

## L'ALTA VELOCITÀ NON FRENA

Fra comitati "Sì Tav" e "No Tav" appare sempre più tormentato l'iter della linea ferroviaria Lione-Torino in un progetto votato dall'Europa, e finanziato in gran parte da Bruxelles

Sabato No-Tav. Domenica Si-Tav. Erano in realtà molti di più i primi all'autoporto di Susa rispetto ai partecipanti al convegno bipartisan al centro fieristico Lingotto di Torino. I primi però, perdono sempre più aderenti e credibilità mentre cresce il numero dei favorevoli al progetto che dovrebbe mettere in collegamento 250 milioni di europei e creare 5 mila chilometri di nuove linee ferroviarie. Settanta i chilometri da Saint Jean de Maurienne in Francia (dove non ci sono contestazioni) a Sant'Antonino di Susa. Sarà interrata per il 90 per cento e il tunnel sarà di 50 chilometri, scavato tra 570 e 4.750 metri sotto. Nella manifestazione pacifica di sabato oltre 20 mila persone hanno voluto ribadire il loro no alla realizzazione del tratto Lione-Torino dell'alta velocità, un progetto approvato dall'Europa, in gran parte finanziato da Bruxelles e che s'inserisce nelle grandi opere infrastrutturali dei due Corridoi 5 e 24 che coinvolgono anche i porti di Marsiglia e Genova. Un'opera utile a tutti ma fortemente contestata dagli ambientalisti, da una parte della sinistra radicale. L'iter per la sua realizzazione sta avendo un percorso paradossale. Il primo accordo tra Francia e Italia per la nuova linea d'alta velocità è del gennaio 2001. Quattro anni dopo, nel giugno 2005, migliaia di persone sono scese in strada, ritardando il progetto. Nella notte del 5 novembre i dimostranti bloccano i lavori e si scontrano con le forze dell'ordine. Un anno dopo si affaccia l'ipotesi di un tracciato alternativo. Di fronte alle dimostrazioni dei valligiani il governo nomina un Osservatorio al fine di presentare un nuovo schema di progetto. Nel novembre del 2007 la Comunità europea finanzia il tunnel del versante italiano con 675 milioni di euro su una spesa prevista di 9 miliardi circa. L'Osservatorio, presieduto dall'ingegnere Mario Virano, un ex deputato del Pd, firma con gli enti locali, nel novembre 2009, un piano d'indagini sul sottosuolo al fine di definire il tracciato definitivo ed individuare se ci sono problemi dal punto di vista ambientale. All'inizio di quest'anno l'arrivo delle trivelle per i carotaggi e i sondaggi provocano nuove proteste. La più marcata quella di sabato. Gli irriducibili No-Tav, con qualche sparuto gruppetto dei No Dal Molin di Vicenza (spariti quelli contro il Ponte di Messina e contro il Mose di Venezia), cercano di fare sentire la loro voce. In realtà sono sempre più isolati dall'opinione pubblica largamente a favore dell'opera e dalle istituzioni piemontesi (Regione, Province, Comune di Torino sono a favore). Ad affiancarli solo l'irriducibile no global Vittorio Agnoletto e il leader della Sinistra Paolo Ferrero.

A guidare il movimento è rimasto il ribelle Pd Sandro Plano, presidente della comunità montana e il leader Alberto Perino. Mancano tuttavia molti sindaci e i primi cittadini che

hanno partecipato alla manifestazione di Susa non portavano la striscia tricolore. Le trivelle, così, non si fermeranno. Per il ministro Altero Matteoli l'opera andrà avanti con i tempi previsti. Il centrodestra pur non partecipando all'incontro promosso dal sindaco Sergio Chiamparino non ha mai messo in discussione (come hanno sottolineato in una conferenza stampa Ghigo, Agostino Ghiglia, Roberto Cota candidato alla Presidenza della Regione) l'appoggio sulla realizzazione di uno dei più grandi progetti basilari per l'ammodernamento dei trasporti in Italia. L'80% delle merci viaggia ancora su strada. Anche il governatore uscente Mercedes Bresso ha ribadito la necessità di andare avanti. "Si tratta, ha detto, di consentire la circolazione delle merci con più efficienza e risparmio sull'asse Sud-Est, un sistema che per il Piemonte vuol dire stare dentro i corridoi 5 e 24 europei. E' legittimo esprimere la propria opinione ma non compete certo agli abitanti delle valli dire se un progetto europeo si possa attuare o meno". Nonostante tutti i ritardi frapposti (ideologici, politici, burocratici) i tempi previsti dall'Europa dovrebbero essere rispettati. I lavori inizieranno nel 2013 per finire nel 2023, con una lievitazione dei costi, preventivabili intorno ai 20 miliardi di euro. La ferrovia congiungerà Lisbona a Kiev in Ucraina passando attraverso i Pirenei e le Alpi.