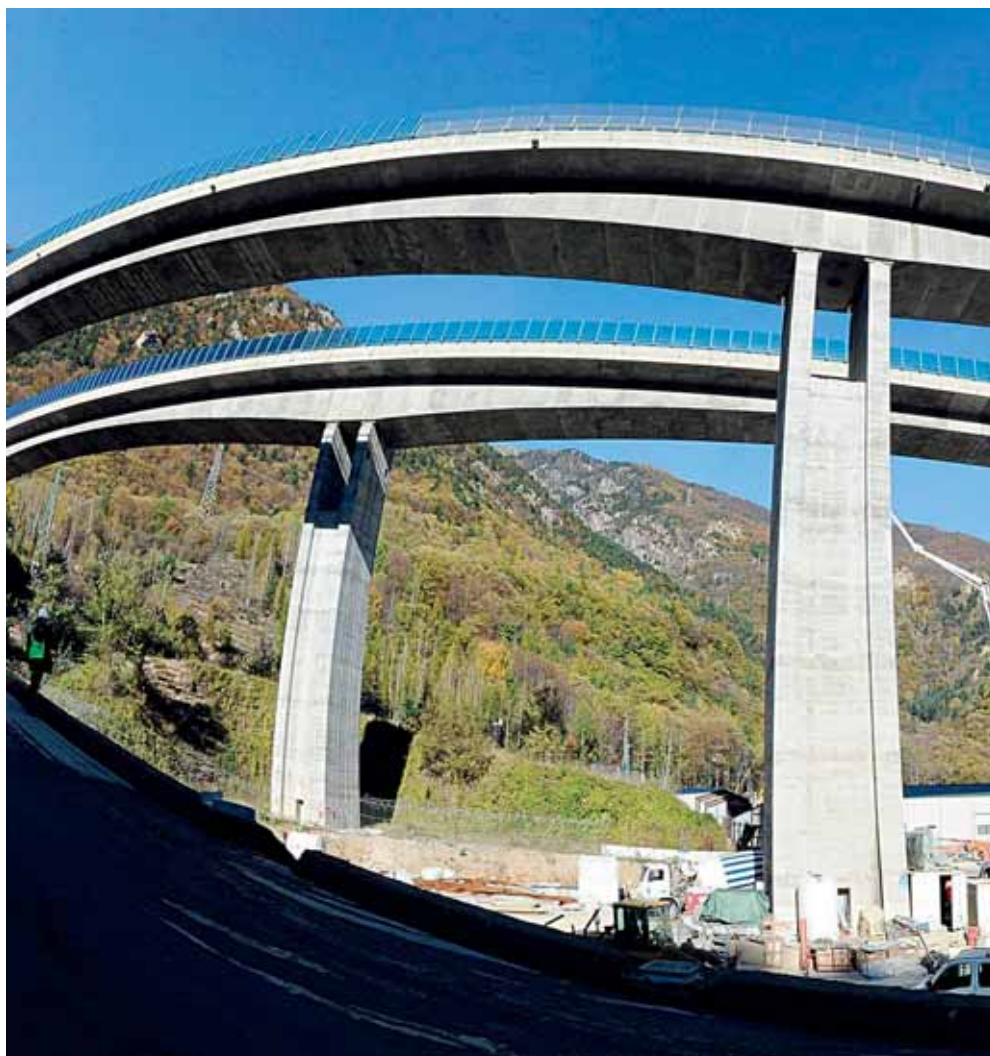


Salendo da Torino a Susa, non cambiano solo i colori del paesaggio alpino, cambiano anche le bandiere. Sui balconi e sui tetti di case e di masi, il tricolore è un vessillo raro, soppiantato invece da una stoffa bianca su cui spicca la scritta rossa No Tav, con una X dello stesso vermiglio a coprire la motrice di un treno. E questo a Condove, Borgone, Bussoleno, Chiomonte, Venaus, Susa: la patria dei No Tav ci dà il benvenuto.

Di diversa natura è l'accoglienza che ci riserva il cantiere della Maddalena, dove sono cominciati i lavori per il tunnel geognostico, primo passo della nuova linea ferroviaria ad alta velocità che collegherà Torino a Lione (Ntl).

Cantiere o trincea

Qui il vessillo di benvenuto è un filo spinato sovrastato da lame taglienti, simili a quelle usate da Israele a difesa dei suoi territori: circonda l'area di lavoro ed è una garanzia per gli operai, i tecnici e i macchinari, oggetto di periodici sabotaggi. L'apparato difensivo è mitigato da fiori di plastica colorati e nastri luccicanti intrecciati alla rete, ma i messaggi irriverenti impressi con lo spray sui muretti ci riportano in trincea: "Mercenari, assassini della terra". Quale battaglia sta combattendo l'Italia sul suo stesso territorio? Perché difendere con i lince dell'esercito e i blindati della polizia, una grande opera, sostenuta dall'Unione europea e inserita tra i suoi 30 progetti fondamentali di sviluppo? La Ntl fa parte dei nove corridoi di trasporto che attraverseranno l'Europa da Nord a Sud, da Est a Ovest e non si limita quindi a collegare solo Francia e Italia, che di fatto dispongono già del tunnel del Frejus. Nonostante gli ultimi lavori di ammodernamento, infatti, la



NELLA PATRIA DELLA TAV

ATTORNO AL CANTIERE PIÙ CONTESTATO E MILITARIZZATO D'ITALIA SI SCONTRANO DUE IDEE DI PAESE E DI SVILUPPO



Il cantiere della Torino-Lione in Val di Susa sotto il valico del Frejus è circondato di filo spinato e presidiato dalle forze dell'ordine.

forte pendenza limita velocità e altezza dei convogli. Le previsioni dei tecnici e di Mario Virano, direttore della Telt, la società italo-francese che da febbraio 2015 ha sostituito la Ltf nella progettazione della sezione transfrontaliera della linea, parlano di un trasferimento su navette di 700 mila mezzi pesanti per anno e di 250 milioni di passeggeri, con un abbattimento delle emissioni di CO₂ pari a un milione di tonnellate. Di diverso avviso è il professor Angelo Tartaglia del dipartimento di Scienza applicata del Politecnico di Torino, che certifica un traffico su rotaia in calo del 47 per cento, facendo riferimento ai dati di Alpinfo, una società indipendente di valutazione dell'opera. La guerra dei numeri è sempre aperta.

Nonostante l'addetto stampa della Telt abbia predisposto tutti i permessi e accompagni l'attesa con cortesi telefonate, l'identificazione richiede circa 30 minuti e i sorrisi degli agenti non cancellano la sensazione di essere su un confine pericoloso. Indossati casco e stivali, ci troviamo ai piedi del tunnel esplorativo più contestato d'Italia, sette chilometri che dovrebbero decidere della galleria di 57, che attraversando il Moncenisio collegherà Bussoleno a Saint-Jean-de-Maurienne in Savoia. Costo 8.6 miliardi di euro.

I volantini No Tav

A scavare l'interno della montagna c'è la "talpa", una fresa meccanica che frantuma dieci metri al giorno di roccia. Un nastro la deposita in un container esterno, dove si



(2) ALESSANDRO DI MARCO/ANSA

spruzza acqua nebulizzata perché lo “smarino” non si sollevi. Toccano le foglie non se ne rileva. Questa polvere grigiastra viene riutilizzata per una collina artificiale, su cui si piantumano nocciuole. E la presenza di amianto? «L'agenzia dell'ambiente non ha rilevato livelli preoccupanti». I dati confermano quanto il nostro accompagnatore ci spiega, nonostante per mesi le cifre venissero fornite da una società legata a Ltf. Solo dopo le proteste pubbliche, l'Arpa ha iniziato controlli indipendenti anche sulle acque depurate all'interno del cantiere.

Le lame di 120 chili dell'escavatrice vengono sostituite ogni tre ore per il surriscaldamento. Ad occuparsene è Francesco originario di Crotona, valsusino da sempre. Il suo è un commento amaro: «Faccio il mio lavoro, ho una famiglia da mantenere e non poche volte mi sento dire da quelli là che sono un bastardo, un assassino perché le polveri del cantiere ci faranno morire. Ci buttano addosso tanti volantini ma non ho tradito la gente». “Quelli là”, oltre il muro spinato sono gli attivisti no Tav che seguono con un binocolo e un telescopio fotografico i nostri passi e quelli di Mario Virano, che accompagna alcuni tecnici stranieri.

Perché tanta acrimonia? «In marzo il consiglio di amministrazione della Telt, la nuova partecipata tra Rete ferroviaria italiana e la corrispondente francese Rff, ha fatto un appello alla pacificazione riconoscendo il dissenso purché espresso in modo legale e si è impegnata a rivedere le iniziative giudiziarie intraprese e la presenza dei militari sul territorio, ma non ci sono stati particolari segnali di distensione».

I Cattolici per la valle

Superato l'ennesimo controllo in uscita, imbocchiamo le curve di



(3) ALESSANDRO DI MARCO/ANSA



Chiomonte per conoscere il gruppo dei Cattolici per la valle, gli osservatori oltre il filo spinato. Oggi sono una decina e ogni giorno pregano davanti alla recinzione. Il *Veni creator* è cantato sotto questi enormi piloni di cemento, mentre ruspe e mezzi meccanici ci intontiscono di rumore e le videocamere tracciano ogni nostra mossa e parola. Paolo mescola dati tecnici e memoria, spiritualità e impegno civile. La voce è rotta dalla commozione mentre mi mostra la necropoli della Maddalena, risalente al IV secolo a.C., su cui

sono passati i cingolati dell'esercito. «È il primo segno di *pietas* sulle Alpi. Quando si sono accorti che c'erano gli scheletri, hanno provato a rimediare, ma hanno ferito la nostra cultura, trasformando il museo in caserma e lasciando morire alberi centenari con le radici al sole». Non è un botanico, né uno storico, Paolo è un metalmeccanico. Con lui continua la guerra di dati. «Ci sono i pesci morti nella Dora, perché se le acque sono depurate? Non siamo brutti e cattivi, come ci dipingono, siamo solo informati».



Domenico Salmaso

Gabriella, Paolo, Guido e Daniela appartengono al popolo No Tav: «Non accettiamo la violenza, ma hanno ferito la nostra terra con violenza». A fronte, tecnici al lavoro nel tunnel geognostico e una marcia di protesta a Susa. A pag. seguente: la "talpa" escavatrice.

Guido non è credente, ma presiede un'associazione di volontariato con Daniela, che invece è molto credente. Il 27 giugno 2011, all'apertura del cantiere di Chiomonte, aveva una gamba ferita e si è arrampicato sul cancello per impedire l'accesso alle ruspe. «Eravamo lì per difendere la nostra terra da un'azione benedetta dalla legge ma ingiusta. La mia era una resistenza passiva e invece mi hanno accusato di aver colpito con la stampella un'agente. Nessuno fiatò invece quando Luca Abbà cadde dal traliccio qualche giorno dopo e per mezz'ora nessuno lo soccorse». Guido riapre il capitolo costi. «Il 40 per cento dell'opera sarà finanziato

Il direttore

La Tav è strategica per l'Europa

Mario Virano è a capo di Telt, la società italo francese che si occuperà sia della realizzazione che della gestione della Nltl. È stato responsabile dell'Osservatorio sull'Alta velocità e commissario di governo per l'opera.



Perché la Tav serve?

«Preciso subito che la Torino-Lione, nata come progetto binazionale tra Francia e Italia, con l'istituzione del corridoio Mediterraneo, è diventata progetto dell'Unione europea, a servizio del 18 per cento dei suoi cittadini e del 17 per cento del suo Pil. La linea collegherà tre dei quattro distretti manifatturieri europei: Catalogna, Rone Alpes, Piemonte-Lombardia, senza contare che l'interscambio con la Francia vale 70 miliardi di euro l'anno, con un saldo attivo delle esportazioni di 10 miliardi, anche in tempo di crisi».

Alcuni tecnici sostengono che la vecchia linea potrebbe già svolgere questo servizio.

«I treni sono competitivi quando vanno in pianura e, quando ci sono le montagne, vanno bucate con i tunnel di base. Sulle Alpi ci sono sette valichi ferroviari e su tutti si stanno realizzando questi tunnel per viaggiare in pianura, nel Gottardo già dal prossimo anno. Nel Frejus invece bisognerebbe far salire i treni con locomotori a traino e a spinta fino a 1300m di quota e passare in un tunnel dell'800 non predisposto ai carichi attuali: il risultato è morire schiacciati dalla concorrenza. Uso una

metafora. Posseggo una Olivetti 22 ancora in grado di scrivere migliaia di pagine, eppure, come tanti, anche io uso il pc, perché è questa la comunicazione di oggi».

Perché tanta conflittualità attorno a quest'opera?

«Nell'ultimo anno gli scontri si sono placati e i rapporti della Digos certificano che i partecipanti si sono molto ridotti. Più della metà proviene da gruppi di agitazione internazionali permanenti e non dalla Valle. Ci sono poi persone che hanno fatto della lotta alla Tav un simbolo identitario e quindi rinunciarvi significa perdere peso pubblico e politico. Quando ho iniziato ad occuparmi della Ltl, in piazza scendevano anche 50 mila persone: erano il popolo e le frange radicalizzate solo una minoranza. Nel 2011 e nel 2013 chi dirigeva il movimento ha fatto la scelta scellerata di imbarcare la violenza e mettere ai margini i sindacati, minando il rapporto con la base, sempre molto dura ma nei limiti della legge. Oggi Chiomonte è un simbolo della narrazione e troverà sempre supporters ma il cantiere non si ferma».

L'Osservatorio può essere un luogo di dialogo?

«Fino al 2010 vi aderivano tutti i 50 comuni interessati alla tratta, nel gennaio del 2010 l'allora presidente della comunità montana propose che i rappresentanti dei comuni contrari non fossero più legittimati a partecipare, che l'attività dell'osservatorio fosse sospesa e il progetto bloccato. Una rapida consultazione del governo sui paesi coinvolti ne riportò al tavolo 33, mentre 17 si autoesclusero perché non erano interessati a trovare il progetto migliore, rifiutavano qualsiasi progetto. La defezione più evidente è quella di Susa, la new entry più sorprendente è quella di Giaglione, da sempre a favore dei No Tav. Tanti comuni stanno rivedendo le loro posizioni perché si può lavorare insieme pur restando critici».



ALESSANDRO DI MARCO/ANSA

Il tecnico

La Tav toglie risorse al territorio

Il professor Angelo Tartaglia, Politecnico di Torino, è uno dei cento accademici italiani che ha sottoscritto un appello al presidente Napolitano per chiedere «un confronto pubblico, qualificato e indipendente che si basi su dati e misure scientifiche, per aiutare a porre fine al malessere sociale e alla violenza». Non c'è stata risposta.



Perché reputa inutile questa grande opera?

«Me lo dicono i dati. Una delle giustificazioni dell'asse Torino-Lione è l'aumento esponenziale del traffico merci-passeggeri. I dati parlano di una diminuzione del 14 per cento perché Francia e Italia sono due economie mature e più che cose si scambiano Bit; in Val di Susa poi la diminuzione di quello ferroviario è addirittura del 47 per cento».

Si rischia però l'isolamento dall'asse di trasporti Kiev-Lisbona e le penali per il ripensamento sarebbero miliardarie...

«Al momento Kiev non è interessata al progetto per la guerra civile che sta gestendo e Lisbona vive in maniera radicale la crisi economica. Non si certifica un numero di passeggeri tali da giustificare la realizzazione e per questo la società ha ampliato il progetto al trasporto merci. L'accordo italo-francese subordina la nuova linea alla saturazione delle opere esistenti, cosa non ancora avvenuta, ma i tecnici ingaggiati dalla Telt fanno previsioni di 11 volte superiori alla realtà attuale. Quindi non possono esserci penali».

Eppure il Cipe ne ha deliberato la realizzazione?

«Nel documento del 2011, il Comitato interministeriale per la programmazione economica mette in guardia sui costi del progetto, valutati in euro correnti in circa 12 miliardi e sottolinea che già quelli utilizzati per il tunnel geognostico vengono prelevati dai capitoli destinati alla "sicurezza delle scuole, dal risanamento ambientale, dall'innovazione tecnologica", etc. Davvero si possono sottrarre risorse alla collettività per un tunnel definito esplorativo, mentre in realtà si tratta di una discenderia, cioè un passaggio a forte pendenza che incrocerà il tunnel di base? Le autorizzazioni erano previste per altro. Su questi dati nessuno dei tecnici della società appaltante ha mai accettato un confronto pubblico».

dall'Unione europea e la parte rimanente dai due Paesi. Peccato però che l'Italia pagherà il 57 per cento per 12 km di galleria e i francesi il 42 per cento per i rimanenti 45. Come è possibile? Persino *il Sole 24 ore* ha certificato che l'inflazione ha fatto lievitare i costi a 12 miliardi, ma la differenza tra euro correnti ed euro contanti confonde i piani». Sul sito del governo una relazione di Virano precisa che i costi previsti non sono lievitati e che sono aggiornati per l'inflazione: l'Italia verserà 2,9 miliardi di euro. I dati non coincidono mai.

Sulla strada verso La credenza di Bussoleno, una pizzeria ritrovo dei No Tav, sotto un cavalcavia, un writer ha dipinto un treno serpente. Tra le spire ci sono poliziotti e pale, mentre cumuli di soldi al centro denunciano l'ingente giro di appalti attorno al cantiere per lo scavo, lo smaltimento della roccia, la recinzione, gli alloggi e la ristorazione per i militari. L'operazione Minotauro nel giugno del 2011 ha fatto emergere collegamenti tra 'ndrangheta, imprese e uomini delle forze dell'ordine. Il rischio infiltrazioni è «uno dei nodi critici che stiamo risolvendo perché la Francia dovrà recepire la normativa antimafia italiana e questa si applicherà, primo caso in Europa, indipendentemente dalla nazionalità dei cantieri». Il direttore di Telt precisa che bisognerà attendere «l'ultima ratifica parlamentare dell'accordo firmato da Renzi e Hollande il 24 febbraio scorso prima di dare inizio ai lavori definitivi. Ci vorrà ancora un anno».

Maddalena Maltese

Su cittanuova.it interviste integrali a Mario Virano, direttore di Telt; al professor Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino; a Emilio Chiaberto, sindaco di Villar Focchiardo e a Stefano Esposito, senatore del Pd.