

IL TAV VA IN MONTAGNA: ALTRI 250 MILIONI PER EVITARE PROTESTE

IL GOVERNO VALUTA UNA MODIFICA PER METTERE FUORI GIOCO IL MOVIMENTO ANTI-TUNNEL: ADDIO AL CANTIERE DI SUSA, SI SCAVERÀ SOLO A CHIOMONTE (CHE È DIFFICILE DA ATTACCARE)

di Marco Palombi
e Carlo Tecce

Altri soldi. Sono quelli che serviranno, pare, a completare il Tav Torino-Lione: attorno ai 250 milioni di ulteriori extracosti che stanno per spuntare dal nulla e andranno a sommarsi ad un totale che ad oggi non è nemmeno definito con certezza. A fine mese, infatti, ci sarà l'ennesimo incontro tra i governi francese e italiano per definire gli accordi di ritorno alla ferrovia ad alta velocità. Parigi vuole garanzie, Roma occorre e il ministro Maurizio Lupi firmerà un accordo per fissare i tempi per la costruzione del tunnel che fenderà le montagne piemontesi buccandole per 12 chilometri dopo aver viaggiato per i primi 42 nel sottosuolo d'Oltrepò. Non solo buoni propositi, però, al tavolo italo-francese: Lupi illustrerà pure l'ultima variante al progetto che dovrebbe consentire di aggirare i tentativi di interdizione del movimento no-Tav.

LA MOSSA TATTICA, però, ha un prezzo: secondo stime governative tra i 200 e i 300 milioni di euro. In questi giorni la relativa delibera spetterà al Comitato interministeriale (Cipe), che con ogni probabilità la autorizzerà. La modifica proposta dal ministero delle Infrastrutture e avallata da palazzo Chigi è la seguente: avviare tutti i lavori dal cantiere di Chiomonte, che si trova in montagna ed è considerato dal Viminale un luogo più protetto e meno accessibile ai manifestanti. Il tunnel sbucherà sempre a Susa (occorrono anni), ma le macchine e gli operai interverranno da Chiomonte, sfruttando il tunnel di servizio che è in via di scavo e dovrebbe servire ai lavori nel versante italiano: lavoreranno, insomma, al riparo della montagna connettendosi direttamente al tracciato francese. Scegliere Chiomonte è più co-



Proteste in Val di Susa; sopra, il tunnel dell'Alta velocità che parte dal cantiere di Chiomonte. Ansa

TEMPI RAPIDI
Il Cipe dovrà decidere nei prossimi giorni sulla variante proposta dalle Infrastrutture, in tempo per l'ultimo accordo con la Francia

stoso, certo, ma consente a governo e ditte appaltatrici di rinunciare al cantiere di Susa, il comune nel cui territorio sbucherà il tunnel della Torino-Lione e che non sembrano gradire la cosa, al punto che lo scorso maggio hanno eletto sindaco Sandro Plano, un no-Tav, per quanto moderato. Chiomonte, invece, è più in alto, circondato da strade impervie e

relativamente più semplice da blindare: sopra passa l'autostrada, che già adesso è vigilata giorno e notte, e quel che resta è l'antica via Francigena, sentieri angusti che non permettono il passaggio a un numero elevato di persone. Ecco spiegata, allora, l'intenzione di iniziare gli scavi dal cuore della montagna e non dal comune più a valle. Questa scelta,

secondo alcuni, sarebbe predefinita a una decisione ancor più radicale, di cui s'era parlato qualche mese fa: far scavare il tunnel fino a Susa direttamente ai francesi, ovviamente pagandoli (con ulteriori extracosti, quindi, oltre ai 250 milioni che servono per "nascondersi" a Chiomonte).

QUEST'ENNESIMO capitolo della teleovela Tav in Val di Susa rende ancor più complicato il rischio attorno ai costi reali dell'opera, recentemente lievitati - ha rivelato un rapporto del Centro studi di Montectortorio - di 2,358 miliardi. Ecco com'è successo. La versione ufficiale (governo e Ferrovie dello Stato) sostiene che il Tav Torino-Lione costerà in tutto 9,94 miliardi di euro (5,7 la quota totale italiana): 1,61 miliardi in studi, indagini geognostiche e gallerie esplorative; 8,3 miliardi per realizzare l'opera. Di questi 8,3 miliardi ancora da spendere del

tutto, la quota italiana è pari a 4,8 miliardi: il governo Monti ne ha già stanziati 2,9, mentre il resto - altri 1,9 miliardi, pari al 40% del costo - viene pagato con fondi europei. Adesso, però, le cose sono cambiate. Lo certifica il nuovo accordo di programma tra ministero delle Infrastrutture e Rfi, la società delle Ferrovie che gestisce le reti: la vecchia stima di 9,9 miliardi (2012) è stata aggiornata a novembre, tenendo conto del passare degli anni, a un indice del 3,5% come hanno fatto recentemente i francesi (secondo gli accordi, infatti, i lavori saranno affidati secondo la normativa di Parigi).

In questo modo, lo scenario più avverso - che è quello messo nero su bianco da governo e Rfi - fa salire il costo totale del Tav da 9,9 miliardi a quasi 13 miliardi. In questo caso, la quota totale a carico dell'Italia (il 58%) passerebbe da complessivi 5,676 miliardi a 7,789 a cui si riferisce l'ufficio Studi di Montectortorio parlando di "una variazione in aumento" di 2,358 miliardi.

Facendo due conti, sulle spalle del governo Renzi - al netto del 40% di cofinanziamento Ue - resta un costo totale di 4,673 miliardi, ancora da finanziare per quasi un miliardo e mezzo. La cifra sale, ovviamente, se si aggiunge pure la variante da no-Tav. E i lavori non sono nemmeno iniziati.

COSTI IMPAZZITI

L'accordo di programma tra Stato e Rfi sancisce che l'Italia spenderà 7,7 miliardi (rispetto alle stime 2,3 in più). Prezzo totale: 13 miliardi

