
Quel corridoio tra Lisbona e Kiev che passa in Val di Susa

Autore: Carlo Cefaloni

Fonte: Città Nuova

I cantieri della Tav sono stati avviati con l'intervento della polizia. Resta l'opposizione di parte della popolazione

Annunciato da tempo, l'intervento della polizia in Val di Susa ha reso possibile l'avvio di un cantiere dei lavori per l'altra velocità ferroviaria che dovrebbe collegare Lione con Torino. Il tratto italo-francese è il segmento di uno dei grandi assi, ferroviari ed autostradali, che l'Unione europea ha deciso di realizzare da almeno un quindicennio. Il corridoio 5 conetterà Lisbona a Kiev agevolando scelte di investimento coerenti tra i diversi Paesi. L'apertura del confine orientale, successivo alla caduta del Muro, ha guidato perciò i vertici europei su i trasporti del 1996 a Essen e Cardiff nel 1998 fino alla redazione, nel 2001, del Libro bianco sulla politica dei trasporti della Commissione europea pubblicato nel 2001.

In questo stesso lasso di tempo l'opposizione al progetto ha visto crescere il consenso tra gli abitanti della Val di Susa, che ha costituito un polo di attrazione per tante altre vertenze ambientali esistenti in Italia, promuovendo l'intervento di personaggi della cultura che hanno tenuto centinaia di dibattiti e seminari, tanto da vedere sfilare 80 mila persone in una grande manifestazione convocata nel dicembre 2005 come risposta ad una precedente azione delle forze dell'ordine. Ogni estate, il campeggio di solidarietà con i valsusini NoTav si conclude con un itinerario tra i siti e i testimoni della resistenza partigiana che ha segnato questi luoghi di montagna. Più in generale si può dire che il sito è diventato emblematico del dibattito in atto tra cultura dello sviluppo e quella della decrescita, con tante inevitabili crescenti incomprensioni. L'apertura di un cantiere con lo spiegamento di oltre duemila tra poliziotti, carabinieri e guardie di finanza non sembra un risultato auspicabile per nessuno. Anche perché i lavori andranno avanti per oltre un decennio, mentre l'effettiva occupazione dell'area di scavo a Chiomonte ha avuto la finalità immediata di sbloccare una parte dei fondi europei.

La realizzazione dell'intera opera, che impegnerà risorse stimate in 17 miliardi di euro da recuperare, oltre le critiche radicali di taluni sul modello economico, viene considerata pragmaticamente con scetticismo anche da studiosi come Marco Ponti, uno dei maggiori esperti di economia dei trasporti in Europa e docente al Politecnico di Milano, che ha fatto notare come per il traffico merci sia più competitiva su lunghe distanze l'alternativa marittima, in special modo sull'asse Lisbona Kiev, mentre il traffico ferroviario dei passeggeri oltre i 500 chilometri, oltre ad essere esiguo, è soppiantato, di fatto, da quello aereo. Un invito a ripensare l'intero progetto e dirottare gli investimenti su altre infrastrutture di trasporto che non comportino tra l'altro, fa notare un altro studioso come Luca Mercalli, notevoli costi ambientali con i 70 chilometri di gallerie da scavare. Ragioni e analisi contenute anche negli atti depositati dagli enti locali come la Comunità montana di Val Susa e Val Sangone.

Di contro, una solida maggioranza che vede insieme governo e gran parte dell'opposizione parlamentare è fortemente convinta della necessità e opportunità della realizzazione della Tav per non restare fuori dall'Europa, indicando nell'attività di mediazione del commissario del governo il massimo della disponibilità possibile secondo il criterio in base al quale «si sentono tutti ma poi occorre decidere» ed agire di conseguenza, visto che si è arrivati alla terza versione del progetto con significativi risparmi finanziari e minor impatto ambientale. Una conferma che la trattativa si rivela vantaggiosa. Tuttavia c'è chi, come il sindaco del paese di Sant'Ambrogio, ha fatto notare come al tavolo dell'Osservatorio tecnico sulla Tav non siano stati invitati proprio i rappresentanti dei 24 comuni della Valle che, infatti, un mese prima dello sgombero, hanno già manifestato a Roma fuori da Palazzo Chigi.

La tensione rimane latente e aperta. C'è chi è convinto che l'applicazione dell'ordine pubblico e l'ineluttabilità delle decisioni ormai avviate finisca per convincere la gran parte della popolazione coinvolta, contando anche sulle opere che ogni grande intervento prevede per compensare il disagio della cittadinanza. Un fondo che la legge obiettivo si appresta comunque a dimezzare a causa della crisi.

I No Tav si trovano ora a dover gestire una situazione sempre più difficile nel mantenere l'opzione non violenta prevalente nel movimento, che ne ha costituito il punto di forza e agevolato l'adesione popolare. «Sarà dura», come dicono sulle montagne della Val di Susa, comunque vada a finire.