

VAL DI SUSÀ TAV, PRIME TRIVELLE E SUBITO PROTESTE MA LA FRANCIA «VOLA»

In Francia si pedala, aspettando l'alta velocità. «Grazie al Tgv, faremo di Saint Jean la capitale del turismo, a partire dalle due ruote». Al primo piano dell'hotel de ville, alle spalle del sindaco, accanto all'immane ritratto di De Gaulle, campeggia un manifesto del Tour de France. Per la prima volta, il 13 luglio, farà tappa nella capitale della Maurienne. Gliel'hanno appena comunicato e Pierre Marie Charvoz è raggiante, anche se la città è stretta in una morsa di ghiaccio e al di là del traforo del Frejus les italiens hanno bloccato per l'ennesima volta i sondaggi da cui dipende tutto il progetto. I No Tav non sono popolari da queste parti, anzi nella valle dell'Arc è inutile cercare voci contrarie alla nuova opera ferroviaria.

«Non sono stato eletto perché sono a favore della nuova ferrovia. Qui lo sono tutti, maggioranza e opposizione, indipendentemente da chi è eletto»: Charvoz è sincero, come quando elenca i benefici che i francesi si attendono dal nuovo tunnel: «Prima di tutto ci libereremo delle migliaia di tir che ogni giorno ingolfano l'autostrada del Frejus. Il mercoledì l'aria è irrespirabile... Inoltre, ricostruiremo interi quartieri per spostare le abitazioni e le fabbriche che sorgono sul tracciato della nuova linea internazionale, il che comporterà una riqualificazione urbanistica, e svilupperemo un prodotto nuovo per la città, che in questo momento soffre per la crisi dell'industria. Con il Tgv arriverà la ripresa per queste terre: nel comprensorio ci sono già una ventina di stazioni sciistiche affermate; stiamo cercando investitori per costruire appartamenti, hotel e una nuova teleferica che trasformeranno Saint Jean in una capitale del turismo. Noi ci metteremo idee e strutture, il treno farà il resto».

Basta guardar fuori dalla finestra per capire che manca solo il Tgv. Incastonata tra le guglie di Arves e il Thabor, il Charbonel, la Grande Casse e la catena di Belledonne, affacciata su quel massiccio della Vanois che già oggi attira migliaia di escursionisti e di sciatori, la Maurienne rivaleggia da sempre con Grenoble e gli altri comprensori savoiardi, eppure il capoluogo è rimasto quel che era all'inizio del Novecento, quando si pensò di sfruttare l'abbondante energia idroelettrica per produrre l'alluminio. Insomma, una storia industriale di un certo livello, finita come molte altre, tra case grigie e disoccupazione. Da Pechinay a Rio Tinto, il polo siderurgico ha subito un ridimensionamento prepotente: solo quest'anno si sono persi mille posti di lavoro; sconfitta pesante, anche sul piano sociale, perché in questa zona l'industria rappresenta ancora il 33% della produzione contro il 25% della media francese.

Charvoz cerca di salvare capra e cavoli - «Difenderemo anche la nostra anima industriale» - ma è fin troppo chiaro che anche per lui, quadro metalmeccanico, è un passato su cui

voltare pagina. Probabilmente, però, il processo non sarà così rapido come si vorrebbe e non solo perché la recettività di Saint Jean de Maurienne è talmente modesta che non potrà nemmeno soddisfare la domanda di alloggi per i tecnici e le maestranze che lavoreranno al tunnel di base. «Io voglio la Tav, ma sono pronto a scendere in piazza se lo Stato francese non ci darà i soldi che servono a costruire le infrastrutture collegate all'opera, essenziali per ricostruire la città e rilanciarne l'economia»: ecco, in Maurienne non si urla "sarà dura" ma anche Charvoz è pronto a dare battaglia. E questo malgrado la tradizione orgogliosamente centralista dei transalpini e la Démarche Grand Chantier, la procedura speciale con cui il governo francese è riuscito a realizzare la quadratura del cerchio tra interessi locali e nazionali.

«Attenzione - sottolinea Frederic Thiers, caporedattore del Dauphiné Libéré - la demarche punta tutto sullo snellimento dell'iter e non sulle compensazioni economiche, com'è avvenuto in altri casi, soprattutto in Italia». Il governo, spiegano infatti alla prefettura di Chambéry, con questo strumento cerca di «rendere un'opera infrastrutturale, che è strategica a livello nazionale, vantaggiosa per le collettività territoriali» e quindi tenta di «prevederne le necessità e di ridurne gli effetti negativi, prevedendo gli impatti per i terreni agricoli, le attività economiche e le abitazioni private e proponendo rimedi, in modo adeguato, ai disagi inevitabilmente provocati».

Charvoz conferma: i milioni di metri cubi di inerti che usciranno dagli scavi hanno già trovato una destinazione, «li collocheremo in vecchie cave o sui fianchi della montagna». Unico neo: lo snellimento è selettivo, cioè si accelerano le procedure di esproprio dei privati ma non gli stanziamenti pubblici ai comuni che devono affrontare spese milionarie. «La caserma dei vigili del fuoco - recrimina il sindaco - sorge sul tracciato della Tav. È stata valutata tre milioni di euro ma per ricostruirla ne servono dieci e il Comune non intende rimetterci». Charvoz dovrà trovare i fondi anche per la nuova zona industriale, dove delocalizzare 27 impianti.

«Con i privati la demarche ha funzionato egregiamente, sia perché è ben congeniata sia per un motivo squisitamente economico: il decreto di pubblica utilità del governo impone la vendita di ogni immobile esistente sull'area attraversata dalla linea ferroviaria, ma lo Stato paga bene e finora non ci sono stati attriti con i proprietari» racconta Frederic Burnier Framboret, presidente di MesurAlpes, un pool di moderni agrimensori che si occupa di terreni e lottizzazioni e prevede un netto incremento dei valori fondiari nei prossimi anni.

Tutto dipende, aggiunge, da quando si sbloccheranno i lavori in Italia: a conferma dell'incertezza attuale, il mercato immobiliare per ora non muove un passo. Ne parliamo con Thierry Metaut, funzionario di Chauvin, uno dei maggiori immobiliari attivi in zona: «se escludiamo gli spostamenti determinati dalla crisi e consideriamo esclusivamente la situazione locale, i prezzi di compravendite e affitti sono stabili». Charvoz, tuttavia, continua a sognare la volata finale. Saint Jean de Maurienne non è circondata soltanto da skilift. Galibier, Glandon, Moncenisio, Madeleine, Croix de fer...: siamo ai piedi dei colli mitici del ciclismo e tanto basta perché il sindaco parta in volata: «diventeremo la capitale della bici e dopo il Tour ci candideremo per avere una tappa del Giro d'Italia». Aspettando Godot, cioè gli italiani.

Paolo Viana