

economia trasporti

Sono passati quattro anni dal fatidico 8 dicembre 2005 quando la crisi Tav in Val Susa raggiunse il suo apice: scontri, feriti, barricate, autostrade bloccate. Almeno trentamila persone in rivolta contro lo Stato. Nei prati che circondano Venaus, durante la cosiddetta "riconquista della valle" le radio degli ufficiali delle forze dell'ordine presenti sul campo ricevettero l'agghiacciante ordine di sparare puntando alle gambe qualora la situazione fosse degenerata.

Da allora a oggi la Tav ha perso l'onore delle cronache, in un lento percorso di trattativa che ha nascosto il bisogno di prendere tempo. Ma le vallate del torinese interessate dai lavori per realizzare il corridoio 5 Lisbona-Kiev sono destinate a tornare al centro dell'attenzione. Il 18 gennaio inizieranno i sondaggi geognostici nei terreni che dovrebbero essere interessati dai lavori. Pochi giorni prima, il 13 gennaio, è prevista un'assemblea del movimento NoTav. Gli irriducibili oppositori dei lavori sono pronti a tutto, ancora una volta, per bloccare anche le indagini geologiche. C'è da credere che nelle colline innevate del torinese tornerà il clima caldo di qualche anno fa.

In questi anni l'Osservatorio tecnico presieduto da Mario Virano si è limitato a riempire due quaderni tecnici di numeri che a seconda dei gusti dimostrano l'indispensabilità o la completa inutilità dell'opera. C'è stato l'accordo di Pracatinat firmato solo da pochi sindacati, venduto ai media come risolutivo ma completamente vuoto di contenuti. Il vecchio tracciato che avrebbe bucato la montagna d'amianto, il Musinè, non esiste più: trecentotrenta milioni di euro buttati. Altri cambiamenti: tutta la sponda politica che avevano i No Tav è ridotta a numeri tendenti a zero e quindi molti dei capipopolo in fascia tricolore di cinque anni fa hanno abbassato la cresta. Non che abbiano cambiato idea, sempre contrari alla mega opera sono. Ma ora in maniera meno sbracata, più furba. Dall'altra parte le manovre di un po' tutti i proponenti sono ambigue. È come se ci fosse consapevolezza che i soldi per un'infrastruttura come il tunnel di base (oltre 50 Km di galleria per circa 20 miliardi di euro da spendere in



I No Tav arrivano puntuali

Fra pochi giorni iniziano i sondaggi geologici nei terreni interessati dall'Alta velocità. Ma gli abitanti della Val Susa non ci stanno e minacciano battaglia. Anche il Pd si divide. Radiografia dell'ultima grande opera.
Irrealizzabile di Maurizio Pagliassotti da Torino

venti anni) non ci saranno mai. Davvero troppi. E poi difficoltà tecniche, territorio indomabilmente ostile: un pasticcio. Così, nel gioco delle parti il fine sembra diventato unico: brucare i soldi della progettazione iniziale e un po' di fondi dalla Comunità europea. Quattro anni fa

le ruspe aprirono i primi passaggi. Oggi si parla di sondaggi preliminari che porterebbero a una pre progettazione. Chi si permette di azzardare date sull'apertura dei cantieri parla del 2013. Mentre per l'eventuale inaugurazione dell'opera completa Antonio Ferrentino, ex presi-



dente della Comunità montana, ex capopolo, ex Ds, ipotizza un paio di decenni. Non male, per un'opera prioritaria.

I soggetti in campo nell'anno 2010 sono quindi: i movimenti, le istituzioni della Val Susa, i proponenti. I primi constano di circa cinquemila persone pronte a scendere in piazza attraverso un giro di sms. Più o meno tutti sparpagliati nella bassa valle. L'intero bacino di persone disposte a manifestare si aggira intorno alle trentamila unità comprendendo anche il torinese. I cortei di solito non hanno mai una partecipazione inferiore alle diecimila persone. La Val Susa è un territorio che fu teatro di lotte partigiane prima, fucina di fughe extraparlamentari negli anni Settanta e poi rifugio per molti dopo. Anche lo tsunami elettorale del 2008 ha travolto la sinistra ma molto meno che altrove. Acerrimi nemici di ogni sorta di dialogo, sostengono la totale opposizione all'opera. Quindi no all'Osservatorio, no a Mario Virano, no a ogni tavolo di confronto. I numeri - dicono - dimostrano la follia del progetto: assenza di un flusso merci adeguato, assenza di passeggeri, sottoutilizzo del 66 per cento della linea attuale, inesistenza dei finanziamenti per l'esecuzione dell'opera che sarebbe realizzata com-

pletamente a debito.

Le istituzioni di valle: da barricadere a fautrici del dialogo e del confronto. Purché questo vada avanti all'infinito. Campione di questa strategia è Antonio Ferrentino. Un tempo amato dai movimenti, ora è visto come il campione del trasformismo. Quando appare in pubblico si scatena una bolgia di fischi e insulti. Lui e gli altri sindaci che partecipano al tavolo delle trattative portano avanti l'unica strategia che possono: guadagnare tempo. In questi anni di osservatorio, assieme a un paio di professori del Politecnico di Torino che partecipano ai tavoli tecnici, hanno ideato il "Fare". Un progetto che esclude il tunnel base ma sulla restante parte del progetto è possibilista. L'importante, dicono i proponenti, è partire con il lavoro del nodo di Torino. Il nodo di Torino è l'inesorabile strozzatura ferroviaria che blocca lo sviluppo ferroviario della città. In poche parole, non c'è spazio per piazzare nuove ferrovie, a meno che non si spostino migliaia di famiglie. L'ha detto anche qualche tempo fa il sindaco di Torino Sergio Chiamparino: «Il vero passaggio complicato sarà il superamento di Torino, avremo un'opposizione anche peggiore che in Val Susa». Ferrentino e gli altri sindaci, tutti inesorabilmente antagonisti all'opera, questa situazione la conoscono bene e quindi la pongono come pregiudiziale ai cantieri in valle. Il tutto senza tener conto del fatto che la nuova Comunità montana appena eletta e presieduta dall'inflessibile Democratico Sandro Plano ha posizioni molto vicine alle frange dure del movimento, anche perché con quei voti è stato eletto. Un vero mal di pancia per il Pd piemontese ma anche nazionale. La Val Susa doveva essere laboratorio politico per la madre di tutti gli inciuci, un'alleanza strategica pro Tav tra Pdl e Pd. Ma la base si è rivolta. Non sono bastate quindi le delegazioni romane mandate direttamente da Bersani, le minacce, le piccole vendette trasversali ai danni del neo eletto. Ex democristiano di ferro,

nel Pd Plano giorno dopo giorno fa imbestialire i vertici, anche nazionali, del suo partito. Ultima sfida è la rimozione di un tecnico, gradito al partito di Bersani, dal tavolo dell'Osservatorio. Troppo moderato per il democratico "radicale" Plano. Un affronto che ha scatenato le ire di Stefano Esposito, quarantenne rampante e papabile futuro leader nazionale, se e quando l'era Chiamparino-Fassino sarà conclusa.

Il fronte politico provinciale, regionale, italiano è compatto sulla necessità dell'opera. Da almeno due anni non si parla più di strategicità logistica e opera atta a incentivare l'intermodalità da gomma a rotaia. I numeri, infatti, sono distanti anni luce dalle proiezioni che vorrebbero la linea saturata tra pochi anni. I quaranta milioni di tonnellate che avrebbero bloccato tutta la logistica sull'asse Francia-Italia sono un sogno smentito anche dall'Osservatorio tecnico. Dopo la drammatica crisi economica che ha colpito il Piemonte si parla ormai chiaramente di spesa pubblica, di keynesismo da battaglia. Serve un'opera gigante per creare un volano in tutto il torinese. E in tempi di profonda recessione non c'è da andare molto per il sottile, anche se si tratta di bucare montagne e invadere vallate.

In questo contesto, nei prossimi giorni si apriranno i sondaggi geognostici lungo la linea su cui si dovrebbe sviluppare il nuovo progetto. Differentemente dagli anni passati, tutto si farà alla luce del sole e non di nascosto. Questo significa che dove si svolgeranno i carotaggi potrebbero convogliare gruppi di contestatori più o meno arrabbiati. I sondaggi geognostici ovviamente non sono l'inizio dei lavori ma sono il simbolo politico che l'Italia deve portare all'Unione europea per sbloccare i fondi, circa seicento milioni di euro. Denari da spendere per la progettazione successiva, più una parte da dedicare a opere compensative fortemente volute per tentare di ammansire una popolazione che ancora oggi tappezza la valle di bandiere e manifesti No Tav. ■

Per concludere i lavori servirebbero vent'anni. Ma mancano i 20 miliardi di finanziamenti necessari