

## “Meglio dei camion In Francia l’ha capito anche la gauche”

“Qui lavoriamo sette giorni su sette”

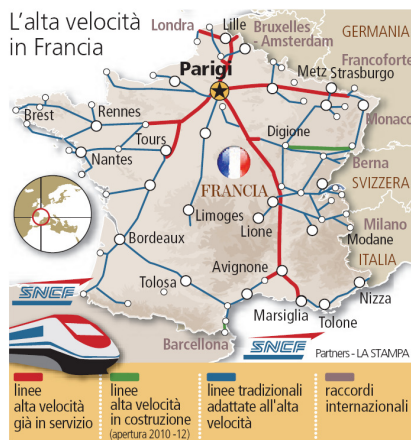
### Reportage

JACOPO IACOBONI  
INVIATO A SAINT MARTIN DE LA PORTE

Tra gli operai  
che scavano  
il tunnel in Savoia

Pascal, operaio trentenne, alla fine del tunnel del treno ad alta velocità di Saint-Martin-de-la-Porte: «Per me è un buon lavoro, tutto qui. Le mie simpatie politiche? Per Olivier Besancenot». Il trozkista. Lucien, cinquantenne: «Ero per Ségolène Royal. E non credo che nessun socialista si sia posto il problema se fare o no questo treno. Erano più contrari certi vecchi giscardiani... Sa perché? Che importa a loro se una marea di camion scendono qui in Haute Maurienne? Anzi, meglio, loro la casa ce l'hanno a Megève...». Poco prima, nella pâtisserie davanti alla stazione di Modane, la giovane bionda al bancone raccontava: «Qui più che di tgv si è parlato di treni merci». E la gente? «Sì, qualche protesta, c'è chi ha avuto delle crepe nelle case per via dei lavori... ma non molto». Tra l'altro «con l'autostrada era stato molto peggio». I sindacati? «Mi pare fossero tutti d'accordo». Tutti tranne uno, per la precisione.

Mentre in Italia si riparte sempre da capo, ci piangiamo addosso, sia pure con le residue energie, superando di poche decine di chilometri Bussoleno, Susa, e poi Venaus - luoghi dove la scritta "No Tav" è stata incisa anche sulle collinette più basse, non innestate, che si vedono salendo dall'autostrada - c'è la Francia. Un altro mondo, almeno su questo. Qui hanno già finito due tunnel esplorativi



della Torino-Lione, a Modane e La Praz, ne resta da completare uno, a Saint-Martin-de-la-Porte. Lo termineranno a maggio, al più tardi a giugno. I sondaggi geognostici contro i quali si è riaccesa la protesta in Val Susa, da queste parti sono stati conclusi tra il '98 e il 2000. Dieci anni fa. Ne hanno fatti 137, contro i nostri 91, per ora solo previsti. Poi siccome erano tutti d'accordo, a partire dai verdi, hanno iniziato a scavare, dovendo fare

#### UN SOCIALISTA

«Credo che nessuno di noi si sia posto il problema se fare o meno questo treno»

46 chilometri (noi dodici), Alacri, silenziosi, operosi. Come questa valle. Dove la politica, che tanto fa rumore di là da Valfréjus, quasi non si sente. Gerard Leras, a lungo presidente dei verdi della Rhône-Alpes, continua a dire tranquillamente «un conto è essere ecologisti, un altro localisti. Non si può sempre solo dire no». Sul network radical Indymedia Italia, nel 2005, per frasi come queste appesero la sua foto come target. A Chambéry gira sereno, nessuno penserebbe che non è di sinistra. Louis Besson, l'ex sindaco di Chambéry,

riflette: «Vede, noi più che di alta velocità parliamo di alta capacità. Il treno eviterà mille camion costosi, inquinanti, rumorosi. E i nostri concittadini l'hanno capito. L'ha capito anche la gauche».

Christian Fournier, direttore dei lavori della Lyon Turin Ferroviare, ricostruisce la storia mentre offre un paio di stivali e un casco giallo per accedere al tunnel. «Stavolta siamo stati relativamente fortunati, riuscivamo ad avanzare di una decina di metri al giorno. Ma in media in Italia la situazione della roccia potrebbe essere meno difficile, possono usare un tipo di escavatore che in questo tunnel neanche entrava». La gola è stretta, e in una giornata azzurrissima, mentre a Susa si blocca uno dei quattro sondaggi iniziali, qui lavorano, «24 ore su 24, sette giorni su sette, non per stakanovismo. Perché ci conviene. Soprattutto per una ragione geologica: se chiudiamo il venerdì sera e riapriamo il lunedì perdiamo cinque ore alla chiusura del tunnel, e cinque alla riapertura, perché ogni volta che buchiamo una roccia, la roccia poi, a modo suo, respira, non resta ferma come l'abbiamo lascia-

ta. Invece se siamo sempre dentro possiamo controllare tutto. Sentiamo la parete. Ascoltiamo la montagna».

Bisognerebbe guardare i suoi occhi che si levano in su, verso il massiccio di Orelle, con la nuova funivia ecologica che collega direttamente questa valle con il paradiso dello sci di Val Thorens, per capire che Christian ama la sua montagna. Ma è un cittadino europeo. Ha lavorato a lungo a Nizza, e in Italia, o con gli inglesi, e fa sorprendenti paragoni. «Spesso voi partite dopo, per via della politica. Ma quando partite siete in grado di terminare opere all'avanguardia a una velocità che da noi sarebbe impensabile». Com'è possibile? «Con la fantasia. I vostri lavoratori e le imprese sono eccezionali. Se c'è un problema in un tunnel, l'ho sperimentato tante volte, in Italia si cerca innanzitutto di risolverlo, di non fermare il cantiere. Le questioni contrattuali si risolveranno dopo. In Inghilterra è opposto, se non c'è un deal nessuno muove una pala. Noi in Francia

siamo una via di mezzo. Per fortuna abbiamo iniziato prima».

Molto prima. Jospin, Juppé, Chirac, Sarkò, nessuno ha mai discusso. «Il governo? Non si fa sentire». Scavare un tunnel così è complicato, naturalmente. Non solo per lo scavo, che può variare di profondità, tragitto, tempi, costi. Ma anche per la manutenzione, dalla montagna escono 50 litri d'acqua al secondo, deve essere pompata e fatta uscire al-

#### STIMA PER L'ITALIA

«Voi partite dopo, per via della politica. Ma terminate con opere all'avanguardia»

menti schizzerebbe fuori di getto. Per farlo hanno lavorato una media di cento lavoratori a tunnel (a Saint-Martin ce ne sono voluti 125).

Gli scavi, in questo laboratorio-Europa, quasi non si vedono. Del deposito di materiali, se non ti dicessero dov'è, neanche ti accorgeresti, oltretutto coperto dalla neve. Il santino, qui, non è il nome degli attivisti scomparsi dagli scontri di Venaus a oggi, ma l'icona di santa Barbara che campeggia a metà del tunnel. La santa più «di sinistra», la santa dei minatori.



Senza sosta  
«Non ci fermiamo mai perché ogni volta che buchiamo una roccia, la roccia stessa, a modo suo, respira, non resta ferma come l'abbiamo lasciata. Invece se siamo sempre dentro possiamo controllare tutto. Sentiamo la parete. Ascoltiamo la montagna»