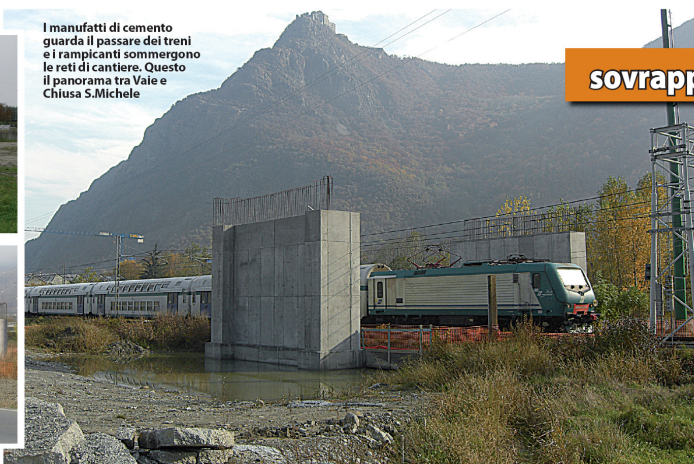




I manufatti di cemento guarda il passare dei treni e i rampanti sommergono le reti di cantiere. Questo il panorama tra Vaie e Chiusa S. Michele



sovrappassi e rotonde

Da S. Antonino a Chiusa: il lungo cantiere sulla ferrovia doveva chiudere a fine 2010, ma slitterà ancora. E dire che l'iter aveva preso il via ad inizio anni '90

piccole OPERE, storia infinita

di MARCO GIAVELLI

IN TEORIA dovevano essere pronti per fine 2010, ma basta dare un'occhiata ai cantieri per capire che ci vorranno ancora parecchi mesi, forse un anno, prima che i lavori siano ultimati. I nuovi sottopassi e sovrappassi ferroviari in costruzione a Sant'Antonino, Vaie, Condove e Chiusa S. Michele stanno diventando, nella valle del Tav, l'emblema dei perenni ritardi da cui vengono sistematicamente inghiottite le opere pubbliche nel nostro paese.

Certo, questi cantieri sono briciole in confronto a quelli previsti per la Torino-Lione. Sia per dimensioni ed effetti collaterali, messi nero su bianco anche sulle carte progettuali, sia per la movimentazione di denaro che producono: secondo le ultime stime il Tav costerà 15 miliardi di euro per 10 anni di cantieri, questi cavaleferroviari e sottopassi "appena" 13 milioni di euro per due anni di lavori. Ma in valle sono in tanti a chiedersi: «Se sono in ritardo già solo per fare tre sovrappassi, un sottopasso e tre rotonde, figuriamoci se per il Tav basteranno dieci anni». E nell'Italia che tutti conosciamo, quella che potrebbe apparire come una facile illazione da bar diventa drammaticamente un'osservazione che merita risposta.

Anche perché, anche in questo caso, ci sono di mezzo le Ferrovie, la cui credibilità in valle di Susa (basta guardare i disegni quotidiani per i pendolari della linea storica) è ormai ai minimi storici. Ma nell'annosa vicenda delle opere che andranno a sostituire i passaggi a livello, c'è un altro elemento che fa riflettere: la ditta che si è aggiudicata questo appalto è un'impresa non solo locale, ma addirittura valsusina, proprio come invocano a gran voce politici e imprenditori. Un'impresa, l'Italcoge di Susa, che vanta anche appalti per grandi opere come la Salerno-Reggio Calabria e il ponte sullo Stretto e che tra l'altro, ora come ora, è forse l'unica in valle a poter ambire ad appalti o subappalti per la Torino-Lione.

L'altra similitudine con la vicenda Tav è che anche la questione passaggi a livello è diventata una storia infinita. Ma stavolta non centrano proteste e opposizioni all'opera, che pure ci sono state (a Vaie per il cavaleferrovia che sorgerà vicino alle case, a Sant'Antonino per la nuova circonvallazione nord che rischia di riversare il traffico pesante nella zona dei Medagli). Erano gli anni tra il '91 e il '92 quando a Torino fu presentato il programma nazionale per la soppressione dei passaggi a livello. Si disse che nel giro di pochi anni sarebbero stati eliminati tutti e che la Torino-Bardonecchia, essendo linea internazionale, era prioritaria perché era necessario renderla più veloce ed efficiente. La valle di Susa e la cintura ovest



vennero divise in sei lotti. Inizio una sfilza interminabile di riunioni con i sindaci dei comuni interessati. Via via arrivarono i progetti, furono convocate le conferenze dei servizi, ma di lavori neanche l'ombra.

Eppure quello di chiudere i passaggi a livello non è mai stato un "vezzo" delle Ferrovie, ma una necessità che anche le varie amministrazioni comunali che si sono succedute negli anni hanno sempre appoggiato. Anzitutto per ragioni di sicurezza: vedi il caos che si crea ogni giorno alla stazione di Condove, con la coda di auto ferme al passaggio a livello che esonda immancabilmente sulla statale 25; vedi il drammatico rischio (sempre più attuale di questi tempi) che i treni passino con le sbarre alzate; vedi la nuova viabilità che, tramite le rotonde, andrà a rallentare il traffico della 25 lungo un pericoloso rettilineo che più volte è già stato teatro di incidenti.

Ma quante volte i sindaci hanno dovuto sollecitare le Ferrovie, la Provincia e addirittura il prefetto perché la situazione si sbloccasse, lo sanno solo loro. E il fatto che nel

frattempo le Fs si siano scorporate in tante società, senza più un interlocutore unico per i sindaci, non ha fatto altro che creare confusione nel rapporto tra gli enti. Alla fine per il lotto che va da Sant'Antonino a Chiusa, le Ferrovie hanno deciso di fare un appalto unico e così Condove e Chiusa, dove l'iter autorizzativo era già pronto, hanno pure dovuto pazientare che a Sant'Antonino si sciogliesse il nodo del Lungodora, dove all'ultimo la Provincia si era accorta che il viale non aveva l'ampiezza necessaria per poter diventare strada provinciale. Altra variante di progetto, dunque, e altri ritardi.

La faticosa firma della convenzione tra Rfi, la Provincia e i comuni di Sant'Antonino, Vaie, Condove e Chiusa è datata mercoledì 27 settembre 2006. In valle salgono niente meno che Saitta, presidente della Provincia, Tosto e Biondo, responsabili nazionale e regionale del piano di soppressione dei passaggi a livello, per dare il segnale politico e simbolico che stavolta, dopo anni di parole, si comincia sul serio. «I lavori partiranno nella primavera 2007»,

Ruspe ferme e cantieri inattivi. E intanto al passaggio a livello di Chiusa le code di auto invadono la statale 25

è l'annuncio della giornata. Ma manca a dirlo, la primavera 2007 passa e va come se nulla fosse. L'appalto viene mandato in gara, ma la prima impresa in graduatoria non firma il contratto a causa di un ribasso d'asta troppo elevato. La palla passa allora ai secondi: l'ati formata da Italcoge e Foglia di Susa.

Il contratto parte ufficialmente dal 1° dicembre 2008. Durata dei lavori: due anni. Foglia però fallisce, l'Italcoge la assorbe accollandosi oneri ed onori. E questo comporta altri mesi di fermo, in cui

nel frattempo viene conclusa la bonifica bellica lungo la ferrovia. Di fatto i lavori cominciano nella tarda primavera 2009, ma da mesi l'impressione è che tutto sia di nuovo fermo, o che comunque il cantiere vada avanti a velocità-lumaca. Intanto i sindaci non possono far altro che scrivere alle Ferrovie per chiedere il rispetto dei tempi. E i passaggi a livello continuano a essere un incubo. Sia per le svenature code davanti alle sbarre. Sia, purtroppo, per la sicurezza stradale e la pubblica incolumità.