

Tav: primo vertice tra Appendino e Delrio

di MARCO GIAVELLI

La partita del Tav vivrà a metà settembre il suo primo momento politicamente importante, da quando Torino è trazione 5 Stelle: nelle prossime settimane, forse già martedì 13, la sindaca Chiara Appendino volerà a Roma per incontrare il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio. Un vertice chiesto e ottenuto dalla stessa prima cittadina, durante il faccia a faccia di giovedì scorso con il commissario di governo e presidente dell'Osservatorio Paolo Fioletta. La Torino-Lione non sarà l'unico tema al centro del confronto: la Appendino vuole infatti affrontare a 360 gradi il nodo delle infrastrutture che coinvolgono il capoluogo e la Città metropolitana, di cui l'esponente M5S è anche sindaca.

Si parlerà quindi della discussa costruzione della linea 2 della metropolitana, così come del prolungamento della linea 1, dove i punti di contatto sono però meno difficili da trovare. Ma si parlerà, naturalmente, anche di alta velocità, dove invece le posizioni sono notoriamente molto più distanti se non agli antipodi. Una volta fatto il punto con Delrio, la sindaca intende poi convocare a Torino un incontro plenario con tutti i soggetti toccati dal progetto della super-ferrovia: non solo i sindaci favorevoli, dunque, ma anche i tanti contrari della bassa valle di Susa che ormai da anni hanno abbandonato l'Osservatorio, oltre a prefetto, commissario Fioletta e presidente di Regione. Quell'Osservatorio che la Appendino ha fatto intendere a più riprese di voler abbandonare, come le chiedono i suoi elettori e il movimento No Tav, ma che formalmente non ha ancora abbandonato, dovendo prima completare tutti i passaggi istituzionali che si convengono ad un sindaco neo-eletto.

Per suggerire la contrarietà all'opera, la nuova maggioranza M5S starebbe lavorando alla stesura di un documento politico da discutere e approvare in consiglio comunale basato, stando a quanto filtra, anzitutto sui dati economici e sull'analisi costi-benefici: appare improbabile, tuttavia, che il documento possa essere discusso prima dell'incontro con Delrio e che quindi la Appendino possa presentarsi dal ministro con in mano la prima

delibera No Tav del Comune di Torino. Sulle barricate, a favore del sì, ci sarà certamente il capogruppo Fi in consiglio comunale Osvaldo Napoli: venerdì l'ex sindaco di Valgioie, in merito ai recenti incontri, ha depositato un'interpellanza in cui chiede alla sindaca M5S «in che cosa consista l'utilità di questi colloqui in merito alla Tav; se ritiene di compiere un gesto di attenzione e di galateo istituzionale informando il consiglio comunale di Torino sulla linea che intende seguire e sugli obiettivi che si prefigge di raggiungere; se questa decisione (quella

”
 Richiesto dalla sindaca M5S sui trasporti: si terrà a metà settembre

mente su posizioni opposte. Non si è nemmeno parlato in modo esplicito, a quanto si apprende, della lettera agostana con cui il M5S ha sfrattato l'Osservatorio dagli uffici della Città metropolitana, concessi e utilizzati fin dall'apertura del tavolo tecnico, che ora torneranno nella disponibilità dell'ente per motivi ufficialmente legati alla dislocazione del personale, anche se non si può non intravedere una chiara scelta politica dietro a questa decisione. Ma all'orizzonte, in attesa del vertice Appendino-Delrio, c'è già un altro appuntamento: giovedì 8 settembre arriverà a Torino

”
 Giovedì arriva Brinkhorst: Pro Natura fa le pulci su ritardi e iter



I lavori di scavo in corso a Saint Martin la Porte, sul versante francese; sopra, la sindaca di Torino e metropolitana Chiara Appendino

di affrontare con Delrio sia la questione metrò, sia la vicenda Tav, ndr) non prefiguri una stretta connessione fra il tema della mobilità urbana e la Tav, con il rischio di confondere due piani distinti e di prolungare oltremodo lo stanziamento delle risorse per l'ampliamento delle rete urbana».

L'incontro di giovedì scorso con Fioletta, invece, è stato tutto sommato interlocutorio, essendo anche il primo vertice ufficiale tra Comune a guida pentastellata e Osservatorio: un paio d'ore definite "cordiali", ma natural-

mente su posizioni opposte. Non si è nemmeno parlato in modo esplicito, a quanto si apprende, della lettera agostana con cui il M5S ha sfrattato l'Osservatorio dagli uffici della Città metropolitana, concessi e utilizzati fin dall'apertura del tavolo tecnico, che ora torneranno nella disponibilità dell'ente per motivi ufficialmente legati alla dislocazione del personale, anche se non si può non intravedere una chiara scelta politica dietro a questa decisione. Ma all'orizzonte, in attesa del vertice Appendino-Delrio, c'è già un altro appuntamento: giovedì 8 settembre arriverà a Torino

il coordinatore europeo del progetto del corridoio mediterraneo, Jan Brinkhorst, e il presidente francese della Commissione intergovernativa, Jean Louis Besson. Anche in questo caso sarà un primo approccio istituzionale, per capire se con la nuova giunta M5S esistano spiragli di collaborazione.

A questo proposito Pro Natura Piemonte ha diffuso giovedì scorso un comunicato stampa in cui il presidente Mario Cavargna dice la sua, mettendo a nudo alcune presunte carenze in vista dell'incontro "europeo" di

terminato nell'anno 2013, in realtà il lavoro con la "talpa" Tbm è cominciato solo all'inizio del gennaio 2013 e l'allora commissario "factotum", Virano, si era impegnato solennemente a garantire che i lavori sarebbero stati terminati entro il 31 dicembre 2015. Se tutto va bene ci vorrà ancora un anno di scavi, con un tempo finale quasi doppio del previsto. Da notare che non si tratta di un tunnel rifinito, ma di una galleria grezza, in pratica solo uno scavo nella roccia».

Capitolo galleria di Saint Martin

la Porte. «Qui la storia dei ritardi è ancora più grottesca - attacca Pro Natura - lo scavo è iniziato al principio del 2015 e nell'anno sono stati festeggiati i primi canonici 200 metri; a gennaio 2016 altri festeggiamenti per l'arrivo della "talpa", con intervento di giornalisti e autorità per diffondere la notizia; a fine giugno 2016 altra festa con giornalisti e autorità per annunciare che era terminato il montaggio della "talpa", che a oggi non ha iniziato a scavare. Esaurite queste premesse, ricordiamo che la Torino-Lione fra Italia e Francia prevede 150 km di gallerie doppie, cioè 300 km complessivi. Se il buon giorno si vede dal mattino...». Quindi un parallelismo tra le gallerie della Maddalena e di Saint Martin la Porte: Cavargna sottolinea che «non sono opere riutilizzabili per la galleria di base: un tunnel di quel tipo va costruito man mano con determinate caratteristiche di strutture».

Infine, sul fronte delle procedure, «resta in sospenso il famoso finanziamento dell'Unione europea 2014-2020, annunciato lo scorso anno. Per intanto circa metà finanziamento è andato perso, perché quanto era in programma per il 2014-2015-2016 è da considerare perso. Soprattutto resta in sospenso la ratifica dell'accordo tra Italia e Francia sull'inizio dei lavori effettivi. Il trattato del 31 gennaio 2012 poneva all'articolo 1 la condizione di fondo di un protocollo addizionale che doveva determinare il definitivo contributo dell'Unione europea sull'intera opera. Questa attestazione serve a metterla in bilancio perché non si possono fare preventivi se non si sa quali saranno i costi che graveranno sulle casse dello Stato. Ma si tratta di una attestazione che nessuno può fare, perché il futuro economico e politico dell'Ue non si può predeterminare con 15 anni di anticipo. Questa clausola resta valida perché non è mai stata modificata, ma proprio perché resta valida impedisce la ratifica degli accordi del 2015 e del 2016 per quanto riguarda l'avvio di lavori in qualche modo collegati all'opera definitiva».