

Un documento sulla Tav riaccende lo scontro

*Il movimento: previsioni errate, avevamo ragione
 Il commissario: no, l'opera oggi è ancora più utile*

BRUNO ANDOLFATTO
 SUSA (TORINO)

Una frase contenuta in un documento pubblico ha riaperto lo scontro sull'Alta velocità in Val Susa. Nel mirino del movimento No Tav un passaggio contenuto nel testo pubblicato sul sito dell'Osservatorio Tecnico sulla Torino-Lione: «Non c'è dubbio – si legge – che molte previsioni fatte 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti». Conclusione dei No Tav: il governo sulla Torino-Lione si è pentito, dà ragione al movimento che lotta contro l'Alta velocità. A questo punto, è la sintesi, fare l'opera non serve più a nulla. A lanciare il sasso nello stagno è Presidio Europa, una rete di collegamento tra organizzazioni contrarie alle grandi opere messa in piedi dal Movimento No Tav. La notizia gira, il web e i social impazziscono. I contrari all'opera parlano di «tardivo riconoscimento pubblico di un'istituzione governativa» dovuto certo «all'apprezzamento e alla po-

sitiva valutazione degli argomenti dell'opposizione dei cittadini alla grande opera, inutile e imposta, sostenuti da analisi economiche e trasportistiche di qualità». Tutto vero? La risposta arriva da Paolo Foietta, torinese, 62 anni, dal 2015 commissario del governo e presidente dell'Osservatorio Tecnico sulla Torino-Lione. «Siamo di fronte a una *fake news* costruita ad arte – dice –. I No Tav hanno estrapolato una frase collocata a pagina 58 di quel documento per costruire la bufala del ripensamento del governo sulla Torino-Lione. Quel documento l'ho scritto io, avvalendomi della collaborazione di docenti della Bocconi e del Politecnico e ne vado fiero. Sono 60 pagine con 7 allegati. La frase che i No Tav contestano non è un'ammissione di colpa ma una dimostrazione ovvia di cor-

rettezza e buon senso». Quella dichiarazione però sembra un'inversione di marcia. «Neanche per sogno; il documento prende atto che il mondo in questi anni è cambiato e che le previsioni precedenti sono state elaborate dieci anni fa, prima della crisi economica peggiore e più lunga del dopoguerra. Servivano nuovi dati e nuovi dati che accompagnassero la *project review*, la revisione del progetto e quindi dei costi. E questo è stato fatto, con rigore e serietà». Alla luce di questa revisione costruire la nuova linea Torino-Lione ha ancora un senso? «Sì, basta vedere i dati economici che segnalano la ripresa. Senza dimenticare che oggi, tra Italia e Francia, circolano 42,5 milioni di tonnellate con quasi 2,8 milioni e 800 mila tir che congestionano e inquinano le autostrade del nord ovest e le tratte di

valico; Frejus, Monte Bianco, Ventimiglia. È questa la vera emergenza ambientale da affrontare e la realizzazione della Torino-Lione lo fa». Ma una linea ferroviaria in Valle di Susa c'è già ed è collegata con la Francia attraverso il traforo ferroviario del Frejus. «La cosiddetta linea storica che utilizza il Frejus – risponde Foietta – è ormai morente, soprattutto per il traffico merci. Tutto questo mentre l'Europa dice bisogna trasferire sulla ferrovia il 30 per cento proprio delle merci entro il 2030 e il 50% nel 2050». Gli oppositori della Torino-Lione sostengono che fare quella linea costa troppo, che il gioco non valga la candela e che i costi siano eccessivi. L'altra obiezione è che la Torino-Lione non si farà mai e che oggi non è stato scavato neppure un metro dell'opera. «Anche questo non corrisponde a verità. Come, del resto, non era vera neanche l'obiezione che veniva fatta ai tempi del cantiere della galleria geognostica di Chiomonte. Si diceva che non sarebbe mai partito e, invece, ha concluso i lavori da qualche mese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente dell'Osservatorio, Foietta: grazie alla Torino-Lione, si libererà la valle dai camion che inquinano



Operai al lavoro nel tunnel per la Tav Torino-Lione, in località Chiomonte (Ansa)

