



Presidenza del Consiglio dei Ministri

COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO
PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

Torino, 25 febbraio 2013

Al Sindaco
del Comune di
Sant'Ambrogio di Torino
(Trasmessa via e-mail)

Gentile Sindaco Fracchia,

dopo qualche mese di silenzio ho avuto di nuovo il piacere di una Sua epistola che forse i posteri, per analogia con San Paolo, definiranno *"ai Segusini"*. Se ben ricordo questa è (forse) la quarta lettera di ampio contenuto pastorale che Lei ha avuto l'amabilità di inviarmi: spero vorrà scusare la mia indeterminatezza contabile nell'archiviare la Sua corrispondenza, ma confido nella Sua indulgenza in quanto non Le può sfuggire la difficoltà di contabilizzare la progressione del Suo sterminato epistolario, spesso a *testata multipla come gli SS20 della Guerra Fredda* (singoli, istituzioni, giornali), ma se il mio conteggio dovesse risultare plausibile, allora verrebbe spontaneo associare questa Sua, alla lettera *"agli Efesini"*, la quarta che Saulo scrisse dopo le due *"ai Corinzi"* e quella *"ai Colossesi"*.

Dato a Cesare quello che è di Cesare, a Paolo quello che è di Paolo nonché a Dario quello che è di Fracchia, veniamo ai tredici punti di merito della Sua epistola:

- Esordisce al punto n.1 censurando il fatto che, a Suo dire, il *"Progetto Definitivo deve ancora essere validato e approvato dal Ministero competente"*. Sarebbe interessante capire anzitutto in che cosa dovrebbe consistere secondo Lei la differenza fra *"validato"* e *"approvato"* ai sensi della normativa vigente e quale si dovrebbe ritenere, sempre secondo Lei, il Ministero *"competente"*. Proviamo a fare un po' di chiarezza: il Progetto Definitivo (PD) riguarda esclusivamente la tratta in territorio italiano della Sezione Transfrontaliera che è un *"oggetto"* rigorosamente bi-nazionale, ultimato tra il 9 ed il 16 gennaio dai progettisti selezionati con gare europee dalla società mista italo-francese LTF, progetto che il CdA di LTF ha formalmente approvato lo scorso 30/01/2013; LTF risponde alla Commissione Intergovernativa (CIG) che è il primo soggetto chiamato ad esprimersi sul Definitivo sulla base di un'istruttoria valutativa degli esperti dei due Paesi del Gruppo Tecnico Sicurezza; tale istruttoria è quasi ultimata ed il parere positivo di tale Gruppo internazionale consente alla CIG di autorizzare LTF, sentiti tutti i membri italiani e francesi, rappresentativi ai massimi livelli dei principali Ministeri dei due Paesi (trasporti e infrastrutture, economia e finanze, ambiente, interni, esteri - oltretché Regioni, ferrovie, ecc.) ad attivare nei singoli Paesi le procedure previste dalle rispettive legislazioni nazionali (nel nostro caso la *"Legge Obiettivo"*). Oggi siamo a questo punto; per quanto riguarda il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la sede istruttoria è l'apposita Struttura di Missione; per quanto concerne il Ministero dell'Ambiente la Commissione VIA. Ai sensi della Legge Obiettivo, essendo stata completata positivamente la Valutazione di Impatto

Ambientale sul Progetto Preliminare, non sarebbe necessaria la VIA per il Definitivo (anche il CIPE, nell'approvare il Preliminare, ha chiesto di sottoporre a nuova procedura solo le singole parti variate) ma, avendo l'Osservatorio assunto nel 2008 l'impegno con i Sindaci alla *"doppia VIA"*, prima sul Preliminare e poi sul Definitivo, oggi LTF consente di onorare quell'impegno ri-sottoponendo il Definitivo ad una nuova integrale verifica ambientale, dall'imbocco del Tunnel di Base alla connessione con la Linea Storica a Bussoleno, con una nuova Conferenza dei Servizi, una nuova tornata di confronti e di osservazioni e con tutte le penetranti procedure garantiste della VIA: questa *"doppia garanzia"* non è mai stata praticata in Italia da quando c'è la Legge Obiettivo. Questo è ciò che avverrà nei prossimi mesi; in autunno il pronunciamento finale del CIPE chiuderà la procedura approvativa in Italia, (senza dimenticare che in Francia è terminata da più di cinque anni, e cioè dal lontano 18 dicembre 2007, con il Decreto di Pubblica Utilità del Primo Ministro), ripassando poi la competenza alla CIG che, a quel punto, avrà come riferimento operativo il Nuovo Promotore che rappresenta l'evoluzione finale di LTF, di cui prenderà il posto e che si occuperà degli appalti in Italia ed in Francia (con gli stessi capitolati, gli stessi elenchi-prezzi e le stesse modalità di gara, gestite dal medesimo soggetto al di qua e al di là delle Alpi). Quindi, come vede, la Sua nozione di *"Ministero competente"* è perlomeno riduttiva e circa la *"validazione-approvazione"* del PD da Lei evocata come *vulnus* procedimentale, la Sua tesi risulta non solo approssimativa, perché ignora la dimensione internazionale delle decisioni, ma anche un po' ingenerosa quando scambia per incompiutezza decisionale una garanzia espressamente richiesta (e conquistata) dalle Comunità Locali quando Lei non era ancora Sindaco.

- Al punto n. 2, salta dalla Sezione Transfrontaliera alla Discenderia di Chiomonte, passando dalle problematiche del Progetto Definitivo della Nuova Linea alla Galleria Geognostica che è stata oggetto di procedura approvativa distinta (e antecedente) presso la CIG, la Struttura di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e il CIPE. Partiamo dalle certezze per poi passare ai temi controversi: i lavori che Lei giudica solo *"strombazzati"* sono ben visibili e procedono impegnando circa 100 addetti su tre turni (con oltre il 50% di lavoratori della Valle); evocare da parte Sua, sia pure come mero artificio dialettico, che i lavori possano *"non essere iniziati"*, fanno di Lei l'instancabile cantore di quell'epopea retorica del *"cantiere che non c'è"* che andò per la maggiore al tempo della *"ex - libera repubblica della maddalena"*. (*Do you remember?*). Quindi nella fenomenologia delle aberrazioni cantieristiche da Lei evocate resta solo la presunta (da Lei asserita) illegalità di lavori che sarebbero tali per carenza di progettazione esecutiva debitamente approvata. Potrei tediare con normative su *"appalti integrati"* e disquisizioni tecnico-giuridiche per confutare i Suoi assunti, ma dubito che riuscirei a scalfire la corazza della Sua fede incrollabile (Paolo al confronto era un *"signor tentenna"*).

Mi limito dunque a suggerire - a Lei e a tutti i *trenocrociati* schierati contro *"l'Impero (ferroviario) del Male"* - un tranquillo ed efficace ricorsino al Tar, lasciando al Giudice Amministrativo il compito di confermare (o rigettare) la tesi di cui Lei (con altri) è convinto assertore. Alcune di queste *"barricate di carta"* erette nel recente passato Vi sono franate, ma non si sa mai... Riprovateci!

- La confutazione del punto n.3 è semplice e lapidaria: il costo stimato dal Progetto Preliminare è confermato dal Progetto Definitivo (ad euro atualizzati). Non me ne voglia: *c'est la vie!*

- Il Suo punto n.4 è criptico come l'imperscrutabile "*papé satàn papé satàn aleppe*" dell'Alighieri. Pur con tutti i miei limiti ermeneutici provo a misurarmi con il suo vaticinio secondo cui dal finanziamento in Legge di Stabilità dell'intera quota a carico dell'Italia, Lei desumerebbe che l'opera sarebbe scoperta all'80% ed i lavori non potrebbero finire nel 2025, integrando così la quarta dimensione spazio-temporale della Relatività Einsteiniana con la quinta dimensione (finanziaria) all'origine dei Buchi Neri (di bilancio): lacuna sfuggita anche a Stephen Hawking, ma da Lei brillantemente colmata. Mi lasci essere prosaico: la sezione transfrontaliera comporta per l'Italia un investimento di circa 2,8 Miliardi di euro; il Parlamento ha votato una legge che ne stanziava 2,94 (circa 100 milioni in più per sicurezza); tale stanziamento è articolato come segue: 840 mil. nel triennio 2013-2015 (60+100+680) e poi 150 mil/anno dal 2016 al 2029 (150x14=2100); tale copertura consente (con Francia e UE) l'attivazione di un finanziamento a lungo termine (con copertura del servizio del debito) con un'istituzione apposita (presumibilmente la BEI) che anticipa il montante per le opere nell'orizzonte 2023-2025; tale programma complessivo è oggetto di studio da parte del Gruppo Giuridico Finanziario della CIG. Sono stato sicuramente prosaico, ma spero chiaro, contribuendo così a sciogliere il Suo inquietante "*Enigma di Sant'Ambrogio*".
- Il punto n.5 è letterariamente il più sottile: mi verrebbe spontaneo citare Antoine Jean Baptiste Marie Roger de Saint-Exupéry, ma me ne guardo bene perché, essendo nato a Lione, Lei potrebbe considerarla una provocazione. Senza voler scalfire il Suo nihilismo, mi limito a suggerire qualche nota un po' meno apocalittica: sedici mesi fa, il 18 ottobre 2011, la Commissione Europea, nella persona del suo Vicepresidente-Commissario ai Trasporti Siim Kallas, ha presentato la nuova fondamentale rete continentale dei 10 corridoi prioritari da realizzare entro il 2030 (dopo due anni di studi della Commissione con il supporto di esperti internazionali); su questa base la UE (non la Francia o l'Italia) ha indicato il finanziamento al 40% delle tratte cruciali tra cui la Sezione Transfrontaliera della Torino-Lione; questa proposta ha passato indenne il vaglio della apposita Commissione sul Regolamento Finanziario del Parlamento Europeo; fra le centinaia di emendamenti presentati nessuno ha chiesto di ridurre la quota di compartecipazione comunitaria alla Torino-Lione mentre parecchi hanno proposto di portarla al 50% per le opere come già avviene per i progetti; infine tra la data della Sua epistola e questa mia, il Consiglio d'Europa ha trovato l'accordo con tagli al bilancio che, a detta di Bruxelles, non mettono a repentaglio la copertura del contributo al 40%; l'iter non è concluso (perché deve esprimersi conclusivamente il Parlamento Europeo), ma i segnali sono, ad oggi, complessivamente positivi.
- Il punto n.6 ha come obiettivo il "fasaggio" che ai Suoi occhi sarebbe addirittura foriero di aumento incontrollato di costi e di allungamento dei tempi: MI ARRENDENDO!! e La supplico di spiegare con parole semplici, compatibili con le mie limitate capacità cognitive, perché mai una selezione degli interventi, concentrati sulle priorità essenziali, con l'intera copertura finanziaria e sotto il controllo bilanziale e comunitario, dovrebbe provocare ciò che Lei sostiene. Se è vero che c'è un limite a tutto Lei, di quel limite sta esplorando i confini con sprezzo del ridicolo.
- Il punto n.7 è tutto dedicato alla Banca d'Italia. Non essendo Stiglitz, né Draghi, né Visco, spero mi scuserà se mi defilo: con Lei sarebbe una lotta impari, non possedendo io, purtroppo, la Sua raffinata formazione giuridico-economico-finanziaria e, soprattutto, non potendo beneficiare, a differenza Sua, dello

straordinario osservatorio sugli assetti bancari nazionali ed internazionali rappresentato dal Suo Municipio (ma perché i "Grandi della Terra" si incontrano ogni anno a *Davos* anziché a Sant' Ambrogio?)

- Al punto n.8 non si lascia sfuggire l'appiglio della Corte dei Conti francese che ha costretto i Decisori francesi a misurarsi in modo non generico su importanti rilievi: dal Presidente Hollande che ha rilanciato la Nuova Linea al Summit di Lione quando il rapporto della Corte era noto ed ampiamente commentato (confermando le posizioni dei precedenti Capi di Stato Mitterand, Chirac, Sarkozy); al Primo Ministro Jean Marc Ayrault; dall'ex Ministro e co-Presidente CIG Louis Besson al Presidente Patrice Raulin; ciascuno ha confutato le tesi del Presidente della Corte con documenti puntuali ed impegnativi che, se crede, potrà esaminare con la necessaria attenzione. E' emerso un chiaro discrimine tra la Sezione Transfrontaliera, che non è in alcun modo in discussione, e gli accessi nazionali in Francia, con un confronto in corso sulle opzioni possibili (ad es. il nodo di Chambéry) e le priorità d'intervento (ovvero il "*fasaggio*" in Francia). Ciò che mi sembra da sottolineare è che i rilievi della Corte non solo non hanno attenuato la determinazione a procedere, ma hanno imposto approfondimenti da cui la decisione è risultata ancor meglio motivata.
- Al punto n.9 la *par condicio* fra le Corti dei Conti Le impone di citare anche quella Italiana che raccomanda, con il Suo Presidente Gianpaolino, la copertura finanziaria di tutte le opere, e quindi anche della "nostra" (*absit iniuria verbis* se questo aggettivo La fa soffrire), come puntualmente assicurato con la Legge di Stabilità. Dov'è allora il problema? Proprio perché ne è consapevole, Lei prova a drammatizzare un po' la scena con gli effetti speciali della Salerno Reggio Calabria, ma questi ormai sono effetti così *d'antan* che sembrano quelli di *Cabiria* e *Ben-Hur*, che ormai non impressionano più nessuno.
- Il punto n. 10 è "politica allo stato puro": non ho competenze, titoli né soprattutto voglia di entrare in questo tipo di questioni; ma siccome Lei sembra essere molto informato e addentro ai fatti criminosi citati, con notizie (pare) di prima mano, perché non mette nero su bianco tutto quello che sa e, dopo averlo magari debitamente firmato, non lo inoltra alla Procura della Repubblica?
- Il punto n.11 conferma che la fretta e la furia polemica sono cattive consigliere: portano a sbagliare non solo i conti, ma l'intero impianto logico dell'argomentazione. Partiamo dai numeri: l'investimento italiano che genera circa 1.000 posti di lavoro in Italia è di circa 2,4 miliardi; seguendo la Sua modalità di calcolo, ma con numeri corretti, il costo di ogni unità lavorativa sarebbe di 2,4 milioni sui dieci anni, non considerando l'indotto che, ad esempio, in base all'esperienza francese consuntivata da Autorità Indipendenti ha un moltiplicatore da 3 a 4; noi pessimisti ci limitiamo a considerarne solo uno indiretto per ogni posto di lavoro diretto. In tal caso la creazione di (1.000+1.000) posti per 10 anni comporterebbe un investimento per unità di circa 1,2 milioni che, su base annua corrispondono a 120.000 euro/addetto; tale l'ammontare lordo, su base mensile, vale 10.000 euro/ addetto, comprensivi non solo della remunerazione sindacale del lavoro (nelle sue molteplici gamme professionali e specialistiche) ma anche, *pro quota*, di tutti gli investimenti e gli oneri: dai macchinari (di straordinaria complessità) ai materiali, dalle spese generali agli ammortamenti, dalle installazioni cantieristiche a tutte le voci che compongono ogni investimento industriale. Le sembra davvero uno sproposito? Il

mio calcolo è molto approssimativo, ma in confronto al Suo non c'è storia, visto che Lei imputa ai posti di lavoro in Italia anche gli investimenti francesi in Francia e addebita all'erario nazionale il contributo a fondo perduto europeo: davvero strane le Sue frazioni, il con il numeratore triplicato e il denominatore dimezzato per ottenere il numero che Le serve per sostenere la Sua tesi. Non è nemmeno il caso di notare che quegli stessi investimenti di posti di lavoro ne creano almeno altri 150 permanenti (e sicuramente del territorio) per l'Area Tecnica e di Sicurezza a Susa; perché non li ha conteggiati? Oblio? Smemoratezza? *Surmenage*? Ma la schermaglia sui numeri è solo un corollario: i posti di lavoro, diretti ed indiretti, sono importanti, ma mentre si creano si realizza l'Opera che innalza il differenziale competitivo del territorio nel lungo periodo, come in Francia, in Austria, in Svizzera, e nella stessa Italia su direttrici come il Brennero. I cantieri della Torino-Lione hanno anche una valenza *keynesiana* come detto esplicitamente da Monti e Hollande al Summit di Lione (in analogia con le tesi di Obama per il suo piano di investimenti in infrastrutture), ma questo profilo anticongiunturale è solo un'utile ricaduta a breve del più generale obiettivo strutturale di lungo periodo. I dati europei ci addebitano un differenziale competitivo dell'8% per il *gap* logistico nazionale (14% media europea dell'incidenza logistica sul costo della produzione, contro il 22% in Italia, con un negativo stimato 8,3 miliardi di euro/anno): il recupero di 1 punto percentuale di questo *gap* vale oltre 2 miliardi di euro e ripaga da solo l'intero investimento italiano della Torino-Lione. Sempre nel punto n. 11 Lei elenca una serie di belle e buone cose che si potrebbero fare in Valle (ovviamente con i soldi "del Tav"): confesso che non ce n'è una che io non apprezzi e condivida, ma temo che, spinto dai Suoi nobili intenti, Lei abbia peccato di superficialità. Provo a spiegare il perché, e lo faccio ricorrendo a un paradosso: supponiamo che i maggiori Telegiornali (ovviamente preceduti sul filo di lana dal *web*) annuncino che l'Italia (Governo, Parlamento... faccia Lei) rinuncia alla Nuova Linea Torino Lione informandone la Francia e la Commissione Europea. Cosa succede allora? In Valle si sprecano le feste dei Trenocrociati, con tanta commozione, molta gioia (con lazzi e frizzi), tanto vino e polentate varie (adeguando i menù-di-lotta alla stagione), qualche inevitabile resa dei conti con processino in piazza (un po' di ludibrio per i perdenti, qualche gogna qua e là), processioni e riti vari di ringraziamento e qualche piccola incursione, finalmente davvero distruttiva, ai cantieri; poi gli inevitabili convegni volanti di incanutiti intellettuali-compagni-di-strada-della-prima-ora e di mal sopportati segretari di partiti e partitini-schierati-da-sempre-al-fianco-del-Movimento... ma soprattutto tanta festa per tanti giorni e, in quella festa, Lei confuso tra i molti, *primus inter pares* per i meriti acquisiti sul campo con l'esempio, le opere, e le epistole.

Poi passano i giorni (diciamo un mese?) la notizia va in secondo piano sui media e la gente rasserenata respira tranquilla senza problemi perché sa che, eliminato il "Tav", la Valle rifiorisce (turismo, lavoro, nuove tecnologie, *green economy*, nuovi modelli di consumo e mille opportunità che il "*supertreno*" aveva perfidamente conculcato). Passa un altro po' di tempo, qualcuno si dà da fare, ma il Rinascimento della Valle di Susa nel *day after* senza treno fatica a germogliare; c'è entusiasmo, ma mancano investimenti (e senza risorse non si va lontano, Lei lo sa bene). Allora i noti *leaders* del Movimento senza *leaders*, cioè il *gruppo-dirigente-che-non-c'è*, che ha sconfitto il *cantiere-che-non-c'è*, e di cui Lei fa autorevolmente parte (via, non si schermisca!) chiedono allo Stato (Governo, Parlamento, faccia Lei...) i finanziamenti del "*Tav che non c'è più*" per poterli usare per quell'elenco di interventi in Valle che Lei ha scolpito (non mi viene altro termine per un testo così lapidario) alla fine del punto 11. Da uomo d'onore come

il Bruto di Shakespeare, Lei non si allargherà troppo nelle rivendicazioni economiche (a differenza di altri privi del Suo rigore) chiedendo solo, nel rispetto del punto n.11, i soldi della Stazione per finanziare il tutto. Si discuterà l'importo (detratta la quota francese e quella UE) ma alla fine si arriverà a stimare l'investimento mancato (ovviamente avrei dovuto scrivere "risparmiato", ma non ce l'ho fatta ad immedesimarmi in Lei fino a tal punto). Fatto **100** quel valore (quale esso sia) ecco dunque la somma agognata (e richiesta) dalla Valle per pagarsi tutto ciò di cui ha bisogno "*invece del Tav*". A questo punto tutto è pronto per passare all'incasso, ma l'eco sommessa di una parolina, rimbalzando di monte in monte, diventa un rombo: **PERCHE'?** Perché, se non si fa Torino-Lione, la Valle di Susa dovrebbe avere titolo a finanziamenti in più rispetto alla Val Maira, o alla Val Germanasca, o alla Val Trompia, o alla Valcamonica, o alla Val Soana, o alle Valli del Pollino, del Fucino, del Gennargentu, ecc... ovvero rispetto a tutte le Valli italiane, dalle Alpi agli Appennini fino alle isole. Azzardiamo, per difetto, che il numero delle valli in Italia sia dell'ordine di 1.000 (poi i geografi lo affineranno). Naturalmente c'è valle e valle: qualche criterio quali-quantitativo andrà considerato (estensione, popolazione, criticità, ecc.); ma resta il fatto che, rispetto ai "fondi Tav senza il Tav", la Valle di Susa perde ogni specificità e diventa una delle 1.000 valli in corsa per quel gruzzolo "tornato allo Stato": il suo accreditamento è dell'ordine dello 0,1% (100/1000). Se stessimo dunque a quanto Lei scrive e che virgoletto integralmente "*Con il solo costo della stazione di Susa potremmo veramente cambiare il volto alla Valle mettendola in sicurezza da future alluvioni, rinnovare gran parte degli edifici scolastici vecchi e non più a norma, investire sul turismo e sulle energie rinnovabili, sulla ricerca e la qualità di produzioni industriali ed artigianali di nicchia che in valle non mancano. I posti di lavoro sarebbero ben più di mille, più di qualità e duraturi nel tempo*" dovremmo fare questo conto: i circa 50 milioni della stazione, depurati del contributo europeo e di quello francese, assommano per l'Italia al 35% del totale, ovvero a circa 17,5 milioni di euro: quindi il pro-quota medio per la Valle di Susa come normale valle tra le mille valli aventi diritto è lo 0,1% che corrisponde, in soldi, a 17.500 euro sonanti per realizzare tutto il Suo virgolettato. Converrà con me che non c'è da scialare anche se, in omaggio ai servizi resi alla Patria, questo importo venisse raddoppiato, triplicato, decuplicato (faccia Lei, mi fido del Suo equilibrio). Se poi Lei intendesse pentirsi dell'eccessiva generosità dimostrata nel rivendicare solo i soldi della Stazione (ritenuti erroneamente bastevoli) e più prosaicamente rivendicasse tutto l'importo previsto dall'Italia per il "Tav" (al netto, ovviamente, di quanto già impegnato) il gruzzolo complessivo salirebbe a circa 2 miliardi (in 10 anni) che ripartito equamente tra le valli darebbe alla Valle di Susa circa 2 milioni in 10 anni, ovvero 200.000 euro/anno. Ricordo per memoria che il CIPE ha stanziato per la Valle 10 milioni nel solo triennio 2013-2015, ma (ahimé, anzi ahilei) pensando di fare il "Tav". Tralascio per decenza di evocare l'inevitabile e pesantissimo contenzioso con la UE che vorrà il ristorno dei fondi erogati per fare l'opera, chiedendoli indietro al Paese che ha unilateralmente deciso di mollare. Ci sarebbe un ancor più grosso problema con la Francia, ma lo ignoro perché sono certo che Lei chiederà al Governo l'onore di andare personalmente oltre confine a convincere le Autorità transalpine della grande fortuna che hanno avuto ad aver realizzato ben 3 inutili discenderie sul loro territorio (con opere, espropri, ecc.) perché diventeranno ottimi *caveaux* per lo *champagne* ed invidiabili campi di coltura *underground* di gustosissimi *champignons* (anzi, già che c'è, chiedo loro un contributo supplementare per la Valle di Susa: vedrà come glielo danno). Non si può giocare sull'ambiguità dei messaggi come fa Lei che da un lato propone di cancellare l'investimento "Tav" per usare quei soldi a sostegno di altre (legittime)

priorità nazionali come ad esempio la tutela dei territori vallivi del Paese, salvo poi immaginare che in questa specifica Valle restino, per altri scopi, tutte le somme previste per un'opera che rende unico questo territorio in forza della sua singolarità infrastrutturale. E' troppo facile, ma soprattutto poco serio, proporre di *cancellare l'opera, ma tenersi i soldi*.

- Il punto n. 12 tratta di "compensazioni". Mi permetta una premessa: spesso un difetto rende più simpatici ed ho scoperto che Lei deve essere un tipo tremendamente (e quindi simpaticamente) distratto. Infatti, nella Sua sventatezza non si è accorto della nostra battaglia contro ogni concezione di progetto infrastrutturale che affidi il rapporto con il territorio ai soli strumenti delle "mitigazioni" (limitare il danno) e delle "compensazioni" (remunerare il danno non mitigabile); da anni l'Osservatorio persegue l'obiettivo del progetto ferroviario come parte di un progetto di territorio.

E' la riproposizione, *mutatis mutandis*, dell'esperienza del Passante di Torino che è diventato il motore, nel PRG, del rinnovo urbano della città. Per questo obiettivo si è ottenuto prima il *placet* del MIT (che ha finanziato il Piano Strategico della Provincia) poi il progetto, nel passaggio dal PP al PD, ha rafforzato i suoi connotati territoriali (Stazione di Susa, Agriparco, riuso del suolo, risparmio energetico, riordino viabilistico, protezione dalle esondazioni, ecc.) fino a "SmartSusaValley". Il fatto che si usino per il Progetto di Territorio le risorse finanziarie dal capitolo che l'attuale legislazione contabilizza in "conto compensazioni" dovrebbe da Lei essere apprezzato per l'uso innovativo che se ne fa (per lo sviluppo anziché per remunerare un danno). Se ne sono accorti quasi tutti tranne Lei (solo per simpatica sventatezza) ed un manipolo di irriducibili (per pervicace spirito di fazione). Circa la flessione dei valori immobiliari in Valle da Lei denunciata, devo ammettere che, forse il progetto ha in parte vanificato il meritorio sforzo del Movimento per sostenere l'edilizia con blocchi stradali, barricate, incursioni, sassaiole, intimidazioni, danneggiamenti e tutti i normali, classici sostegni al mercato.

- Infine il punto n.13: è il dente che Le duole di più: capisco che sia duro per Lei ammettere che lo scavo della Metropolitana di Torino (per anni abbinata anche al cantiere del Passante in centro città, con la movimentazione degli stessi 4-5 milioni di mc. di smarino della Torino-Lione in Italia) si sia svolto mentre la città non solo continuava a vivere normalmente, ma si riqualificava diventando persino turistica; che non sia morto nessuno; che non sia crollata nessuna casa; che il cantiere abbia rispettato il budget ed il cronoprogramma; che l'opera non sia finita in mano alla criminalità organizzata; ecc. E' un mito che frana. La capisco, Lei sono vicino nel momento del dolore e comprendo che per Lei l'unica via d'uscita, come nel più classico *transfert psicoanalitico*, è la rimozione della realtà nell'alterità di un universo connivente, dove la TBM (fresa, talpa) che scava la Metro non è più la stessa macchina, ma diventa tutta un'altra cosa (poco più di un bulino da orefice) in cui la differenza di raggio di 1 m. la fa apparire un *bijou mignon*; scacciamo la fastidiosa verità dell'odiata "*Galleria della Maddalena*", scavata da una TBM ancora più piccola di quella della metropolitana: è un dettaglio irrilevante; allora Lei con salgariana fantasia si inventa l'esotismo di una galleria *superficiale* in centro città: ma lo sa che, ad esempio, in piazza Statuto la Metropolitana passa al quarto piano interrato, sotto la viabilità locale (con i sottoservizi di una grande città) sotto cui è prevista la galleria di scorrimento stradale, sotto cui c'è la ferrovia del Passante, sotto cui ,infine, c'è il tunnel del metrò; questa per Lei sarebbe quella robetta da ridere non paragonabile alla inaudita complessità dello scavo in Valle? E perché

ignora (oh! beata smemoratezza) la TBM, identica anche nel diametro, della galleria di sicurezza autostradale del Frejus, al lavoro da mesi e mesi nella stessa montagna e per la stessa lunghezza del Tunnel di Base lato Italia (12,5 Km.): quali insormontabili problemi sono sorti a Modane dopo oltre 5 Km. di scavo ultimato? Poi Lei dà libero sfogo alla Sua vena apocalittica (lasciando l'iniziale modello didattico-maieutico di San Paolo per quello escatologico-visionario di San Giovanni) terrorizzandoci con " *le viscere di una montagna per 57 chilometri in condizioni di temperature elevate oltre i 40 gradi*", cioè la " *Geenna*". Sono quasi gli stessi spauracchi del 1857 del Suo antesignano, Cristoforo Moia, contro il traforo del Frejus nel Parlamento Subalpino; allora era comprensibile perché la sfida era inedita; ora c'è una serie imponente di buone pratiche (ultimate o in corso) sull'arco alpino: dal Gottardo (57 Km) al Brennero (55 Km); dal Loetschberg (35 Km) al Koralm (32,9 Km); dal Monte Ceneri (15,4 Km) al.... non Le basta? Passiamo ai Pirenei? All'area scandinava? Ad altri continenti? Da ultimo una considerazione importante: il progetto non prevede alcun condizionamento né climatizzazione in fase di esercizio, perché l'effetto stantuffo dei treni in transito in ciascuno dei due tubi del Tunnel di Base risulta, dalla modellistica, più che sufficiente per garantire il ricambio d'aria ed il controllo ottimale delle temperature. Solo in caso di sosta forzata si attiva, occasionalmente, una ventilazione d'emergenza: quindi la Sua chiosa sui " *costi energetici altissimi*" è destituita di ogni fondamento. La prego di volerne prendere formalmente atto.

EPILOGO

Rispondere alle Sue epistole è un lavoro che richiede tempo, impegno e fatica (come tutte le cose importanti della vita): mi verrebbe talvolta da pensare che, se Lei mi considerasse un avversario (cosa che certamente non è), questi Suoi scritti potrebbero far parte di una sottile strategia bellica alla von Clausewitz per tenere impegnato il "nemico", impedendogli così di nuocere su altri fronti; scacciata questa subdola (e immotivata) illazione, considero invece queste come occasioni di riflessione e di approfondimento interiore nonché di stimolante confronto. Posta così la nostra corrispondenza è quasi una vacanza dalla routine, ma avendo parecchio da fare, devo pregarLa di una certa parsimonia comunicativa perché, più di tanto, in vacanza non ci posso stare. Questa Sua epistola però è rivelatrice del Suo *modus operandi*. Mi sono chiesto spesso " *ma come fa fracchia*" (scusi, sa, ma fra me e me la chiamo così, con la minuscola: è più intimo) " *a mantenersi con il lavoro, fare il Sindaco, partecipare a tutte le iniziative di lotta e scrivere ai giornali e a tutti quanti (compreso me) su ogni argomento, sempre, tempestivamente?*" L'interrogativo " *come fa Fracchia?*", proprio perché irrisolto, genera in me una grande ammirazione con una punta di invidia per la Sua facilità *de plume* (come direbbero a *Lyon*): mi sento il Salieri (dell' " *Amadeus*" di *Milos Forman*) che fatica su ogni argomento, mentre Lei è il Mozart della tastiera (elettronica) che sfarfalla con innata lievità dall'economia alla finanza, dai trasporti all'ambiente, dalla sociologia alla politica, e via proseguendo (e scrivendo). Forse però quest'ultima Sua epistola " *Ai Segusini*" finalmente rivela l'arcano: come tutti i grandi autori di *bestseller* seriali, da 500 pagine in su, (Dan Brown, Ken Follett, Tom Clancy, Stieg Larsson, ecc.) anche Lei ha un metodo per scrivere tanto e in fretta; credo che *il metodo Fracchia* consista nel raccogliere e catalogare tutti i luoghi comuni sul "Tav"(e non solo), montandoli poi in rapide combinazioni a geometria variabile, con lessico sincretico ecoistituzionalalternativo. Grazie per avermene fornito, in una sola lettera un catalogo così esaustivo; c'è qualche inevitabile buco qua e là: acqua, amianto, mafia... ma sono peccatucci veniali; sono certo che ci rifaremo presto. Invece, mi scusi, non posso proprio perdonarLe, fra i 13 punti, l'assenza di quella che considero la Sua perla migliore e

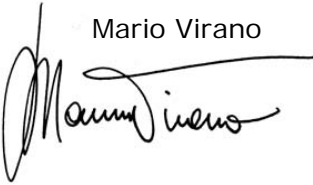
tuttora insuperata per originale incisività: *"la Stazione di Susa come cattedrale nel deserto"*. **Folgorante!** (Stiamo cercando di tenerlo nascosto a Kengo Kuma e alla Sua *équipe* perché temiamo che qualche eventuale goccia di sangue *shogun*, proveniente da ipotetiche ascendenze *samurai*, possano suscitare pulsioni autodistruttive alla Mishima).

Da ultimo Le devo segnalare un grave disguido tecnico, forse imputabile al *Digital Divide* che penalizza le comunicazioni infotelematiche a Sant'Ambrogio: pensi infatti che nella Sua lunga *e-mail* con i 13 punti non c'è una sola parola sulle violenze al cantiere di Chiomonte, sugli attacchi agli operai e alle forze dell'ordine, sui blocchi stradali, sulle illegalità sanzionate dalla Magistratura, sulle intimidazioni alle imprese e sulle minacce ai Sindaci.

E' ovvio che Lei, così attento (giustamente) a tutti i profili di legittimità, anche i più sottili ed opinabili (da vero cultore della materia), non può aver omesso questioni di così grande rilevanza in materia di illegalità conclamata e di violenza praticata: l'unica spiegazione è che il *server*, affascinato dalle Sue toccanti parole, abbia voluto trattenere per sé, in esclusiva, questo passo della Sua mail, probabilmente il più bello, il più sofferto ed il più genuinamente sentito: perché, forse non ci crederà, ma anche i *server* hanno un cuore. E anch'io.

Cordialmente.

Mario Virano



PS. Ovviamente se, fuori dai luoghi comuni, ed anche al di là delle sedi canoniche che la Commissione VIA attiverà prossimamente, Lei volesse approfondire davvero alcune delle questioni sollevate, non fosse altro per poter formulare critiche un po' più pertinenti, sappia che sono (e siamo) sempre disponibili.