

TORINO-LIONE
FRA UN MESE I CANTIERITra i moderati
della Valsusa
divisi dalla TavI favorevoli: dire no significa tagliarsi fuori
I contrari: i vantaggi non saranno nostri

Reportage

NICCOLO ZANCAN
INVIATO A CHIOMONTE

Sotto i pilastri imponenti dell'autostrada Torino-Bardonecchia, in frazione la Maddalena di Chiomonte, un cane abbaia felice mentre il suo padrone fa legna per l'inverno. Insieme si muovono dentro un piccolo bosco gelato. Ogni tanto si sente il frastuono dei Tir che passano alti sulle loro teste. Ci sono pozzanghere e foglie marce lungo il sentiero per arrivare al costone della montagna. Qui, fra un mese, si decide la partita per l'alta velocità.

Da questa parete di roccia devono iniziare gli scavi per la galleria esplorativa della linea ferroviaria Torino-Lione. Lo ha chiesto l'Unione Europea all'Italia. Sono a rischio 680 milioni di euro già stanziati. È l'ultima chiamata. Altrimenti sarà impossibile rispettare il programma previsto. Dal 2011 al 2013 deve essere costruita la galleria geognostica, per conoscere meglio il sottosuolo, testare le tecniche di scavo con una talpa meccanica e dare forma a quella che sarà l'uscita di sicurezza per gli operai. Poi, dal



«I costi-benefici? Quando la Spagna collegò Barcellona a Madrid privilegiò l'interesse nazionale»

Mario Virano
presidente
dell'Osservatorio

2013 al 2023, tutto il lavoro necessario per avvicinare Torino, il Piemonte e l'Italia al resto d'Europa e viceversa. Perché questo è l'obiettivo principale dichiarato dall'Ue. «Creare connessioni da parti d'Europa che la storia ha tenuto a lungo separate». Costo totale dell'opera 14,4 miliardi di euro, l'impegno italiano è per 8,5 miliardi. Dodici anni di lavoro complessivo (per fare l'Eurotunnel sotto La Manica ne sono bastati otto).

La zona del primo cantiere è impervia e difficilmente controllabile. Il movimento No-Tav ha già promesso un'altra battaglia per opporsi ai lavori,

dopo quella di cinque anni fa a Venaus. Lo testimonia la baita costruita abusivamente a dieci metri dall'area prescelta. È stata posta sotto sequestro dai carabinieri, ma ogni sabato viene riconquistata simbolicamente. Pare un giro in Val di Susa però, tenendosi alla larga dai rappresentanti del movimento e dai molti sindacati che lo appoggiano, regala sorprese. Per la pacatezza di tutti i ragionamenti. Per i dubbi di diverse persone. Per la paura di alcuni commercianti della zona, che non osano pronunciarsi. Come se le opinioni espresse pubblicamente avessero un'incidenza diretta sui loro affari. «Io sono neutrale» premette un ristoratore. Neutrale come in guerra. Mentre una panettiera sussurra: «Ma certo che la vorrei. Siamo diventati la valle che sa dire soltanto no». E poi c'è il caso di un albergatore sulla statale di Chiomonte che ci accoglie con gentilezza, molto felice di dire la sua: «Se il Piemonte non fa la Tav, muore. Rimane tagliato fuori da tutto. Ci saranno disagi e ci saranno polveri, ma questo è il prezzo da pagare per il progresso». E mentre spiega le sue ragioni davanti a una piccola telecamera, entra la moglie come una furia e si mette a urlare: «Ma sei pazzo! Piantala lì, dai! Ci vuoi rovinare?». Non tutti la pensano allo stesso modo sulla Tav. Ma è come se certe opinioni, nel tempo, avessero acquisito più diritto di cittadinanza delle al-



Il supertreno pronto nel 2023

Entro un mese dovrebbero partire i lavori per la realizzazione della galleria esplorativa: lo ha chiesto l'Ue all'Italia. Altrimenti sono a rischio i 680 milioni di euro già stanziati

14,4
miliardi
di euro

È il costo totale dell'opera, che dovrebbe essere pronta nel 2023. L'impegno italiano corrisponde a circa 8,5 miliardi di euro: serviranno 12 anni complessivi di lavoro (l'Eurotunnel ne richiese 8)

tre. Per esempio, una mamma di Chiomonte spiega: «Io credo che possa essere un'opportunità di sviluppo e di lavoro. Ma devono fare le cose a regola d'arte». Le ragioni di chi non vuole la Torino-Lione, invece, le riassume con competenza professionale Valentina Jacob, 25 anni, da poco laureata in Ingegneria: «Credo che tutti i cantieri avranno manodopera specializzata. Ci sarà poca ricaduta per la valle. E poi questa montagna è piena di minerali pericolosi associati

all'amianto. Una questione che i carotaggi non hanno risolto, visto che indagano solo i venti centimetri del foro e non quello che ci sta intorno». Sono preoccupazioni diverse. Alcune di tipo politico, come spiega il signor Mauro Belmondo: «La Tav è inutile, la vecchia linea ferroviaria è sottoutilizzata. Lo fanno solo per soldi. Quando tutti i partiti sono d'accordo, vuole dire che c'è qualcosa che non va. Tutti vogliono mangiare sulla Tav. La Torino-Lione sarà un'altra



Il presidio sotto sequestro

La baita abusiva costruita dai No Tava Chiomonte vicino all'area di cantiere: servirà per la protesta. Sono intervenuti i carabinieri



Il popolo dei No Tav

Una manifestazione di settembre, cui parteciparono diversi sindaci. Per l'avvio dei cantieri sono annunciate nuove azioni

Salerno-Reggio Calabria, i lavori non finiranno mai».

L'ala moderata e possibilista - se così si può dire - chiede di poter lavorare nei cantieri, pretende il massimo rispetto delle misure di sicurezza per la salute e l'ambiente. Argomenti su cui l'Osservatorio per la Torino-Lione, presieduto da Mario Virano, ha lavorato molto in questi anni, cercando di dare risposte precise. Ma ritorna anche un'altra domanda più controversa, tutta senza risposta: «Servirà

davvero? Ci sarà un ritorno economico?».

È il grande dubbio che tormenta i residenti della valle, e ogni giorno vedono passare soltanto 70 treni sulla vecchia linea ferroviaria. L'abbiamo girato a Virano, e lui ha risposto così via mail: «Le analisi costi-benefici fatte dai governi e da Ltf sono state aggiornate alla luce dell'ultima crisi, considerando vari scenari più o meno pessimistici. Tali ultime valutazioni saranno disponibili nelle prossime settimane. E inte-

ressante osservare però che, quando la Spagna fece fare le valutazioni sulla convenienza economica della linea ad alta velocità Madrid-Barcellona, ad esempio, ottenne un risultato negativo. Ma il governo decise comunque di procedere alla realizzazione, ritenendo prevalente l'interesse nazionale di connessione socio-territoriale. Una scelta che fu fatta in piena trasparenza».

Il video
su www.lastampa.it