

Si apre il cantiere

Torino-Lione il dovere dei sindaci

LUIGI LA SPINA

Dopo anni di polemiche, contestazioni, trattative, la prossima settimana dovrebbe segnare l'inizio, concreto seppur quasi simbolico, dei lavori per la nuova ferrovia Torino-Lione. Si tratta del primo pezzo, in Italia, del famoso «corridoio 5», il grande asse di comunicazione tra l'Ovest e l'Est dell'Europa, destinato a rivoluzionare il trasporto delle merci attraverso il nostro Continente.

Il clima politico e sociale nel quale si aprirà il cantiere destinato a inaugurare questa opera, fondamentale per lo sviluppo economico del Nord e, in particolar modo, del Piemonte, si annuncia pessimo. Negli ultimi giorni, agli annunci di mobilitazione di coloro che si oppongono al progetto, sono seguite minacce di morte, in puro stile terrorista, nei confronti di coloro che, invece, lo sostengono. L'ipotesi di un ricorso, deliberato e provocatorio, alla violenza da parte di gruppi estremisti è purtroppo prevedibile, nell'intento di suscitare una tale esasperazione emotiva da impedire un ragionevole confronto di idee e il rispetto delle decisioni assunte sulla base della regola fondamentale in democrazia, la volontà della maggioranza.

Da circa sei anni una commissione, guidata dall'architetto Virano, ha esaminato, con le parti coinvolte nel progetto, tutti i problemi ambientali, economici, sociali che la cosiddetta Tav potrebbe procurare alla vita delle popolazioni valsusine. Perché è ovvio il consenso di chi non è toccato direttamente dai disagi che arrecheranno i lavori e ne vede solo i vantaggi futuri.

Mentre è del tutto comprensibile la preoccupazione di chi, invece, vive in prossimità della nuova linea.

Così, il tracciato della ferrovia è stato profondamente cambiato, il sistema di smaltimento dei rifiuti è passato dal camion al treno, sono state assicurate le stesse garanzie di sicurezza che sono valide in tutta l'Europa e che sono state accettate per i valichi del Brennero, del Gottardo, del Loetschberg. E' stato stabilito, infine, un piano di compensazioni per la Valsusa che prevede numerose opere di riqualificazione e ammodernamento infrastrutturale. Una prima parte di questi finanziamenti è stata varata, il resto arriverà man mano che i lavori avanzeranno.

Il metodo della trattativa e del confronto, almeno con chi non lo rifiuta pregiudizialmente, si è rivelato, quindi, fruttuoso ed è servito anche a fornire risposte esaurienti ad alcune obiezioni fondamentali sulla convenienza del progetto. E' evidente, infatti, che le stime sui volumi di traffico non si possono calcolare sulla situazione attuale, ma sulla base delle previsioni per i prossimi cinquanta o cento anni. Basta ricordare le vicende del piano autostradale varato in Italia all'inizio della seconda metà del secolo scorso: sembrava sovrabbondante, ora ne lamentiamo le insufficienze. Anche le critiche relative ai costi non sembrano giustificate, perché la Ue ha destinato i finanziamenti solo per questo progetto. Se l'Italia rinunciava, non solo non vedrebbe un euro per qualsiasi opera alternativa, ma sarebbe costretta a pagare penali per circa due miliardi. I vantaggi, poi, per l'economia locale, tra quelli diretti e quelli indiretti, non sono trascurabili, soprattutto in un periodo di crisi occupazionale come questo. Solo per scavare i sette chilometri del tunnel della Maddalena, un centesimo dell'intera opera, si calcolano ricadute di 35-40 milioni di euro. La previsione di una fermata della ferrovia a Susa, infine, consentirà ai viaggiatori che provengono da Londra o da Parigi o da Madrid di arrivare velocemente nel cuore della Valsusa, con conseguenze turistiche facilmente intuibili.

Nel tentativo di svelenire un clima che si stava facendo davvero troppo acceso, la decisione del ministro Maroni di riservare solo alle forze dell'ordine il compito di tutelare la sicurezza dei lavori, escludendo quelle militari, è apparsa davvero opportuna. Ma il clima nel quale si aprirà il cantiere di Chiomonte è affidato soprattutto alla responsabilità di coloro che rappresentano alcune istituzioni locali: i sindaci e il presidente della Comunità montana, Sandro Plano. Toccherà a loro il compito di assicurare che le frange estremiste e paraterroristiche rimangano isolate da coloro che, anche legittimamente, restano contrari al progetto e vogliono esprimere il loro dissenso in maniera pacifica. Il crinale fra la tentazione di accendere lo scon-

tro per ingigantire il loro ruolo di mediatori e di unici potenziali pompieri della protesta «no Tav» si sta facendo troppo stretto e pericoloso. Di fronte alle minacce di morte e di violenza, non si tratta più di un invito alla coerenza politica fra la loro militanza nel Partito democratico che si batte per la realizzazione dell'opera e la loro opposta convinzione. Ma del rispetto per il compito istituzionale che devono rivestire: quello di rappresentanti di tutta la popolazione e, soprattutto, dello Stato italiano. Come ricorda, tra l'altro, la fascia tricolore che indossano.