

di MARCO GIAVELLI

Dopo riunioni e riunioni, una via d'uscita i sindaci No Tav l'hanno trovata: una via d'uscita che però sa più di "scappatoia" che di reale soluzione. O meglio, di un modo elegante e istituzionale per "farsi dire di no", perché in fondo il problema politico rimane tutto. E presto, inevitabilmente, i sindaci contrari al super-treno dovranno prendere una decisione, in un senso o nell'altro. Se accettare, cioè, di discutere di cantieri e compensazioni, o se restare sull'Aventino.

”
Lettera dei sindaci No Tav a Delrio, ma il problema politico rimane



Al tavolo per parlare di opzione zero

Dall'assemblea di giovedì sera a Villa Ferro, sede dell'Unione montana Valle Susa, i 22 sindaci sono usciti con un documento "ufficialmente unitario" che, trasformato in lettera, dà al ministro delle infrastrutture Graziano Delrio e al commissario straordinario per la Torino-Lione, Paolo Fioletta, la disponibilità a sedersi al famoso tavolo di confronto concordato a fine ottobre ponendo una condizione chiara e netta: che a quel tavolo si possa discutere anche della cosiddetta "opzione zero". Una richiesta sostenuta dal movimento No Tav e formalizzata, nelle scorse settimane, anche dal consiglio comunale di Bussoleno, dalla giunta di Almese e venerdì anche dal consiglio di Caprie.

Nella lettera a Delrio e Fioletta, firmata a nome di tutti dal presidente dell'Unione montana Sandro Plano, si ricorda che al tavolo del 28 ottobre «l'Unione montana aveva espresso la necessità di una discussione libera, ovvero che comprendesse la cosiddetta "opzione zero" - scrivono i sindaci - Già in quella sede e in successive interviste il commissario

aveva affermato di avere mandato dal governo per discutere esclusivamente sul "come" realizzare l'opera, atteggiamento che non ha facilitato l'avvio del tavolo di confronto. Nel corso di successive riunioni degli amministratori è emersa la necessità di riesaminare le ragioni che hanno portato all'avvio del progetto di una nuova linea ferroviaria. Il primo quaderno dell'Osservatorio aveva illustrato la situazione del trasporto tra la Francia e l'Italia e già in quel documento erano emersi dati che dimostravano l'inutilità dell'opera. Era un testo redatto nel periodo ante crisi e quindi molto datato. Da allora la situazione economica del Paese è peggiorata, contestualmente è diminuita la necessità di trasporto di merci e passeggeri e non si scorgono, nel medio termine, scenari tali da giustificare un investimento così oneroso per le finanze dello Stato».

Le conclusioni: «Ribadendo la validità dell'opzione zero, si chiede un confronto tra tecnici, presieduto da una persona super partes, trasmesso in streaming. In questo tavolo non si dovranno esaminare temi riguardanti compensazioni e tracciati, ma prima di qualsivoglia discussione si deve avviare un'operazione "verità" sulle effettive necessità del trasporto, sull'attualità del progetto e sulla sua sostenibilità economica».

Non si può negare, come ricordano loro stessi, che Plano e i sindaci No Tav si fossero presentati all'ultimo faccia a faccia col ministro con un documento che, per riprendere il dialogo, chiedeva anzitutto «la definizione di un'agenda di incontri "senza limiti" agli argomenti trattati, siano tecnici, economici o politici». E quel "senza limiti" era un espediente lessicale per dire "opzione zero". Ma è altrettanto vero che, in mezzo ad un

mare di equivoci, il tavolo è stato ufficialmente parterrito, fatti salvi alcuni mal di pancia scoppiati un'ora dopo e le ire del movimento, che in un'accesa riunione a Villa Ferro aveva subito accusato i sindaci No Tav di sedersi a un tavolo che, di fatto, sarebbe diventato un copione dell'Osservatorio.

È indubbio che le forti pressioni del movimento abbiano inciso molto nel dibattito: l'ultimo documento di giovedì sera, stilato all'una di notte dopo fiumi di parole, serve dunque più come "soluzione interna", per mettere a tacere le ire del movimento e salvaguardare la "formale compattezza" del fronte istituzionale No Tav, che non come effettiva soluzione. A meno di clamorosi sviluppi, Delrio e Fioletta non potranno infatti che rigettare la richiesta. E allora che si farà? Nessuno lo sa. Di sicuro c'è che le famose "sfumature" permangono tutte, comprese quelle più marcate di

quei sindaci (almeno cinque o sei, si mormora) che pur restando contrari all'opera sono anche convinti della necessità di tornare a sedere ai tavoli, anche a costo di parlare di compensazioni, anche a costo di tornare nell'Osservatorio se il nuovo tavolo naufragasse prima ancora di partire.

Ora la palla passa di nuovo a Delrio e Fioletta, che dovranno dare una risposta formale a Plano e ai 22 sindaci della bassa valle di Susa, risposta che ad oggi appare scontata. Il balletto, dunque, è destinato a durare ancora per qualche settimana, ma è chiaro che presto gli amministratori contrari all'alta velocità saranno nuovamente di fronte ad un bivio, un po' com'era successo nel gennaio 2010 ai tempi del "nuovo" Osservatorio targato Virano. Quello che chiedeva ai comuni di partecipare alle riunioni per definire «la miglior progettazione preliminare possibile dell'opera».