

# Sveglia, Toninelli. In due anni si può fare Senza il tunnel del Mortirolo le Olimpiadi saranno un fiasco

Il traforo farebbe risparmiare tempo e costa 400-500 milioni. Senza pesare sullo Stato

## La scheda

### 110 MINUTI IN MENO

■ Attualmente il tragitto da Cortina e Bormio dura 5 ore e 2 minuti, per fare appena 243 km. Il traforo collegherebbe Edolo, Valcamonica, con Tirano (Sondrio). Così si risparmierebbero 110 minuti di viaggio tra le due località sciistiche.

### LE SPESE

■ Costerebbe 4-500 milioni questo traforo, sono nove chilometri, si fa in due anni. I fondi ce li metterebbero privati e banche, già pronti all'investimento che si ripagherebbe tramite pedaggio nel giro di due decenni.

## RENATO FARINA

■ È così semplice, ma forse non bisogna farlo sapere al ministro Toninelli, oppure indurlo a credere che come il traforo del Brennero che non c'è ma lui crede esista, anche quello del Mortirolo funziona a pieno ritmo, e lui non può farci niente. Questo tunnel non c'è. Incredibilmente non esiste, benché sia stato progettato e incluso nei piani infrastrutturali sin dal 2003. Di certo o lo si fa adesso o non lo si farà mai. Dev'essere fatto per liberare la provincia di Sondrio da una prigionia intollerabile, e consentire alle Olimpiadi invernali del 2026 di non essere un fiasco, e di essere l'occasione per consentire di far saltare il tappo che non consente

la comunicazione tra l'Est, cioè il Triveneto e l'Austria, con la provincia di Sondrio e con la Svizzera, alleggerendo Milano e guadagnando due ore di tempo nel trasporto delle merci, che sono denaro in più per le nostre imprese e inquinamento in meno per tutti.

Non c'è bisogno di essere luminari del ramo, i quali concordano all'unanimità. Anche a un ignorante di scienza dei trasporti e degli ecosistemi come quasi tutti siamo, la cartina che pubblichiamo luccica come oro nella sua evidenza di buon senso e di benessere per tutti. Costerebbe 4-500 milioni questo traforo, sono nove chilometri, si fa in due anni. I fondi ce li metterebbero privati e banche, che ci risulta siano già pronti all'investimento che si ripagherebbe tramite pedaggio nel giro di un paio di decenni. Le spese non graverebbero né sul bilancio dello Stato, né sarebbero un aggravio supplementari per le Regioni (Lombardia e Veneto) su cui già gravano i costi in opere sportive e viarie per i Giochi. Essi avranno per teatro tre palcoscenici magnifici: Cortina d'Ampezzo, Milano e Bormio. Con un problema di connessione fra loro.

## IL NO DI DELRIO

Oggi per raggiungere, e senza elicottero, le piste di Bormio dagli impianti di Cortina ci vogliono, secondo i calcoli del navigatore satellitare, passando per passi disagevoli non certo in grado di sopportare un

traffico sostenuto, 5 ore e 2 minuti per fare 243 chilometri. Questo d'estate. Ed è un'impresa da pilota di rally. D'inverno? Ciao. O meglio: ciao. Non si può perché i passi sarebbero quasi sicuramente chiusi e si dovrebbe discendere fino a Milano e poi risalire. Con il traforo del Mortirolo si risparmierebbero - è stato calcolato - 110 minuti. I senatori leghisti valtellinesi e bresciani Jonny Crosio e Raffaele Volpi si mossero sin dal 2014 perché si approvasse un loro disegno di legge che consentisse al governo di dare il via libera a costo zero, autorizzando la Regione Lombardia ad attivarsi per «l'indizione di una gara di project financing per la scelta di un promotore per la realizzazione dell'opera» (ddl n 1584 della XVII legislatura). Niente da fare. C'era Graziano Delrio. Niente da fare. Oggi con Toninelli lì, figuriamoci. Serve l'autonomia. [Attilio Fontana](#) e Luca Zaia, governatori di Lombardia e Veneto, in un paio di settimane agirebbero con la praticità e l'intelligenza di cui si assicura universalmente abbondino.

## IL "MOSTRO"

È il caso di illustrare i particolari della questione a chi non è lombardo e soprattutto non sta in Valtellina e in Valcamonica e non ha imprese manifatturiere o turistiche da quelle parti. Il Mortirolo è famoso più che come luogo di traffico veicolare (io l'ho fatto e - ammetto - fa paura) per es-



sere un luogo sacro del ciclismo, che qui prende le forme dell'epica assoluta. Il Giro d'Italia ancora quest'anno, sui tornanti scabrosi di questo passo, presenta la sua essenza di dolore e fatica. La *Gazzetta dello Sport* lo qualifica "il mostro" oppure "il tremendo Mortirolo": «Dalla Valcamonica alla Valtellina. Più duro l'altro versante. Anzi, da Mazzo di Valtellina è tra le salite più dure d'Europa insieme a Zoncolan e Angliru: 11,8 km all'insù, 1289 metri di dislivello, 10,1% di pendenza media, rampe "assassine" del 18%. Un mostro che si avvinghia alle gambe al primo metro e non ti lascia più. Fino in cima, fino al cartello "Passo della Foppa (Mortirolo) 1852 slm". Il vero santuario degli scalatori». Ma anche una splendida maledizione per tutti gli altri giorni dell'anno.

### BERSANI IN CAMPO

Sui giornali di Sondrio e su quelli locali si trovano appelli disperati sin dal 2004. Paolo Uggè, valtellinese, sindacalista dei camionisti, ricordava in quei ritagli che sin dal 2000 il concretissimo ministro Pierluigi Bersani (il miglior comunista di sempre) aveva avviato i protocolli con gli Stati circostanti per collegare la Valtellina anche con la ferrovia. Uggè era sottosegretario ai Trasporti avendo per ministro il migliore che si abbia avuto nel settore dai tempi dell'Autostrada del Sole. Era tra le loro priorità. Im-

maginiamoci Lunardi. Era (ed è) l'autorità mondiale in ingegneristica di tunnel, trafori e delle opere sotterranee. Si deve al suo ingegno se il costo delle gallerie si è radicalmente abbassato rispetto agli anni '50, con una riduzione drastica di incidenti mortali. Era determinatissimo. Fu impossibile.

### UN POLMONE

L'idea di project financing, che gli esperti chiamano "bancabilità", cioè la possibilità che aziende private, magari le medesime che praticheranno i lavori, possano attingere dal circuito creditizio con garanzie di ritorno economico, era in Italia pochissimo praticata. In California lo è sin dal 1932. Per costruire il ponte di San Francisco bastò che al progettista ingegner Joseph Strauss, genio sognatore, si affiancasse un banchiere ancor più grande e geniale come il genovese Amadeo Peter Giannini, fondatore della Bank of America, ed ecco il Golden Gate Bridge (vedi *Libero* dello scorso 23 luglio).

Il traforo collegherebbe Edolo, al culmine della Valcamonica, con Tirano. Da lì parte la superstrada che collega con Bormio, e il nastro d'asfalto e quello ferrato e che attraversano dopo due chilometri il confine del Canton Grigioni, ed è Svizzera, si apre il vasto mondo del Nord. La cartina mostra il flusso del traffico che sentirebbe passando per

Brescia e valorizzando la Statale 65 si realizzerebbe un'opera indispensabile per consentire la fruibilità internazionale dei tre bacini dell'Olimpiade, con un beneficio che si protrarrebbe per decenni e decenni.

Lunardi, che di recente ha compiuto 80 anni, e ha il cervello creativo e pratico di chi dialoga quotidianamente con il Nobel Carlo Rubbia, ha bocciato il traforo dello Stelvio: troppo tempo, troppo costoso. Dice che se si vogliono mettere in sicurezza le Olimpiadi e l'economia della Valtellina e anche della Valcamonica, quest'opera «non è solo utile ma indispensabile». Lunardi salvò la Valtellina nel 1987. Allora quel popolo e quel territorio erano in procinto di essere travolti da una massa d'acqua peggio del Vajont. Il professore parmense accettò l'incarico gravosissimo. Con un colpo ingegneristico audace e da allora studiato in tutto il mondo, invece di togliere l'acqua la fece trascinare, contro ogni senso comune, ma attingendo alla scienza. Solo in un Paese ingrato come l'Italia uno così non ha ancora trovato la strada del laticlavio a vita. Si tratta di ascoltarlo, su un tema per fortuna meno apocalittico: salverebbe le Olimpiadi e allargherebbe il respiro di un territorio che non vuole essere più trattato come una "ridotta" ma come un polmone per il Nord Est. Forza Mortirolo, che vinci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA MAPPA

