

Da sin.: Luca Giunti, Roberto Vela, Sandro Plano e Angelo Tartaglia



di MARCO GIAVELLI

BUSSOLENO - «Tav: una soluzione in cerca di problema». Il titolo-slogan è di quelli che ti spiazzano, e rende bene l'idea di come la Comunità montana valle Susa e val Sangone e la sua commissione tecnica continuano a vedere nella Torino-Lione un'opera fine a se stessa. Inutile, nel senso che andrà a risolvere un problema che per i tecnici No Tav di fatto non esiste. Il dossier presentato mercoledì pomeriggio nella sala riunioni di Villa Ferro rappresenta l'ennesima replica ad un documento del governo Monti, quello pubblicato il 21 aprile scorso, in un botta e risposta che

Dossier della Comunità montana: «Il Tav è inutile»

Il documento tecnico replica al governo Monti. E stasera si discute di seconda canna

va avanti ormai da mesi a suon di numeri e dati sui flussi di traffico.

L'analisi predisposta dai tecnici della Comunità montana è basata sul presupposto di provare a prendere per buona l'ipotesi sposata dal governo secondo cui entro il 2035 assisteremo ad un incremento di traffico merci tale da giustificare la realizzazione di una nuova linea ferroviaria. «Ma così facendo, scopriamo tutta una serie di paradossi che abbiamo voluto mettere in luce in questo documento - ha evidenziato il professor Angelo Tartaglia - Secondo loro, al 2035, il traffico merci sul corridoio Torino-Lione sarebbe 4,7 volte quello del 2010, con un tasso di crescita doppio rispetto a quello atteso su tutto il resto dell'arco alpino a fronte di un trend in calo ormai da una quindicina d'anni».

Per definire il progetto «low cost», quello con la sola tratta internazionale e il tunnel di base, Tartaglia ha paragonato

i nodi di Torino (20 milioni di tonnellate l'anno) e Chambéry (14 milioni) a due viottoli in mezzo ai quali si vorrebbe costruire un'autostrada, cioè la nuova linea ad alta velocità, dimensionata invece per ospitare fino a 40 milioni di tonnellate l'anno. «Non c'è bisogno di una laurea per capire che un'ipotesi simile è un'idiozia - ha continuato Tartaglia - è evidente che le due tratte storiche sui versanti francese e italiano non saranno mai in grado di assorbire la quantità di merci che potrà passare nel tunnel di base. E dove andrà allora il resto delle merci che il governo prevede? Andrà su strada, quindi sono loro stessi, con i loro numeri, a sconfessare l'idea che il Tav servirà a togliere i tir dalle strade. Senza contare che se anche la Francia adottasse la soluzione low-cost, la situazione peggiorerebbe persino, visto che il «viottolo» più stretto è a Chambéry e non a Torino».

Per questo motivo, Tartaglia ha pronunciato una dura invettiva non tanto nei confronti dei proponenti e dei politici so-

stenitori dell'opera, quanto verso «questi signori che fanno i conti utilizzando dei numeri che servono solo per giustificare l'opera, ma che non corrispondono alla realtà. Esiste una deontologia professionale: mi piacerebbe tanto vedere chi sono questi tecnici, visto che a differenza nostra, che ci mettiamo sempre la faccia, i loro nomi non compaiono mai». E l'ingegner Roberto Vela ha rincarato la dose rimarcando l'incongruenza e l'incompatibilità tra i modelli d'esercizio della Torino-Lione (fino a 191 treni merci) e della Torino-Milano (fino a 60 sulla Torino-Novara e fino a 6 sulla Novara-Milano).

In questo contesto, è evidente che i tentennamenti mostrati la scorsa settimana dal governo Hollande sono stati un assist formidabile per il fronte istituzionale anti-Tav. «Il governo francese dice di essere disposto ad andare avanti purché venga ridiscussa la ripartizione economica tra i due stati, ma l'Italia pagherà già il 57 per cento della tratta internazionale a fronte di soli 17 km su 66 sul proprio territorio

- ha fatto notare il presidente della Comunità montana Sandro Plano - l'alternativa è che l'Europa metta altri soldi, ma il commissario ai trasporti Kallas ha detto che questa è una faccenda che riguarda i due Stati. Questi sono due aspetti che sono stati minimizzati, ma che a noi fanno riflettere molto».

C'è poi l'altro tema caldo del momento: la seconda canna di transito del Frejus, che fa dire a Plano, uomo Sitaf, che «in questo modo, rispetto alla valle d'Aosta, la valle di Susa verrebbe penalizzata da un maggior traffico di mezzi pesanti, mentre governo, Regione e Provincia continuano a dire di voler fare il Tav per spostare il traffico merci dalla gomma al ferro». Su questo argomento, oggi alle 18 sempre a Villa Ferro, sarà chiamata ad esprimersi anche l'assemblea dei sindaci della Comunità montana presieduta, per questo semestre, da un sindaco dell'alta valle fermamente contrario al raddoppio del Frejus come Paolo De Marchis, primo cittadino di Oulx.