

ALTA VELOCITÀ Alla festa di Sel, il presidente ribadisce: «Contenuti i costi»

Tav, una "guerra dei numeri" al dibattito tra Virano e Plano

→ «Esiste un mercato e un traffico merci che la linea attuale non è capace di intercettare. Questo modello dei trasporti è superato». Mario Virano, commissario del Governo per la Tav, parte da qui per spiegare, ancora una volta, la sua posizione sull'opera. Il

palcoscenico è quello della festa di Sel al parco Michelotti. Al tavolo dei relatori siedono anche Paolo Fioletta, tecnico della Provincia, Sandro Plano, presidente della Comunità Montana valli Susa e Sangone, e Alberto Poggio, ingegnere del politecnico di Torino. Alcune

decine di No Tav assistono con le bandiere al collo all'incontro blindato dalla presenza di polizia e carabinieri.

«L'investimento per quest'opera è considerevole ma non stratosferico - continua Virano -, la Tav costa un terzo del terzo valico e meno della Tre-

viglio-Brescia di cui nessuno discute».

L'importanza della linea ferroviaria, secondo Virano e Fioletta si spiega con i numeri: «Entro il 2025 in Europa transiteranno 17mila treni, 21mila in Asia, 28mila nel resto del mondo. Non credo si possa parlare di fenomeno residuale».

E come spesso accade nei dibattiti pubblici sull'argomento, ai numeri dei big dell'osservatorio, gli oppositori alla Tav rispondo con altre cifre. «Le opere devono essere utili e condivise - ribatte Plano -. Possiamo ragionare in termini nuove costruzioni oppure, meglio, in termini di politica dei trasporti. In questo senso potremmo utilizzare le strutture esistenti: dall'aeroporto di Caselle transitano 3 milioni di persone all'anno, ne potrebbero passare 8 milioni». Lo stesso vale per l'autostrada: «Ogni



Plano e Virano ai due estremi del palco durante il dibattito

giorno passano duemila tir, l'opera ne sopporterebbe cinque, seimila, seimila con la realizzazione della seconda canna». La discussione si è concentrata poi sul progetto. «Il 9 gennaio si conclude la stesura del progetto definitivo sulla base delle valutazioni del Cipe. Poi verrà stilata una nuova analisi di impatto ambientale e il Cipe

provvederà a una nuova verifica», spiega Virano. La controparte batte il ferro sulla suddivisione in fasi successive della realizzazione dell'opera: «L'analisi costi benefici è stata stilata su un altro progetto che ora non è più attuale e quindi quel documento non ha più valore».

Carlotta Rocci