Ma è subito polemica dopo l'annuncio di Sitaf della preparazione di un progetto modificato

di MASSIMILIANO BORGIA

IL RADDOPPIO del tunnel autostradale del Frejus trova il favore della Regione, o perlomeno, dell'assessore ai trasporti Barbara Bonino. L'assessora Pdl sostiene la Sitaf nel suo mandato a trasformare il progetto della "canna di sicurezza" in progetto per una vera canna di transito. Sull'elaborato saranno chiamati a pronunciarsi i due governi. Il raddoppio di tutti i tunnel piemontesi, per la Bonino, è una questione di sicurezza che, non necessariamente avrebbe come conseguenza l'aumento dei flussi di tir.

«È evidente che l'unico modo per rendere più sicuro il traforo del Frejus - ricorda la Bonino - sta nella separazione dei flussi di traffico in due canne distinte. Tutti gli studi sono concordi su questo ed è quanto è emerso dal tavolo di coordinamento sulla sicurezza stradale che la Regione ha avviato con la partecipazione del ministro delle infrastrutture, degli assettorati regionali a trasporti e ambiente e del Politecnico di Torino. La presenza di due tunnel distinti in cui incanalare il traffico diminuisce le possibilità di incidenti gravi. In più, migliora la ventilazione in caso d'incendio e anche la sicurezza in occasione delle operazioni di manutenzione».

Per l'assessora «non esistono rischi di incremento del traffico,

anche perché comunque in ogni canna una corsia verrebbe destinata al transito dei veicoli, mentre la seconda servirebbe unicamente ai mezzi di soccorso. E comunque l'installazione di apposite centraline per il monitoraggio dei livelli di smog rappresenterebbe una garanzia adeguata per limitare i passaggi. Infine, una considerazione sulle tempistiche: le previsioni per l'ultimazione dei lavori al

Villardora, Mauro Carena si tratta di «una vergogna. Avevano assicurato che sarebbe stata solo una canna di sicurezza. E un progetto che contraddice l'idea di ridurre il trasporto su gomma»

Anche se tutti se l'aspettavano. «Fin dal principio si comprese che il traforo aveva dimensioni tali da renderlo assimilabile, a tutti gli effetti, ad una nuova carreggiata stradale - afferma oggi Vanda Bo-

nardo, ex presidente regionale di Legambiente e ora responsabile ambiente Sel Piemonte - La scelta, non

obbligatoria, di realizzare un secondo tunnel anziché intervenire sull'esistente, adeguandolo alle prescrizioni di legge inerenti la sicurezza (rifugi a congrua distanza e dotazioni tecnologiche specifiche, come realizzato ad esempio nel traforo del Monte Bianco), rappresenta la soluzione più ambigua e schizofrenica che mai ci si potesse attendere».

Per l'onorevole Stefano Esposito, del Pd, da sempre favorevole alla canna di sicurezza, «non è accettabile che attraverso la giusta decisione di realizzare una canna per garantire la sicurezza si possa prefigurare, come nella migliore tradizione gattopardesca italiana, di trasformarla in seconda canna di transito. Non mi sfugge certo il fatto che non da oggi è attiva una potente lobby, ben rappresentata dai soci privati di Sitaf, impegnata a raggiungere questo obiettivo. Le

ragioni che hanno faticosamente portato a costruire un ampio consenso intorno alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, basate prima di tutto su una nuova cultura ambientale che prevede il trasferimento delle merci dalla gomma al ferro, non costituiscono un'opinione passeggera ma un impegno politico strategico».

Per i capigruppo di Sel, del Pd e dell'Udc in Provincia, Antonio Ferrentino, Silvia Fregolent e Loredana Devietti questa ipotesi «non è più un adeguamento ma una diversa finalizzazione del tunnel che da indispensabile elemento di sicurezza diventa canna di esercizio. Non può sfuggire alla politica locale e nazionale che questo diventerebbe un corridoio privilegiato per il traffico merci. Poiché la decisione finale spetta ai due governi dei Paesi interessati è auspicabile che a livello locale (Comuni della valle di Susa, Provincia di Torino e Regione Piemonte) e nazionale si metta in campo uno sforzo straordinario per bloccare questa scelta».

Al contrario, i consiglieri di centrodestra, compresi Danila Ruffino ed Eugenio Gambetta, stanno con la Regione e si dicono favorevoli alla canna di transito con i passaggi cadenzati, che da soli limiterebbero il traffico. Ma rinfacciano anche a Saitta di avere cambiato parere in questi anni passando da un Sì a un No alla seconda canna

di transito.

Il presidente della Provincia, Antonio Saitta, chiede conto alla Sitaf ma accusa anche il movimento No Tav di crogiolarsi in una scelta che sembrerebbe fatta apposta per gettare benzina sul fuoco in valle di Susa. «È significativo - afferma - l'assordante silenzio degli attivisti e degli amministratori locali No Tav sul progetto di realizzare il raddoppio del traforo del Frejus non più per ragioni di sicurezza, ma come vera e propria corsia autostradale. È un silenzio cinicamente funzionale a confermare la bontà delle loro tesi contro la linea ferroviaria ad alta velocità».

Quindi, si impegna «a convocare a breve i soci pubblici di Sitaf per discutere la maggioranza del 51 per cento e dobbiamo esprimere chiaramente. È chiaro che il presidente di Sitaf Cerutti abbia a cuore il trasporto su gomma, ma in valle di Susa è stata fatta la scelta

destra non sappia quello che fa la sinistra».

«Il movimento No Tav non si fa dettare l'agenda da Saitta - ribatte Alberto Perino - Siamo sempre stati contrari allo scavo della nuova canna del Frejus. Nel 2007 abbiamo raccolto 32 mila firme per una petizione che diceva chiaro e tondo no alla seconda canna e chiedeva il congelamento del transito dei tir dalla valle di Susa. Lo abbiamo ribadito in tutte le manifestazioni. Abbiamo sfilato dietro striscioni dove c'era scritto No Tir e No seconda canna a Bardonecchia, a Oulx ma anche in tutte le marce No Tav. Contro il raddoppio del Frejus abbiamo anche occupato l'autostrada».

In effetti stuzzicare i No Tav su questo punto non è proprio il caso. Ora che a Bardonecchia c'è un cantiere installato che non è né protetto da nastro spinato e new jersey e nemmeno è "sito di importanza

strategica", sarebbe meglio non ricordare al movimento che all'imboccatura della valle di Rochemolles

non ci sono mai state le stesse azioni che si sono viste alla Maddalena. Ma forse non ce n'era bisogno. Visto che, anche in concomitanza con i campeggi di lotta (il primo inizia il 15 giugno), il movimento sta già "cercando di rimediare" e di sta preparando ad azioni di lotta anche al traforo internazionale, nella speranza di trovare forte solidarietà anche in Savoia.

Bonino: «Per rendere più sicuro il traforo devono essere separati i flussi di traffico»

Perino: «Critiche strumentali ai No Tav, sempre contrari alla seconda canna»