

Il retroscena

Alta velocità Torino-Lione i grillini condannati a cedere

PAOLO GRISERI, TORINO

La prima uscita pubblica per il nuovo ministro delle Infrastrutture è uno slalom tra le supercar da centinaia di cavalli in mostra sotto i platani secolari del parco del Valentino. Ma non è l'apparente contraddizione con il francescanesimo ideologico pentastellato a preoccuparlo. In fondo, tra gli stand si trovano anche auto elettriche e vetture di nuova generazione. Il nuovo ministro delle Infrastrutture teme invece le domande sulla Torino-Lione, trasformata negli anni da Grillo in una specie di Fort Alamo del no a prescindere. Situazione difficile per un ministro 5Stelle che si trova di fronte ad un'opera già avviata, con 21 chilometri di gallerie preparatorie già scavate, con miliardi di euro già spesi e, soprattutto, con un trattato internazionale e un legge istitutiva da smontare. Anche se la Francia e l'Europa, colti da buonismo improvviso, decidessero di non chiedere i danni agli italiani, rimarrebbe lo spreco di anni di attività di cantiere sui due versanti gettati al vento: 1,5 miliardi di euro già spesi. Si tratterebbe anche di bloccare cantieri dove oggi lavorano 800 persone. Per questo la questione è delicata. Al suo arrivo a Torino, Toninelli se la cava citando il contratto di governo. Tradotto così: «Il mio obiettivo è analizzare costi e benefici di tutte le opere e quelle che saranno necessarie e buone per i cittadini dovranno essere concluse, soprattutto quelle già iniziate. Dove invece il rapporto costi-benefici non sarà vantaggioso, dovremo analizzarle nel dettaglio e valutare come agire. Nel giro di poche settimane inizieremo a dare le prime risposte».

La dichiarazione mette in fibrillazione gli ambienti grillini. Perché sarebbe difficile sostenere che un'opera già costata un miliardo e mezzo e che all'Italia costerebbe 2,8 per essere conclusa, debba essere bloccata. Lo stop, a questo punto, avrebbe solo costi e nessun beneficio. Tanto più se, sottolinea il ministro, debbono essere conclu-

se le opere già iniziate. Tutte le gallerie della Tav finora costruite sono formalmente di studio, compresi i primi 4 chilometri del megatunnel già scavati sul versante francese. Solo un azzecagarbugli potrebbe però sostenere che, in teoria, l'opera non è iniziata.

A tentare di calmare le preoccupazioni grilline Toninelli rilascia così, durante la visita torinese, una seconda dichiarazione. Il ministro prende spunto da un'affermazione del governatore del Piemonte, Sergio Chiamparino che nei giorni scorsi aveva dichiarato a *Repubblica*: «Vogliono bloccare la Tav? Devono passare sul mio corpo. Metaforicamente s'intende». Toninelli replica: «Chiamparino fa sempre battute simpatiche ma può stare tranquillo. Potrebbe non esserci mai, su quella linea, un treno che passa sul corpo». Grillini soddisfatti anche se il condizionale consente al ministro lo slalom tra i pali stretti. Il ministro attacca Chiamparino? «Ma no, era una battuta. Saremo collaborativi a tutti i livelli. È mio compito».

Sulla Torino-Lione si conferma dunque quanto era già emerso al momento della scrittura del contratto di governo: molto probabilmente l'opera si farà, sia pure con qualche modifica simbolica. I responsabili francesi e italiani della costruzione della linea chiederanno nei prossimi giorni un incontro al ministro. A spingere verso il sì anche un semplice calcolo politico: per approvare una legge contro la Torino-Lione, dovrebbero schierarsi contro anche i leghisti che al Senato garantiscono una maggioranza di 10 voti. Sei di questi sono piemontesi e voterebbero comunque a favore del supertreno.

I CHILOMETRI

21 Km

L'opera è già stata avviata con 21 chilometri di gallerie preparatorie ormai scavate

GLI OCCUPATI

800

Lavorano circa 800 persone. Spesi circa 1,5 miliardi nelle attività di cantiere

