

La storia

ALESSANDRO MONDO

Diffidenza
e grandi opere
in un libro

D'accordo: la presenza dell'amianto nei visceri del monte Musinè è un dato di fatto. Se non altro, possiamo escludere la presenza di rocce incandescenti, colossali laghi sotterranei o, peggio ancora, di mostri divoratori di carne umana.

Pensatela come volete ma, almeno sotto questo punto di vista, ben vengano i sondaggi propeudeutici alla Torino-Lione nella misura in cui permettono di dissipare gli incubi che due secoli fa turbavano i nostri connazionali alle prese con il celebrato Traforo del Fréjus: la madre di tutte le «grandi opere».

Ora che sulla Tav si profila l'ennesimo muro contro muro, vien da pensare a cosa direbbe

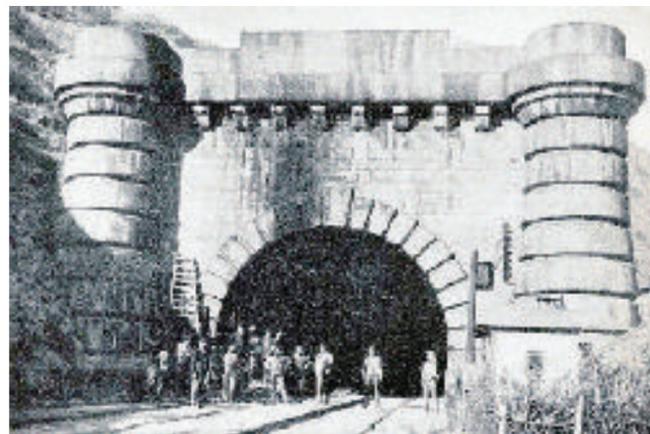

La scrittrice

Bruna Bertolo

Quando i torinesi avevano paura del tunnel del Fréjus

Camillo Cavour, sostenitore di una nuova politica ferroviaria e fermamente convinto della validità del Traforo delle Alpi. «Fare o non fare il Fréjus significa progredire o regredire», affermò lo statista in un vibrante discorso al Parlamento subalpino: più o meno lo stesso concetto che oggi torna nelle valutazioni del governo, della Regione e della Provincia sulla necessità della Torino-Lione.

La Storia si ripete. Vale per le certezze inossidabili di Cavour e per quelle, altrettanto ferme, di chi in quei tempi lontani si opponeva al tunnel: i No Tav ante-litteram. Basta scorrere il nuovo e documentato libro di Bruna Bertolo - «Storia della Valle di Susa», Susalibri (42 euro) - per imbattersi nei fotogrammi di una pellicola già vista: la sfida titanica dell'uomo contro la Natura e i timori di



L'imbocco della galleria del Traforo a Bardonecchia

una vendetta implacabile; la fiducia nelle sorti meravigliose e progressive della tecnologia e la diffidenza per l'impatto sul territorio; la complessità dell'opera e le incertezze finanziarie.

Situazioni già vissute dai no-

stri predecessori. Compresi quelli ai quali oggi verrebbe diagnosticata la sindrome «Nimby» - acronimo di «not in my backyard» (non nel mio giardino) - preoccupati dal lato oscuro del progresso e fortificati nelle



I cantieri dei compressori che azionavano i perforatori meccanici

loro convinzioni dall'arretratezza tecnologica che sovrintendeva quel progresso. Dal volume della Bertolo apprendiamo che parecchi esperti, fra cui eminenti scienziati, «non escludevano di trovare all'interno del monte interi filoni di rocce incandescenti che avrebbero impedito qualsiasi avanzata». Altri ipotizzavano la presenza di grosse vene d'acqua o di copiosi torrenti sotterranei che

avrebbero travolto i minatori e, sbucati dal monte, spazzato via Bardonecchia e la sua valle: «Fra gli oppositori ci fu anche chi pensò alla presenza nel sottosuolo di mostri, strani animali o di draghi!». Per tacere di quanti attribuivano le malattie dell'uva al fumo nero delle locomotive o pronosticavano sventure

quando lo scavo avrebbe incontrato il fondo del lago del Cenisio. E pazienza se il bacino in questione si trovava a 25 chilometri di distanza.

Suggerzioni che si legavano alle diffidenze, non del tutto superate all'epoca di Cavour, innescate dal primo sviluppo delle

strade ferrate: tra le altre, l'idea che un uomo, trasportato su un treno alla velocità di trenta chilometri l'ora, non

TUTTE LE LEGGENDE
A 30 all'ora non si può respirare e la galleria sbucherà in un lago

potesse più respirare. Almeno su questo, la Storia ci ha rassicurato. Quanto al fatto che il buio favorisca le tentazioni erotiche nei passeggeri, il presupposto che aveva spinto Ferdinando II di Borbone a escludere la corsa dei convogli in sotterranea, le gallerie della Torino-Lione saranno la prova del nove.