

TORINO-LIONE

PROGETTI E ILLUSIONI TRA ROMA E PARIGI

L'esito dell'ultimo vertice italo-francese e le recenti proposte su un certo fasaggio del progetto della Torino-Lione meritano un breve commento.

Dal vertice, la lobby della Torino-Lione si attendeva un assenso alla modifica del trattato italo-francese di Torino di 10 anni fa. Il fatto che non sia entrato neppure in agenda, nonostante i fiumi di parole spesi dai quotidiani italiani nell'ultimo anno, significa che non se ne parlerà per almeno sei mesi. L'Italia chiedeva da tre anni di rivedere i limiti del trattato e di spostare quelli della parte comune a Chiusa invece che a Bussoleno. Si tratta di circa 15 km che, ai prezzi correnti, corrispondono a 1.800 milioni di euro, che l'Italia avrebbe voluto dividere con la Francia anziché averli a proprio carico, come è nei patti sottoscritti a Torino, mentre Parigi, ovviamente, non ne vuol neanche sentire parlare.

Per di più l'Italia avanza anche la richiesta di modificare il protocollo aggiuntivo, firmato nel 2004, con cui il nostro paese, a cui fisicamente competerebbe un terzo del tunnel di base, si era impegnata a pagarne i due terzi per compensare la maggior lunghezza della parte nazionale in territorio francese. Anche qui, chi credeva di turlupinare i francesi, promettendo prima e ritrattando poi, ha dimostrato di vivere su delle illusioni.

Ma ci sono dei motivi per cui, in questo momento, il rifiuto della Francia, è particolarmente importante. Come è noto, Ltf chiede di approvare il progetto del Tav e la relativa Valutazione di impatto ambientale, sino a Chiusa. Ma se i limiti sono questi, e tutto fa credere che rimarranno tali, vi è una colossale questione di illegittimità perché Ltf, per gli accordi internazionali vigenti ratificati dai parlamenti italiano e francese, non ha alcun titolo di occuparsi del progetto a valle di Bussoleno-Bruzolo, e tantomeno di presentarli e di chiedere autorizzazioni per questi 1800 milioni di lavori.

Qui si inserisce la richiesta di fasaggio: cioè la proposta di rinviare di una ventina di anni la tratta tra Bussoleno ed Avigliana per "accontentare" i comuni, ma che rivela in realtà l'imbarazzo per la mancata modifica del trattato. Si tratta di un triplice inganno. In primo luogo perché non cambia niente. La legge sulla Via, recentemente riscritta dal Dlg del 26 giugno 2010 è chiara nel ribadire che un progetto deve essere concretamente avviato entro cinque anni, pena la decadenza delle autorizzazioni. Se si chiede la Via adesso, questo significa che tutti i cantieri verranno aperti, e semplicemente, che i lavori dureranno 20 o 30 anni di più.

In secondo luogo perché questo non ha nulla a che vedere con il progetto del Fare, su cui molti comuni avevano dato una blanda adesione. Il progetto iniziale, pur con tutti i suoi limiti, prevedeva una successione di valutazioni in cui la decisione di costruire il tunnel di base veniva presa per ultima. Qui la si mette per prima sperando che poi i volumi di traffico e di rumore inducano i comuni della bassa valle a "chiedere" di finire gli altri cantieri. In ultimo perché si cerca di mettere del fumo per complicare la percezione delle cose su di una questione di assoluta illegittimità sperando che nessuno sollevi le innumerevoli illegalità di questo progetto, dalla incompetenza di Ltf a valle di Bussoleno, alla richiesta di Via frazionata in tre parti, alla presentazione di progetti che non sono quelli definitivi, come è richiesto dalla legge, alle procedure di approvazione di Via che ormai sono solo più l'ombra di quelle che l'Italia aveva recepito dalle direttive dell'Unione europea.

MARIO CAVARGNA
Comitato Habitat