

**GRANDI
OPERE****UN'OPPORTUNITA' ECONOMICA E SOCIALE O UNO SPERPERO DI RISORSE E UNA FONTE DI PROBLEMI AMBIENTALI? LA TORINO-LIONE CONTINUA A DIVIDERE**

QUEL "PASTICCIACCIO" BRUTTO DELLA TAV

di **Andrea Zaghi**foto di **Paolo Siccardi/Walkabout**

« Il Governo non blocchi il cantiere per la Torino-Lione, un'infrastruttura strategica che vale per l'Italia 9 miliardi di ricadute economiche e circa 52 mila posti di lavoro», ha scandito Confindustria il 12 settembre in un convegno nazionale a Torino, ultimo appello di una serie di tutto il sistema produttivo. Qualche giorno dopo la Questura ha reso nota la denuncia di 76 manifestanti per danneggiamento, resistenza aggravata, oltraggio, inottemperanza ai provvedimenti dell'Autorità. Gli episodi contestati dalla Digos risalgono al 7 e all'8 settembre durante violenti assalti ai cantieri nel corso di un campeggio No Tav.

L'estate si chiude tra le polemiche. D'altronde sono quasi 25 anni che si litiga. A partire dal nome. La Tav, il Tav o, ancora, il Tac? Insomma: "alta velocità" (al femminile, se intesa come linea; al maschile, se si parla di treno) o "alta capacità"? Persone o merci? È una lunga storia che vede la gente dividersi praticamente su tutto. Il progetto di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione nasce dal desiderio di offrire all'Europa un collegamento migliore, togliendo camion dalla strada e fumi dall'aria. Gli esperti dicono che un treno viaggia bene solo quando corre in pianura: per superare le montagne occorre scavare gallerie. **Per questo nel 1871 si è realizzato il tunnel ferroviario del Frejus, che ha fatto del suo meglio per 150 anni** insieme alla cosiddetta linea storica. Una condizione ormai non più ottimale. Di una nuova galleria si parla dal 1910, ma è nel 1990 che le ferrovie francesi propongono un primo progetto. A Essen nel '94 l'Europa inserisce la nuova linea tra i 14 progetti prioritari per i trasporti. Viene creata Alpetunnel per gli studi preliminari. Nel 1996 nasce la Conferenza intergovernativa Italia-Francia (Cig), sede di confronto fra i due Paesi. Di alta velocità non si parla più; prevale l'idea dell'alta capacità, liberando le strade dai

→ Tir pieni di merci, lenti e inquinanti. **Nel 2001 Alpetunnel lascia il posto a Ltf (Lyon-Turin ferroviare) per la progettazione preliminare.** La nuova linea sarà composta da tre

parti, viene stabilito: una, nazionale, in Francia; l'altra transnazionale (il tunnel sotto le Alpi); un'altra, nuovamente nazionale, in Italia. È quest'ultima che suscita prima le perplessità e poi l'opposizione della Valle di Susa. Il nuovo tracciato non viene accettato. Sul finire del 2005, incalzato dall'Europa, il Governo prova ad avviare i lavori di una galleria geognostica a Venaus, sopra Susa. L'opposizione capeggiata dai sindaci è molto dura. L'8 dicembre 2005 il cantiere appena creato viene occupato e i No Tav diventano noti in tutta Italia.

Il Governo cerca il dialogo per superare errori e incomprensioni. La soluzione viene individuata nell'Osservatorio Torino-Lione che nasce il 1° marzo 2006 con l'obiettivo di ripartire da capo coinvolgendo tutti gli attori della vicenda. A coordinarlo è **Mario Virano**, architetto, fine ma duro negoziatore, gran conoscitore della Valle. Centinaia di riunioni, migliaia di pagine con calcoli e studi. Il clima non è favorevole, le parti in causa non si fidano le une delle altre, i ragionamenti tecnici s'intrecciano. Gli scontri in Valle continuano. Intanto, in Francia, i lavori preliminari proseguono.

In Italia, il progetto viene completamente rifatto. La linea si sposta sulla riva destra del fiume Dora e si raccorda con lo scalo merci di Orbassano. L'idea che si fa strada è quella della realizzazione dell'opera per fasi funzionali, adeguando la parte di fondovalle della linea storica. Mentre Ltf progetta il tunnel sotto le Alpi, nel 2012 s'inizia a scavare la galleria geognostica a Chiomonte, che diventa teatro di nuovi scontri da parte dei No Tav.

Nel 2015 Ltf diven-



ta Telt: deve realizzare il tunnel sotto la montagna lungo 57,5 chilometri. Alla fine di

gennaio di quell'anno un nuovo accordo Italia-Francia decide definitivamente la realizzazione della linea, ma con un finanziamento Ue del 40%. Mario Virano (che passa a Telt) lascia il posto a **Paolo Foietta** (anche lui architetto, mediatore e acuto conoscitore dei fatti in Valle). Intanto alcuni Comuni abbandonano l'Osservatorio, altri rientrano; a seguito delle elezioni del giugno 2016, esce pure Torino, governata dal Movimento 5 Stelle. L'accordo per l'avvio definitivo dei lavori prevede l'estensione delle norme italiane antimafia alla Francia. Tutto ciò che occorre per iniziare la galleria

viene concluso all'inizio del 2018 e **Telt si prepara a lanciare appalti per 5,5 miliardi di euro.**

Dopo il 4 marzo 2018 a Palazzo Chigi c'è un Governo in cui il Movimento 5 Stelle ha un ruolo determinante. L'idea stessa di una ferrovia di montagna che corre come se fosse in pianura viene rimessa in discussione. Se il ministro dell'Economia **Giovanni Tria** (che vuole subito l'opera) accelera, quello ai Trasporti, **Danilo Toninelli**, frena.

A oggi sono stati investiti circa 1,5 miliardi per studi e lavori preliminari (il 25% a carico dell'Italia). **Sono stati realizzati 24 chilometri di galleria (il 15% del totale).** Per completare la linea della parte transnazionale l'Italia deve spendere circa 2,9 miliardi su un totale di 8,6 cofinanziati al 65% da

Europa e Francia. **Tutto dovrebbe essere concluso per il 2030.**

Intanto i traffici lungo il Corridoio europeo su cui il tunnel s'andrebbe a innestare sono cresciuti: nel 2017 l'interscambio economico verso l'Ovest Europa è arrivato a 173 miliardi. Ai tre valichi con la Francia si registra un flusso fisico di merci più alto di quello con la Svizzera (dove c'è l'altro fronte di scambio con l'Europa). Il 93% del traffico merci, oltre 40 milioni di tonnellate, viaggia su Tir. Si tratta di tre milioni di mezzi pesanti che congestionano tutta la rete stradale. In attesa di un treno che tarda a partire. ●

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA ACCELERA E QUELLO DEI TRASPORTI FRENA. GLI INDUSTRIALI RIBADISCONO I BENEFICI COMPLESSIVI. CHI SI OPpone NON ABBASSA LA GUARDIA. FANNO DISCUTERE SOPRATTUTTO I 57,5 CHILOMETRI DEL TUNNEL SOTTO IL MONCENISIO. STORIA DELLA FERROVIA DELLA DISCORDIA

Sono stati realizzati 24 chilometri di galleria. La linea dovrebbe essere pronta per il 2030



LA TALPA FEDERICA

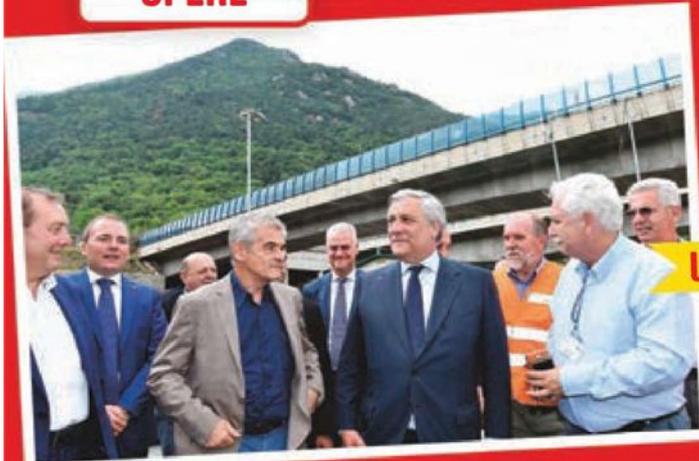
Fabbricata in Borgogna, la fresa per rocce dure che dal 2016 lavora nelle viscere del Moncenisio è lunga 135 metri e pesa circa 2.400 tonnellate. Ribattezzata "Federica", dal nome della figlia di un operaio scomparso di recente, sviluppa una potenza equivalente a otto motori di Formula 1.



IL SI DEGLI IMPRENDITORI

Oltre 200 imprenditori hanno ragionato di Tav a Torino il 12 settembre. A lato da sinistra: Dario Gallina, 52 anni, presidente Unione industriale Torino, Vincenzo Boccia, 54, presidente nazionale Confindustria, e Fabio Ravanelli, 48, presidente Confindustria Piemonte.



**GRANDI
OPERE****UN'ESTATE DI POLEMICHE**

A lato, da sinistra, Sergio Chiamparino, 70 anni, governatore del Piemonte, Antonio Tajani, 65, presidente del Parlamento europeo, e Paolo Fioletta, 61, commissario straordinario del Governo, durante la visita al cantiere Tav di Chiomonte, l'8 agosto 2018. Sopra, una marcia No Tav in Valle di Susa, il 28 luglio 2018.

