

# Tav, piovono lettere su Palazzo Chigi

## La Comunità montana invoca un confronto tecnico con Mario Monti

di MARCO GIAVELLI

SANDRO Plano non ha avuto esitazioni nel presentare la lettera della Comunità montana al premier Mario Monti come «un atto dovuto quando cambia il governo». Non si troppe fa illusioni il presidente No Tav. Sa bene che «pare non sia cambiato di molto l'atteggiamento sulle grandi opere». Ma la definizione di "governo tecnico" con cui viene etichettato il nuovo esecutivo offre al fronte istituzionale anti-Tav un appiglio irripetibile per poter chiedere «ad un governo "tecnico", quindi preparato e competente - si conclude la lettera inviata al professor Monti - un confronto urgente sui dati trasportistici, sui rapporti costi/benefici, sulle criticità ambientali e finanziarie, che permetta di valutare l'opportunità dell'opera non esclusivamente dal punto di vista politico, com'è avvenuto finora». Perché, ricorda la lettera, «troppe volte ci siamo visti negare confronti tecnici dai governi precedenti, trincerarsi dietro il loro mandato esclusivamente politico».

La Comunità montana tenta dunque un ritorno alle origini del dibattito sulla questione Tav, chiedendo sia una moratoria sulle operazioni in corso alla Maddalena, dove lo scavo del tunnel geognostico non è ancora partito, sia un confronto super-partes lontano dalle tifoserie bipartisan dei partiti Sì Tav. Aspettative? «Spero che almeno per una questione di cortesia ci ricevano e ci ascoltino», confida Plano. La lettera è stata scritta a quattro mani dal presidente della Comunità montana valle Susa e val Sangone e dal presidente dell'associazione Idra Girolamo Dell'Olivo, che si batte contro il progettato sottoattra-

versamento Tav di Firenze per cui viene chiesta un'analogia moratoria. Di fronte al premier, istituzioni e società civile hanno dunque scelto di fare fronte comune: «Per salvare l'Italia dalla bancarotta e dallo sfascio del territorio sospendiamo immediatamente la Tav, prima che sia troppo tardi», recita lo slogan della lettera presentata mercoledì prima a Villa Ferro e poi in terra toscana.

Al documento sono stati allegati anche due libri: "Alta velocità. Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto" di Bettini, Cancelli, Galantini, Rabitti, Tartaglia e Zambrini, e "Il libro nero dell'alta velocità" di Ivan Cicconi, presente ieri a Firenze. La linea scelta dall'asse val di Susa-Firenze punta tutto su contenuti strettamente economici e trasportistici, tralasciando per una volta le questioni legate alla tutela dell'ambiente e

della salute. Nel testo la questione Tav viene prima inquadrata a livello storico: si fa esplicito riferimento al fatto che tecnici qualificati avevano previsto fin da subito che «l'avventura Tav spa si caratterizzava per l'evidente inutilità pubblica» e al fatto che «l'80 per cento dei viaggi in ferrovia avviene su distanze non superiori ai 100 km». Si evidenzia anche che «essendo assai modesta l'utenza potenziale del servizio

mercì, e le incrocino con gli studi costi/benefici tra le diverse opzioni possibili». Il documento smonta anche il vecchio modello keynesiano: «Si ritiene che questo modello perverso di crescita e sviluppo non abbia portato in realtà crescita e sviluppo sani e sostenibili, come dimostrano i ricorrenti catastrofici dissesti idrogeologici».

Per i tecnici di fiducia della Comunità montana, le incongruenze si sprecano. In conferenza stam-

pa Claudio Cancelli ha smentito l'affermazione secondo cui la diminuzione del traffico sulla linea storica sia imputabile ai lavori di adeguamento del tunnel ferroviario del Frejus: «Se si guarda la curva dell'andamento del flusso di merci, nemmeno se si usa una lente si riesce a trovare la benché minima variazione in corrispondenza dell'inizio di quei lavori, nonostante per anni si sia viaggiato a senso unico alternato. E dunque evidente

del traffico ferroviario merci sono passati «da 8,6 milioni di tonnellate del 2000 agli appena 2,4 del 2009, mentre contestualmente continuava a crescere il traffico attraverso le frontiere svizzera e austriaca». La ricetta proposta dall'asse valle di Susa-Firenze è «investire risorse finanziarie e produrre lavoro in progetti, anche infrastrutturali, che tengano conto delle reali necessità dell'utenza, sia passeggeri che



La presentazione dell'iniziativa a Villa Ferro; da sinistra: Roberto Vela, Rino Marceca, Sandro Plano e Claudio Cancelli

che quel tunnel non rappresenta alcuna strozzatura». Roberto Vela, tra progettisti dell'alta velocità Torino-Milano, ha invece evidenziato come il modello di esercizio previsto per la Torino-Lione (255 treni al giorno di cui 191 merci nel 2035) e quello della Torino-Milano (fissato a 160 treni al giorno e poi ridotto a 60 nel 2007) siano fra loro del tutto incompatibili: «Passare da 160, anzi 60 treni al giorno, a 255 vuol dire non rispettare i limiti di legge per il rumore prodotto. Questo è la riprova che nel proporre la Torino-Lione si è fatto il processo inverso. Si è detto: "Qual è il numero di treni che giustifica la realizzazione della nuova linea?", anziché chiedersi "quanti treni prevediamo di far passare su quella direttrice" e poi valutare se era davvero necessaria una nuova linea».