

il caso

ALESSANDRO MONDO

La volontà congiunta di rivedere il trattato di Schengen. L'andamento del conflitto in Libia. Il nucleare. L'opa lanciata da Lactalis su Parmalat. Niente da dire sulla Torino-Lione nel vertice italo-francese a Roma tra Berlusconi e Sarkozy: presenti i rispettivi ministri degli Esteri, dell'Economia e dell'Interno (ma non delle Infrastrutture).

In compenso, la giornata ha registrato l'apertura di Sinistra Ecologia e Libertà - con Antonio Ferrentino, membro del coordinamento provvisorio del partito e sindaco di Sant'Antonino di Susa -, all'ipotesi «low-cost» (tecnicamente definita «di fasaggio»): quella che, abbattendo i costi e diluendo gli interventi, punta a dare la priorità al nodo di Torino e al tunnel di base mentre nella parte centrale della Valle di Susa, almeno in prima battuta, i treni merci verrebbero fatti correre sulla linea storica. «La soluzione recepisce in parte il progetto "Fare" e come tale merita un'attenzione assoluta - commenta Ferrentino -. Non solo permetterebbe all'opera di procedere per fasi

ROMA DISTRATTA

Nessun riferimento all'opera nel vertice Berlusconi-Sarkozy

costantemente verificabili ma il nodo di Torino è fondamentale per attivare un servizio ferroviario metropolitano di cui beneficerebbe tutta la valle. Invito i Comuni a non scartarla aprioristicamente». Resta il problema del tunnel di base. Anche così, aggiunge Ferrentino, «e nonostante il ritardo colossale della politica, la nuova ipotesi giustifica un confronto: la prima sede non potrà che essere il tavolo istituzionale convocato a Palazzo Chigi il 3 maggio, dovranno essere invitati tutti i Comuni».

Un'uscita destinata a far discutere, in valle e non solo, mentre l'assenza di riferimenti al Tav nel vertice italo-francese suscita qualche perplessità a Torino. Eppure proprio la Farnesina aveva chiesto preventivamente al ministero di Matteoli un dossier sull'opera: la dimostrazione che la Torino-Lione, pur non inserita formalmente tra i temi di un'agenda



Niente cantieri in Bassa Valle

La nuova ipotesi, che recepisce le richieste del ministro Tremonti, prevede di dare la priorità al nodo di Torino e al tunnel di base, risparmiando sui costi: nella parte centrale della valle, almeno in prima battuta, i treni merci correrebbero sulla linea storica

Il progetto low-cost spiazza il fronte No-Tav

Ferrentino, sindaco di Sant'Antonino: merita la massima attenzione



Mario Virano

Spiega ai sindaci i dettagli del progetto preliminare della tratta nazionale



Antonio Ferrentino

Invita i sindaci ad accettare il confronto sulla nuova soluzione in fase di valutazione



Carla Mattioli

Il sindaco di Avigliana boccia il Tav perché costosissima e devastante

molto fitta, era considerata suscettibile di approfondimento. Tra le partite in sospenso, la ripartizione dei costi tra i due Paesi e la valutazione dell'ipotesi di fasaggio. Non a caso, il presidente dell'Osservatorio - che ieri ha ricevuto in Prefettura la prima tornata di sindaci per spiegare il progetto preliminare della tratta nazionale - ci contava. E con lui Paolo Foietta. «Mi auguro che a Roma si parli anche dell'opera - aveva commentato Mario Virano prima del summit - Sarebbe indubbiamente

un passo avanti». Invece la Tav è rimasta in ombra: nessun riferimento diretto nella conferenza-stampa dei due leader, nessun comunicato in differita. Al massimo, può esserci stato un breve cenno in qualche «a margine» del vertice: nulla di così rilevante da meritare una postilla. Il che non preoccupa l'assessore regionale ai Trasporti Barbara Bonino: «Berlusconi e Sarkozy hanno appoggiato l'opera in più occasioni, ad oggi la Francia ha già costruito tre discent-

derie. Le prossime mosse non possono prescindere dall'apertura del primo cantiere in territorio italiano». Invariate le posizioni dei sindaci, cominciando dai tre comuni No-Tav - Sant'Ambrogio, Chiusa San Michele, Avigliana - ricevuti ieri mattina insieme ai colleghi di Buttigliera, Rosta (nel pomeriggio è toccato a Rivoli, Rivalta, Orbassano): cantieri devastanti, incertezza sulle risorse, assenza di un approfondimento sui costi-benefici. Liquidata come «assurda» anche

l'ipotesi di fasaggio alla quale apre Ferrentino: «Un escamotage per farci digerire l'opera». Contro un punto delle argomentazioni che hanno consegnato al prefetto: «Se si deve sviluppare l'asse Est-Ovest è evidente che la sede naturale è l'entroterra ligure per ovvi motivi»: logistici, ambientali e tecnici. Non solo: «Tale direttrice potrebbe attestarsi nell'entroterra piemontese in territorio di pianura, dove si potrebbe facilmente costituire un polo logistico funzionale anche al porto di Genova, come dimostrato e richiesto da autorevoli politici. Non ultimo, l'onorevole Bonsignore». Antonio Saitta è lapidario: «Appoggiare una lobby contro gli interessi del proprio territorio è un'operazione che si commenta da sola. Siamo alla sindrome di Tafazzi, per non dire di peggio».