

Torino-Lione. I cinque appuntamenti ineludibili del 2011:
l'agenda tecnica e istituzionale per la nuova linea ferroviaria

Tav, l'anno della verità

di **Mario Virano**

Forse non è inutile ricordare un po' di storia recente della Torino-Lione. Dopo gli scontri in Valle di Susa del 2005, nel gennaio 2006 il Governo Berlusconi istituisce il Tavolo politico, confermato dal governo Prodi, e dal 12 dicembre 2006 inizia a lavorare l'Osservatorio la cui attività, fino al 28 giugno 2008, è finalizzata a dare risposta a quattro domande poste dai territori: la capacità della linea storica, la domanda di traffico sull'arco alpino, i problemi del nodo di Torino, le alternative di tracciato in Valle di Susa. Poi dal 29 luglio 2008 inizia il nuovo mandato dell'Osservatorio: la "governance" della progettazione dell'intera linea, dal confine di Stato alla connessione con la Torino-Milano Av/Ac, attività che si conclude nell'estate 2010 quando Ltf presenta il Progetto preliminare e si aprono la Conferenza dei Servizi e la procedura di Via. Negli ultimi sei mesi del 2010 l'Osservatorio si è impegnato a ottimizzare le cantierizzazioni e ad aggiornare le valutazioni costi-benefici alla luce della crisi internazionale (attività tuttora in corso).

La scadenza cruciale del 2011, anno della verità, non è dunque frutto di un vessatorio ultimatum all'Italia da parte dell'Unione europea, ma al contrario è la naturale, doverosa conclusione di un lun-

go percorso di dialogo fatto di 153 settimane di lavoro dell'Osservatorio, che ha visto l'impegno di équipes tecniche di grande valore, con il fondamentale apporto degli esperti di un gran numero di amministrazioni locali. Chi ha scelto di disertare il confronto e si arrocca su posizioni di rifiuto pregiudiziale di ogni soluzione che non sia quella del "no" alla nuova linea indipendentemente da com'è fatta e da dove passa (nel nuovo progetto l'88% del tracciato è in galleria) deve assumersi le sue responsabilità davanti all'opinione pubblica (nazionale e internazionale).

Questo anno-chiave che è appena iniziato è infatti caratterizzato da cinque appuntamenti ineludibili: il primo è l'ultimazione dell'iter di approvazione del Progetto preliminare nei prossimi due o tre mesi; il secondo è l'avvio del Progetto definitivo da ultimare a fine anno o, al massimo, all'inizio del 2012; il terzo è la costituzione del Promotore bi-nazionale, la società mista italo-francese abilitata a realizzare le opere; il quarto è il rinnovo del trattato franco-italiano del 2001, dopo i dieci anni trascorsi dalla sua stipula a Torino, con tutti gli aggiornamenti resisi necessari e con la relativa ridefinizione delle intese sulla ripartizione dei costi fra i due paesi (al netto del contributo Ue); il quinto è l'apertura del cantiere a Chiomonte per la realizzazione della galleria esplorativa de La Maddalena in analogia con le tre discederie già ultimate da tempo in Francia.

A nessuno sfugge il significato di quest'opera che, ancorché "collaterale", nell'immaginario collettivo del territorio è percepita come il "reale" inizio della Torino-Lione. Il suo significato tecnico consiste nella conoscenza approfondita del sottosuolo per ridurre al minimo il rischio geologico in sede gara e di lavori, nella verifica dell'impiego della fresa nello scavo (così come avverrà per tutto il tunnel di base) e nella realizzazione della quarta via di fuga (a opera principale ultimata). Sono finalità tecnico-funzionali di grande importanza, ma in questo 2011 ciò che risalterà maggiormente di quest'opera sarà il suo significato politico, ovvero il tema dell'agibilità del territorio. Lo sanno le istituzioni competenti, lo sanno le forze politiche e lo sanno gli irriducibili (spesso irragionevoli) No-Tav.

L'appuntamento è per l'inizio della primavera, quando saranno in corso le celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia, di cui le ferrovie furono un fondamentale fattore di connessione territoriale e di coesione sociale, regalandoci opere fondamentali come il Traforo ferroviario del Fréjus (deciso nel 1859 e inaugurato nel 1871) che utilizziamo ancora oggi e che alcuni, sfidando il più elementare buon senso, pensano che dovrebbe assicurare i nostri collegamenti europei per i prossimi ulteriori 150 anni.

