

VAL DI SUSÀ

IL GOVERNO

CORRADO PASSERA

“La Tav è utile e strategica per il futuro dell'Italia”

Il ministro: appartiene all'Europa ma porterà grandi vantaggi anche alla valle

Proprio nel giorno dell'arrivo a Torino del presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, il ministro per lo sviluppo economico e per le infrastrutture, Corrado Passera, spiega, in questa intervista a *La Stampa*, i motivi economici e politici per i quali il governo ha deciso di proseguire la fase realizzativa dell'Alta velocità Torino-Lione. Il ministro illustra i vantaggi dell'opera per l'Italia e per l'Europa, ma anche per gli abitanti della Val Susa; assicura sulla sostenibilità economica e ambientale del progetto e annuncia che le cosiddette «compensazioni» per i disagi in valle, nel limite di 200-300 milioni, saranno decise col contributo delle amministrazioni locali, anche di quelle che, finora, sono state contrarie alla Tav. Passera, inoltre, ribadisce che non saranno tollerate né illegalità, né violenze, elogiando l'atteggiamento tenuto dalle forze dell'ordine. L'opera, conferma il ministro, sarà senz'altro realizzata, anche se alcuni dettagli del progetto potrebbero ancora essere discussi, nell'ambito di un confronto, sereno e civile, con tutti.

LUIGI LA SPINA
ROMA

La realizzazione di una grande opera, in un momento di grave crisi, è in tutto il mondo vista con favore, proprio per le sue conseguenze sullo sviluppo economico del territorio interessato e, in particolare modo, sull'occupazione. Come mai in Italia si assiste a questa reazione negativa di una parte della popolazione locale?

«Proprio questo ci ha indotto a un riesame completo del progetto anche nella sua evoluzione storica. E da questo esame, molto approfondito, abbiamo avuto conferma che quest'opera è necessaria, utile e strategica per il nostro Paese oltre ad essere del tutto conforme con le normative italiane, francesi ed europee. Tutto ciò rende talune manifestazioni di illegalità e di violenza ancora più inaccettabili. Ciò non significa disconoscere errori del passato. Effettivamente prima del 2005, erano stati proposti progetti sotto alcuni aspetti affrettati e non sufficientemente attenti alle conseguenze ambientali, ma, soprattutto, c'era stato un dialogo insufficiente con le popolazioni interessate. Quegli errori hanno indebolito il progetto e dato il via a una percezione sbagliata

dell'opera. Dal 2006, c'è stato però un fondamentale cambio di rotta grazie al ruolo svolto dall'Osservatorio diretto dall'architetto Virano, al quale esprimo un forte apprezzamento. Il progetto è stato radicalmente modificato, escludendo un nuovo tracciato e valorizzando la linea storica, sono stati raccolti i contributi più ampi e sono state recepite le principali istanze del territorio».

Alcuni oppositori, tra cui anche tecnici ed esperti universitari, ritengono l'opera sostanzialmente inutile, proprio dal punto di vista economico.

«Il progetto è fondamentale per il futuro dell'Italia, perché inserisce il nostro Paese nella rete europea dei trasporti, in una fase dello sviluppo economico in cui la concorrenza tra Paesi è fortemente condizionata dagli investimenti in logistica. Oggi alcune regioni fondamentali per il nostro sviluppo - certa-

mente anche il Nord Ovest - soffrono di gravi svantaggi competitivi a causa di infrastrutture obsolete. In questo caso parliamo di una galleria ideata nel limite del possibile prima dell'unità d'Italia e che già 100

raddoppiamo la capacità, andando nella direzione dello spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia. L'opera viene finanziata per una parte cospicua da Bruxelles proprio perché è un pezzo fondamentale del sistema logistico europeo. Merita l'appoggio totale di tutti gli italiani».

Sì, ma una parte dei valsusini non vede come questa opera possa essere

utile anche all'economia locale. Pensano che i vantaggi siano per gli altri e i danni solo per loro.

«Questa opera non crea danni, ma porterà molti vantaggi alla valle come dimostra l'analisi molto approfondita dei costi e dei benefici che l'Osservatorio ha promosso. Si cercherà di minimizzare gli eventuali disagi della fase realizzativa. Ma non dimentichiamoci inoltre che è un'opera che non serve i soli abitanti della valle, ma va a beneficio dell'intero Paese e dell'intera Unione Europea e come tale deve essere valutata. Interessi di particolari - da ascoltare e tutelare - non devono impedire il perseguimento dell'interesse generale.»

Eppure ci sono preoccupazioni ambientali, timori di essere scavalcati

da benefici economici che non ricadranno sul territorio.

«La valle sarà alleviata da un eccesso di trasporto su gomma altamente inquinante - il risparmio che otterremo dall'opera è pari alle emissioni di CO2 di una città di 300.000 abitanti - il collegamento con tutta l'area di Torino sarà facilitato da collegamenti metropolitani che toglieranno altre auto dalle strade. La provincia di Torino potrà assumere una nuova centralità economica. Dal punto di vista turistico la valle - grazie anche alla nuova stazione internazionale di Susa - sarà collegata all'Italia e all'Europa come forse nessun'altra. Infine si calcolano, per i soli cantieri, almeno duemila posti di lavoro sul territorio per molti anni».

Si parla, però, di una devastazione del territorio...

«Non è così: l'opera insiste su circa 11 ettari, su 1.270.000 ettari complessivi della valle. E meno di quanto diversi Comuni consumano ogni anno per sviluppi urbanistici di non sempre eccelsa qualità. Ma lei sa che la maggioranza dei Comuni che si oppongono sono proprio quelli che non saranno minimamente toccati dai lavori? Per ridurre i rischi ambientali e tener conto delle esi-

genze del territorio, l'Osservatorio ha tenuto oltre 300 audizioni, più di 180 incontri e si è tenuto conto di tutte le principali esperienze similari in Italia e fuori d'Italia».

In un momento di difficoltà economiche, non è sbagliato impegnare finanziamenti così imponenti per un'opera del genere? I volumi di traffico oggi dimostrerebbero, secondo gli oppositori, l'inutilità di una nuova linea.

«Questa critica, in realtà, dimostra proprio l'utilità dell'opera: oggi i volumi di traffico non sono in linea con il potenziale proprio perché l'attuale linea ferroviaria è tortuosa, costosa e non competitiva per il moderno standard di trasporto merci. L'Europa l'ha inserita tra le opere strategiche proprio per evi-

tare che enormi investimenti per realizzare vari "corridoi" siano, di fatto, vanificati dalla mancanza di questo importante tassello. Quest'opera rimetterà il Nord Ovest italiano al centro dei traffici tra Est e Ovest e tra Nord e Sud. Grazie ad essa non solo si potrà pensare di andare da Milano a Parigi in poco più di quattro ore ma si metteranno in collegamento le regioni europee che esprimono la maggiore concentrazione di Pmi consentendo la piena espressione della loro competitività».

Ma restano i costi elevati.

«Quest'opera è talmente importante che, per la gran parte la paga l'Europa - fino al 40%. Il resto è diviso fra Francia

e Italia. Per noi il costo di questa prima fase è di 2,7 miliardi da suddividere in 10-12 anni di lavoro ma con finanziamenti a 25-30 anni. Un onere del tutto sopportabile per un ganglio vitale della rete strategica di trasporto in Europa e che non toglie risorse a nessun'altra opera prioritaria. Di gran lunga superiori sarebbero i costi del non fare se l'Italia avesse rinunciato a questa importante interconnessione».

Non ritiene fondate le preoccupazioni ambientali? Si teme il rischio uranio, amianto e ci sono timori anche per l'acqua.

«Sono state effettuate tutte le più accurate e ragionevoli indagini a questo proposito. Sul progetto iniziale, forse, potevano essere fondate talune preoccupazioni. Con le modifiche introdotte, questi timori sono da ridimensionare fortemente e la galleria geognostica, che sta per essere avviata, viene realizzata proprio per programmare i lavori al meglio anche da questo punto di vista. Le tecnologie più avanzate sono disponibili per gestire eventuali problemi di questo genere e tutelare sia chi ci lavorerà sia le popolazioni interessate».

Ci saranno compensazioni per gli abitanti della valle?

«Sì e potrebbero essere consistenti: l'ordine di grandezza di cui si è finora parlato è di 200-300 milioni. Su questi temi dovremo lavorare a fondo per evitare di disperdere questi fondi in mille rivoli. L'Osservatorio dovrà avere un ruolo molto rilevante per la definizione delle priorità. Auspichiamo che tutti i Comuni - compresi quelli contrari all'opera - diano il loro contributo. Mi lasci poi dire che mi ha molto rasserenato, a proposito di abitanti della valle, che Luca Abbà, dopo quel gesto folle,

sia oggi fuori pericolo».

A proposito di amministrazioni locali, come giudica il comportamento dei sindaci? Ci sono molte critiche sulla loro condotta, accuse anche di debolezza o, addirittura, di compressione nei confronti di chi esercita azioni violente.

«Fare il sindaco è sempre un compito difficile e, in certe condizioni, diventa veramente molto difficile. In un Paese democratico tutte le posizioni possono essere espresse e deve essere tutelata la possibilità di esprimerle, ma è inaccettabile che si arrivi a forme di intimidazione violenta contro amministratori che non si adeguano alla linea "No Tav" o a blocchi stradali che ledono diritti fondamentali di tutti. E questo succede troppo spesso. Non dimentichiamoci che dei 112 Comuni, tra Italia e Francia, che sono interessati dall'intera opera solo una dozzina hanno posizione contraria e - come dicevo prima - sono tra quelli meno toccati dall'opera».

L'ascolto dei sindaci, di tutte le opinioni, è però importante perché raccolgono gli umori dei loro concittadini ed è giusto che li rappresentino.

«Assolutamente sì e nelle grandi opere, quelle di questo genere, dobbiamo mettere a punto una normativa che renda questo contributo e questo dialogo effettivo e costruttivo. Ci stiamo lavorando da dicembre e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti elaborerà una proposta cercando di far tesoro delle migliori esperienze europee. Dobbiamo assicurare che nella fase iniziale di pianificazione delle infrastrutture principali si realizzino momenti di confronto profondo, ben regolato e concreto con le comunità locali. Queste consultazioni devono avere tempi certi. Nessuna forma di opposizione deve però portare a manifestazioni di illegalità e violenza come qui continuiamo a vedere. A questo proposito, devo manifestare il forte apprezzamento alle forze dell'ordine, agli amministratori che, nonostante tutto, tengono al rispetto della legalità nel loro territorio, al prefetto, al questore per il loro atteggiamento equilibrato, comunque sereno davanti all'inaspettata violenza che taluni gruppi hanno esercitato: un comportamento esemplare».

Il clima di disagio, di preoccupazione, di tensione sociale per la crisi economica che ha colpito anche l'Italia, non rischia di essere sfruttato da gruppi di estremismo politico che sfruttano la questione dell'Alta velocità solo come pretesto per azioni violente?

«Il crescente disagio sociale soprattutto legato alle difficoltà nel mondo del lavoro sta alla base dell'impegno fondamentale del governo per creare le condizioni affinché l'Italia possa riavviare una fase di crescita e di creazione di posti di lavoro. Proprio per ritornare a crescere in modo sostenibile, dal punto di vista sociale, finanziario e ambientale, il nostro paese dev'essere competi-

vo, prima di tutto dal punto di vista delle infrastrutture e dei trasporti. Oggi il nostro paese non lo è, perché ha accumulato un ritardo infrastrutturale enorme. Dobbiamo recuperarlo partendo dalle priorità e certamente lo sviluppo di una rete ferroviaria europea moderna è una necessità e un'opportunità da cogliere con la massima determinazione».

LE PROTESTE

LA MAGGIORANZA DEI COMUNI CHE SI OPPONGONO NON SARANNO MINIMAMENTE TOCCATI DAI LAVORI

LE COMPENSAZIONI

SI È PARLATO DI 200-300 MILIONI: NON ANDRANNO DISPERSI IN MILLE RIVOLI SARANNO DEFINITE PRIORITÀ D'INTERVENTO

L'IMPATTO

COINVOLTI 11 ETTARI SU UN MILIONE L'INTERESSE PARTICOLARE NON PUÒ OSTACOLARE QUELLO GENERALE

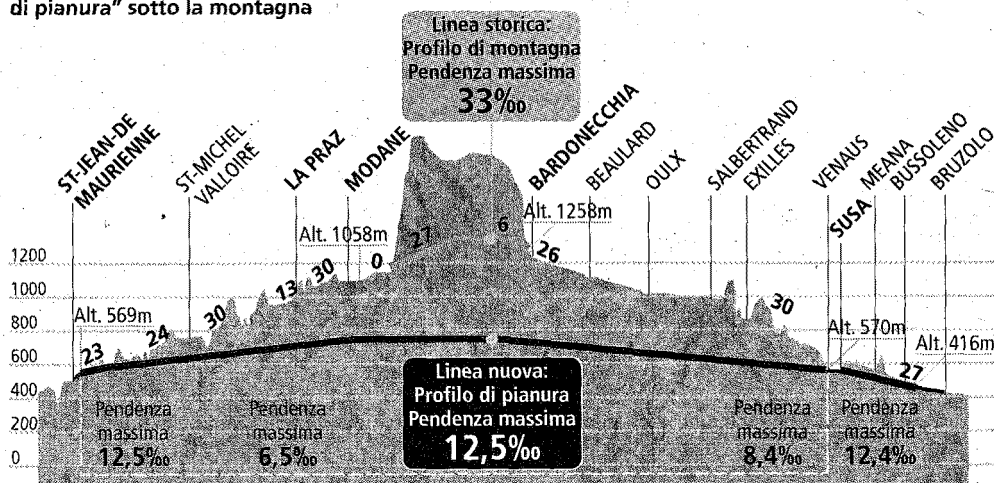
L'AMBIENTE

LA VALLE SARÀ ALLEVIATA DA UN PESANTE TRASPORTO SU GOMMA ALTAMENTE INQUINANTE

La parte comune italo-francese

Il progetto: creare "una linea di pianura" sotto la montagna

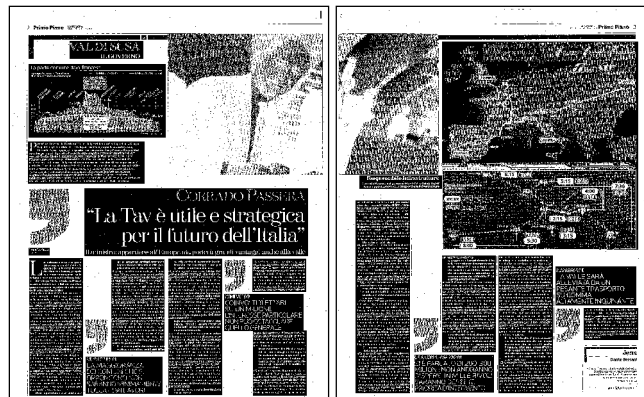
TUNNEL STORICO (14 km) TUNNEL DI BASE (57 km)



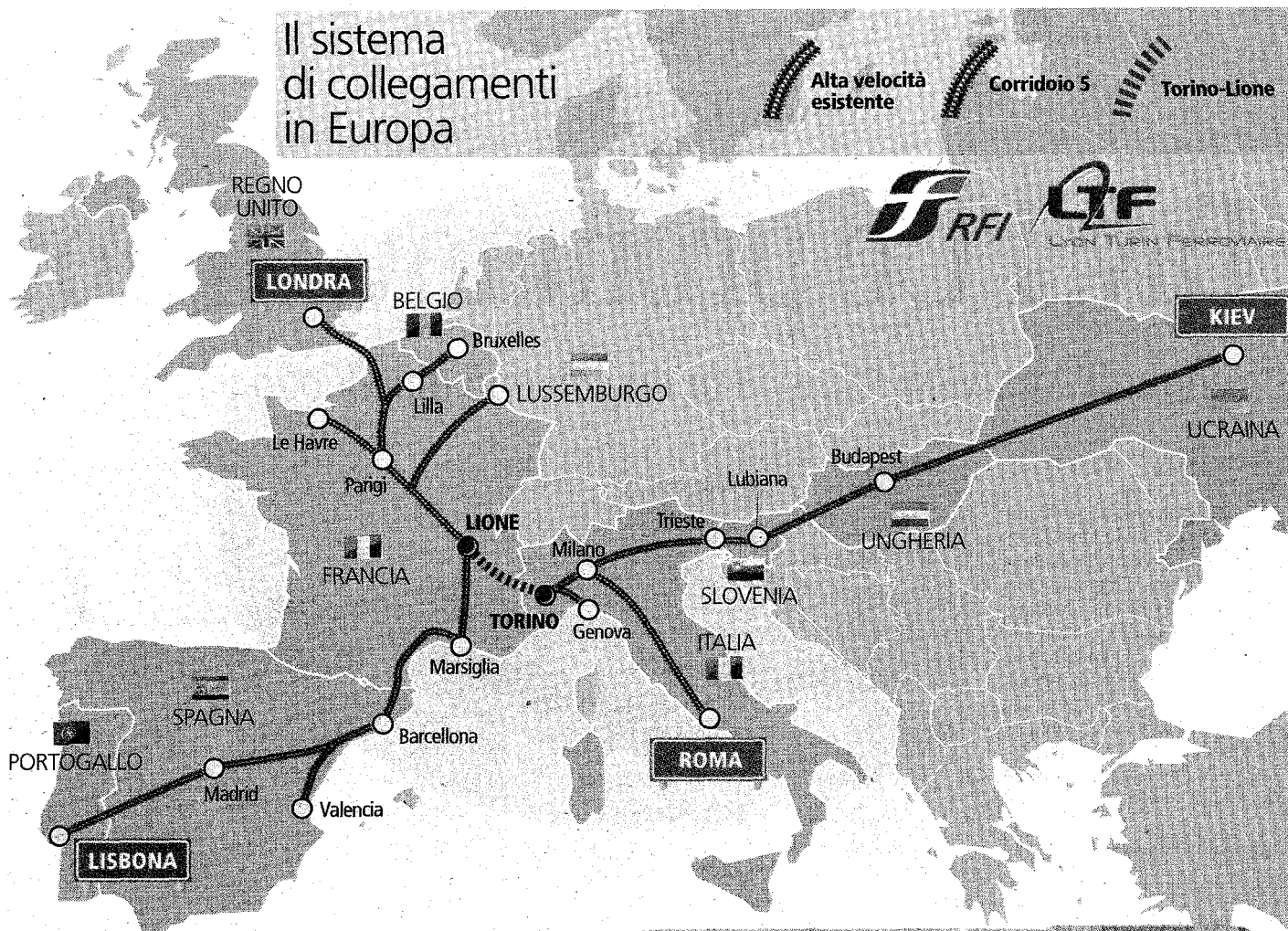
Centimetri - LA STAMPA

Responsabile Infrastrutture

Corrado Passera nel governo Monti ha le deleghe per lo sviluppo economico, i trasporti e le infrastrutture



Il sistema di collegamenti in Europa



Tempi di percorrenza delle tratte ferroviarie

XX:XX Stima tecnica per treni diretti con la rete di Alta Velocità

XX:XX Ore durata del viaggio senza la nuova linea

