

LA BOCCONI SULLA TAV «OPERA DETERMINANTE PER LA SOSTENIBILITÀ»

A cosa serve la Torino-Lione? Al traffico merci, oppure a quello dei passeggeri? E perché in Val di Susa si respirano ancora venti di tempesta? Tutti interrogativi che saltano fuori quando si parla di Tav, trivelle, treni superveloci, corridoi europei. «Di fatto - spiega Oliviero Baccelli, docente di Economia dei trasporti nella Bocconi di Milano - la "Tav", come è stata battezzata giornalmisticamente, non servirà a incrementare un flusso di merci. L'obiettivo è diverso: spostare un certo tipo di traffico da gomma a ferro, modalità più sostenibile, così come richiesto dall'Ue. È lo stesso progetto che la Svizzera sta attuando con i tunnel del Gottardo e del Loetschberg. Poi, è chiaro che per funzionare, la Torino-Lione dovrà essere collegata a infrastrutture logistiche di raccordo. Che in gran parte esistono già: penso a Orbassano e Novara».

Se la Tav renderà il traffico più sostenibile, perché ambientalisti e parte degli abitanti della Val di Susa la avversano?

«Bisogna mettersi nei loro panni. Per decenni i paesi della Val di Susa sono rimasti tagliati in due dalla strada statale. L'autostrada, terminata negli anni Ottanta, ha avuto un impatto ambientale enorme. Una volta ultimata, l'Alta Velocità Torino-Milano, prosecuzione della Torino-Lione, ha devastato il territorio circostante. Ponti, viadotti: famoso è il caso di Greggio, un paesino a metà strada della tratta. Una volta era campagna. Ora sembra uno svincolo di Los Angeles. Ragionevolmente, nessuno vuole vedersi uno spettacolo simile ad Avigliana o Bussoleno...».

Quindi?

«È necessario che le amministrazioni locali non pensino solamente ai grandi disegni, ma facciano estrema attenzione alla "microprogettualità"».

Il sottosegretario ai Trasporti Giachino, ha detto che se non si fa la Tav, i traffici che non passano per le Alpi passeranno per Ventimiglia.

«Per quanto riguarda i passeggeri, è vero. Raddoppio della linea ligure e Torino-Lione sono in concorrenza. Sul fronte delle merci, no. La Francia non ha intenzione di sviluppare traffici merci sulla Marsiglia-Ventimiglia. C'è un progetto di alta velocità fino a Nizza, è vero. Ma riguarda solo i passeggeri. Da Nizza alla Liguria la linea oggi non sarebbe in grado di supportare treni lunghi e pesanti. È destinata agli spostamenti locali»

Gli esperti dicono: «Oggi bisogna investire di più sulle linee Nord-Sud, rispetto a quelle

Est-Ovest". Perché?

«Semplice: i volumi di traffico Nord-Sud sono molto maggiori di quelli Est-Ovest. E sono in crescita. Poi, gran parte di queste tratte sono quasi finite. È proprio il caso del Corridoio 24, Genova-Rotterdam». Ne manca solo un pezzo: quello da costruire in Italia.

ALBERTO QUARATI