

«No al Tav, sì al dialogo... ma scientifico»

di MARCO GIAVELLI

Sono i giorni del primo "vero" giro di incontri istituzionali sul Tav per Chiara Appendino: dopo la riunione di giovedì scorso con il commissario di governo e presidente dell'Osservatorio Paolo Fioletta, martedì 13 settembre (è confermato) la sindaca di Torinocherà a Roma per un vertice con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, anche se in realtà il faccia a faccia verterà su tematiche prettamente torinesi (vedi tunnel di corso Grosseto, linea 2 del metrò e prolungamento della linea 1) più che sulla Torino-Lione, che sarà affrontata solo in modo marginale. Ieri invece, a Torino, la Appendino e il suo vice Guido Montanari, ex assessore rivaltese, hanno ricevuto il coordinatore europeo del corridoio Mediterraneo, Jan Brinkhorst, e il presidente della delegazione francese della Conferenza intergovernativa, Louis Besson.

Si è trattato, come da previsioni, di un primo approccio da parte della governance europea per capire se con la nuova giunta M5S-No Tav possano comunque esistere spazi di collaborazione. Da questo punto di vista tutti parlano anche stavolta di riunione positiva e atmosfera cordiale: del resto, a quanto si apprende, la stessa Appendino ha voluto imprimere a questi primi incontri un profilo prudente e istituzionale, ascoltando anzitutto e lasciando al domani eventuali posizioni barriera, proprio per non cadere nella trappola di essere additata come "contraria a prescindere".

«L'atmosfera è stata molto positiva - ha dichiarato Brinkhorst - abbiamo ribadito al Comune di Torino la disponibilità a venire incontro alle richieste per il nodo del capoluogo piemontese nel quadro del progetto della Torino-Lione e la sindaca di Torino è stata molto contenta di ascoltare queste parole. Le abbiamo fornito degli elementi in più, consegnandole un cronoprogramma delle attività in corso e facendole notare che l'Unione europea non assegna 4 miliardi di euro ad un progetto in cui non crede».

Di incontro positivo ha parlato anche Besson: «Siamo stati accolti molto bene. C'è stato uno scambio di opinioni, anche se ricordiamo che la Torino-Lione non rientra nelle compe-

tenze degli enti territoriali. La sindaca ha espresso la posizione contraria sua e della sua amministrazione, non per motivi ideologici ma nel merito. Ci ha detto che è in una fase di ascolto e ha ascoltato con grande attenzione anche noi». Da parte sua la Appendino, confermando il clima cordiale, non ha dunque esitato a ribadire la sua posizione di contrarietà, «come specificato nelle linee programmatiche con cui il Movimento 5 Stelle ha vinto le ultime elezioni amministrative. Una contrarietà che tuttavia non è di stampo ideologico: per questo motivo siamo di-

“
 Così ieri la Appendino nell'incontro con Brinkhorst e Besson

ne e nel mese di luglio partiranno i cantieri del tunnel di base». Senza specificare dove e come: se, come tutto fa pensare, sarà confermata la soluzione di scavare il tunnel di base da Chiomonte verso Susa per arginare la protesta No Tav nella piana di San Giuliano, è probabile che il coordinatore europeo si riferisca allo spostamento della pista di guida sicura da Susa a Buttigliera e dell'autoporto da Susa a San Didero.

Intanto, in vista del vertice, il movimento No Tav ha diffuso un'ironica lettera aperta indirizzata

di ironia, un elenco di "interrogativi retorici": ovvero tutte le frasi che ogni No Tav avrebbe voluto che Brinkhorst e Besson dicessero alla Appendino, conscio che questo non sarebbe accaduto. «Le diranno finalmente che i

per una capacità riconosciuta dalla Snecf di 120 treni al giorno? Le diranno che, utilizzando queste capacità, potrebbero circolare il 75 per cento in meno di autocarri sulle strade alpine che portano ai tunnel di Monte Bianco e Fréjus?».

E ancora: «Le diranno che l'alta amministrazione pubblica francese ha respinto il progetto Torino-Lione dal 1998, come ha ricordato la Corte dei conti francese facendo riferimento "agli studi socio-economici della Conferenza intergovernativa (dicembre 2000), allo studio della direzione

“
 La sindaca M5S martedì 13 da Delrio: sul tavolo non solo To-Lione



sponibili al dialogo entrando nel merito dei dati scientifici». Un assaggio di quella che, verosimilmente, sarà anche la sua strategia da qui in avanti: evitare facili slogan e cercare di spostare il dibattito anzitutto sul piano dei dati trasportistici ed economici, provando così a dare un peso politico maggiore a quello che in fin dei conti i sindaci e i tecnici No Tav vanno ripetendo ormai da anni. Inascoltati.

Ma l'incontro di ieri a Torino è stato per Brinkhorst l'occasione per annunciare che «a gennaio i parlamenti di Italia e Francia porteranno a termine la ratifica del protocollo aggiuntivo per l'avvio dei lavori della Torino-Lio-

a Brinkhorst e Besson e firmata dal coordinatore del "Presidio Europa", Paolo Prieri. Titolo: "Timeo Danaos ed dona ferentes", dal latino "Temo i greci anche quando portano doni". «Con la presente desideriamo comunicarvi che anche noi cittadini portiamo doni alla sindaca. Ci limitiamo ad una grande opera del passato, l'Eneide, nella quale Publio Virgilio Marone ha scritto "Temo i greci anche quando portano doni", frase detta da Laocoonte ai troiani per convincerli a non fare entrare il cavallo di Troia».

E ieri, in un comunicato stavolta più tecnico, il "Presidio Europa" ha provato a stilare, sempre con un velo

viaggiatori possono fare oggi la tratta Milano-Parigi sulla linea ferroviaria esistente in 5 ore e 25 minuti e non in 7 ore come scrivono i promotori del progetto? Le diranno finalmente che la Svizzera sulla storica linea del Gottardo, che ha le stesse caratteristiche alpine e di pendenza della linea italiana esistente, fa circolare 16,8 milioni di tonnellate di merci all'anno, mentre su quella italiana ne circolano solo 3,5 milioni tonnellate, nonostante una capacità riconosciuta di oltre 20 milioni di tonnellate? Le diranno finalmente che sul rinnovato tracciato esistente a sagoma Gb1 europea non circolano che 20 treni merci in media al giorno

generale del Tesoro, al rapporto del Consiglio generale dei Ponti e delle Strade sulla politica dei trasporti terrestri nelle Alpi (1998) e alla relazione di revisione dei grandi progetti infrastrutturali dello stesso Consiglio generale e dell'Ispettorato generale delle Finanze (febbraio 2003)?». Le diranno che la Corte dei conti francese ha ancora una volta ribadito l'impossibilità di finanziare la Torino-Lione con una nuova relazione pubblicata il 29 agosto scorso? Elenco non esaustivo, ma se finalmente i promotori si decideranno a rivelare la verità di questo progetto inutile, di certo una riunione non sarà sufficiente».