

La Tav

Nessuno degli oppositori la definisce una vittoria, perché è sempre stata esclusa - ribadiscono - la logica del "non nel mio giardino"

Valsusa nuovo tracciato, svolta a destra

I paesi No Tav tagliati fuori, esultano i sindaci del Pdl

PAOLO GRISERI

IL TRACCIATO è ormai annunciato. In val di Susa solo 2,8 chilometri di binari in superficie più due finestre, all'interno della galleria dell'Orsiera, per le interconnessioni di emergenza con la linea storica a Chiusa San Michele e a Buttigliera. Nei fatti, al termine dei lavori, l'impatto ambientale della Torino-Lione è la sola stazione di Susa. Tutta l'opera dovrà essere finita entro il 2023, quando transiterà il primo treno, e saranno necessari sette anni per trovare un utilizzo ideale: «Prevediamo — dicono i tecnici — di avere un sistema a regime nel 2030».

Nessuno nella bassa valle si spinge a dire che questa è una vittoria del movimento contrario al supertreno, ma è chiaro che la nuova linea non passerà nei comuni che sono stati il cuore della protesta in questi anni. E non per caso i luoghi dove si trovano i punti nodali del progetto sono tutti amministrati da sindaci del Pdl favorevoli all'opera. «Alla fine della storia — commenta Antonio Ferrentino con una punta di amarez-

za — i vantaggi andranno alle amministrazioni che in questi decenni sono rimaste a guardare alla finestra».

L'ex presidente della Comunità montana si riferisce a Susa, Buttigliera e Chiomonte. A Susa, oggi governata da Gemma Ampino, verrà realizzata la stazione internazionale, punto di scambio con la linea storica con i treni che partiranno dall'attuale stazione e attraverso Bussoleno raggiungeranno le località turistiche dell'alta valle. Secondo quanto è stato detto ieri in conferenza stampa da Mario Virano, «la nuova stazione internazionale di Susa e il centro di deposito e smistamento del traffico nel tunnel di base potranno dare lavoro a più di 150 persone». Stando al plastico presentato ieri l'area della nuova stazione sarà tutta all'interno di quella dell'interporto e non andrà ad occupare parti di territorio oggi destinate a verde».

Il secondo punto critico è naturalmente Chiomonte dove dovrà iniziare in autunno il lavoro di scavo per la galleria di 7 chilometri che servirà da sondaggio geo-

gnostico per il tunnel di base. E chiaro che il fatto di avere un'amministrazione favorevole alla Tav ha facilitato gli adempimenti burocratici per il cantiere. Il terzo nodo è Buttigliera dove si attesteranno (nell'area di Ferriera) i treni della linea metropolitana di valle che arriveranno fino a Bardonecchia. Inizialmente l'attestamento era previsto ad Avigliana ma nella scelta definitiva può aver pesato la posizione No Tav di Carla Mattioli.

Se la logica fosse (e il movimento lo ha sempre negato) il classico motto «non nel mio giardino», i No Tav potrebbero dire di aver vinto la battaglia. Luigi Casel, uno dei leader del movimento contro il supertreno raccoglie la provocazione: «Certo che non è così. Noi pensiamo che il Tav sia dannoso non solo per la valle ma soprattutto per il paese. E ai progetti annunciati sulla carta abbiamo smesso da tempo di dare ascolto. Oltretutto, se davvero vogliono far passare tutti i treni merci in galleria, non si capisce perché spendere 20 miliardi di euro. È noto che in galleria i merci non vanno a più di cento chilometri orari. Sulla li-

nea attuale raggiungono i 120 chilometri. Alla fine ci si metterà lo stesso tempo. E poi: dove li trovano tutti questi soldi?». Più che al progetto preliminare il movimento pensa alla battaglia contro il cantiere per il tunnel di Chiomonte: «Intensificheremo le proteste — promette Casel — e studieremo il progetto definitivo del tunnel che è stato consegnato con l'inganno».

Sul progetto preliminare della Torino-Lione non si esprime invece Sandro Plano, presidente della Comunità montana, principale esponente dei sindaci No Tav: «Non commento le previsioni. Quando avrò un tracciato ufficiale in mano allora dirò la mia. Se le indiscrezioni sono vere, voglio vedere come pensano di realizzare le interconnessioni di emergenza di Chiusa San Michele e Buttigliera». Una posizione possibilista. Difficile pensare che venga accolto l'ennesimo appello lanciato ieri da Antonio Saitta perché i sindaci della bassa valle rientrino nell'Osservatorio. Ma il messaggio di queste settimane è chiaro: chi sta fuori dall'Osservatorio non potrà usufruire delle ricadute dell'opera sul territorio.

Ferrentino non nasconde una certa amarezza. Invece il movimento pensa alla battaglia contro il tunnel di Chiomonte





A CONFRONTO

A sinistra,
Antonio
Ferrentino

A destra
Sandro
Plano

Sotto, il
plastico della
stazione
internazionale

