

 **DIBATTITO APERTO SUI FACILI ENTUSIASMI DELLE DICHIARAZIONI A MEZZO STAMPA**

Tra Torino e Lione c'è di mezzo il mare

“Torino-Lione: Italia e Francia firmano il sì definitivo”. Però questo non è il titolo del 5 settembre, ma quello che La Stampa aveva pubblicato il 31 gennaio scorso in occasione del penultimo incontro avvenuto a Roma. Poi i No Tav si sono insospettiti di questo accordo, di cui si era dato solo il comunicato, e alla fine ne hanno trovato il testo ed hanno potuto scoprire che l'articolo 1 diceva testualmente che quanto era stato sottoscritto “non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi”.

Più o meno vale la stessa cosa per l'accordo dei giorni scorsi, e non è vero neppure che il premier francese Hollande abbia cambiato opinione, rispetto al suo noto scetticismo. Sin dal suo programma elettorale è stato chiarissimo: per le nuove linee ad alta velocità non ci sono soldi e per farle sarà necessario verificare se si possono avere sostanziali fondi europei.

Più che logica, quindi, una dichiarazione di principio favorevole perché, nel momento in cui si chiede un contributo alla Ue, non si possono chiedere soldi se si dice che non la si vuole fare, ma anche più che logico il nostro scetticismo su questa richiesta del 40 per cento, che sembra fatta apposta per farsi dire no, stante il fatto che la situazione europea oggi è peggiore del 2008, quando furono dati 700 milioni: che sono comunque poca cosa di fronte a qualche decina di miliardi che Italia e Francia devono spendere complessivamente.

Anche il breve tunnel previsto a St. Martin de La Porte non sarà affatto l'inizio della Torino-Lione, ma solo una prova di una talpa Tbm tecnicamente simile a quella che la dovrebbe scavare. Nei progetti del 2003 era previsto che partisse da Modane verso Venaus, insieme con quella che da Venaus andava nella direzione opposta,

per poter saggiare complessivamente una metà del tratto di valico, allora di 25 chilometri, ora di 30, che concentra le massime problematiche e su cui si sa quasi nulla. Poi, per una di quelle assurdità di cui la Torino-Lione ci ha dato già molti esempi, il tunnel di prova che doveva affrontare le incognite è stato portato da una parte a Chiomonte e dall'altra a St. Martin de La Porte, in un tratto assolutamente ben conosciuto perché è sottostante al fondovalle. In sostanza, sarà solo un prolungamento della discenderia, di cui, trattandosi di un sondaggio, l'Ue pagherà il 50 per cento, l'Italia il 25 e la Francia soltanto il 25. Poi tutto finirà lì: il passo per iniziare i lavori è ancora lungo ed è ancora tutto da fare, e per prima cosa bisognerà che i due Stati dimostrino di poter finanziare l'opera, sia per le parti nazionali che per quella internazionale, perché nel calcolo globale non

si potranno fare i trucchetti come quello della cosiddetta “low cost”, che accorcia la parte internazionale, ma allunga quella a totale carico dell'Italia, che così si accollerebbe un miliardo di euro in più per la perdita del contributo europeo e francese tra Susa e Chiusa.

Dal punto di vista della realizzazione, non sposta i termini neppure la costituzione della nuova società che dovrà sostituire Ltf: semplicemente si farà per Ltf quello che Ltf aveva fatto per Alpetunnel nel 2000. Una sostituzione che non cambia le persone, ma cambia la ragione sociale in modo che tutti gli errori, le illegalità e le promesse di cui Ltf si è fatta carico possano essere tranquillamente archiviati, con buona pace di chi, in questi anni, è stato convinto di trattare con l'interlocutore finale.

MARIO CAVARGNA
Bussoleno