

## Fuori dal tunnel

L'interminabile storia della Tav mette in discussione la politica come decisione

**S**ono tornati i No Tav con le bandiere rosse, qualche fascia tricolore, i soliti slogan e le solite facce. E' possibile che la cosa abbia a che vedere con la politica, che a qualche settimana dalle elezioni regionali la sinistra estrema, Pdcì e Rifondazione, intendano fare pressione sul governatore Mercedes Bresso che li vuole come alleati nella maggioranza ma non come partner di un eventuale prossimo governo del Piemonte. E' possibile anche che sia la solita storia di economia domestica, un modo molto democratico per avere indennizzi più consistenti. O invece che a muoverli sia il buon senso montanaro. E che abbiano ragione quando dicono che sulla vecchia linea, tra Bussoleno e Alpignano, i treni espressi possono viaggiare a 155 chilometri l'ora, che per andare da Torino a Parigi ci vuole meno che da Torino a Lione e quindi non è colpa delle montagne ma delle soste incomprensibilmente lunghe alla stazione di Chambéry, che buttare venti miliardi e sventrare così belle montagne per guadagnare venti o trenta minuti è un'aberrazione, che soltanto la stoltezza dell'uomo tecnologico può trasformare la velocità in mito. Anche se arrivare prima, in treno, è meglio che arrivare dopo, non è soltanto questo il punto. Perché tutto è possibile. Quello che è certo, invece, è che la prima volta in cui i governi

italiano e francese parlarono della necessità di potenziare i collegamenti ferroviari fra i due paesi fu nel giugno del 1990, al vertice di Nizza. Da allora l'alta velocità sulla Lione-Torino è stata riconosciuta come vitale per il cosiddetto corridoio "5" e inserita fra le infrastrutture prioritarie del continente, e il giudizio è stato riaffermato dalla Comunità prima, dall'Unione poi, e ribadito di volta in volta da tanti di quei vertici, conferenze intergovernative e incontri bilaterali che se ne è perso la memoria e il conto. Nessun governo italiano si è mai discostato da questa posizione e a favore sono sempre stati senza tentennamenti né mal di pancia la regione, la provincia, il sindaco di Torino e con le dovute garanzie la quasi totalità dei sindaci dei comuni interessati dal tracciato. Siccome il consenso è l'anima della democrazia, autorità ai vari livelli hanno fatto campagne di informazione dettagliata, istituito osservatori, aperto tavoli politici, indetto conferenze dei servizi, organizzato work shop.

Malgrado l'accordo del 2008 salutato da Bresso come "snodo cruciale", due anni dopo siamo sempre nel collo della bottiglia. Molto lontani dall'inizio, quindi, mestamente, molto più vicini alla fine. Non solo della Tav. Ma anche di una qualsivoglia idea della politica come decisione e coraggio.

