

TRASPORTI IL RISIKO FERROVIARIO

La Tav costa troppo compensazioni a rischio

Castelli avverte i politici locali. La Regione: rivedere il piano strategico

MAURIZIO TROPEANO

«Ci sarà un motivo se in Italia il costo medio di un chilometro di linea ad alta velocità è 32 milioni contro i 9 della Francia. L'era delle opere compensative per realizzare le grandi infrastrutture sta per finire. Ne prendano nota gli amministratori locali». Roberto Castelli, vice-ministro per le Infrastrutture, a Bardonecchia per la cerimonia d'avvio dei lavori per la costruzione della galleria di servizio del tunnel autostradale del Frejus, spiega «la rivoluzione copernicana» sulle infrastrutture. Poi, finito l'intervento, preciserà che la questione «non riguarda le opere in corso. Per la Torino-Lione c'è un progetto e c'è un commissario

Saitta: «Viceministro da rimandare»

Bonino: «Con la crisi basta libri dei sogni»

che sta facendo le cose».

Ma il problema è che ad oggi non è partito un cantiere della Tav ma c'è un piano strategico di accompagnamento che prevede investimenti pubblici in Valsusa per 1,3 miliardi. Ecco perché le parole del vice-ministro servono a Barbara Bonino, assessore regionale alle Infrastrutture, per spiegare che «a fronte della crisi finanziaria attuale diventa impossibile sostenere economicamente la richiesta di finanziare con 1,3 miliardi di fondi pubblici il piano strategico della provincia di Torino. Quel piano è da rivedere, così come sono da rivedere le priorità individuate».

Di quel piano strategico il contributo diretto dello Stato ammonta a circa 600 milioni, cifra ritenuta congrua dal ministro delle Infrastrutture Alte-

ro Matteoli. La Regione farà di tutto per «mantenere la percentuale del 5% dell'investimento complessivo della Torino-Lione previsto dalle legge Obiettivo». Bonino non vuole fare polemiche ma spiega «la necessità di passare ai fatti e non restare ai libri dei sogni». E così l'assessore annuncia per quanto riguarda le compensazioni la Regione ha recuperato 5 milioni per la riqualificazione delle stazioni ferroviarie della Torino-Bardonecchia». Soldi cui si aggiungono i 70 milioni stanziati per il nodo di Torino previsti nell'allegato Infrastrutture della Finanziaria.

Resta da capire se questi interventi possano rientrare in quelli legati alle compensazioni. Il presidente della Provincia Antonio Saitta commenta: «Il vice-ministro deve essere rimandato a settembre. Il piano strategico è nato su input della presidenza del Consiglio non è un libro dei sogni, ma prevede finanziamenti spalmati nel corso degli anni, anche se vincola le amministrazioni locali a fare politiche coerenti con quel piano». E Sandro Plano, presidente della Comunità Montana, vede nelle affermazioni del vice-ministro «un preoccupante regressione nel tempo».

E così il futuro del piano strategico e la verifica delle disponibilità finanziarie dovrebbe essere affrontato nella prossima riunione del tavolo politico a Palazzo Chigi, anche se Castelli spiega di non sapere di che cosa si tratta visto che si è occupato di altre questioni e non solo della Tav. Il vice-ministro, comunque, pur non nascondendo le critiche personali a un progetto che «costa il doppio di quello precedente», spiega anche che «lo stanziamento di 143 milioni per l'avvio del cunicolo esplorativo di Chiomonte rappresenta la volontà del governo di realizzare la Tav e, allo stesso tempo, la dimostrazione che indietro non si torna».



Cantieri a marzo 2011

a prossima primavera in Valsusa partiranno i cantieri per la Torino-Lione, già ultimati sul versante francese (in foto il tunnel di Modane)