

A Chiomonte inizia la To-Lyon, non faremo un passo indietro

Si sta avvicinando, velocemente, un nuovo periodo in cui dovremo contrastare, con la forza della ragione ma soprattutto con la necessaria presenza fisica, il tentativo da parte del fronte Si Tav di iniziare i lavori del tunnel geognostico a Chiomonte per poter poi attivare i lavori del tunnel di base.

L'arroganza affaristica del fronte Si Tav, cioè le imprese interessate alla realizzazione della Torino-Lyon, i clan mafiosi e clientelari da sempre attivi nel più grande scandalo finanziario di tutti i tempi rappresentato dal progetto Tav nel suo complesso nazionale, una casta politica al servizio non della comunità nazionale ma delle lobbies economiche che ne garantiscono la rielezione e quindi il mantenimento del potere e dei privilegi connessi, è inferiore solo alla grande stupidità di questa cricca che crede, con la tattica del "adesso costruiamo il tunnel di base e sblocciamo il nodo di Torino e poi, solo se necessario e fra 10 o 20 anni, costruiremo la tratta ferroviaria in bassa valle di Susa", di poter depotenziare il movimento No Tav.

Questa tattica, che è la brutta copia della "politica del carciofo" tanto cara a Carlo Emanuele III di Sardegna e a Cavour, è dovuta al fatto che sia per la forza del Movimento sia per la non disponibilità delle ingenti risorse economiche necessarie, il fronte Si Tav non ha la capacità, e tanto meno la forza, di aprire contemporaneamente più cantieri. E questa tattica evidenzia ancor di più quanto quest'opera non sia necessaria se oggi viene ammesso che la linea storica può sopportare, dopo averlo sempre negato, un aumento del traffico esponenziale.

Il fatto appunto è che questo aumento del traffico è, ovviamente, solo virtuale perché previsto da indici di sviluppo, sia del traffico merci che delle persone, taroccati da tecnici fedeli al fronte Si Tav, da cui sono pagati, e infedeli a Voltaire.

Da non crederci di fronte a tanta stupidità e di riflesso a tanta mancanza di

rispetto all'intelligenza di una comunità che da 20 anni si oppone, con consapevolezza, a un'opera necessaria solo alle imprese, sempre le stesse, che la vogliono costruire per continuare la rapina della finanza pubblica (il progetto Tav nel suo complesso è già costato ai cittadini oltre 44 miliardi di euro; soldi in gran parte spariti in tangenti e malaffare come ben documentato dal magistrato Ferdinando Imposimato), e non per l'interesse nazionale, perché tutte le analisi, dal sensibile crollo del traffico merci attraverso le Alpi occidentali al rapporto costi benefici, confermano le ragioni del No Tav e quindi l'inutilità dell'opera.

Ma in questo Paese sempre più dominato dalla corruzione e scivolato nella graduatoria dei Paesi corrotti all'indecente posizione numero 67, superato anche dal Ruanda e da altri paesi del terzo mondo e ben distaccato da Germania e Francia, come emerge dalla relazione dell'organismo internazionale Transparency international corruption perceptions index, le ragioni non contano nulla, contano solo gli affari e il malaffare di pochi a danno della comunità nazionale.

In presenza dell'attuale linea ferroviaria internazionale Milano-Torino-Parigi (a doppio binario ed elettrificata mentre oltre il 50 per cento della rete ferroviaria nazionale è ancora a binario unico e non elettrificato), sotto utilizzata per mancanza di traffico merci ed anche di passeggeri e i cui lavori di ammodernamento, come la ristrutturazione dell'attuale tunnel ferroviario, stanno arrivando, nonostante lo "scarso impegno", o meglio il "forte disimpegno", a conclusione con il ripristino dei due sensi di marcia, si sceglie di costruire una nuova linea ferroviaria ad alta velocità il cui costo è calcolato, a preventivo e quindi a consuntivo risulterà più elevato, in 120 milioni di euro al km.

Una vera follia rispetto alla grave situazione deficitaria del Paese e, considerato che il "modello Tav" ha "migliorato" i

meccanismi corruttivi scoperti con "tangentopoli", una rapina a mano armata della finanza pubblica.

La Francia, che non ha lesinato tangenti, come documentato da un'inchiesta del settimanale l'Espresso, per aggiudicarsi la costruzione di cinque centrali nucleari sulle sette previste dal governo Berlusconi in base al "piano di Scajola", l'ex ministro talmente informato da non sapere chi gli ha "comprato" la casa romana, vede nel tunnel di base, a prescindere dalla rete ferroviaria, l'occasione di un affare economico esponenziale visto che dei 57 km del tunnel ben tre quarti sono in territorio francese ma i costi saranno sostenuti per il 70 per cento dall'Italia. Anche questo è uno scandalo che la dice lunga sugli interessi speculativi che gravitano intorno al tunnel di base.

Il Portogallo travolto dalla crisi finanziaria si è sfilato dal progetto, quindi l'asse Kiev-Lisbona non esiste più... goodbye Atlantico... all'est dove gran parte della rete ferroviaria è obsoleta, binario unico e non elettrificato, in molti Paesi non ci sono risorse per finanziare l'opera e anche Kiev, in realtà, è solo un miraggio... la stessa Francia nulla fa per il nodo di Chambéry che ha gli stessi problemi di quello di Torino, cioè non è in grado di sostenere aumenti sensibili di transito dei treni.

Il traffico merci in Francia non viaggia sull'alta velocità e il collegamento ferroviario a bassa velocità Perpignan-Lussemburgo, con 30 mila camion trasportabili ogni anno, dimostra che quello che conta è una buona organizzazione logistica di tutta la rete ferroviaria più che la costruzione di cattedrali nel deserto rispetto allo sfacelo generale in cui versa gran parte della rete ferroviaria nazionale italiana.

Ma tutto questo fa parte dell'informazione negata agli italiani da parte di giornali le cui proprietà sono parte in causa nell'affare del secolo, e i giornalisti preferiscono il "signorisi" al dovere professionale di informare. Il quadro è deso-

lante: le forze politiche non fanno politica, sono scatole vuote di idee e programmi, puntano solo alla loro autoriproduzione e al mantenimento della propria casta, e sulla Torino-Lyon fanno una schermaglia risibile, vuota di contenuti, in cui la sfida è: "noi siamo più favorevoli di voi all'Opera" contro il "no, siamo noi quelli più favorevoli di voi"... e nessuno si chiede come sia possibile che i costi arrivino a 120 milioni di euro cioè 240 miliardi di lire al km, e nessuno si interroga se è giusto sperperare la ricchezza nazionale con questo "affaire" mentre si tagliano continuamente i servizi essenziali.

Chi se lo chiede... vorrebbe magari una perizia suppletiva per poter aumentare i propri guadagni, ai danni dei cittadini ed alla faccia di tutti i sacrifici sociali e occupazionali imposti in questi anni. Con 5-6 km di questa follia si potrebbero mettere in cantiere programmazioni serie di sostegno all'industria meccanica e manifatturiera, invece si sceglie di costruire un'opera devastante ed inutile e chiusi i cantieri a noi, un noi inteso come nord d'Italia, resteranno gli scheletri degli edifici industriali e la crescente disoccupazione perché la mancanza di piani industriali è una sorta di scivolo accelerato verso la delocalizzazione delle imprese.

E noi ci ritroveremo, come nel romanzo breve "Il treno rapido di Yatir" di Abraham B. Yehoshua (ne consiglio la lettura perché è una metafora di quanto potrebbe avvenire in valle di Susa), ad osservare il transito delle merci prodotte altrove per andare altrove. Una cosa è certa: l'inizio dei lavori a Chiomonte equivalgono all'inizio dei lavori della tratta ferroviaria Torino-Lyon nel suo complesso, e per questo non faremo alcun passo indietro. Non difendiamo solo la valle di Susa ma anche la comunità nazionale e il futuro dei nostri figli, piccoli o già grandi, che non può essere negato dal debito causato dal malaffare.

GIOVANNI VIGHETTI
Bussoleno