

Reportage

 ANDREA ROSSI
 INVIATO A LIONE

Entambe hanno due fiumi, Torino tre se si considera lo Stura. Entrambe hanno 100 mila studenti universitari, una festa di luci artistiche, un festival di arte contemporanea e uno di danza, una tradizione cinematografica da pionieri (Lione è la città dei fratelli Lumière, Torino è la sede della prima industria cinematografica italiana), un glorioso passato industriale - da una parte la chimica e il tessile, dall'altra l'industria pesante - e un presente che si dibatte tra vecchi cardini industriali e nuove vocazioni. Entrambe hanno bisogno l'una dell'altra, altrimenti non si spiegherebbe come nell'anno della grande crisi il volume di scambi commerciali tra Rhône-Alpes e Piemonte sia cresciuto del 24 per cento rispetto al 2010.

Torino e Lione sono vicine. Per cultura e cromosomi,

PROTESTE DI PARTE

«I No Tav organizzano manifestazioni anche qui, ma non ci interessano»

tanto che il primo accordo di collaborazione risale al 1991 e l'ultimo a ieri, quando il sindaco Piero Fassino, l'assessore alla Cultura Braccialarghe e una fitta delegazione di dirigenti comunali e di società partecipate e docenti universitari ha siglato un'intesa con il capoluogo del Rhône Alpes: innovazione, trasformazioni urbanistiche, cultura. Vicine perché quando Torino e Lione si incontrano scivolare sulla Tav è quasi naturale, solo che qui, in questa metropoli di mezzo milione di abitanti spazzata da un vento fastidioso, il super treno non è la

Torino incontra Lione

“La Tav è una necessità”

L'assist di Collomb: il governo Monti è determinato, tanto ci basta



Molte le analogie, solo i debiti non sono simili

Il volume di scambi commerciali tra Rhône-Alpes e Piemonte è aumentato del 24 per cento rispetto al 2010. Torino e Lione hanno molte analogie, anche urbanistiche, il debito pro capite dei cittadini però è inversamente proporzionale

«madre di tutte le preoccupazioni», per dirla con il ministro dell'Interno Cancellieri, ma un processo ineludibile.

E da qualche tempo l'Italia non fa più così paura. Il sindaco Gérard Collomb, in sella dal 2002, con ancora due anni di mandato e nessuna voglia di farsi da parte, liquida la faccenda in due parole: «Il governo italiano è determinato ad andare avanti, ha confermato gli impegni e tanto mi basta. Per noi

la Tav è un'opera essenziale, e lo è anche per la nostra popolazione». Collomb dice che in Francia non protesta nessuno, come dire che se c'è un problema sta tutto al di qua delle Alpi. «A volte i No Tav organizzano manifestazioni a Lione, ma di francesi non se ne vedono: sono tutti italiani».

Fine delle trasmissioni. Del resto, racconta l'ambasciatore italiano a Parigi Giovanni Caracciolo di Vietri, oltralpe fati-

cano a capire l'opposizione al super treno: «La inquadrano come una lotta ambientalista. Però adesso si fidano dell'Italia: il clima è cambiato».

Qui ci sperano. Però lo dicono chiaro: siete voi ad averne bisogno. Già, Lione è un cantiere aperto: i vecchi magazzini lungo il Rodano e la Saune lasciano spazio a poli avveniristici dove si fa ricerca e innovazione. S'investono 100 milioni l'anno in Cultura. Mentre Torino spro-

fondava nella crisi e piazzava sulle spalle di ogni cittadino un debito di oltre 3 mila euro, Lione scendeva da 807 a 695 euro pro capite e triplicava il numero d'impresse: 5 mila nel 2001, 15 mila nel 2011. Ecco perché Fassino ha ribadito che «bisogna essere determinati nel realizzare l'alta velocità, più che mai una necessità strategica». Da ieri per lui il super treno ha una ragione in più: agganciare il volo lioneso.