



UNA PROTESTA
Manifestanti
"No Tav"
bloccano un
treno Tgv alla
stazione di
Chiomonte.
Proprio la
resistenza del
Movimento No
Tav preoccupa
i francesi sul
futuro del
progetto

MARIACHIARA GIACOSA

«IL VERO nodo è la Maddalena». Lo ripete almeno dieci volte, Rainer Masera, capo della delegazione italiana e per quest'anno anche il numero uno della Commissione intergovernativa sulla Torino-Lione. I francesi non firmeranno nessun accordo prima del via libera ai cantieri del tunnel geognostico alla Maddalena di Chiomonte, che dovrebbe essere aperto entro i primi giorni di giugno.

Presidente, il vertice di martedì ha dato il via libera ai lavori della Maddalena, i primi della Torino-Lione, quali rassicurazioni garantisce questo ai francesi?

«Qui non si tratta più di dichiarare la volontà di fare l'opera. Il governo, a tutti i livelli, l'ha ripetuto e dimostrato molte volte. Ma Bruxelles e Parigi ora chiedono fatti. Oltre confine leggono i giornali e sanno bene cosa succede, così come lo sa il coordinatore Brinkhorst e il commissario europeo Kallas. Non ci sono problemi di comunicazione, ma sono passati cinque anni e adesso servono i fatti».

Manca meno di un mese all'annuncio dell'avvio dei cantieri, l'accordo tra Italia e Francia sarà siglato subito dopo?

«Appena partirà la Maddalena la Commissione intergovernativa dovrà correre per chiudere su tutti i punti e arrivare alla firma del nuovo accordo internazionale, che "rivede" quello del 2001, entro il 30 giugno. Contemporaneamente partiranno anche alcuni lavori in Francia. Prima di quella "benedetta scadenza", la Maddalena, i francesi non sono disposti

“Se non parte il tunnel di Chiomonte la Francia non tratterà alcun accordo”

Rainer Masera: il cantiere è la pregiudiziale di Parigi

La Maddalena

Prima dell'avvio di quei lavori, i transalpini non sono disposti a dare alcun semaforo verde né sulla parte economica né su altre cose

PRESIDENTE
Rainer Masera
guida la squadra
italiana della Cig

ad accendere nessun semaforo verde, né sulla partita economica, né sulle altre».

Quindi è ancora tutto in alto mare?

«No, in questi mesi i gruppi di lavoro sono stati operativi e si sono fatti moltissimi passi avanti sul piano tecnico, ma, ripeto, la pregiudiziale assoluta e di fondo è che partano i lavori qui in Italia. E' chiaro che se i cantieri non dovessero aprire, non ci sarà alcun accordo e si perderanno i 671 milio-



I No Tav

Oltralpe e a Bruxelles leggono i nostri giornali e sanno che nonostante i molti passi avanti l'ostacolo sicurezza non è ancora risolto

ni di euro di Bruxelles».

Quali punti dovrà contenere l'accordo?

«Prima di tutto la divisione dei costi tra Italia e Francia, per cui sono ancora all'esame una serie di ipotesi, e poi il fasaggio - il cosiddetto progetto low cost - che spargia le carte e che è stato ufficialmente varato da Palazzo Chigi martedì: prima si fanno il tunnel di base, il nodo di Torino, Orbassano, con l'aggancio alla linea storica e la stazione internazio-

le di Susa. Bisogna stabilire i tempi per l'avvio del tunnel dell'Orsiera e per i lavori in Bassa Valle che, si è deciso, sono subordinati alla saturazione della linea storica. Sono tutti punti che saranno parte dell'accordo, ma ripeto, senza i lavori non se ne fa niente».

Esiste però un problema: sull'apertura del cantiere i No Tav hanno promesso battaglia. I francesi sono a conoscenza del fatto che questa potrebbe non essere un'operazione facile perché in valle ci sono ancora molti problemi di consenso sull'opera?

«Ovviamente sì. Sanno bene che da noi, nonostante siano stati fatti numerosi passi avanti, il consenso non è unanime come in Francia e proprio per questo aspettano di vedere l'apertura vera, e non solo annunciata, dei cantieri. Ltf, che opera all'interno della Commissione intergovernativa, ha posto con forza e in maniera rilevante il tema della sicurezza, quindi anche noi siamo molto attenti a questo punto».

La stessa attenzione ce l'ha anche Bruxelles?

«Ancora di più. Poi con Bruxelles è in ballo la partita economica. Le condizioni politiche che hanno regolato le scadenze (maggio/giugno avvio dei cantieri e fine giugno firma dell'accordo ndr.) sono state stabilite da un vertice ai massimi livelli a Budapest. Sono punti fermi: oltre quelli l'Unione Europea ci dice che saremmo a un punto di non ritorno. C'è un'attesa quasi spasmodica, tanto che il 19 di questo mese il coordinatore Brinkhorst ha convocato tutti a Bruxelles per fare il punto e avere il continuo aggiornamento della situazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA