

COMMENTO

La democrazia dei valligiani merita la verità

GUGLIELMO RAGOZZINO

Si ridisegna tutto, sulla Torino-Lyon, tranne l'idea stessa della nuova linea. Molti sindaci della Bassa Valle di Susa sono d'accordo; il movimento No Tav è contro. Il commissario ai trasporti dell'Ue, Antonio Tajani, può cantare vittoria a Bruxelles e a Roma e vantare una prima fetta di finanziamenti europei. I finanziamenti diventeranno un obbligo in più in direzione della nuova linea.

Lo stato dell'arte, dopo la stesura del documento di Pra Catinat, da parte dell'osservatorio presieduto da Mario Virano, è all'incirca questo. I viaggiatori sulla linea saranno sempre pochi per giustificarne la costruzione, a meno che il prezzo dei carburanti per gli aerei non diventi davvero proibitivo - per esempio 300 dollari al barile - e di conseguenza essi viaggiatori triplichino di numero. In questo caso però i costi energetici per la costruzione della linea, in larga misura misurabili in termini di petrolio, saranno anch'essi talmente alti da rendere altrettanto proibitiva la costruzione della linea. Che fare, allora? Scavare con i picconi? Oppure utilizzare, secondo le note proposte del movimento No-Tav, la linea tradizionale del Fréjus, applicandovi i miglioramenti consigliati dai tecnici? Questa seconda soluzione avrebbe il vantaggio di ottenere in poco tempo la linea, ma al tempo stesso l'enorme svantaggio di rendere assai meno profitti ai costruttori di grandi opere e in particolare a quelli specializzati in gallerie dentro le montagne. D'altro canto, il trasporto di merci sulla linea storica avrà bisogno di molti meno interventi - e quindi di meno capitali finanziari e meno tempo - dell'altra ipotizzata, costosa e realizzabile al 2025. Ma è sopportabile, o anche solo concepibile, sulla linea Lisbona-Kiev - detta anche Atlantico-Pacifico, per citare Silvio Berlusconi, protettore dei commerci - una tratta di 50 chilometri con velocità per le merci di 80 all'ora invece di 120? Tondini di ferro o sacchi di zucchero non cadranno in preda al nervosismo nel viaggiare così a rilento? Non siamo di fronte a un insulto intollerabile al progresso?

Il fatto che il progetto fosse tutto sbagliato tanto da richiedere modifiche di funzioni e di tracciato; e poi di tempi di realizzazione, previsioni di costi, traffico di merci e di passeggeri, spingerebbe chiunque a chiederne il ritiro. Non però Legambiente che si si dichiara contenta del fatto che si possa «realizzare qualcosa di veramente utile, condiviso con il territorio» e con priorità «non stabilite dalla lobby del cemento». Ma davvero la lobby del cemento è tagliata fuori? Davvero il «territorio» è d'accordo? Valdisusa ha difeso la democrazia, quella indivisibile, per tutti noi. Si merita che nel risponderle si dica la verità.
