

TAV

Vi racconto la storia vera

Sul problema della TAV Torino Lione, in questi anni, si è detto e scritto di tutto e di più, pro e contro. Fino a dimenticare i fatti concreti che riguardano l'opera. Parliamo allora di fatti, non parole. Dell'opportunità se non necessità di affiancare alla storica linea ferroviaria del Frejus un nuovo collegamento su ferro a quota inferiore, si parla in effetti da mezzo secolo (...). Tutta la storia ultracentenaria della linea è infatti costellata di incidenti più o meno gravi causati da convogli discendenti impazziti trasformati in bolidi senza freni, che tutto travolgono nella loro corsa fino a schiantarsi. Ricordiamo il più recente alcuni anni or sono, un treno cantiere schiantatosi dopo una folle corsa a Chiomonte. Precedentemente nel 1959, la stessa sorte era toccata a un merci proveniente dalla Francia, deragliato sempre a Chiomonte dopo una folle corsa di una quindicina di chilometri; in entrambi i casi il bilancio è di un morto, il conducente. Ma il peggior disastro rimane quello accaduto in piena prima guerra mondiale, nel 1917, quando una "tradotta" di soldati francesi, che rimpatriarono dal fronte del Piave ove erano stati a dare una mano ai nostri combattenti, si schiantò senza freni sull'altro versante, presso San Michel de Maurienne, deragliando e incendiandosi. Si ebbero a lamentare più di 500 vittime, uno degli incidenti più gravi e sanguinosi di tutti i tempi sulle ferrovie europee. Va detto che la linea, madre di tutte le ferrovie alpine di valico, risente proprio della sua vetustà, non essendovi stati applicati gli artifici ingegneristici successivamente impiegati per addolcire le pendenze, come le rampe elicoidali usate con successo sulla linea del Gottardo, più giovane di una quindicina di anni, e su altre come ad esempio la Cuneo Ventimiglia realizzata nella prima metà del 900. Una linea quindi anche pericolosa, oltretutto eccessivamente impegnativa per i mezzi; da qui l'idea caldeggiata da mezzo secolo di una nuova linea adatta ai tempi e ai traffici odierni, delegando a quella

storica alla sola funzione di collegamento locale e di linea turistica per raggiungere le celebrate stazioni invernali e di soggiorno di Piemonte e Savoia. L'idea che si spera venga finalmente a concretizzarsi sotto la moderna forma di alta velocità e alta capacità, che sta rilanciando la ferrovia dopo cinque o sei decenni di prevalenza della gomma.

Meno condivisibile è invece la speranza quasi messianica che le forze politiche ed economiche della nostra regione ripongono nella nuova linea (...).

Certo la nuova linea ferroviaria potrà rappresentare un fattore importante, un'occasione di sviluppo, ma solo se la classe dirigente imprenditoriale piemontese saprà coglierla (...). Se questa classe imprenditoriale saprà emanciparsi, potrà trarre benefici dall'opera; in caso contrario questa servirà solo a portare più rapidamente oltre il Ticino oppure oltre le Alpi secondo la direzione, risorse umane e finanziarie desiderose di valorizzarsi.

Distinti saluti

Vito Corzi