

## Consegna Firme alla Comunità Montana Bassa valle



Ieri ( mercoledì 10 ndr.) poco dopo le 15 una settantina di nullafacenti NO TAV (gli altri erano a lavorare) ha portato alla GIUNTA

DELLA COMUNITÀ MONTANA B.V.S.& V.C. gli otto volumi contenenti le 31.608 firme di opposizione a qualunque nuova linea Torino Lyon e a qualunque nuovo tunnel sia ferroviario sia autostradale e la richiesta perentoria di contingentare il traffico merci alle attuali circa 20 milioni di tonnellate annue.

Siamo entrati, con il nostro solito modo educato, nell'androne della CMBVS&VC e abbiamo bussato alla porta della sala in cui c'era la riunione della GIUNTA. E' uscito il presidente che ha detto agli otto portatori di posare i volumi sul tavolo e di andarsene perché avevano tanto da fare. Poi ha richiuso la porta. I nullafacenti, sono rimasti a fare niente nel corridoio commentando con un po' di amarezza la porta sbattutagli sul muso. Si facevano i paralleli con la disponibilità dei pezzi grossi dell'Europarlamento a Strasburgo che erano scesi in strada ad incontrarci

nonostante la riunione plenaria e le migliaia di delibere da votare e ne uscivano svariati commenti. Dopo un po' il presidente e alcuni assessori della CMBVS&VC sono usciti nel corridoio invitandoci ad andarcene "per non disturbare il lavoro degli impiegati della CMBVS&VC", con il presidente ci siamo scambiati un paio di opinioni personali sulla vicenda, ricordando che se ci fosse stata concessa udienza per una decina di minuti i lavori della giunta non ne avrebbero risentito e magari gli amministratori (nostri dipendenti) avrebbero fatto più bella figura. La giunta in questa polemica ha comunque perso almeno dieci minuti e poi si è di nuovo richiusa nella sala a lavorare alacremente (?) o a commentare il caso (!). Nel frattempo era arrivata trafelata la FORZA PUBBLICA (tre o quattro marescialli, il tenente nuovo di Susa, digos in borghese ecc. ecc.) niente di nuovo, insomma. I NO TAV nullafacenti, come sempre educatamente, si sono spostati nel piazzale davanti alla palazzina e approfittando del tempo tiepido autunnale, del verde e del piacere dello stare insieme È rimasto sul posto circa un'oretta. Così il nuovo comandante dei cc di Susa ha potuto fare conoscenza di una rappresentanza dei NO TAV.

comunità direttamente interessate	
Comunità	Firme
Alta valle Susa	1.026
Bassa valle Susa	15.628
Cintura e Gronda	3.487
Val Sangone	2.384
Torino	4.577
TOTALE	27.102

Alberto Perino

altre comunità	
Comunità	Firme
985 comuni italiani	4.366
57 comuni europei	117
7 comuni intercontinentali	11
Illeggibili/non indica	12

### Ma i quaderni pubblicati sono quelli approvati dai sindaci?

La lettura dei quaderni, passo a passo, senza saltare una frase comincia a dare i suoi frutti. Il dubbio che i quaderni stampati (\*) siano stati rivisti dopo la loro approvazione in conferenza dei Sindaci viene non tanto per gli errori (anche macroscopici come nella definizione di "capacità teorica", pagina 26 del quaderno 1) o per la traduzione in francese (volutamente?) tendente a far pensare ad una concertazione tra le parti. Quanto piuttosto tra alcune differenze tra il testo circolato a suo tempo e quanto poi effettivamente pubblicato. Ad esempio è sparita una nota, quella in cui si specificava come si era giunti a far riferimento ad un tonnellaggio convenzionale pari a 510 tonnellate per treno. La nota diceva:

"Tale valore medio i valori riferiti a convogli da 1.100 ton o da 1.600 ton lorde, unitamente a valori riferiti a treni di autostrada viaggiante, il cui valore è pari a circa 300 ton/treno nette (basato a sua volta su un coefficiente di occupazione per convoglio stimato nell'ordine del 70%), considerando 4-5 coppie di treni/giorno attualmente in servizio e previsti." E' evidente per chiunque che un convoglio di autostrada viaggiante trasporta molte meno merci di un comune treno, però è

altrettanto evidente che sostituire la suddetta nota, con un asettico " Tale valore medio è stato determinato nel documento LTF n. APR-GEN-LTF-0076-A agli atti dell'osservatorio.", non ottempera ai compiti di chiarezza e di comunicazione con la cittadinanza che l'osservatorio si prefiggeva quando, nel marzo del 2006, Virano diceva di voler far dare il certificato di comprensibilità da una classe di una scuola della valle.(dal sole 24 ore ). Oltre a questa sparizione (tra il momento in cui il testo è stato sottoposto ai sindaci e la pubblicazione del quaderno 1) stupisce il metodo di calcolo di questa media (510 tonnellate per treno) perché se uno calcola la capacità massima di una linea per confrontarla con la domanda di trasporto, al fine di stabilire il livello e il momento di saturazione, non ha senso supporre che alcune tracce siano occupate da treni che viaggiano per un terzo scarichi, ne in linea di massima da treni meno pesanti del massimo possibile. Con i containers ammassati negli scali, e i camion in fila per essere trasportati (dicono che siamo in saturazione, no?) la composizione dei treni dovrebbe adeguarsi alla domanda e non limitarsi a quanto oggi viaggia. Pensate a quanta capienza, in termini di merce avrebbe l'attuale linea Torino-Lione se i conti fossero stati fatti.

Tornando alla traduzione, il capitolo "Risultanze emerse dal confronto" in francese misteriosamente diventa "Resultats issus de la concertation" e cioè "Risultati derivati dalla concertazione" invece che "Resultats emerges de la comparaison". Qualcuno potrebbe pensare che la differenza è irrilevante, a costoro vorrei segnalare il significato che Garzanti dà alla parola concertazione: stabilire qualcosa d'accordo con altri, per lo più in segreto; ordire, macchinare. Questo è quanto ho potuto rilevare nel solo titolo (riportato su ogni foglio del capitolo), mi domando quante altre piccole correzioni siano state apportate in fase di traduzione (sufficienti a stravolgere il significato per un francese o per un europarlamentare non italiano costretto a leggere quella parte??). Così come, a questo punto, è lecito domandarsi quanti altri errori come quello citato ci sono sparsi nei quaderni e se questi errori (sicuramente involontari, caspita! E' sempre colpa delle segretarie !) per "caso" non modificano sensibilmente il testo contenuto nella versione presentata ai nostri sindaci.

(\*) ricordo: con enorme ritardo, giustificato ufficialmente per un numero sbagliato nella lista degli abitanti di un comune

Loredana Triolo

## Resoconto della Conferenza dei Sindaci

Martedì sera 9 ottobre si è riunita a Rivalta la Conferenza dei Sindaci della Val Susa, della Val Sangone e della Gronda.

La riunione è durata circa 3 ore e vi hanno partecipato i tecnici dell'Osservatorio (Debernardi, Tartaglia, Sorbo, Minucci) amministratori della Val Susa, della Val Sangone e della Gronda. In particolare, a differenza precedente incontro del 21 settembre (leggi resoconto), erano presenti rappresentanti dei Comuni della Comunità montana Val Sangone: Gianni Turello sindaco di Valgioie, Claudio Romano e Stefano Tizzani assessori di Giaveno, Luigi Monge consigliere a Trana, Antonio Cavallaro consigliere di comunità montana (delegato dal presidente Bertacco?). Non era presente il tecnico nominato dalla CMVS all'Osservatorio Marco Gioana. Analogamente al precedente incontro del 21 settembre, anche questa riunione si è svolta in due fasi:

prima le relazioni dei tecnici e poi il dibattito tra i sindaci e i tecnici in merito alla posizione da assumere nella riunione dell'Osservatorio di mercoledì mattina 10 ottobre.

Nella sua relazione Andrea Debernardi ha spiegato l'importanza strategica del Nodo di Torino, il perché sia problematico, soprattutto in previsione del nuovo sistema di trasporto metropolitano che si vorrebbe inaugurare nel 2018 che, ad esempio, prevede 80 treni in più al giorno tra Avigliana e Torino (uno ogni venti minuti). Ha quindi evidenziato come il tratto Avigliana-Collegno\_Bivio Pronda sia il vero e proprio "collo di bottiglia" di tutto il corridoio 5, poiché proprio lì c'è una sorta di strettoia che blocca il flusso rapido dei treni. Ha anche parlato diffusamente del passante ferroviario (Porta Nuova-Porta Susa tutto in sotterraneo) che rappresenta un ulteriore punto critico. Le conclusioni della riunione sembrerebbero confermare le posizioni espresse nella lettera del 28 settembre (leggi lettera) e sarebbero in generale:

\* il nodo di Torino non è ancora stato esaminato quindi il punto 3 del programma di lavoro dell'Osservatorio deve ancora essere evaso

\* le ferrovie hanno un atteggiamento non collaborativo, si richiede pertanto un ente tecnico terzo, identificato nel gruppo del Politecnico di Losanna che detiene il modello Capres

\* al momento l'Osservatorio può chiudere solo l'analisi della capacità della tratta Bussoleno-Avigliana \* il programma di lavoro dell'Osservatorio deve essere mantenuto senza elusioni o fughe in avanti

\* l'analisi del nodo di Torino è ineludibile per valutare "se" una nuova linea ferroviaria Torino-Lione è utile e necessaria

\* nessun altro argomento o studio può essere intrapreso prima che sia stata completata l'analisi del nodo di Torino

\* nessun altro tema può essere oggetto di eventuali discussioni in sede politica (tavolo politico) che in ogni caso i sindaci non intendono richiedere per ora

\* nessuna strumentalizzazione o millantazione mediatica deve essere fatta su inesistenti chiusure del punto 3

La discussione tra i sindaci ha orbitato intorno a due ipotesi di posizione da sostenere all'Osservatorio:

\* la prima, sostenuta principalmente dai tecnici, che prevede di dare l'assenso sulle bozze attuali e chiudere una prima parte di punto 3, dando ampia evidenza al fatto che il nodo di Torino è ancora tutto da studiare

\* la seconda, sostenuta in numerosi interventi degli amministratori presenti, di mantenere unitaria la discussione del punto 3 e non dare l'avvallo alla chiusura di nulla finché non sia esaurita l'analisi del nodo di Torino

A sostegno della prima ipotesi i tecnici hanno precisato che l'analisi del nodo di Torino consiste in una verifica della sua capacità di trasporto (e

non già nella proposta di risoluzione dei suoi problemi). Tale verifica, per essere condotta con il modello Capres, necessita della definizione della struttura del nodo (con eventuali aggiunte infrastrutturali di percorso) e di un modello di esercizio. Finora le ferrovie si sono trincerate dietro l'indeterminazione di queste ipotesi iniziali. Il secondo documento delle bozze (di cui si propone l'approvazione) avrebbe come obiettivo una definizione preliminare di tali ipotesi, al fine di togliere alibi alle ferrovie.

Viceversa la seconda ipotesi prende spunto dal diffuso timore che un avvallo alla chiusura di un documento "spendibile" (anche se vuoto) come 3° quaderno, costituirebbe una sconfitta sul piano della comunicazione difficilmente tollerabile e recuperabile, che aprirebbe le porte ad una forzatura sulla definizione dei tracciati. Tenere fermo il quaderno fino al completo esaurimento del punto 3 consentirebbe un miglior controllo della situazione. I punti finora condivisi potrebbero essere oggetto di un documento intermedio e non necessariamente di un quaderno. La posizione finale sintetizzata da Ferrentino dà margine di manovra ai tecnici tra le due ipotesi (con prevalenza sulla prima), richiedendo però attenzione alle successive modalità di comunicazione delle decisioni assunte dall'Osservatorio (ad esempio: proposta di redazione congiunta di un comunicato finale). In ogni caso la Conferenza dei Sindaci (nella persona di Ferrentino) si tiene pronta ad un eventuale contro-conferenza stampa per smentire eventuali fughe in avanti dell'Osservatorio. A margine della riunione sono stati brevemente discussi alcuni aspetti organizzativi del convegno in preparazione per novembre. Ulteriori dettagli potranno essere oggetto di una prossima riunione della Conferenza dei Sindaci a Rivalta, in data da definire.

*Comitati Val Sangone*

### Comunicato Stampa Comunità montana

In merito alla Conferenza dei Sindaci di Rivalta ed alla riunione dell'Osservatorio di mercoledì 10 ottobre 2007 si precisa che:

- E' stato completato l'esame, da parte dell'Osservatorio, della potenzialità dell'attuale Linea Ferroviaria Torino- Bardonecchia con la condivisione di tutti.
- E' emerso dai lavori dell'Osservatorio che il collo di bottiglia dell'intera Linea è il nodo di Torino, che non è stato assolutamente studiato. L'Osservatorio per quanto concerne il nodo di Torino, ha solo condiviso un programma di lavoro che dovrà essere svolto nei prossimi mesi.
- Sia l'assemblea di Rivalta che i consulenti tecnici degli Enti Locali, presenti nell'Osservatorio hanno affermato che fin quando non verrà concluso l'approfondimento con il nodo di Torino non si accetterà di discutere di altro.

Si precisa che l'assemblea di Rivalta ha affermato in modo unanime che un eventuale convocazione del Tavolo di Palazzo Chigi, non potrà che registrare la posizione dell'assemblea di Rivalta. *Il Presidente Antonio FERRENTINO*



### Movimenti sospetti in Val Clarea

Il ministro Bianchi ha sorvolato la Valle, la Val Cenischia, la Val Clarea, le gorge di Susa, giovedì della scorsa settimana con un elicottero della protezione civile. Crediamo si avvicini il tempo di un nuovo tentativo per iniziare i lavori, quindi diventa indispensabile intensificare il controllo del territorio.



### Su Tav Torino Lione non c'è sufficiente domanda di traffico

Riva del Garda (Tn), 9 ott. (Apcom) - La Tav Torino-Lione non serve perché non c'è sufficiente domanda di traffico, mentre il tunnel della Verona-Brennero "ha qualche giustificazione" perché consente di far passare treni con maggiore capacità di trasporto merci su una tratta sulla quale c'è domanda crescente. Ne è convinto Marco Ponti, professore di economia dei trasporti al Politecnico di Milano, che ha margini del 63esimo convegno sul Traffico e la circolazione promossa dall'Acì osserva che "quindi se si deve fare qualcosa è molto più urgente il Brennero, almeno per quanto riguarda la galleria base".

E questo alle Ferrovie lo sanno benissimo. Lo stesso amministratore delegato di Fs Mauro Moretti in un'occasione pubblica ha detto che è molto più urgente il valico del Brennero". Secondo Ponti "ferrovie e strade vanno fatte dove servono" e "sulla Torino-Lione sono gli stessi studi ufficiali della Commissione italo-francese dicono che non serve, il risultato è 'vistosamente negativo'. Poi Lunardi gli ha fatto cambiare il finale...".

Per il Brennero, aggiunge Ponti, "un treno leggero, come quello che va adesso, non si giustifica economicamente". E nella valutazione per la costruzione del tunnel va considerato "anche l'elemento economico oltre che quello di saturazione dell'autostrada".

A circa due anni dall'inaugurazione, negativo il giudizio di Ponti anche sull'Alta velocità Roma-Napoli: "Non ci va su nessuno. All'inizio ci viaggiavano 14 treni al giorno, peraltro a tariffe bassissime perché non hanno rispettato gli accordi presi col Tesoro. Poi, siccome sembrava poco bello, dopo due anni hanno spostato sulla linea ad Alta velocità tutti i treni normali di lunga distanza che viaggiavano sulla linea originaria, che tra l'altro è molto buona, per far vedere che c'è più traffico".

### Il baratto di Prodi: sei eurodeputati per i fondi Tav

di Alessandro M. Caprettini

Il premier sarebbe disposto a non far storie sulla riduzione del numero di parlamentari italiani a Strasburgo in cambio dei soldi per la Torino-Lione. Oggi il voto sulla nuova attribuzione dei seggi. Si rafforza l'ipotesi di un accordo sotterraneo affinché Bruxelles sia clemente anche sui nostri conti pubblici

Bruxelles - Rien va plus: parte oggi nella capitale comunitaria il dibattito sulla riduzione del numero degli europarlamentari che condanna l'Italia a cederne 6 e a scendere al quarto posto - dietro Germania, Francia e Gran Bretagna - dopo anni e anni di parità numeriche. Il voto d'aula è in programma domani, ma i giochi si fanno in queste ore. Perché per Romano Prodi, atterrato ieri sera in Belgio al termine della sua missione in Kazakistan, è l'ultima occasione per battere i pugni sul tavolo prima che il voto e poi il consiglio europeo di Lisbona della prossima settimana, mettano nero su bianco la decapitazione della nostra rappresentanza. La farà il Professore? I dubbi sono tantissimi, e non solo per via della scarsa propensione al ruolo di guastatore dell'attuale premier che del resto, da presidente della Ue, si è dovuto barcamenare non poco tra i veti incrociati di capi di Stato e di governo. » invece un sussurro che circola da giorni a Berleymont, negli uffici dei commissari, a far ritenere che Prodi si guarderà bene dal chiedere un brusco stop alla ghigliottina per i nostri 6 eurodeputati a partire dal 2009.

Nelle smozzicate parole che passano da una bocca all'altra, si racconta che l'Italia sarebbe disposta alla decimazione se, in cambio, le si concedesse qualcosa d'altro. Cosa? Alcune voci parlano di "assicurazioni" sul finanziamento della Torino-Lione anche se il necessario progetto non sarà presentato nei tempi previsti (proprio Prodi la scorsa settimana a Torino aveva del resto rassicurato sull'arrivo dei fondi Ue, smentito il giorno seguente dal portavoce del commissario ai Trasporti, il francese Barrot); altre accennano alla richiesta di "comprensione" da parte della commissione sui nostri conti pubblici, bollati ieri da Almunia come i peggiori dell'intero gruppo dei 27. Uno scambio sotterraneo, insomma. E assai poco ortodosso. L'Italia rinuncia a 6 eurodeputati e in cambio ottiene un qualcosa dalla commissione. Possibile sia tutto un chiacchiericcio privo di riscontri reali. Ma ci sono un paio di cose che lasciano interdetti nel comportamento del governo di Roma e soprattutto della maggioranza ulivista che governa il Paese. Ha destato stupore, ad esempio, la conferenza stampa in cui, dopo il voto a favore della commissione affari costituzionali dell'Europarlamento sulla nuova rappresentanza dei deputati (17 sì, 5 no, 3 astenuti), esponenti del centro-sinistra come Zani e Pittella hanno chiesto a gran voce che l'Italia bloccasse il ricalcolo messo a punto dal francese Lamassoure e dal romeno Severin. Ma Zani (Ds) non è membro della commissione Affari Costituzionali? E perché mai non c'era al momento del voto, al pari dei suoi colleghi Pistelli (Margherita), Morgantini (Prc) e Frassoni (Verdi)?

Già: come mai l'intero centro-sinistra era assente in quel voto così rilevante mentre a rappresentare l'Italia risultava presente il solo Riccardo Ventre (Forza Italia) il quale esprimeva la sua contrarietà? E perché, dopo la diserzione dal voto, l'annuncio del centro-sinistra italiano che si sarebbe potuto opporre perfino un veto all'introduzione della nuova Costituzione (tra le cui norme c'è anche l'Europarlamento e la sua composizione)? L'anomalia c'è. Evidentissima. E questo ha suggerito a qualcuno che Prodi voglia utilizzare la decapitazione - che qualcuno assicura "si aspettava da tempo" - come carta di scambio: Torino-Lione appunto o chiusura di un occhio su un deficit che si allarga anziché stringersi. Per questo la giornata di oggi diviene fondamentale. Il Professore, sbarcato a Bruxelles, ha appuntamenti con Barroso e con parecchi dei commissari che hanno l'Italia nella loro lente d'ingrandimento. Il feeling con l'Europa, che molti pronosticavano in ripresa, è forse ai minimi storici. Ipotizzare un baratto come ultima carta, se le ipotesi che circolano son vere, è già degradante. Ma se anche quello non fosse accettato?



## 220 km di gallerie, il nuovo fronte Tav

da Il Manifesto, 5 ottobre 2007

L'alta velocità dal Veneto all'Austria, passando per il Trentino, potrebbe avere un impatto ambientale addirittura maggiore di quello in val di Susa. Ambientalisti e comitati si oppongono, ma gli appalti proseguono. Ecco il progetto della nuova linea ad alta velocità che collegherà Verona con Innsbruck. Un'opera faraonica e costosissima che prevede ben 220 km su 240 sottoterra. Per eliminare il traffico dei tir.

**Duecentoventi chilometri di gallerie:** la Tav prevista tra Verona e Innsbruck è un'opera ciclopica. Sono circa 240 i chilometri che separano la città scaligera dal capoluogo del tirol austriaco: la nuova linea ferroviaria per l'alta capacità e l'alta velocità scorrerà a cielo aperto solo per una ventina di chilometri, il resto, 220, tutti in tunnel. I 240 km, su asse nord-sud, costituiscono la parte centrale del corridoio numero 1, Palermo-Berlino, della rete transeuropea dei trasporti. Sono divisi in 8 segmenti: partendo da Innsbruck e scendendo verso meridione ci sono i 57 km del tunnel di base del Brennero e poi tra Fortezza (Bz) e Verona (e Bolzano, Trento e Rovereto) ci sono 4 tratte prioritarie di 80 km e 3 di completamento di 100 km.

### 13,8 miliardi di euro

Una serie infinita di gallerie, dunque, per un costo faraonico: 13,8 miliardi di euro, esclusi oneri finanziari e svalutazione. Una manovra finanziaria, insomma. Che peserà sulle spalle della collettività in termini di debito pubblico (mutui), di tariffe (autostradali, visto che A22 finanzia probabilmente parte dell'opera) e di costi sociali. E tutto ciò a fronte di benefici dubbi. L'enorme investimento, infatti, non garantirebbe i risultati.

### Obiettivi incerti

L'obiettivo dichiarato è togliere i tir, inquinanti e rumorosi, dalla trafficatissima autostrada del Brennero (saranno 2 milioni i mezzi pesanti transitati a fine 2007) per metterli su rotaia. Lo si potrà però raggiungere solo quando tutta la linea Tav-Tac sarà completata, da Innsbruck a Verona. In altre parole nel 2022 per il tunnel di base e le 4 tratte prioritarie. Ma per quelle complementari si deve aspettare il 2032. Calcoli ottimistici secondo il verde Riccardo Dello Sbarba, presidente del consiglio provinciale di Bolzano. "Il rinomato studio Vierreg Rössler - spiega - ha confrontato il traforo del Brennero con altri analoghi: per il Gottardo gli svizzeri impiegheranno 23 anni; per noi ne sono previsti solo 12 (l'inizio dei lavori è fissato al 2010, ndr). Com'è possibile? Due milioni di tir circolano adesso e la soluzione deve arrivare ora. Vanno attuate politiche tariffarie che penalizzino il transito. In Italia i pedaggi sono fino a

quattro volte più bassi che altrove, tanto che un terzo dei camion dell'A22 viaggia sull'Auto-brennero perché è conveniente. La linea ferroviaria attuale poi ha ancora un'enorme capacità inutilizzata. Perché non servirsene?"

### Ok a due tratte

In ogni caso l'iter procede. Il 30 agosto il Comitato interministeriale per la Programmazione economica, il Cipe, ha approvato il progetto preliminare di due lotti prioritari dell'Accesso sud e ne ha finanziato la progettazione definitiva (53 milioni). L'Alto Adige dal secondo dopoguerra si affida quasi ciecamente alla S<sub>dt</sub>tiroler Volkspartei (alleata con il centrosinistra), che vede di buon grado la Tav. Il mondo imprenditoriale e finanziario sudtirolese, trentino e veronese è già pronto, in cordate, per sedersi al banchetto degli appalti.

### Segni d'insofferenza

Ad ogni modo qualche segno d'insofferenza c'è. A Verona ci sono problemi con i comuni per individuare il tracciato del quarto lotto prioritario (snodo di Verona); nella piana sudtirolese le municipalità non vogliono 400 treni al giorno attraverso i loro paesini. La giunta provinciale ricorda con terrore il referendum minacciato nel 2005 dal piccolo comune di Magrè. Il 10 marzo scorso a Bolzano si è svolta una prima manifestazione anti-Bbt (Brenner basis tunnel), con un migliaio di persone in strada, di lingua italiana e tedesca. Il 12 maggio si è replicato a Bressanone e il 28 luglio sul primo cantiere a Mules. E poi c'è stata Prati, frazione di Val di Vizze-Pfitsch, dove il governatore Luis Durnwalder, andato l'11 giugno a spiegare la bontà dell'intervento, è stato sonoramente fischiato. Un fatto senza precedenti.

### Sorgenti a rischio

Cantieri eterni, infinito via vai di camion ma soprattutto, sorgenti, terme e falde acquifere che scompariranno o verranno inquinate (la Tav nel Mugello lasciò pozzi prosciugati, sorgenti secche e paesi senz'acqua). Questi i timori. "A Prati di Vizze - spiega Sabrina Valle del No Tav-Kein Bbt di Bolzano - la gente è preoccupatissima per un futuro fatto di scempio paesaggistico, di un decennio d'intenso traffico di camion e di montagne di materiale di scavo. Il comitato Stop Bbt di Vizze ha raccolto 900 firme in un paese di poco più di 1500 abitanti". In calendario ci sono nuove manifestazioni.

### I costi

Secondo le ultime previsioni, i 57 km del tunnel di base del Brennero costeranno 6 miliardi di euro. Tutto il tratto di Accesso sud 7,8 miliardi. Calcoli sottostimati, secondo Dello Sbarba. L'Unione europea dovrebbe coprire il 30%. Bbt-se, la società europea italo-austriaca che

coordina l'opera-traforo, e Rete ferroviaria italiana, Rfi, che gestisce l'Accesso sud, attendono per ottobre, da Bruxelles, la risposta sul periodo 2007-13. Bbt-se sta valutando ipotesi di partnership pubblico-privata. Sostenere, poi, l'investimento con fondi provenienti da A22 (2,5 miliardi entro il 2050) "permetterebbe - dice Ezio Facchin, amministratore di Bbt-se - di ridurre l'intervento privato. Decideremo nel 2008". Il ministro Antonio Di Pietro, intanto, ha chiesto un chiarimento a Bruxelles sull'ipotesi di anticipare la gara di concessione per l'A22 (che scade nel 2014) per proporre un bando di concessione fino al 2050 che preveda il finanziamento della Tav.

I costi della galleria (a due canne) che collegherà Fortezza a Innsbruck sono divisi tra Austria e Italia. Entro il 2007 dovrebbe esser pronta la progettazione definitiva (costa 90 milioni). Inizio lavori nel 2010 e termine nel 2022. Ben oltre, quindi, il 2015, pronosticato solo tre anni fa. Il percorso di Accesso sud, gestito da Rfi, misura 180 km da Fortezza a Verona. Il tracciato, quasi tutto in galleria, è suddiviso in 4 lotti prioritari (3,8 miliardi per 80 km circa) e 3 di completamento (4 miliardi per 100 km circa).

### Il cunicolo pilota

Si sviluppa per 52 km lungo il tracciato del tunnel di base. Costa 0,520 miliardi. Il cunicolo dovrebbe servire a conoscere, tra l'altro, la conformazione geologica e idrogeologica prima della realizzazione del traforo. Sull'incongruenza tra la funzione del cunicolo (completamento nel 2012) e la realizzazione del tunnel (inizio nel 2010), Facchin spiega che "lo scavo del cunicolo precede di un anno e mezzo quello del traforo per verificare la presenza di acqua e per la classificazione della roccia rispetto a un contratto quadro dove i costi di avanzamento sono legati alle caratteristiche della roccia". Insomma, roccia più problematica, costi maggiori.

### I lavori iniziati

I lotti del cunicolo sono sei. Tre per la parte italiana. Per quello di Aica, 10,5 km, i lavori sono stati assegnati alla cordata Pizzarotti (38%), Condotte d'acqua (38%), Bilfinger Berger, Seli, Alpine-Mayrederbau, J<sub>oo</sub>gerbau, Beton und Monierbau e Collini. L'importo è di 78,884 milioni. Sul rischio di compromettere le falde acquifere Facchin cerca di garantire: "Abbiamo sotto osservazione circa 500 sorgenti. Lo studio idrogeologico è molto circostanziato e la costruzione del cunicolo ci darà conferma di questo. Alle profondità alle quali scaveremo riteniamo di non avere grossissimi problemi". Difficile non immaginare una situazione ad alto rischio per sorgenti e reti idriche.