

Quei sì e no bipartisan alla Tav

L'approvazione «bipartisan» delle mozioni presentate alla Camera per sbloccare i lavori dell'Alta velocità Torino-Lione va salutata, certo, come un importante segnale positivo. Ma sarebbe imprudente e alquanto ingenuo pensare che basti per fugare l'impressione che si stia creando un fronte, altrettanto «bipartisan», che non osa contraddire pubblicamente l'impegno dei partiti a favore dell'opera, ma che non sarebbe affatto dispiaciuto se la Tav, alla fine, non si riuscisse a fare. Un fronte che si prepara a cogliere un pretesto, magari di «forza maggiore», per giustificare l'abbandono del progetto, senza assumersi alcuna responsabilità per il suo fallimento.

L'augurio, naturalmente, è che questo sospetto nasca da un intempestivo processo alle intenzioni, per di più fraintese. Il timore, invece, è che, anche in questo caso, valga la famosa massima andreottiana per cui «a pensar male, magari si fa peccato, ma molte volte ci si azzecca».

CONTINUA A PAGINA 71

Cara Torino

Quei sì e no bipartisan alla Tav

LUIGI LA SPINA
SEGUE DA PAGINA 63

Coperti dalla fragorosa opposizione «ufficiale» dei no-Tav valsusini, ci sono convenienze localistiche, egoismi privati e pubblici, provinciali irritazioni antieuropee che, sommandosi in un variegata compagnia trasversale agli schieramenti politici, rischiano di compromettere la realizzabilità dell'opera forse con maggior efficacia rispetto alle clamorose proteste.

Alla luce del completamento della linea del Gottardo e del suo futuro collegamento con il terzo valico, da Genova ad Alessandria e, poi, a Novara, c'è chi non si ritiene più particolarmente interessato anche alla costruzione di un asse ferroviario Ovest-Est. Proprio perché giudica che il percorso essenziale per le merci sia quello che, dai porti del Mediterraneo, arriva ai porti e alle città del Nord Europa. Senza pensare che la rete di collegamenti prevista dalla Ue funziona solo se è realizzata nella sua interezza e non lascia Spagna, Francia del Sud e Piemonte in un pericoloso isolamento. Calcolare, poi, i flussi di traffico futuri sulla base della realtà attuale è un grave errore, perché creare nuove vie vuol dire alterare il quadro delle opportunità economiche e, quindi, modificare il calcolo dei percorsi più vantaggiosi.

E' un'illusione, inoltre, che i soldi che si potrebbero risparmiare non costruendo la Tav possano essere destinati ad altre opere, magari più vicine a interessi clientelari più forti. Perché i risparmiamenti che dovrebbero essere versati, sia alla Francia, sia all'Unione europea sarebbero ingenti.

Se la divisione tra favorevoli e contrari al progetto fosse davvero solo confinata a sinistra, tra il Pd riformista e le frange più radicali, non ci sarebbe davvero motivo di «pensar male», visto la sproporzione di forze nei due campi. Ma non è così.