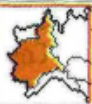


# No alla Tav? Costa due miliardi

L'abolizione dell'opera tra gli obiettivi del M5S che in Valsusa è al 40% dei consensi

PIEMONTE



**Maria Chiara Voci**

TORINO

Le cifre esatte ancora non si conoscono e le stime cambiano a seconda di chi le dà. È dunque complicato, ad oggi, calcolare con precisione quanto possa costare all'Italia l'eventuale abbandono - e questa volta per sempre - del progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione.

Il Movimento 5 Stelle, che in Valsusa ha raggiunto medie di gradimento intorno al 40%, di gran lunga superiori ad altri territori d'Italia (segno che, nonostante quanto afferma parte della politica, la gran parte della popolazione locale resta fortemente contraria alla Tav), lo ha annunciato chiaro e tondo. E lo ribadirà con la partecipazione alla grande manifestazione organizzata a Susa per sabato 23 marzo. «Una delle prime proposte di legge che porteremo alla discussione del Parlamento - conferma Marco Scibona, da sempre no Tav ed eletto senatore nelle liste di Grillo - è quella relativa all'abolizione di tutti

gli accordi internazionali sulla Torino-Lione». Un passo indietro che, però, potrebbe costare caro all'Italia: gli oppositori dell'alta velocità minimizzano e parlano di poche centinaia di milioni. Ma, cercando di mettere giù le prime stime, ancorché approssimative, la cifra supera senza dubbio il miliardo e potrebbe anche duplicare.

## I costi

La logica del Movimento no Tav è quella del risparmio per il futuro, sacrificando la spesa del passato. «Perché - spiega Ivan Cicconi, esperto di appalti pubblici e autore del libro nero dell'Alta velocità - solo per fare un esempio mantenere il presidio delle forze dell'ordine alla Maddalena costa 15 mila euro al giorno. Alla fine la spesa a cui lo Stato italiano dovrà far fronte è ben superiore ai 2,8 miliardi» previsti dal progetto preliminare della tratta transfrontaliera a carico dell'Italia. Di tutt'altro avviso chi, in prima linea, ormai da anni lavora per la realizzazione della linea. Abbandonare ora il progetto significherebbe, infatti, secondo il commissario Mario Virano, perdere come minimo 1,6 miliardi. O forse molto di più. Perché a quanto fi-

no ad oggi è stato speso (circa 1 miliardo), ci sono da aggiungere i costi delle penali delle imprese che stanno lavorando al cantiere della Maddalena e dei progettisti che stanno disegnando la stazione di Susa, gli eventuali contenziosi dei dipendenti (una cinquantina) di Ltf, senza contare il danno d'immagine per il Paese o il rischio di un eventuale ricorso da parte della Francia. Che, nella valle della Maurienne, di discenderie preliminari per sondare i terreni del Tav ne ha scavate e ultimate ben tre.

«Il punto da cui partire per ragionare in modo corretto - ammonisce comunque Virano - è che la Torino-Lione si deve fare non per evitare di sprecare soldi già spesi, ma perché è un'opera utile e giustificata dai molti benefici che porterà al territorio. Poi, certo, bisogna anche tenere conto che, allo stato attuale, la scelta è fra l'avere speso un miliardo senza avere nulla in mano o lo spendere 2,8 miliardi per avere un'opera finita, con ricadute importanti anche in termini di posti di lavoro».

## L'aspetto legale

Sotto l'aspetto legale revocare il Tav non è infattibile. Il nuovo trattato internazionale, firmato a gennaio 2012 e che segue quello del 2001, non è stato ancora

approvato né dal parlamento italiano né da quello francese. Inoltre, come sottolineato da No Tav «nei trattati - prosegue Cicconi - non è scritto da alcuna parte che in caso di rinuncia si finisca con l'incorrere in penali. Anzi, gli stessi accordi mettono l'accento sull'eventualità che le condizioni finiscano con lo scoraggiare l'opera. Del resto, il governo del Portogallo ha cancellato il progetto di una linea Av fra Madrid e Lisbona e nulla è capitato». Anche su questo ribatte però il commissario. «Il trattato - spiega Virano - è come un matrimonio. Non ci si sposa mai pensando a quanto si dovrà pagare in caso di tradimento. Ma se poi il fatto capita, la legge prevede gli alimenti». La Francia ragionevolmente potrebbe presentare il conto all'Italia e chiedere, quantomeno, il ripristino dello stato dell'arte pre-discenderie.

Un esborso che forse vale l'opera: anche se, come mette in luce lo stesso Marco Ponti, esperto di trasporti e docente al Politecnico di Milano, la «Torino-Lione oggi non è altro che il tunnel di base e il progetto, in sé, non è sostenibile perché manca la domanda di traffico, che probabilmente non sarà sufficiente a ripagare neppure l'esercizio».

## L'INIZIATIVA

Manifestazione dei grillini il 23 marzo - Scibona (neosenatore): «Tra le prime proposte di legge ci sarà la rescissione degli accordi»

# Nel mirino non solo la linea veloce

TORINO

Questa volta la protesta non riguarderà solo la Torino-Lione. Ma tutte le opere inutili che, in un'Italia in ginocchio per la crisi economica, «non possono più essere tollerate». E, nel frattempo, già che una manifestazione è stata organizzata, anche per lanciare appelli per la revisione del Patto di Stabilità interno, la rimodulazione dell'Imu, nuove politiche per imprese e lavoro e finanziamenti per scuola, sanità, trasporto pubblico, assetto idrogeologico. Un'infornata unica, con la speranza che a sostenere la marcia, in partenza sabato 23 marzo alle 14 dalla piazza d'Armi di Susa e diretta a Bussoleno, arrivino - copiosi - tutti quelli che hanno qualcosa da dire con-

tro l'Italia.

Il film è già in parte visto. Ma la differenza, questa volta, è il clima in cui si svolge. E non parliamo di beffe della meteorologia. Perché, se nel resto del Paese le elezioni hanno diviso, invece ai piedi della Sacra di San Michele sono riuscite a ricompattare. A dare una forza nuova al movimento No Tav che, sulla linea dell'ambiguità tenuta nei mesi scorsi da amministratori locali e liste civiche, aveva finito con il perdere il suo faro-guida.

La Valsusa, insomma, il 26 febbraio si è svegliata grillina e più no Tav che mai. Con buona pace di alcuni leader storici del Movimento, in testa Alberto Perino, che il Movimento 5 stelle l'ha sostenuto al tal punto da salire sul palco più infiammato della cam-

pagna elettorale. Ora, all'orizzonte, si riapre la possibilità che venga cancellato il progetto della Torino-Lione, più di quanto non l'abbia già sforbiciato e ridotto in brandelli lo stesso Governo, visto che dell'innovativa linea interrata da oltre 20 miliardi più nessuno parla. Posticipata a data da destinarsi: mentre il Tav è ridotto alla lunghezza di un tunnel di base.

Per evitare nuovi sprechi (ammesso che di sprechi si parli e che sia d'accordo la Francia, dove tre discenderie sono state scavate, come fa notare Virano «non certo come caveau per tenere in fresco lo champagne») il popolo grillino comunque si è dato appuntamento in forze per il 23 e a Susa (dove si daranno appuntamento anche politici e transfughi di quasi ogni schieramento, desiderosi

in questo caso di non perderlo, il treno) potrebbero arrivare se non tutti, almeno la gran parte dei

deputati e senatori a 5 stelle. Che, fra il resto, in veste di delegazione parlamentare, hanno chiesto anche di poter effettuare un sopralluogo nel cantiere di Chiomonte.

Nel frattempo, già nella notte fra venerdì e sabato scorso, sono scattate le prove generali. E 25 manifestanti sono stati identificati al termine di una passeggiata notturna intorno alle reti della Maddalena, per celebrare la festa della donna. Appuntamento che si è concluso con il solito scambio di favori, fra attivisti e polizia, a suon di pietre e idranti. Tanto per non tradire lo slogan, ormai a 5 stelle: «A sarà dura».

M.C.V.

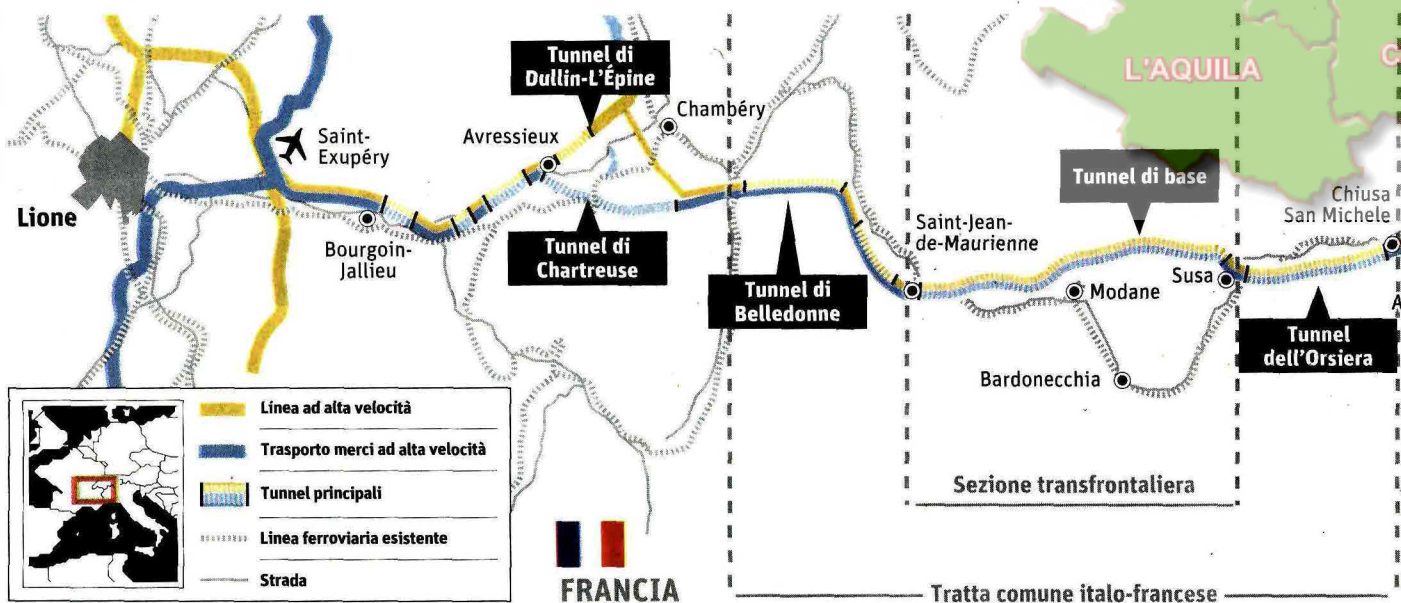
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## GLI SCONTRI

La notte fra venerdì e sabato nuovo parapiglia tra attivisti e polizia presso le reti della Maddalena: venticinque manifestanti identificati



## Il collegamento ferroviario veloce Torino-Lione



### Tunnel di base AV Torino-Lione

#### COSTO



#### CRONOPROGRAMMA

Durata complessiva del cantiere

**10 anni**

Progetto definitivo

**gennaio 2013**

Avvio dei cantieri

**fine 2014/2015**

Termine dei lavori previsto

**2023-25**

(\*) I due paesi in questa fase intervengono allo stesso livello ma il 36 min di differenza tra Italia e Francia sono legati alla presa in carico da parte dell'Italia degli overcosts relativi all'evoluzione del tracciato in territorio italiano

Fonte: LTF

