

Passera: "La Tav deve essere facilitata"

Il ministro: il Frejus è ormai superato. Virano: l'opera porterà risparmi per 13 miliardi

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO GRISERI

ROMA — La Tav non va solo appoggiata «ma facilitata», perché l'attuale linea storica «è fuori mercato», anzi, «è una debolezza dell'Italia». Il ministro dello Sviluppo, Corrado Passera, sceglie la cornice solenne del parlamento del ministero, a Roma, per spiegare i vantaggi della Torino-Lione e le ragioni che hanno spinto il governo ad accelerare. Indirettamente, senza mai citarli, il ministro replica anche ad alcune delle tesi degli scienziati del no, riuniti nelle stesse ore al Politecnico di Torino: «Questa non sarà una cattedrale nel deserto ma un contributo allo sviluppo che va nella giusta direzione, quella di trasferire da gomma a ferro una parte importante del trasporto dei merci, una scelta ecologica». E chi protesta sostenendo che attualmente non sarebbe conveniente spendere denaro pubblico per l'opera, gli esperti dell'Osservatorio replica affermando che «la realizzazione del nuovo collegamento porterà risparmi per 13 miliardi nei primi 50 anni di funzionamento». Ma oggi la linea storica è ampiamente sottoutilizzata, so-

Masera: "Quando ci sono poche risorse nessuno può investire senza prevedere ritorni"

stengono gli scienziati del no. Mario Virano, presidente dell'Osservatorio tecnico, risponde che «negli ultimi dieci anni la linea storica ha subito gli effetti del cantiere per migliorare il transito nella galleria del Frejus. Per queste ragioni il tunnel ha funzionato a senso unico alternato. Stupirsi perché è stato poco utilizzato mi sembra incredibile».

Alla conferenza stampa partecipano i vertici della Commissione intergovernativa italo-francese, Rainer Masera e Louis Besson. Di fronte al ministro, Masera lancia un allarme: «Siamo in periodo di scarsità di risorse - dice il manager - e nessuno può permettersi di investire senza ritorni. Dunque è necessario accelerare sia sul versante italiano, sia su quello francese. E l'Europa dovrebbe smettere di continuare a considerare le uscite per investimenti nelle grandi opere, come questa, alla stessa stregua della spesa corrente». Louis Besson spiega

che la Francia «ha avuto meno problemi dell'Italia nel rapporto con le popolazioni interessate» e spiega che, «se a giugno otterremo le autorizzazioni necessarie, entro i primi mesi del 2013 inizieremo a scavare il primo tratto di quello che diventerà il tunnel di base». Momento decisivo perché a quel punto, con la talpa in funzione, sarà molto difficile decidere di tornare indietro. I tecnici forniscono un altro numero su

cui riflettere: «Se oggi l'Italia decidesse di tornare indietro e di rinunciare all'opera - spiegano gli esperti italiani - dovrebbe pagare una multa di un miliardo di euro». Se a quella multa si somma l'ammontare delle spese fin qui sostenute, si supera la metà dei 2,8 miliardi che l'Italia spenderà per realizzare la sua parte di tratta internazionale. Sia Passera sia Virano fuggono questa eventualità. Il ministro spiegando le ragioni della «profonda convinzione del governo» mentre Virano garantisce che entro giugno inizieranno i lavori di scavo a Chiomonte: «Siamo in linea con la tempistica prevista».

L'analisi costi-benefici stima che entro il 2035 la nuova opera (in funzione dal 2022) dovrebbe togliere dalla strada circa 700 mila tir raddoppiando la quantità di merci trasportate (da 20 a 40 milioni di tonnellate). Per quanti riguarda il traffico passeggeri, aumenterebbe di 1,8 milioni di transiti. I tempi di percorrenza sarebbero dimezzati: tra Torino e Chambéry si passerebbe dagli attuali 152 minuti a 73. L'opera potrebbe rivelarsi inutile solo nello scenario in cui l'Europa non potesse più uscire dall'attuale crisi. Mentre una ripresa anche timida porterebbe risparmi per 13 miliardi in gran parte dovuti alla riduzione degli incidenti e della

congestione del traffico stradale. Se poi la ripresa fosse più sostenuta, il risparmio potrebbe salire anche oltre i 20 miliardi. I cantieri occuperanno 1.850 persone all'anno e di queste circa la metà arriveranno dalla val di Susa. «I dati - ha commentato il presidente della Provincia, Antonio Saitta - confermano la validità dell'opera, convintamente sostenuta dal governo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In numeri

1.850

La realizzazione della Torino-Lione genera in media 1.850 occupati annui e 5.800 dall'indotto nell'arco temporale previsto di 7-9 anni di cantiere



Corrado Passera

73 MINUTI

Dovrebbe essere il tempo di percorrenza previsto da Torino a Chambéry entro il 2072 con l'alta velocità ferroviaria. Ora ne servono 153

13 MILD

I vantaggi economici in termini di risparmi che dovrebbe garantire la Tav in mezzo secolo di esercizio a partire dal 2022



Antonio Saitta

700 MILA

Il numero dei tir che non attraverserà più le Alpi. Saranno 20 milioni le tonnellate di merci che non saranno più trasferite via gomma ma su rotaia



IL CANTIERE
Il cantiere Tav a Chiomonte. Il ministro dello Sviluppo economico volte fortemente l'opera