

Tav Parla Anna Donati, ex responsabile trasporti dei Verdi: «Basta bugie: il progetto non è prioritario e annienta gli studi dell'Osservatorio tecnico. Serve una moratoria di un anno»

I controsensi del piano “low cost” del governo

Diego Carmignani

Come è evoluto il progetto della Torino-Lione in questi cinque anni?

Ai tempi degli scontri del 2005, si ottenne l'istituzione dell'Osservatorio tecnico. Dopo la tensione, l'intenzione era quella di fermarsi, ragionare, sentire tutte le parti e porsi due compiti: verificare l'utilità dell'opera e l'impatto ambientale. Dopo un lavoro molto intenso ed accurato, i numeri dimostrarono come l'opera nell'immediato non servisse. Da questi dati, è nata poi la proposta dei sindaci della Valle denominata Fare (acronimo di Ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti), in cui si affermava che la perforazione in Val di Susa non servisse, ma che anzi occorreva operare un potenziamento della tratta ferroviaria in più fasi, partendo dal nodo di Torino. Un'ipotesi meglio inserita, che partisse dal nodo torinese, passasse per Orbassano ed entrasse in valle da un'altra prospettiva, un'alternativa pensata per il territorio che prevedeva l'allungamento del tunnel e che mostrava, attraverso uno studio di fattibilità generale, che il precedente piano, che tagliava in due la valle, non stava in piedi. Dan-

do piena ragione agli ambientalisti, una volta verificato il pesante impatto ambientale sulla Valle.

Che ne è di quella proposta?

Si è arrivati al paradosso per cui il lavoro accurato, e confortato da numeri, dell'Osservatorio è stato completamente annientato: si parte con il controsenso della creazione del tunnel. Grazie alla gestione del ministro Lunardi, i costi sono più alti di quelli preventivati, essendosi l'Italia impegnata a pagare due terzi dell'opera, nonostante esattamente due terzi di essa riguardino la Fran-

cia. Come se non avessimo gravissimi problemi economici e di trasporti. Non è apprezzabile che si istituisca un Osservatorio per ragionare insieme, e poi si prendano decisioni totalmente opposte. Tutte le consultazioni risulta-

no così falsate. Si deve discutere, esaminare, procedere per fasi realizzative, tenendo conto dell'effettiva fattibilità dell'opera. E ad aggravare il problema c'è una scelta finanziaria che rende ancora più insostenibile il progetto. **Come giudica le attuali scelte del governo?**

La proposta, definita “low cost”, riesce a cancellare tutto il lavoro dell'Osservatorio: si va per fasi, ma si fa il tunnel, e si lavora solo in tratta internazionale, con la balla che a pagare sia Bruxelles, quando in realtà dalla Comunità europea arrivano solamente 600

milioni su un totale di 8 miliardi.

In più si è deciso, incredibilmente, di fare una “canna” sola e di rimandare la seconda al 2030, nel caso servisse. È una scelta ancora alla fase preliminare, visto che prima deve superare l'approvazione del Cipe. Allo stato attuale, siamo ancora ai preliminari dei preliminari: quello che sta per essere praticato è un cunicolo esplorativo. Ma andare avanti a tutti i costi è da irresponsabili, anche perché l'opzione “low cost” a una canna ammette implicitamente che l'opera non serve. Si ribalta in pratica la logica “a fasi” e si parte dal pezzo che serve meno. Credo che, se ci fosse una logica, bisognerebbe sedersi a ragionare. Visto che si vuole partire dalla coda in alta valle, le proteste degli abitanti siano sacrosante, sempre se non violente.

Senza contare come sono cambiati gli scenari negli anni.

Nel 2005 non eravamo in piena crisi economica. Adesso, nel 2011, la recessione è pesantissima e costringe tutti i Paesi a fare tagli paurosi ai bilanci, dai servizi ai trasporti. Ritengo ancora più grave cominciare dal tunnel in

alta valle, anche perché i dati di traffico generale, non solo quelli ferroviari, sono allo stato attuale stagnanti, dopo essere stati in fase recessiva. Si tratta di un momento di grande difficoltà. Inoltre, il governo sostiene che contemporaneamente è possibile fare ben tre valichi: Brennero, San Gottardo e Moncenisio. Una pretesa ridicola: sono progetti dai costi molto alti e tutti gli studi dimostrano che l'unico urgente sarebbe il valico che col-

lega Milano a Zurigo, con il completamento della ferrovia transalpina, mentre sul nostro territorio non abbiamo sistemato ancora i binari di accesso. Questo piccolo buco della Torino -

Lione passa in secondo piano, quando quello che serve urgentemente è il tratto del San Gottardo. Si dicono bugie ai cittadini e si cerca di difendere un progetto indifendibile. Bisogna tor-

nare a ragionare, serve una moratoria di un anno per aggiornare i lavori dell'Osservatorio al 2011 con i nuovi dati di traffico e del Pil, certamente peggiori di sei anni fa. ■

«I lavori partono paradossalmente dal tunnel, che sarà ad una canna soltanto. Si comincia dal pezzo che serve meno»