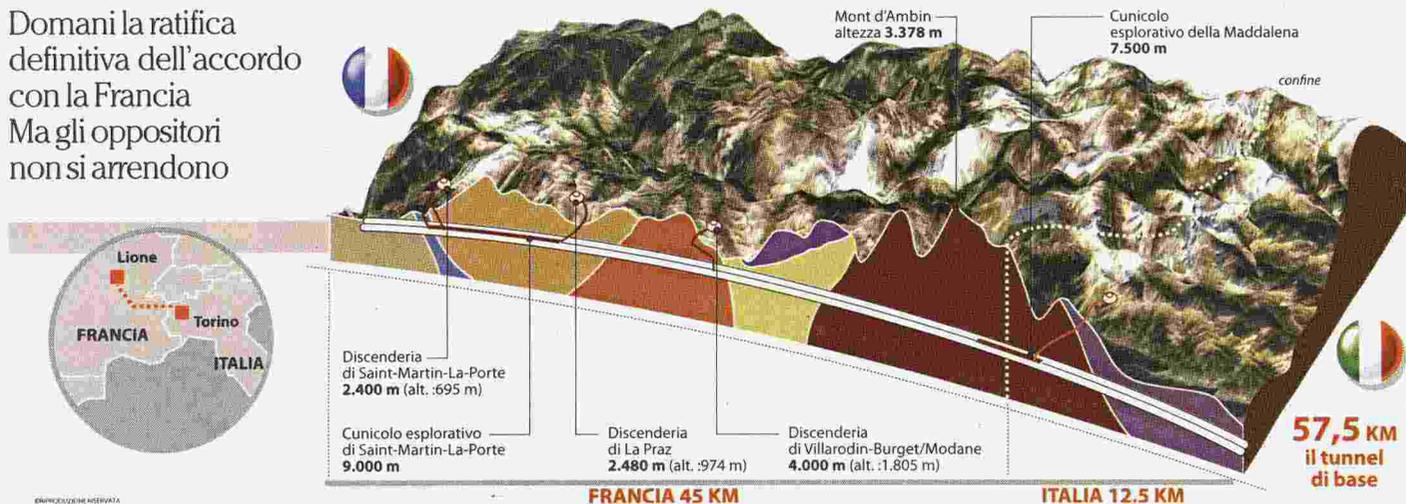


Le grandi opere

PER SAPERNE DI PIÙ
 www.repubblica.it

Domani la ratifica definitiva dell'accordo con la Francia
 Ma gli oppositori non si arrendono



Tav, ultimo sì per la Torino-Lione “Il tunnel dei record pronto nel 2029”

PAOLO GRISERI

TORINO Alberto Perino, leader dei comitati No Tav della val di Susa, ostenta sicurezza: «Per noi non cambia nulla. Vogliono fare quella ferrovia? Prego, si accomodino. Ogni volta che planteranno un chiodo, dovranno farlo con la polizia». Ma qualcosa, da domani cambierà. Perché martedì 20 dicembre, con la prevista approvazione del «disegno di legge 4151» per la «ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il governo della Repubblica Francese e il Governo della Repubblica Italiana per l'avvio dei lavori definitivi della linea ferroviaria Torino-Lione» arriverà l'ultimo sì del Parlamento italiano alla linea di alta velocità più contestata d'Europa. Terminerà un iter di approvazioni infinito, iniziato nel 1991: «Ci abbiamo messo 25 anni per deciderla e ce ne metteremo la metà per farla», ironizza Mario Virano, direttore di Telt, il promotore franco-italiano che realizzerà l'opera. E aggiunge: «Non ci possono accusare di aver preso decisioni affrettate».

Il cronoprogramma prevede che tutto sia finito nel 2029 quando sarà possibile percorrere i 57,5 chilometri di galleria tra Susa e Saint Jean de Maurienne, sul versante francese. Sarà, per poche centinaia di metri, la galleria più lunga del mondo. Soprattutto sarà la più profonda: c'è un tratto, in corrispondenza del confine italo-francese, un cui sopra la volta del tunnel ci saranno 2.300 metri di roc-

cia. Una galleria a doppia canna con cinque tunnel laterali di servizio e un sistema di collegamenti tra le due canne che porta i chilometri di roccia scavati a 162. 8,6 miliardi complessivi di costi, l'Italia ne spenderà 2,9. Con le spese per adeguare la tratta nazionale da Susa a Torino si arriverà a 4,5 miliardi. «Meno della Napoli-Bari», osserva Paolo Foietta, commissario di governo e presidente del contestato Osservatorio tra le amministrazioni coinvolte nel progetto. Il riferimento alla Napoli-Bari è provocatorio: gli amministratori locali di Campania e Puglia, anche quelli contrari alla Torino-Lione, sono invece favorevoli al treno veloce che collega le loro due regioni. Della serie: basta che passi nel mio giardino. Gli effetti del supertunnel? «Si ridurrà di due ore il tempo necessario per raggiungere Torino da Lione, passando dalle attuali 3 ore e 43 minuti a 1 ora e 47». Significa andare da Milano a Parigi in meno di 5 ore. La discussione sul «se» fare l'opera doveva ormai essere chiusa almeno dal 2014, con la ratifica del primo impegno comune tra Italia e Francia. Ma da domani (o da mercoledì se la discussione dovesse protrarsi a lungo) sarà definitivamente sepolta.

A meno che, dicevano ieri i grillini saliti in valle per l'ultimo flash mob, «il Movimento non vada al governo. In quel caso fermeremo il supertreno». Solenne impegno che avrebbe dovuto prendere Beppe Grillo in persona. Ma un po' le vicissitudini del Campidoglio, un po' l'infelice scelta della location, l'arena romana di Susa, hanno consigliato il leader di rimanere a Genova esponendo solo le seconde file.

Nei 25 anni di una lotta che

ha cambiato pelle molte volte, sempre dividendo la sinistra radicale da quella riformista, l'ultima mutazione è quella grillina. Inizialmente restio a farsi mettere il cappello da un partito politico, il movimento contro la Tav ha dovuto far di necessità virtù stringendo alleanze prima con i centri sociali torinesi, poi con i 5 Stelle per far fronte allo scemare del consenso. Così, paradossalmente, proprio nel momento in cui i seguaci di Grillo hanno conquistato a sorpresa Torino, la superferrovia ottiene il via libera definitivo dal Parlamento. «Il sindaco di Torino non può bloccare il progetto», si è scusata di fronte ai militanti Chiara Appendino. Che, a parziale compensazione, ha fatto approvare dal consiglio comunale una mozione per uscire dall'Osservatorio tecnico. Un gesto simbolico.

Ma la battaglia era cominciata molto prima, negli anni '90, quando Grillo era solo un comico. E ha avuto il merito di modificare l'atteggiamento dello Stato sulle grandi opere tenendo in conto, almeno in parte, le richieste delle amministrazioni locali. «Uno dei meriti della prima parte della protesta, quella che si svolgeva in modo pacifico senza

centri sociali torinesi, poi con i 5 Stelle per far fronte allo scemare del consenso. Così, paradossalmente, proprio nel momento in cui i seguaci di Grillo hanno conquistato a sorpresa Torino, la superferrovia ottiene il via libera definitivo dal Parlamento. «Il sindaco di Torino non può bloccare il progetto», si è scusata di fronte ai militanti Chiara Appendino. Che, a parziale compensazione, ha fatto approvare dal consi-

glio comunale una mozione per uscire dall'Osservatorio tecnico. Un gesto simbolico.

Ma la battaglia era cominciata molto prima, negli anni '90, quando Grillo era solo un comico.

E ha avuto il merito di modificare l'atteggiamento dello Stato sulle grandi opere tenendo in conto, almeno in parte, le richieste delle amministrazioni locali. «Uno dei meriti della prima par-

te della protesta, quella che si svolgeva in modo pacifico senza assalti e moltov, è stato quello di migliorare notevolmente il progetto iniziale»: la dichiarazione, un po' a sorpresa, è di Mario Virano che oggi quell'opera realizza. Un riconoscimento che non basta ai comitati contrari, oggi ridotti di numero: «Anche se il Parlamento vota, noi continueremo a opporci», dice Perino. Ma sarà un'opera decisa per legge... «E allora? Questo Parlamento è illegittimo. Gandhi diceva che se una legge è ingiusta è giusto non applicarla».

assalti e moltov, è stato quello di migliorare notevolmente il **progetto** iniziale»: la dichiarazione, un po' a sorpresa, è di Mario Virano che oggi quell'opera realiz-

za. Un riconoscimento che non basta ai comitati contrari, oggi ridotti di numero: «Anche se il Parlamento vota, noi continueremo a opporci», dice Perino.

Ma sarà un'opera decisa per legge... «E allora? Questo Parlamento è illegittimo. Gandhi diceva che se una legge è ingiusta è giusto non applicarla».

ERIPRODUZIONE RISERVATA

Con i suoi 57,5 chilometri sarà la galleria più lunga del mondo, superando il Gottardo

I PUNTI

I COSTI

La galleria internazionale tra Italia e Francia costerà circa 8,6 miliardi. 3,3 saranno messi dalla Ue. La quota italiana è di 2,9 miliardi, quella francese di 2,2. Sull'intera tratta Torino-Lione l'Italia spenderà 4,5 miliardi e la Francia 7,5 perché la tratta francese è più lunga



I TEMPI

Dopo il sì definitivo del Parlamento italiano e di quello francese (che arriverà da Senato di Parigi a gennaio) ci vorranno 12 anni per completare i lavori. Scaveranno 10 talpe. Le due che lavoreranno sul versante italiano partiranno dal cantiere di Chiomonte

