

SE I PREGIUDIZI HANNO LA MEGLIO SUI PROGETTI

di Valerio Castronovo

su Il Sole 24 Ore del 9 novembre 2018

Le motivazioni addotte da una trentina di organizzazioni produttive e di categoria, nonché da associazioni professionali e da alcune rappresentanze sindacali e del movimento cooperativo, mobilitatesi a favore della Tav, sono in sostanza quelle stesse di carattere strategico che avevano portato, più di 25 anni fa, l'allora presidente di Confindustria Sergio Pininfarina a farsi promotore del progetto per la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità fra Torino e Lione. Ciò sta a confermare quanto siano tuttora valide e importanti, per tanti risvolti economici e sociali, le finalità che seguitano a giustificare la costruzione di quest'arteria, tutt'altro che superata e anacronistica come asseriscono gli esponenti del Movimento Cinque Stelle.

Va ricordato innanzitutto che l'accordo siglato nel 1993 fra Roma e Parigi per uno "studio di fattibilità" di un apposito tunnel fra l'Italia e la Francia fu il risultato di un'«azione tenace e paziente» (per dirla con Pininfarina) condotta a Bruxelles e in altre sedi, in quanto il progetto iniziale (scaturito dal vertice europeo di Nizza del giugno 1990) per lo sviluppo di rapide comunicazioni ferroviarie fra l'Europa centro-orientale e quella occidentale prevedeva che esse non passassero a sud delle Alpi, bensì a nord dell'arco alpino lungo la direttrice Bratislava-Stoccarda-Strasburgo-Parigi, ciò che avrebbe pertanto tagliato fuori il nostro Paese.

Ci vollero poi altri otto anni, impiegati nella definizione di un adeguato piano di lavoro, da parte di una Commissione intergovernativa, in merito alla costruzione dell'"anello mancante" (ossia di un'apposita galleria attraverso il Moncenisio fra l'Italia e la Francia), prima di giungere nel gennaio 2001, alla firma, di un trattato fra Roma e Parigi, per la realizzazione della nuova linea, che venne salutato da varie parti come un «successo storico» all'insegna di un avanzamento del processo d'integrazione europeo.

Dopo di allora quest'opera di alta ingegneria, finanziata tanto dallo Stato italiano che da quello francese, nonché dall'Unione europea per la sua particolare importanza nel quadro di un sistema comunitario di collegamenti ferroviari intereuropei, ha incontrato (come è

noto) una serie di ostacoli opposti da alcune comunità locali della valli di Susa.

Al punto che la Tav è divenuta oggetto, non più solo delle obiezioni espresse da determinati gruppi locali, ma sovente di vere e proprie azioni di guerriglia contro i cantieri condotte da frange estremiste del movimento No Tav affluite anche dall'estero. Finché l'opposizione alla Torino-Lione giunse a costituire, lungo la strada, uno degli elementi del Dna del movimento pentastellato, nonché del suo programma politico e di governo.

Di conseguenza quest'opera, certamente complessa ma continuamente monitorata attraverso successive modifiche apportate nel tracciato sul lato italiano e le rassicuranti ricognizioni eseguite ancora nel maggio 2017 in fatto di eventuali impatti nocivi ambientali e sanitari, è stata adesso rimessa in discussione dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che ha disposto un'ulteriore analisi dei "costi e benefici", dopo quella avvenuta nel febbraio 2016.

Si spiega pertanto l'intenso moto di reazione degli ambienti economici e di una parte consistente dell'opinione pubblica torinese nei confronti di quello che giudicano, non già "un atto dovuto", ma un motivo pregiudiziale e pretestuoso accampato dagli esponenti di governo grillini a presidio di un loro assunto categorico, di una sorta di totem imprescindibile.

Sta di fatto che un blocco della Torino-Lione produrrebbe gravi conseguenze economiche non solo per il capoluogo subalpino (già ferito per la sua esclusione, voluta dalla maggioranza pentastellata dell'amministrazione civica, dalla candidatura italiana alle Olimpiadi invernali del 2026) ma per l'intera regione, appena rimessasi in corsa (dopo la dura e lunga recessione esplosa nel 2009) per tornare a crescere sui fronti delle esportazioni, delle innovazioni tecnologiche e degli investimenti infrastrutturali. Oltretutto, alla realizzazione della Tav sono interessate anche le aree contigue ligure e lombarda, in quanto essa costituisce una porzione del "corridoio Mediterraneo" e, quindi, una leva essenziale per l'implementazione delle potenzialità del nostro Paese in una prospettiva di sviluppo multilaterale.