

TORINO-LIONE, SI RIPARTE MA IN SEGRETO LAVORI AL VIA CON LA PAURA DEI NO TAV

Segretezza e trasparenza. Parte su due registri, apparentemente inconciliabili, la scommessa della Tav. In cabina di regia c'è il prefetto di Torino Paolo Padoin che fa catenaccio: il calendario dei carotaggi resta segreto. Si comincia, no, non si comincia ancora con i buchi nel terreno, comunque il conto alla rovescia è partito: «I carotaggi - spiega Padoin - avranno luogo nel momento che riterremo più opportuno e idoneo ed i primi ad essere informati saranno i sindaci». Insomma, si inizia con un velo di mistero. Meglio non stuzzicare i No Tav che intanto si preparano alla resistenza, mobilitano gli abitanti della Val di Susa, srotolano gli striscioni contro l'alta velocità. Contemporaneamente, Padoin prova a riaprire il dialogo annunciando un camper che sarà il miglior biglietto da visita della Torino-Lione. A bordo ci saranno due geologi ed esperti di comunicazione sociale che risponderanno alle domande dei cittadini e raccoglieranno, democraticamente, le osservazioni che chiunque riterrà di fare. Insomma, si comincia a scavare, si prova a spiegare.

«È un passaggio importante - spiega il presidente dell'osservatorio Mario Virano - che testimonia una verità: siamo su un altro pianeta rispetto al 2005». Quando i No Tav si scontrarono con le forze dell'ordine a Venaus. Oggi non è più così: «Allora i sondaggi servivano per avviare l'opera. Oggi, invece, sono necessari per raccogliere elementi conoscitivi per consentire ai progettisti, a partire da febbraio, di elaborare il progetto preliminare. È il progetto più garantista che sia mai stato messo in campo in Italia».

Di più non si poteva fare. L'osservatorio, nato proprio dopo gli scontri di Venaus, si è riunito la bellezza di 116 volte. Ma la mediazione, estenuante, non è bastata: autonomi, anarchici, valligiani, sindaci del Pd, tutti remano contro. E i vertici della Comunità montana Val Susa-Valsangone chiedono tempo, altro tempo, per nominare i nuovi quattro rappresentanti nell'osservatorio. Ma lo spazio dell'attesa è agli sgoccioli. La Ue ha detto chiaro e tondo che, se non saranno consegnate le linee guida entro la fine di gennaio, cancellerà gli stanziamenti: 700 milioni di euro. Più le multe da pagare a Bruxelles e Parigi, che ha già completato due dei tre cunicoli preparatori. Sul lato francese l'opera è condivisa, tutti i comuni sono saliti sul treno del futuro. Sul versante italiano, invece, la sinistra è dilaniata: Regione e Provincia stanno con la Tav, ma il potere locale partecipa all'alleanza No Tav.

Padoin avanza con prudenza: entro la fine di gennaio si faranno dodici dei novantuno sondaggi previsti, poi si procederà con i disegni, e, «se tutto andrà bene», si arriverà al percorso definitivo per la fine del 2012. Ma sarà rispettata la scaletta prevista? I leader della protesta si dicono sicuri di poter bloccare tutto. Ostruzionismo e barricate. Il progresso può attendere. E il sottosegretario Mino Giachino lancia l'allarme: «Negli anni scorsi la paura per il nucleare e le infrastrutture ha penalizzato l'Italia e il Piemonte: siamo il Paese che è cresciuto meno in Europa, il Piemonte è la regione che è cresciuta meno in

Italia. È ora di invertire questo trend». E il candidato del centrodestra alle regionali Roberto Cota chiede chiarezza alla presidente uscente della Regione Mercedes Bresso: «Bresso e il Pd mettano alla porta gli assessori della sinistra No Tav, sfiducino il presidente della Comunità montana Val Susa-Val Sangone, dicano una volta per tutte se intendono abbracciare la sinistra radicale». Ambiguità ancor più incandescenti perché il calendario delle trivellazioni incrocia quello delle urne. Oggi, forse, i primi buchi nel terreno: i cantieri saranno presidiati, come in zona di guerra, gli scudi umani attendono la battaglia finale.