

DAL FRONTE SI'TAV. Cosa si aspettano i promotori

“I lavori stanno per iniziare, il primo treno nel 2030”

"SONO ONORATO per la fiducia che mi è stata rinnovata, dopo che il Parlamento italiano e l'Assemblée Nationale francese hanno approvato nelle scorse settimane la ratifica, e conseguentemente, la definitiva realizzazione della Torino-Lione". E' il 30 dicembre, mancano poche ore allo scoccare del 2017 e Paolo Fioletta commenta così il decreto del Consiglio dei Ministri che lo conferma nel ruolo di Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione.

"Il 2017 - aggiunge Fioletta - sarà un anno importante per tradurre in cantieri e lavoro un progetto maturato in oltre 20 anni di valutazioni, elaborazioni ed opere preliminari. Lo faremo confrontandoci con tutti - prosegue - con le Amministrazioni favorevoli e con quelle contrarie, per realizzare la migliore opera possibile, sia per la sezione transfrontaliera, che per le tratte di adduzione, ricercando, con il dialogo, le soluzioni migliori per il territorio interessato dall'opera. Il nostro impegno - aggiunge - è quello di dare attuazione alle



scelte del Parlamento Italiano, confermando con i fatti quanto hanno convintamente sostenuto i Governi italiano e francese e l'Unione Europea: la nuova Torino-Lione costituisce una grande opportunità per l'ambiente, per il sistema sociale ed economico della Valle di Susa, del Torinese, dell'Italia e del-

l'Europa, la cui realizzazione è una grande occasione per dimostrare che le mafie e la corruzione possono essere tenute lontane dalle opere pubbliche".

Fioletta poi non sta a guardare le dita che il movimento No Tav punta contro l'opera e sul sito www.veritav.net usa il fioretto per contrastare le con-

testazioni." Il fronte del No all'opera - scrive - è ormai diventato un marchio trasversale, cavalcato dai diversi pezzi della galassia antagonista ed antigovernativa, contraria sempre e comunque per scelta, opportunismo, cultura politica". Un marchio, quello No Tav, "che attratto ed aggregato di tutto:



Paolo Fioletta
riconfermato Commissario
e Presidente dell'Osservatorio
della Torino-Lione

più insicura delle Alpi", e quindi di bisogna costruirne una nuova.

E poi, aggiunge Fioletta, "Il traffico merci oggi c'è e non è in calo. Il problema è che viaggia in autostrada, sui tir. Bisogna quindi spostarlo su rotaia. Ma per farlo serve una linea adeguata ai tempi".

Insomma, per Fioletta, la Torino-Lione "è la risposta moderna a questa rivoluzione dei trasporti in chiave ambientalista", sarà "connessa alla rete ferroviaria nazionale ed europea" e "il primo treno sotto il tunnel passerà nel 2030" nonostante i ripetuti assalti sul versante italiano. Già, perché, scrive Fioletta, il cantiere di Chiomonte "nel solo 2014 ha subito 200 attacchi con uso di mortai, bombe carta, pietre e molotov, con 462 feriti tra le forze dell'ordine e relative 145 condanne da parte del Tribunale di Torino" e con costi per la sicurezza "di oltre 400 milioni di euro".

Così, per fare qualche esempio, il sito curato da Fioletta afferma che la vecchia Torino Modane è ormai "è su un binario morto e che è la più vecchia, la più alta, la più ripida, la

Veritav.net liquida il tutto con la voce "propaganda" e, per contrastarla pubblica un "brevariario sulla Torino-Lione" che ha l'ambizione di smontare pezzo dopo pezzo gli argomenti del No.

Così, per fare qualche esempio, il sito curato da Fioletta afferma che la vecchia Torino Modane è ormai "è su un binario morto e che è la più vecchia, la più alta, la più ripida, la

BRUNO ANDOLFATTO

pagina 5 di 58