

## BREVE STORIA DEL PROGETTO DI ALTA VELOCITA' FERROVIARIA IN VAL DI SUSAE DELLA OPPOSIZIONE DEGLI ABITANTI

1988

E' primavera quando arrivano a Torino le prime voci di un progetto francese per estendere all'Italia la rete di Treni a Grande Velocità con una linea Grenoble - Torino che passi sotto il Monginevro, ma il compartimento ferroviario si mostra critico, preferendo i programmi in corso per migliorare la linea esistente.

1989

La Francia continua ad invitare l'Italia ad unirsi alla sua rete di T G V ma le amministrazioni Piemontesi e la grande stampa non mostrano entusiasmi.

La grande svolta avviene a settembre alla Fondazione Agnelli quando, nell'imminenza dell'incontro dei ministri dei trasporti italiano e francese, l'associazione Tecnocity riunisce un convegno di "Politici ed esperti" in cui viene presentata la nuova ipotesi francese di costruire una linea TGV tra Torino e Lione con una galleria di 50 chilometri sotto il Moncenisio. E questa volta, grazie anche alla sponsorizzazione dei padroni di casa, l'idea riscuote consensi.

Il bollettino della Regione Piemonte ne dà notizia ricordando che è una iniziativa della Federazione delle Unioni Industriali del Piemonte, ed in Val di Susa si comincia a parlarne.

1990

Alla prudenza delle Ferrovie Italiane, che puntano sugli adeguamenti tecnici e sul Pendolino per rendere più veloce il traffico utilizzando la linea storica, fa riscontro nel febbraio del 1990, la nascita del Comitato Promotore per l'Alta Velocità Torino Lione, che viene presieduto congiuntamente da Umberto Agnelli e dal presidente della Regione Piemonte, Beltrami

A luglio i due presidenti del Comitato incontrano il Ministro dei trasporti Bernini ed i presidenti delle regioni Lombardia, Veneto e Friuli per unirne le forze attorno al progetto di una ferrovia ad alta velocità da Lione a Trieste.

La valle di Susa è in fermento per i lavori non fatti o mal fatti dalla autostrada e per il progetto dell'elettrodotto che dovrebbe attraversare il Moncenisio e la bassa valle.

Il Coordinamento delle associazioni ambientaliste prende posizione contro questa nuova infrastruttura e manda a Roma un duro telegramma per ricordare le penalizzazioni che già gravano sulla valle. Per qualche tempo la maggior fonte di informazioni viene da una brochure pubblicitaria intitolata "Le TGV Alpin", pervenuta in Val di Susa grazie ai vecchi legami tra la Pro Natura e le associazioni della Savoia.

Intanto i francesi premono e iniziano la lunga serie di incontri con le omologhe amministrazioni italiane. Comincia il sindaco di Lione che viene a Torino ad incontrare il sindaco di Torino Zanone ed i due presidenti del Comitato Promotore: Brizio, che ha sostituito Beltrami, ed Umberto Agnelli.

A novembre c'è un nuovo incontro italofrancese. La Stampa coglie l'occasione per dare inizio ad un repertorio di slogan che ripeterà per anni: "Senza l'Alta Velocità il Piemonte è fuori dell'Europa": "La nostra regione deve collegarsi con il TGV per evitare l'isolamento che strangolerebbe la sua economia".

Ma le ferrovie italiane restano ancora fuori dal coro e sostengono la competitività e le potenzialità della linea esistente.

A dicembre la Comunità Europea pubblica un piccolo opuscolo con la sintesi del “ Rapporto del gruppo di lavoro per lo sviluppo di una rete europea di treni ad Alta Velocità” In realtà è una proposta che mira alla massima fluidità del traffico sulle principali direttrici ferroviarie europee che hanno spesso elettrificazioni, sistemi e persino scartamenti diversi . I parametri di 250 - 200 - 160 chilometri orari che sono stabiliti per i vari tipi di linee ad alta velocità, sono perfettamente adattabili ad una rete come quella italiana utilizzata con il Pendolino .

1991

Alle Ferrovie i vertici politici esautorano l'amministratore straordinario Schimberti e fanno entrare Necci. Con lui le ferrovie italiane cambiano pareri e dirigenti e danno inizio al loro programma di Treni ad Alta Velocità

A gennaio Necci è già a Torino per incontrare la Regione e gli esponenti del Comitato Promotore per la firma di quello che è il primo vero protocollo per la nascita della nuova linea , e per la fine di marzo si annuncia la presentazione di un progetto: in Val di Susa parte la “ caccia al tracciato “ E quando Necci dichiara “ i soldi si troveranno: dovremo verificare l'impatto ambientale, ma soltanto i comuni interessati potranno darci l' OK definitivo “ sono in molti disposti a dargli fiducia.

A Marzo scende ufficialmente in campo la Comunità Montana Bassa Val di Susa lanciando un appello che sarà destinato a ripetere infinite volte: “ Vogliono il TGV ma prima ci spieghino dove vogliono farlo passare “ . Così sin da maggio i nostri giornali possono iniziare a titolare “ Silenzio assoluto sui possibili progetti “.

Intanto il sindaco di Torino rende la visita a quello di Lione per accordarsi su quello che sembra già un progetto ma che, in realtà, è solo un frettoloso tratto di penna

A giugno l'atmosfera si riscalda : Pininfarina sostituisce Agnelli alla presidenza del Comitato Promotore e comincia a lanciare i suoi messaggi “ il collegamento con il traforo sotto il Moncenisio è vitale per tutta l'economia italiana “ “ L'attuale linea Torino Lione è quasi satura” “ subito i treni ad Alta velocità o sarà troppo tardi”.

Il 12 luglio dopo una serie di incontri bilaterali, i Comitati promotori italiano e francese, firmano un protocollo di intesa per intraprendere gli studi con cui intendono indirizzare le decisioni governative, e meno di tre mesi dopo, il comitato italiano diffonde con uno “Studio di Fattibilità “ in cui si afferma che bisogna fare urgentemente la nuova linea ferroviaria perché quella esistente sarà satura nel 1997 . La nuova linea ad Alta Velocità costerà 7.200 miliardi e sarà necessaria per portare i 7,7 milioni di passeggeri internazionali ed i 18,6 milioni di merci che si prevedono entro il 2002 , contro un utilizzo attuale di 1 milione e mezzo di persone ed 8,5 milioni di tonnellate di merci.

Si calcolano ritmi di crescita da 5 a 15 volte maggiori di quelli esistenti per condurre il gioco di ingigantire le previsioni di traffico e sminuire quelle dei costi, come è prassi normale nei progetti delle grandi infrastrutture pubbliche

In base a questi dati dei Comitati Promotori , che si riveleranno completamente falsi, alla metà di ottobre, nella storica città di Viterbo, il ministro dei trasporti italiano Bernini ed il suo omologo francese, “ dopo aver preso atto con soddisfazione degli studi di fattibilità” firmano la

dichiarazione di intento a realizzare la Torino Lione. La prima di quelle che La Stampa ed il TG 3 chiamerà ogni volta “decisioni storiche”

Il lavoro del Comitato viene presentato a Torino e diffuso con grande enfasi a tutti i livelli decisionali, ma anche la Regione vuol fare la sua parte, ed accetta l’offerta della Società Autostradale del Frejus di finanziare uno studio sui tracciati e sulla fattibilità della nuova linea all’interno della valle. A sua volta la SITAF incaricherà la STEF, una società mista in cui ha una partecipazione del 50 per cento.

Così il 4 novembre viene firmata la convenzione riguardante “lo studio per l’inserimento nel territorio della valle di Susa del collegamento ferroviario dell’ Alta Velocità Torino Lione “

La SITAF gioca un ruolo tutto suo rispetto ai Comitati Promotori ed alle Ferrovie e non si orienta sul tunnel lungo sostenendo che “ un’ opera di questo genere vuol dire almeno 15 anni di lavoro ed uno scempio ulteriore della valle”

Per ripristinare gli equilibri, il Comitato Promotore si affretta a siglare un protocollo di intesa con le Ferrovie ed il Ministero dei Trasporti .

Ma in un modo o nell’altro è indubbio che in valle di Susa che si vuole fare un’altra infrastruttura. A VillarDora uno dei consulenti della Regione inaugura la visione della valle come “ Corridoio tecnologico plurimodale “

Intanto in Francia esce il rapporto sui trafori alpini, affidato al direttore generale del ministero dei Lavori pubblici Legrand. Vi si dice che l’ipotesi del raddoppio del traforo autostradale del Monte Bianco, annunciata congiuntamente da Mitterand ed Andreotti l’anno prima, è da scartare per le proteste della valle di Chamonix e di Aosta, e si suggerisce di scegliere la Maurienne e la valle di Susa “ dove le resistenze sembrano meno forti “

L’incombenza del nuovo problema crea nella valle di Susa dei disagi e delle risposte diverse : i Democratici di Sinistra indicano un referendum tra i loro iscritti, la Comunità Montana invia lettere di protesta alla Regione lamentando che i comuni e le loro rappresentanze sono stati ignorati, gli ambientalisti e le persone che a vario livello ed in diversi schieramenti si interessano dei problemi della valle, scelgono di costituire una associazione nuova, HABITAT che raccolga tutti quanti intendono battersi per mantenere la vivibilità della valle. Ed il 14 dicembre tengono Condove la prima riunione pubblica del neonato comitato che presenta 60 nomi di cittadini, professori universitari, politici ed amministratori che hanno aderito alla iniziativa.

La partecipazione di professori universitari sarà un elemento determinante in tutta la battaglia perché metterà a disposizione dei comuni e dei cittadini dei solidi argomenti tecnici con cui giustificare

in pubblico la propria posizione e soprattutto senza dover temere di essere messi in imbarazzo dalle tesi e dagli slogan dei promotori.

1992

A febbraio Habitat tiene la sua assemblea costitutiva nella sala del cinema di Condove, affollata oltre misura. Il professor Cancelli del Politecnico di Torino ne è il presidente.

Nel frattempo i funzionari delle ferrovie si sono completamente adeguati alle direttive della nuova direzione generale e si fanno ospitare in convegni del Rotary per illustrare l’ Alta Velocità

Poco dopo filtrano le prime indiscrezioni sui tracciati: quelli studiati dalla STEF su incarico della Regione e quelli studiati dalle Ferrovie che snobbano più o meno elegantemente il lavoro fatto dagli altri

Per la prima volta si parla di un traffico legato soprattutto alle merci

Ma la situazione si evolve rapidamente: il 30 maggio è annunciata la presentazione ufficiale dello studio commissionato dalla SITAF e dalla Regione in un convegno organizzato dai Lione a Susa. Per questo studio il tunnel lungo è solo una delle cinque ipotesi di attraversamento della catena alpina, e dalla bassa valle a Venaria si allarga un ventaglio di 6 soluzioni alternative.

Habitat e gli altri oppositori convocano una conferenza stampa, poi rifiutano di prendere la parola al convegno per protestare contro la parzialità della sua impostazione e distribuiscono un opuscolo con una sintesi delle valutazioni espresse dal loro comitato tecnico scientifico, di cui fanno parte diversi docenti del Politecnico.

I valsusini sono preoccupati e si chiedono se tutto è davvero deciso. qualcuno ragiona sui dati forniti e fa i conti. Oggi tra Torino e Lione ci vogliono 4 ore e 7 minuti. Secondo lo studio presentato, per ridurre il tempo di un'ora si spenderebbero 500 miliardi. per ridurlo di un'ora e mezza ne occorrerebbero 3.000 per ridurlo di due ore e mezza ci vorrebbero 12.000 miliardi, ( ma qualcuno sussurra già che il preventivo reale è di 30.000 miliardi di lire ).

Il 14 ottobre, a Susa, c'è un nuovo convegno sulle ipotesi di tracciato dello studio della Regione.: questa volta lo organizza la Regione stessa per rispondere alle accuse di aver lasciato la precedente presentazione nelle mani di un club privato. Il presidente della Comunità Montana della Bassa valle Frigeri si chiede " come può la Regione venire a parlare di treno veloce quando non sono ancora state sanate le ferite inferte dalla autostrada ", ed il presidente di Habitat, Cancelli fa il punto. " In valle ci sono già troppe infrastrutture e, in questo modo la si trasforma in un luogo invivibile "

Ma il convegno a Susa è quasi un paravento : due soli giorni dopo la Regione, insieme al Comitato Promotore per l'Alta Velocità Lione Trieste, tengono a Torino un altro convegno sullo stesso tema, ma in cui il progetto di superamento delle Alpi è ben diverso da quello proposto a Susa come il migliore tra quelli studiati..

Nella sala del Consiglio Regionale i vertici ferroviari che progettano l'Alta Velocità Italiana riprendono in mano l'iniziativa e presentano il tunnel di 54 chilometri a doppia canna come l'unica ipotesi di lavoro.

Lo scopo dichiarato del convegno è quello di spingere la decisione dei ministri nel prossimo vertice intergovernativo di Parigi

Anche Pininfarina non manca di usare La Stampa per indirizzare le scelte pubbliche con dati che appaiono a strampalati, ma che tutti fingono di recepire con la massima attenzione.

"Tra 5 anni i collegamenti tra Italia e Francia saranno saturi, la nuova linea è una scelta obbligata "  
" Sull'asse Lione Torino Venezia è concentrato il 26% di tutto il traffico europeo "

I ministri dei trasporti italiano e francese non li deluderanno e nel vertice intergovernativo sigleranno il protocollo di intesa che dichiara prioritaria la Torino Lyon e sceglie provvisoriamente la soluzione del tunnel lungo sotto il Moncenisio. Il progetto esecutivo è atteso per il 1993. Pesa in questa decisione il fatto che tra le forze politiche piemontesi solo Rifondazione Comunista ed i Verdi si siano espressi contro. Ad essi si aggiungerà il gruppo regionale della Lega Nord, finché non verrà smembrato da lotte interne.

Habitat replica a dicembre con forza e con fantasia presentando in un convegno la simulazione del rumore aerodinamico del TGV in Val di Susa che è stata ricostruita da esperti del Politecnico di Torino con l'aiuto dei volontari che sono andati a Macon a registrarsi il rumore del TGV Parigi Lione.

L'effetto della riproduzione e le relazioni tecnico scientifiche dei relatori, gelano la sala del cinema di Condove strapiena di gente.

A fine d'anno La Stampa annuncia che Pininfarina sta contattando le banche per finanziare la Torino Lione: sarà una notizia ripetuta spesso negli anni a venire.

1993

Anche il diavolo però, qualche volta, mette la coda tra le bugie. A gennaio, quando esce una patinatissima pubblicazione " Lyon Turin Milan: puorquoi, pour qui ?" edita dal Comitato Promotore francese, nella firma dell'articolo dell'amministratore delegato della TAV, la sigla viene incautamente tradotta in "Torta" ad Alta Velocità, anziché Treno ad Alta Velocità.

In una corrispondenza da Lione qualche tempo dopo, il Sole 24 ore, quotidiano della Confindustria si lascia sfuggire la cifra di 30.000 miliardi, cioè il costo presunto che danno gli oppositori sulla base di una valutazione comparativa, che è quattro volte quella dichiarata

A febbraio, Habitat e le associazioni ambientaliste organizzano al Politecnico di Torino un convegno dal titolo " Questo treno farà rumore ". Anche qui viene riproposta la riproduzione del rumore prodotto da un TGV in una valle alpina.

Intanto circa 40 associazioni locali della Savoia che si oppongono al passaggio del TGV Alpin contattano la Pro Natura per allargare al lato italiano la loro richiesta di una perizia indipendente al progetto della Torino Lione. Comincia così un filo diretto per lo scambio di informazioni che si rivelerà importantissimo in molte circostanze future.

A Parigi si insedia il Comitato di Pilotaggio intergovernativo che dovrà esaminare gli studi effettuati dalle ferrovie italiane e francesi e seguire lo sviluppo del progetto

In Italia il presidente della Regione Brizio, difende gli studi fatti fare dalla Regione, ma alla fine deve subire l'iniziativa di Habitat che lo denuncia per abuso di atti di ufficio per non aver fornita la documentazione sullo studio commissionato dall'ente che presiede. L'iniziativa, che avrà successo, è un piccolo capolavoro di diritto amministrativo redatto dall'avvocato Massimo Molinero, una colonna della associazione, che è mancato recentemente

Ad aprile il confronto si fa serrato: Il Comitato intergovernativo di Pilotaggio diventa operativo e crea 5 sottogruppi che approfondiranno ognuno un aspetto della nuova linea. Il presidente Brizio annuncia che fra sei mesi si avranno tutte le carte in mano per dare il via libera alla nuova ferrovia, e sostiene che, " prima di ogni decisione consulteremo la gente " Il presidente della Comunità Montana gli risponde dal monumento alla Civiltà Montanara di Mocchie ricordandogli la lunga storia di richieste di incontro avanzate dalla Comunità sin dal febbraio del 1991 e restate lettera morta.

E così, sull'onda del crescere della protesta, si arriva il primo incontro ufficiale tra la giunta Regionale e gli amministratori dei comuni della Val di Susa, ma l'argomento dell'incontro è ancora il dossier sul " caso Valsusa", cioè su tutto il vasto insieme di problemi della valle, dalla crisi occupazionale agli impegni presi e non mantenuti dalla autostrada

Habitat decide di rendere più mirata la sua battaglia e di creare un “Comitato contro l’Alta Velocità in Val di Susa”, inviando ai comuni una proposta di delibera contro l’Alta Velocità ed avviando contatti con tutti i gruppi politici per avere un incontro. Risponderanno solo il gruppo regionale della Lega Nord e l’estrema sinistra.

Il comune di Condove rompe il ghiaccio ed è il primo a rafforzare la propria opposizione alla nuova linea ferroviaria con una delibera del consiglio comunale. Nei mesi seguenti lo seguiranno tutti gli altri comuni della bassa valle. In questa generale maturazione di idee, è determinante il ruolo di “Dialogo in Valle” un piccolo mensile di informazione che puntualmente, ad ogni uscita, offre cronache, testi di interventi e documenti di prima mano che non sarebbero reperibili in altro modo.

Sin da aprile il presidente della regione Brizio si trova in difficoltà nel suo duplice ruolo di controllore e di controllato cioè di presidente del Comitato Promotore e di presidente di un ente pubblico a cui è conferita la decisione sul progetto così, sotto l’incalzare della azione legale degli avvocati di Habitat, lascia la rappresentanza del Comitato. Gli si deve riconoscere un gesto di onestà che non sarà più ripetuto da altri in tutta questa vicenda.

Nel frattempo l’azione ferve su entrambi i versanti: a Torino scende in campo l’Unione delle Camere di Commercio Piemontesi con un convegno dal titolo “I rapporti tra la nuova linea ferroviaria ad Alta velocità e le economie locali sui versanti italiano e francese” che prospetta un futuro meraviglioso per le comunità che lasceranno passare il treno sulla loro testa. Per la prima volta si parla di una potenzialità complessiva di 420 treni al giorno sulle due linee, contro gli 85 attuali.

Mentre la regione Piemonte si fa condannare piuttosto che dare copia degli studi, da parte francese, la Prefettura della regione Rhone Alpes compie un bel gesto di apertura facendo arrivare a Pro Natura tramite le associazioni di oltralpe, un ponderoso studio sulla “Nouvelle Liaison ferroviaire Lyon Turin” redatto insieme alle Ferrovie francesi SNCF. Il documento, ricco di cartine e di studi documentati, costituirà per parecchio tempo, una delle principali fonti di informazione e di valutazione sui progetti in atto e verrà puntualmente diffuso alla stampa per far conoscere la esatta versione di quanto si va progettando.

E’ l’unico documento che illustri nei dettagli cosa siano i supertreni merci della autostrada ferroviaria: convogli di 70 vagoni doppi, ognuno con un TIR sopra, che saranno lunghi 1.500 metri e che peseranno circa 3.600 tonnellate, cioè tre volte più lunghi e tre volte più pesanti dei maggiori merci attuali, che viaggeranno ad una velocità media di 120 km all’ora, contro la media attuale di 80.

Nel mese di luglio si rafforzano le iniziative. Il Rotary lancia un convegno ad Avigliana su “TAV economia ed ambiente” in cui si distribuisce lo studio della Unione delle Camere di Commercio di cui nessuno parlerà più in seguito.

Per confrontare le informazioni e raccogliere altri elementi, un ambientalista della valle incontra presso Chambéry le associazioni della Savoia. Si constata che il Comitato Promotore italiano ha diffuso in Francia notizie false affermando che da parte italiana tutto è ormai deciso e, insieme ai documenti che serviranno per le smentite sui loro giornali, vengono dati gli studi sull’impatto del rumore di un treno veloce in una valle alpina, fatti gratuitamente per Habitat da Chiocchia e Cancelli docenti del Politecnico di Torino.

I francesi ricambiano con altri documenti ed altre importanti notizie.

A settembre il Comitato di Pilotaggio, riunito a Roma, seguendo l’indicazione delle ferrovie, ormai compatte dietro ogni progetto di Alta Velocità, approva ufficialmente la scelta del tunnel lungo. Per La Stampa è l’occasione per altri articoli con cui annuncia l’ “OK al tunnel”

Più o meno nello stesso periodo arriva finalmente sul tavolo dei comuni il “ Rapporto di sintesi dello studio di inserimento nel territorio della valle di Susa del collegamento ad Alta Velocità Torino Lione “. Sino ad ora la Regione non aveva voluto lasciarne delle copie ma adesso divulgare queste pagine diventa un modo per mostrare che non perde l’iniziativa e che le redini del territorio sono strettamente nelle sue mani. Questa volta è Romano Perino, sindaco di Mompantero, già alfiere della lotta contro l’ elettrodotto, che prende l’iniziativa di guidare una pattuglia di “ 7 sindaci contro l’ Alta Velocità” ( Condove, Mompantero, Bussoleno, S. Didero, Villarfocchiardo, Vaie, VillarDora ) che chiedono alla Comunità Montana della Bassa valle un dibattito urgente . Intanto sul versante francese l’opposizione pare molto più decisa e le associazioni bloccano per protesta due stazioni e la linea ferroviaria.

Il vertice interministeriale, che si tiene a Roma il 26 novembre, non riserva sorprese: facendo seguito alla raccomandazioni del Comitato di Pilotaggio, il 26 novembre i ministri Costa e Bousson firmano a Roma un nuovo accordo con cui appoggiano il progetto delle Ferrovie e stanziano 83 miliardi per gli studi . Secondo La Stampa, che ha preceduto e seguito l’incontro “La Grande Vitesse ferroviaria non è più un sogno: con il tunnel di 54 chilometri il Piemonte si avvicina all’Europa” E si incomincia a parlare in termini più precisi anche di autostrada ferroviaria per caricare gli automezzi pesanti.

A Roma arrivano anche i messaggi di protesta con cui i sindaci più agguerriti ed Habitat annunciano la intenzione di “ battersi con tutti i mezzi legali “

La risposta dei sindaci della valle di Susa è perentoria: ai primi di dicembre: la riunione di 17 sindaci presso la Comunità Montana vota il documento dei “ Quattro NO”

No perché la valle di Susa non è in grado di sopportare altre infrastrutture

No Perché la qualità dell’ambiente è un diritto fondamentale della comunità locale

No perché le scelte vengono assunte in palese contrasto con il diritto dei cittadini di avvalersi del bene natura quale elemento prioritario della vita

No perché è demagogico affermare che la costruzione della linea ad Alta velocità risolva il problema occupazionale in valle

La Stampa dà invece voce a Pininfarina. che illustra “ L’amico supertreno “ e ribadisce che si tratta di “ una scelta fondamentale non solo per i trasporti ma per la ripresa dell’intera economia del Paese “, ed il presidente della Unione Industriale aggiunge che Torino si trasformerà “ da periferia d’ Italia a Porta d’ Europa”. Ma intanto c’è imbarazzo il termine di Alta Velocità viene sostituito da quello di “ quadruplicamento della linea”

1994

L’anno si apre con un convegno organizzato dalla Coldiretti e da Habitat a S. Ambrogio con cui la grande associazione agricola scende in campo contro la nuova linea. Secondo il vicepresidente nazionale Gottero, che si spenderà largamente in questa battaglia, “ Ci sono troppi segreti intorno al treno veloce “ e questi segreti nascondono interessi inaccettabili che distruggono le risorse agricole del territorio.

Durante la serata Chiara Sasso ed Alex Vitaliano presentano un bellissimo documentario dal titolo significativo “ E’ passato Annibale ma non è detto che debbano passarci tutti “

Il 28 gennaio il documento dei 4 no viene votato all’unanimità dal Consiglio della Comunità della Bassa Valle di Susa in rappresentanza dei 25 comuni che la compongono

A febbraio le associazioni francesi e quelle italiane si incontrano alla Torre di Chianocco e si scambiano informazioni sullo stato del progetto. I Francesi, guidati da Yves Pegon, portano la mozione di richiesta di una perizia indipendente al governo francese.

A marzo la giunta regionale si esprime con un sì di massima al progetto con tante cautele e molte raccomandazioni per tutti i singoli impatti ambientali, ma la discussione dovrà essere portata in Consiglio.

Nel frattempo, a Mercallo Casone, sul tracciato lombardo della linea ad Alta Velocità Torino Milano, Habitat si gemella con i comitati dell'oltre Ticino e fa udire la simulazione del rumore del TGV.

Giugno vede l'incontro del presidente della Regione Piemonte Brizio con l'omologo della Regione Rhone Alpes. Si tratta poco più che di una visita di cortesia, ma La Stampa ne fa motivo per un appello all'Europa per il tunnel del Moncenisio

“La Torino Lione si deve fare per rilanciare l'economia della parte centrale dell'Europa occidentale: Diversamente sarà il declino. Non farla vorrebbe dire relegare il Piemonte in un angolo”

Ma in Val di Susa si ribatte colpo su colpo. A Bussoleno, Habitat ed il sindaco di Mompantero, che sta trainando la pattuglia di sindaci più agguerriti che hanno deliberato per primi contro l'Alta Velocità, promuovono un incontro con i 17 comuni dell'oltre Ticino e gli 8 del Novarese che si battono contro la linea TAV Torino Milano. Lo scopo è quello di stabilire un gemellaggio con altre realtà, ma anche quello di dare maggior peso al Comitato contro l'Alta Velocità in Val di Susa cogliendo l'occasione per coinvolgere più strettamente gli amministratori della valle. Il convegno, introdotto dall'ing Pistone, che ha lavorato per anni al progetto Alta Velocità e dal professor Chiochia del Politecnico di Torino, traccia un quadro che rivela che chi decide non sta giocando a carte scoperte.

L'occasione vede una ufficializzazione del Comitato e l'allargamento del fronte del NO ma rivela anche che in valle si confrontano due anime: quella istituzionale del presidente della Comunità Montana Frigeri che punta i piedi contro il progetto ma privilegia ancora le richieste di incontro con i referenti politici, e quella del sindaco di Mompantero Romano Perino, che chiede di passare ad una posizione di attacco ed è attivissimo nello stabilire legami con i sindaci che in altre zone d'Italia vivono già l'atto finale di questa esperienza.

Negli stessi giorni la stampa nazionale informa che Necci è volato in Giappone dove le banche sarebbero pronte a dare cospicui finanziamenti alla Torino Lione.....

A Corfù nel vertice dei 12 paesi della Comunità Europea viene approvato un documento che inserisce la Torino Lione tra i progetti infrastrutturali prioritari. La Valsusa titola “mettiamoci dunque il cuore in pace”. Ma in realtà la decisione europea è solo di facciata.

Luna Nuova propone un sondaggio tra i suoi lettori. Ad Avigliana la maggioranza è a favore della nuova linea, A Borgone, è contro, ma solo il 70 per cento si dichiara al corrente della operazione. A Mompantero è un plebiscito contro.

E' luglio quando in Consiglio regionale si discute dei “Progetti di collegamento ferroviario veloce nella tratta Torino Lione”. Malgrado il cambiamento di nome il dibattito non è una passeggiata per i promotori della linea, anche perché il PDS, pur essendo nel governo della Regione, frena perché sente la spaccatura con la sua sezione valsusina. Il documento che viene approvato chiede alla giunta di istituire una conferenza permanente con i sindaci delle località interessate ed i



presidenti delle Comunità montane, e la impegna ad andare in valle ad illustrare il progetto nelle località principali per sentire amministratori e popolazione.

Finalmente il Consiglio della Comunità Montana vara la piattaforma del “Caso Valsusa “ individuando le tre emergenze maggiori: la prima è il treno ad Alta Velocità, la seconda l’occupazione e la terza gli impegni disattesi della autostrada, a cui si unisce un dossier di altri problemi e di altri progetti. Questo passo permette di inquadrare l’Alta velocità nel contesto di tutti gli altri problemi e di riunire tutte le amministrazione nel comune impegno di deliberare contro di essa.

Ma è ancora Perino che fa una sortita e quando legge che a Chambery il sindaco di Torino si è dichiarato portavoce della valle, chiede ed ottiene di incontrarlo per puntualizzare le rispettive posizioni.

Ad ottobre si tiene a Torino un convegno con la partecipazione di Necci che sollecita le decisioni affermando che “ tra 4 o 5 anni sarà saturata la capacità della attuale linea del Frejus di portare merci e persone”, poi è la volta di un convegno di Habitat ed Alleanza verde ad Avigliana, e soprattutto del primo dei due incontri a cui è stata impegnata la Giunta regionale. Ad Avigliana vengono Brizio, la vicepresidente Bresso, gli assessori ed i tecnici della Regione e quelli della società di progettazione delle Ferrovie, Italferr; ma è un naufragio. Quando cominciano ad illustrare le ipotesi di tracciato note a tutti ed ormai superate dai fatti, dalla sala stracolma parte un implacabile coro di “ buffoni, buffoni” Travolto dai fischi Brizio non riesce a difendersi. Un cronista definisce la delegazione regionale una “ armata Brancaleone “

Habitat incalza con un manifesto “ Brizio perde il pelo ma non il vizio” e Rifondazione Comunista fa un convegno a Condove.

Il secondo incontro regionale a Susa si preannuncia più facile: si sa che l’ amministrazione comunale di questa città non vuole unirsi agli altri sindaci perchè si attende che l’ Alta Velocità faccia una fermata a Susa. Ma la assemblea non va meglio di quella di Avigliana: nella sala del seminario di Susa, Brizio e la vicepresidente Bresso, che aveva un passato di simpatizzante ambientalista, vengono subissati da fischi e dalle urla di protesta di un pubblico che si sente preso in giro, come dichiara esplicitamente Frigeri.

Il PDS tenta di cucire lo strappo tra organi centrali e militanti in valle organizzando un convegno a Condove dal titolo “ Alta Velocità, opportunità piemontese e penalizzazione Valsusina ? “ ma, almeno sul posto sono i valsusini a convincere i torinesi.

A fine novembre le ferrovie italiane e francesi creano Alpetunnel, la società che dovrà definire entro il 1996 le modalità di finanziamento, di appalto e di gestione del tunnel sotto il Moncenisio.

Di lì a poco, al vertice europeo di Essen il Christophersen Group presenta i 14 progetti infrastrutturali su cui la Comunità Europea deve esprimersi. Ma i progetti vengono riconfermati senza una scala di priorità e, per il momento, senza finanziamenti europei. La Stampa annuncia che “ L’Europa sblocca l’ Alta velocità” , che i lavori dovranno iniziare prima della fine del 1996 e che la Banca Europea degli Investimenti cercherà di trovare i finanziamenti sul mercato. Ma Da Essen, in realtà, arriva un rinvio: tutti i progetti presentati vengono approvati, ma senza impegni per il finanziamento.

A metà dicembre si svolge ad Aix en Provence l’annuale vertice italo francese e La Stampa, come al solito, lo precede con una serie di articoli di parte . Prima del vertice di Essen il fondo iniziava con ottimismo: “ I buldozer ed i picconi sono pronti. Attendono solo il via per cominciare a

scavare per ben 54 chilometri” dopo la mezza delusione di Essen l’appello diventa accorato “ Fate partire quel treno !- La Torino Lyon è in panne -“

I ministri dei trasporti di Berlusconi e Mitterand non la deludono e firmano l’intesa che stanziava per gli studi di fattibilità 240 miliardi. Il ministro dei trasporti Fiori rassicura i valsusini che la nuova linea sarà realizzata con il consenso delle autorità locali e “ senza deturpare le bellezze naturali “ Anche La Stampa si adegua a questo indirizzo ammiccante: “ Galleria in Val di Susa, nuovi posti di lavoro .Ora bisogna convincere gli ambientalisti “

Ma intanto anche le ultime amministrazioni comunali, pressate dalla Comunità Montana e da Habitat, deliberano contro l’alta velocità.

L’anno finisce con La Stampa che dedica alla Torino Lion una intera pagina “ L’ Alta Velocità è al capolinea. L’opera incontra non poche resistenze nella popolazione della valle di Susa ma ormai non è più possibile rinviare l’avvio dei lavori “ e sottotitolata: oggi il percorso tra Torino e Lione si copre in quattro ore, domani potrebbero bastare 80 minuti “

1995

Dopo aver subito una accelerazione delle decisioni favorevoli all’ Alta Velocità, la Val di Susa contrattacca con una serie di iniziative. Sindaci ed ambientalisti riescono a fare una apparizione alla televisione nella rubrica Ambiente Italia. A Villardora, 400 persone riempiono la sala nella serata organizzata dai comuni della zona e da Habitat per fare ascoltare il rumore del treno veloce e mostrare una trasposizione dei tracciati su una carta a grande scala che individua le abitazioni che si troveranno nella fascia di invivibilità per le condizioni di rumore a cui saranno sottoposte. Habitat si spende, da una cadenza quindicinale le riunioni nella sede di Condove passano a settimanali, e tali rimarranno negli anni futuri. Pubblica e diffonde un depliant che illustra i problemi che saranno creati nella valle dalla nuova linea ferroviaria e che termina con una frase che riecheggia ai valori della Resistenza “ Risaliamo tutti in montagna ?

Anche le associazioni francesi si danno da fare e fanno arrivare un dettagliato opuscolo, intitolato esplicitamente “ J’accuse”, diffuso in Savoia in 50.000 copie.

Ma, comprensibilmente è la Comunità Montana Bassa Val di Susa quella che esprime lo sforzo maggiore: pubblica a pagamento il testo della mozione dei “ 4 NO”, poi diffonde in valle 30.000 manifestini con questo testo ed un breve commento, ed in più fa affiggere in tutti i comuni della valle un grande manifesto su cui spicca la scritta: NO all’ Alta Velocità.

E questo sforzo di far conoscere la propria posizione si conclude con un importante convegno dal titolo “ Il caso Valsusa “ che si tiene a Susa a fine gennaio con la partecipazione del presidente della Regione e di numerosi politici.

Dal punto di vista pratico non vi sono progressi: Brizio ripete semplicemente che il treno veloce bisogna farlo e non si spinge oltre in dichiarazioni di disponibilità: gli altri rappresentanti regionali e provinciali menano un po’ il can per l’aia: ma intanto sono obbligati a sentire la voce di protesta della valle.

Anche la Provincia organizza a Susa un convegno dal titolo “ La valle di Susa laboratorio di sviluppo locale” ma anche qui l’impressione prevalente è che la Provincia, come la Regione, non voglia parlare del problema principale della valle e cioè del TAV

Ai primi di Marzo il Comitato per il No all’Alta Velocità ,che fa riferimento ad Habitat, organizza a Borgone, con l’appoggio dei comuni confinanti, un’altra serata di informazione sul modello di quella organizzata a VillarDora ed anche qui è un nuovo successo con una sala gremita da 450 persone.

Anche il presidente Brizio si dà da fare: dopo aver ricevuto la rappresentanza della Regione Rhone Alpes da cui esce l'immane appello congiunto, va a Lione per organizzare una associazione tra le Regioni italiane e quelle francesi interessate dalla linea ad alta velocità "per fare forza insieme sui governi e sulla Unione Europea", poi, sempre con il presidente della Regione Rhone Alpes, va a Bruxelles per incontrare il Commissario ai Trasporti della Comunità Europea per avere il suo appoggio, e, forte di questo, riceve a Torino il console generale del Giappone per parlare di finanziamenti.

Habitat organizza un altro incontro per fare udire il rumore e questa è la volta di Chiusa S. Michele e dei comuni vicini: Come sempre i professori Cancelli e Chiocchia, assicurano che l'informazione sia ad un alto livello tecnico.

Poi, avvicinandosi le elezioni amministrative, Habitat interroga i candidati sindaci: il risultato è un coro di NO: lo bocciano in 35, diciotto gli incerti e due soli i favorevoli. L'associazione cerca di creare una consapevolezza del problema e di spingere ad una presa posizione anche chi era partito incerto. Il lavoro non manca di avere effetto: con le nuove elezioni cambiano diversi sindaci ed amministratori, ma non cambia la posizione espressa dai comuni ed il fronte del No rimane saldissimo.

Purtroppo il gruppo regionale della Lega Nord che nei due anni passati aveva dato un appoggio alla lotta contro l'alta velocità, viene defenestrato e cambia bandiera.

Maggio porta uno studio della Coldiretti dal titolo "la nostra alternativa al supertreno: No al TAV e sì alla velocizzazione dei trasporti ferroviari" poi arriva la Pedalata Ecologica con un serpente di biciclette, organizzato da "Valsusa Viva" che percorre la valle per dire di No al TAV.

Da parte sua il Rotary della Val di Susa dà delle occasioni ai sostenitori del progetto organizzando a Susa l'ennesimo convegno: il titolo propagandistico questa volta è: "TAV è viaggiare nel futuro" ma i tecnici invitati sembrano frenare ed il messaggio più forte è quello del segretario del Comitato Promotore che dichiara che la Torino Lione è in pericolo perché se non si riusciranno a produrre i progetti esecutivi entro il 1996, uscirà dai progetti prioritari della Comunità Europea

A giugno un nuovo, grande convegno all'Unione Industriale di Torino dà a Pininfarina l'occasione di annunciare che "entro l'anno ci sarà l'inizio per l'Alta Velocità Torino Lione" Il Sole 24 ore, massimo giornale finanziario italiano riporta soddisfatto la notizia. Il presidente della Comunità Montana Bassa valle di Susa interviene fuori dal coro: "la linea distruggerebbe le residue risorse della valle, non crediamo al rilancio della occupazione e non vediamo margini per un accordo"

E le ferrovie sfoderano al diplomazia del sorriso: "Senza il vostro consenso il progetto non potrebbe svilupparsi"

A luglio circola un sondaggio secondo cui vi sarebbe una maggioranza di valsusini favorevoli al TAV: ma poi si scopre che è stato fatto dalla STEF, la società mista costituita da SITAF e Regione e che le domande fatte sono perlomeno opinabili, così tutto si gonfia in una settimana.

Dopo la parentesi delle vacanze, la guerra riprende: Alpetunnel invia una lettera ai sindaci interessati dalle prospezioni geologiche ed i sindaci fanno quadrato. Intanto arriva anche la documentazione del progetto ed Alpignano protesta per essere stato ignorato, pur essendo pesantemente coinvolto nella nuova linea. Anche Pianezza interviene chiedendo informazioni.

I nuovi amministratori regionali e della Provincia e del comune di Torino provano di persona a convincere i valsusini dalle colonne dei giornali locali: il sindaco di Torino rilascia una lunga intervista su Luna Nuova per dire che "non dobbiamo perdere quel treno e che non c'è paese al mondo dove un piccolo comune abbia potere di veto su di un investimento di interesse strategico"

Il nuovo Presidente della Regione Ghigo promette da La Valsusa “ di procedere in senso opposto al passato e di aprire la conferenza con gli enti locali “ istituita dal suo predecessore in scadenza di legislatura, ma intanto, sul tratto della futura linea di collegamento, partono le perforazioni di assaggio. I sindaci sono infuriati perché, dicono, “ noi non contiamo nulla “ La Comunità Montana protesta con Alpetunnel.

E' novembre quando in un convegno ad Alpignano, organizzato dal comune, la Regione ed i sindaci si confrontano duramente . L'assessore Masaracchio è esplicito: “ non potete opporvi”, ma gli amministratori della valle replicano fermamente.

La Regione, annuncia la nascita di un tavolo di coordinamento con gli enti locali, ma il presidente della Comunità Montana denuncia formalmente il modo scorretto di Alpetunnel che intanto procede per conto suo e pretende di essere l'interlocutore diretto delle amministrazioni.

I sindaci si sento scavalcati, scrivono alla Regione, alla Provincia ed al Presidente della Repubblica e si presentano in Regione con i gonfaloni e la fasce tricolori. Ghigo in apparenza li asseconda: Alpetunnel non sarà più arbitro e la Regione non avrà più come interlocutore soltanto il Comitato Promotore: sarà attivato il comitato di coordinamento previsto dalla giunta precedente, a cui partecipano Regione, Provincia, il comune di Torino, le Comunità montane ed i comuni dell'alta e bassa valle e della cintura : D'ora in avanti dialogheranno unicamente questo comitato da un lato e le ferrovie dall'altro.. Ma i comuni interessati dal passaggio della linea non si sentono tranquilli: “non vogliamo essere detentori di una quota di minoranza “dice Frigeri. E l'assessore Botta ripristina le distanze: “ anche se nel tavolo di coordinamento prevarrà la linea del no, le decisioni verranno prese comunque “

Ci si scontra anche a Rivoli, in un consiglio comunale aperto in cui partecipano vertici della TAV e di Alpetunnel.

A dicembre Habitat organizza un convegno a Bussoleno con le relazioni dei professori Cancelli e Scavia, anch'esso docente del Politecnico e socio di Habitat. Destano impressione le cifre del materiale che sarà estratto dalle gallerie. Si parla per la prima volta anche del pericolo costituito dalla presenza di uranio. Al convegno partecipano anche i rappresentanti delle associazioni francesi.

Il nuovo rapporto tra Regione e comuni non comincia bene. La Regione non dà seguito alle promesse formulate a novembre quando aveva detto che il campo era ancora sgombro di progetti, e nell'ordine del giorno del primo incontro pone lo stato di avanzamento della progettazione elaborata da Alpetunnel ed illustrata da loro stessi . Per protesta la Comunità Montana della Bassa Val di Susa propone ai sindaci dei comuni interessati dalla linea ed alla Alta Val di Susa di disertare la prima riunione del tavolo di coordinamento, ma prevale il parere di partecipare. Il presidente della Regione spiegherà ai presenti che il gruppo si riunirà una volta al mese ed accetta un tavolo ristretto per il confronto tra i tecnici..

1996

A gennaio su di un giornale locale si infiamma una polemica per un commento di prima pagina che esprime una apertura al partito della trattativa ma gli interventi dei lettori sono a schiacciante maggioranza per un confronto intransigente

Il 19 gennaio a Parigi si incontrano i ministri dei trasporti Caravale e Pons, che firmano un ennesimo protocollo di intesa che costituisce la Commissione Intergovernativa. Il nuovo ente, abbreviato in CIG, dovrà seguire i problemi del tratto internazionale per conto dei due governi poi definire il progetto, gli studi ed i preliminari per la sua realizzazione. Alpetunnel esprime tutta la sua soddisfazione

Il secondo incontro del tavolo di coordinamento si trasforma in uno scontro. I sindaci chiedono dati tecnici sulle previsioni di traffico ed Alpetunnel esita a fornirli. Emerge anche una differente veduta tra le due Comunità Montane sul costituendo comitato tecnico dove dovrà avvenire la parte più tecnica del confronto: quella della Bassa valle teme che i tecnici non siano super partes e chiede garanzie, quella dell'alta valle non pone condizioni.

Si arriverà al compromesso di far incontrare i tecnici nominati dalla Regione e dalle Ferrovie con i tecnici nominati dalla Comunità Montana ed almeno un risultato lo si ottiene: le ferrovie producono una statistica che rivela che l'attuale linea del Frejus è impegnata solo per il 54% della sua potenzialità ! ma questo non scoraggia i vertici delle Ferrovie che, in una delle consuete interviste a La Stampa, non esitano a sostenere che la crescita del traffico sarà "vertiginosa".

In Consiglio regionale un nuovo dibattito si conclude con un massiccio appoggio all'alta velocità. Solo Rifondazione Comunista ed i Verdi restano contrari.

Habitat fa la sua parte stampando 2000 cartoline con l'immagine dell'indiano relegato in una riserva, da inviare al TG 3 di Roma per protestare contro la faziosità dell'informazione fornita dal TG3 regionale

Intanto si programmano le prossime iniziative. Si diffondono capillarmente migliaia di volantini e si fanno affiggere centinaia di manifesti con i motivi della opposizione.

Il 2 marzo a S. Ambrogio tutto questo lavoro trova il suo risultato concreto nella prima grande manifestazione contro l'alta velocità. Almeno 3000 persone sfilano per le strade dietro ai sindaci ed ai gonfaloni dei comuni, in un multicolore insieme di bandiere e di striscioni delle associazioni. Partecipa anche la Coldiretti che mobilita i suoi trattori. I giovani di Habitat montano per tre giorni una tenda indiana come punto di riferimento e di informazione. Si vendono magliette ed adesivi disegnati appositamente: ora la lotta assume anche le forme multicolori dei gadgets

Quasi in concomitanza a Torino si svolge l'ennesimo convegno a favore della Torino Lione

In Francia esce il Rapporto Martinand, per il "Debat national sur l'avenir du transport ferroviaire". Il rapporto esamina impietosamente la crisi della azienda ferroviaria ed afferma che la redditività delle linee TGV di ultima costruzione sta crollando sotto il duplice colpo dell'aumento dei costi di costruzione e della concorrenza creata dalla liberalizzazione delle tariffe aeree.

In Italia la atmosfera della riunione del Comitato di Coordinamento tra Regione ed amministrazioni locali, rimane gelida. I sindaci lamentano di essere fatti incontrare con funzionari che non hanno né i dati né la autorità per rispondere, così si rifiutano di parlare sinché non arrivano i referenti politici. E' scontro anche per i tecnici: la Regione rifiuta di dare alla Comunità Montana un contributo per quelli che dovranno assisterla. La Comunità Montana si crea comunque un organo tecnico grazie a quelli che hanno aderito ad Habitat che offrono gratuitamente la propria consulenza.

A marzo Habitat organizza a Chianocco una assemblea per i residenti dei comuni di quell'area

Ad aprile è la volta di Novaretto ad ospitare una serata contro il TAV organizzata da amministratori comunali con la spinta e l'appoggio del comitato. Almeno 200 persone ascoltano con apprensione le relazioni di Frigeri, Cancelli e Chiocchia

La guerra si fa anche sulle pubblicazioni: ed a giugno Alpetunnel fa arrivare alle famiglie della valle ricevono il primo numero del suo notiziario, poco dopo è la volta di un opuscolo che illustra con disegni a fumetti i dati tecnici del progetto ed i motivi della opposizione all'Alta Velocità realizzato da alcuni membri di Habitat con la collaborazione della associazioni ambientaliste ed il determinante sostegno finanziario della Comunità Montana, che ne fa tirare 40.000 copie .

Sulla rupe sopra Condove compare un NO TAV tracciato a lettere gigantesche da esperti alpinisti. Un altro comparirà il mese dopo sulle rocce tra Mattie e Bussoleno

A Maggio la Provincia e la Camera di Commercio di Torino organizzano una convegno tecnico sul " Trasporto merci e Linea Ferroviaria Veloce Torino Lyon " ma gli organizzatori, al solito, " dimenticano di coinvolgere la Comunità Montana della valle di Susa. che protesta fermamente Ormai la posizione della Torino Lione è tutta imperniata sul trasporto merci: l'immagine del TGV con cui era stata lanciata all'inizio non pare più adatta e viene messa da parte.

La battaglia si sposta ad Almese dove a giugno si tiene un ennesimo convegno organizzato da Habitat e dalla opposizione in consiglio comunale in cui vengono presentate la simulazione del rumore e le planimetrie dei tracciati ricostruite da Claudio Giorno. Anche questa occasione viene sfruttata per diffondere volantini ed un manifesto.

Ed arriva un aiuto anche dall'Europa: la Comunità Europea boccia i fondi per la progettazione delle reti europee.

Ma il governo non demorde ed il ministro dei trasporti Burlando conferma alla Commissione Trasporti della Camera l'intenzione di realizzare in tempi stretti l' Alta Velocità..

A fine luglio, nel periodo in cui i consigli comunali sono inattivi a causa delle ferie, arriva a molti comuni la lettera con cui Alpetunnel comunica l'inizio di sondaggi geologici sul loro territorio. I sindaci, con l'aiuto della Comunità Montana si mobilitano, chiedono un incontro con il prefetto e, dopo che questi regolarizza l'istanza di Alpetunnel, danno mandato all'infaticabile avvocato Molinero di impugnare i decreto.

Ai primi di agosto, nel pieno di questo confronto legale, una delle prime trivelle, innalzata nel comune di Bussoleno, è vittima di un attentato dai contorni misteriosi. Ancor più misteriosi saranno gli altri undici attentati che, in un anno e mezzo, colpiranno ripetitori televisivi, strutture della ferrovia o dell'autostrada in una babele di sigle e di messaggi, spesso contraddittori, sempre equivoci

Anche Habitat cerca di influenzare l'azione delle amministrazioni che appaiono meno sensibili ed organizza un dibattito nella sala del seminario vescovile di Susa. Il volantino è spiritoso, ma non tutti ne apprezzano l'ironia.

A settembre la Torino Lione vive un momento difficile e Pininfarina lamenta, con i soliti toni apocalittici per l'emarginazione del Piemonte, i troppi ritardi del progetto : ormai è chiaro che l'obiettivo di avere in mano una progettazione attendibile per la fine del 1996 è perduto.

Ciononostante il TG3 riesce ancora una volta a fare un intervento in cui si dichiara con certezza che la nuova linea sarà completata entro il 2005. A malincuore, due mesi dopo, sollecitati dalla sede di Roma, a cui sono arrivate le cartoline di protesta, si rassegnerà a venire in valle per una intervista ai principali protagonisti della opposizione.

Quasi in sordina avviene l'instradamento sulla vecchia linea dei Pendolini e dei TGV che collegano Lione con Torino. Ma è il Pendolino la vera novità: se ne accorgono anche i giornali francesi che scrivono ammirati di questo treno che consente di raggiungere velocità elevate anche sulle linee normali. Come le altre volte anche questi articoli vengono tradotti e diffusi alla stampa italiana per alimentare di notizie la battaglia contro il supertunnel.

Intanto le inchieste sulla corruzione travolgono Necci

Ad un dibattito ad Alpignano arriva anche Ripa di Meana, ex commissario all'Ambiente della Comunità Europea, ed ora portavoce dei Verdi nel Parlamento italiano: si cerca di sfruttare il momento favorevole per andare all'attacco. In un incontro in Regione i sindaci della valle di Susa reclamano da Ghigo i dati ed i calcoli sui flussi di traffico alla base del progetto, che i tecnici della Regione e delle Ferrovie si sono sempre rifiutati di fornire. Il gruppo di professori che rappresenta la Comunità Montana al tavolo tecnico strapazzano i tecnici della Regione e delle Ferrovie e si trovano davanti ad un muro di gomma e di desolate ammissioni di impossibilità a rispondere. Ma intanto i sondaggi partono lo stesso ed arriva la brutta notizia che il TAR ha respinto la sospensione delle procedure di accesso che erano state chieste dai comuni e dalla Comunità Montana della Bassa Valle

A fine anno anche la Comunità Montana dell'Alta Val di Susa delibera contro l'Alta Velocità. Ormai resta in ombra solo la città di Susa che, esprime una delibera più possibilista e che mantiene una posizione a se, nella dichiarata speranza che la nuova linea abbia una stazione a Susa

1997

Il miraggio dei soldi del Sol Levante continua ad essere utilizzato per creare delle illusioni: un ennesimo convegno sul traforo a Lione è l'occasione per Umberto Agnelli di esprimere al sua preoccupazione che il ritardo dei progetti esecutivi oltre la data del 1999, metta in pericolo i finanziamenti dei giapponesi.

Sempre a gennaio una delegazione di amministratori della valle di Susa incontra a Torino il sottosegretario ai trasporti che afferma senza mezzi termini che la Regione, con cui sono state condotte sino ad ora le trattative, è un interlocutore inattendibile e che nulla è stato ancora deciso dal governo. Il viceministro deplora che, nonostante le sollecitazioni della Comunità Montana della Bassa Valle, non venga più convocato il Comitato di Coordinamento Costituzionale, e promette un tavolo di confronto a cui parteciperà anche il ministero.

Un nuovo incontro dei sindaci con il sottosegretario ai Trasporti irrita la Regione che si sente scavalcata, ma Frigeri replica: "con la Regione c'è un rapporto inesistente perché non hanno nulla da dirci"

Nei documenti ufficiali si usa il termine di "quadruplicamento" o di Alta Capacità, ma i progetti restano sempre gli stessi. Quello che invece va avanti è la trasformazione della vecchia linea in un rosario di stazioni abbandonate con la minaccia, poi rientrata, di sopprimere 5 treni pendolari. A marzo la FederPiemonte esce con un suo progetto che prevede una linea saliscendi che passerebbe sottoterra in corrispondenza di cinque paesi.

La Comunità Montana Bassa Val di Susa ed Habitat replicano a caldo: per il presidente della Comunità “ il quadruplicamento vuol dire comunque rovinare la valle”; per il professor Cancelli, presidente di Habitat, questa ipotesi è fantasiosa ed irrealistica .

L'importanza da dare alla proposta, divide gli amministratori: il deputato della valle di Susa, Massa, si schiera per una apertura, e si ritrova su di una posizione isolata.

Ma la vera gara al progetto di attraversamento della Val di Susa deve ancora venire. A fine giugno saltano fuori quasi contemporaneamente il progetto di Alpetunnel, che non avrebbe competenza al di fuori della tratta internazionale, e quello della Provincia di Torino che di competenza ne avrebbe meno ancora ma vuole dire lo stesso la sua. Tacciono invece le Ferrovie che sono le uniche titolari per questo tratto.

Alpetunnel si presenta a La Mandria: prevede una galleria da Mompantero a Bruzolo, poi un rilevato alto sino a 6 metri fino a Borgone , ed infine un altro tunnel da 8 chilometri fino a Novaretto dopo di cui, affiancandosi alla autostrada, la ferrovia veloce arriverà ad Alpignano ed agli altri comuni della cintura metropolitana. Alla presentazione sono invitati la Comunità Montana e la città di Susa, ignorati gli altri comuni attraversati dalla linea.

La Provincia di Torino va a fare la sua presentazione ad Oulx, e sceglie “ clamorosamente” di cambiare versante in bassa valle, poi di attraversare la Val Sangone e di puntare sull' interporto di Orbassano. In ordine di tempo il suo progetto è il sesto.

Alpetunnel si mette in mostra : presenta il conto di 60 miliardi di studi ed annuncia che il tunnel si può fare, ma nei 30 chilometri sotto il massiccio del Moncenisio non ha fatto neppure un carotaggio.

A luglio esce anche il suo rapporto sui primi tre anni di studi, primo esempio di una attività editoriale che non raggiungerà il fine propagandistico che si proponeva . Si leggono cose interessanti: ad esempio, il materiale di scavo del tunnel sarà di 15 milioni di metri cubi, pari a 6 piramidi di Cheope.

Intanto continua lo stillicidio di attentati ad opera di ignoti: La Stampa senza tanti complimenti parla di “ ecoterroristi legati alla lotta anti TAV”. Le associazioni ambientaliste presentano un esposto ma si crea comunque una situazione imbarazzante : diversi giovani di Habitat si sentono osservati e rinunciano a frequentare le riunioni settimanali. E la situazione di tensione che esiste in valle fa declinare l'invito ad alcuni grossi nomi attorno cui si volevano organizzare i prossimi convegni.

Ma anche per i promotori non sono tutte rose: L'amministratore delegato delle ferrovie Cimoli, che è succeduto a Necci, si mostra assai più critico verso la TAV, il ministro dei trasporti Burlando si dichiara favorevole alla Torino Lione, ma poi rilascia dichiarazioni in favore della linea Genova Marsigna, a cui manca solo un breve tratto per completare il raddoppio. Infine una commissione intergovernativa istituita dal ministro dell'ambiente Ronchi, boccia il tratto padano e con esso la ragione principale di costruire la Torino Lione, perchè esistono possibilità di sfruttare assi padani alternativi e di risolvere diversamente alcuni punti critici.

La Stampa orchestra una campagna di protesta contro le affermazioni del ministro, ma il commento più pungente è di Luna Nuova “ L' Alta velocità fa un passo avanti e due indietro”.

Un convegno a settembre presso l'Unione Industriale di Torino è l'occasione per La Stampa di un sottotitolo di due sole parole: “ E' allarme “

Dopo la pausa di agosto scoppia la polemica dei valsusini contro la conduzione del Comitato di coordinamento e del Comitato tecnico . Si denuncia una plateale presa in giro, con la Regione che,



per bocca del suo funzionario, rinvia continuamente il dibattito sulle questioni principali e cioè i dati economici, le proiezioni sui flussi di traffico e l' esame delle sue direttrici.

A Bruzolo, nel cui territorio è prevista una area di connessione e di interscambio lunga tre chilometri larga 70 metri ed alta sino a 6, Habitat e la Comunità Montana organizzano un affollato incontro per illustrare i progetti in atto.

Ma anche gli enti principali cominciano a sentirsi imbarazzati: così la Comunità Montana, dopo una anticamera di oltre quattro anni, riesce a farsi ricevere in Consiglio Provinciale ed è subito scontro tra i presidenti della Comunità e quella della Provincia di Torino.

Frigeri lamenta: " Nessuno si preoccupa di dirci quale sarà il danno e l'impatto ambientale ed il rumore se i treni passeranno ogni 3 o 5 minuti l'uno dall'altro". Ma ciò che si denuncia con più forza è il rifiuto di un autentico confronto tecnico.

A distanza di un mese la Comunità Montana incontra il sindaco ed il comune di Torino. Ma anche qui è un dialogo senza dialogo.

Nel frattempo il progetto della Torino Lione continua la sua evoluzione da fermo: Pininfarina sostiene che " il Comitato promotore ha sempre affermato che alta velocità significa alta potenzialità e quindi Alta Capacità."

Intanto si avvicina il consueto vertice interministeriale italo francese. In un ennesimo convegno organizzato a Torino dal Comitato Promotore pochi giorni l'evento per coordinare l'azione di pressione, si lamenta che l' alta velocità è ad un punto morto e si rilancia la solita retorica sulla emarginazione di Torino se non saranno attuati i progetti previsti. Poi è il solito giro di interviste a La Stampa affinché nel vertice di Chambéry si decida, perché, secondo il presidente del Comitato Promotore " la linea ferroviaria del Frejus è andata progressivamente verso la saturazione " E' una smaccata falsità, perché la linea del Frejus resta inchiodata alla metà della sua potenzialità, ma, nel gioco dei grandi appalti, questo genere di comportamento non impedisce neppure di ricevere la Legion d' Onore.

Tra il 2 ed il 3 ottobre a Chambéry si tiene il settimo vertice italo francese con la Torino Lione in agenda. Ne escono 105 miliardi per proseguire gli studi geologici, economici ed ambientali.

Il ministro dell'ambiente Ronchi viene a Torino e crea l'occasione per un incontro informale con i sindaci valsusini.

Ai primi di novembre in Val Susa scoppia l'ultimo attentato: è il dodicesimo atto delittuoso di questo tipo nell'arco di 15 mesi, ed undici di essi resteranno senza colpevoli. In molti li vedono legati ai gravissimi fatti di cronaca che hanno visto coinvolti in valle elementi deviati dei servizi segreti. Ma La Stampa non perde l'occasione di gettare fango attribuendolo al " al braccio armato della protesta contro l'alta velocità in Valle di Susa "

A fine novembre la Comunità Montana organizzerà una manifestazione preceduta dai gonfaloni di 25 comuni per protestare contro questi atti terroristici che sembrano aver il fine di mettere in imbarazzo una lotta civile e democratica.

A Torino a metà novembre si svolge l'ennesimo convegno organizzato questa volta da Regione Provincia e Comune con un titolo che lascia pochi margini di discussione : " Da Lione a Budapestt: una direttrice ferroviaria vitale per l' Europa" Burlando viene a dire che la linea si deve fare, ma occorre trovare i finanziatori ed occorreranno almeno due decenni. Gli amministratori della Val di Susa sono presenti e contestano Pininfarina.

Il sindaco di Torino restituisce la visita e viene alla Comunità Montana Bassa Val di Susa per un dialogo che registra solo la distanza tra le posizioni.

Tutti cercano l'intesa con la valle di Susa ma nessuno è disposto a discutere i dati che sono alla base del progetto. Quando i tecnici della Comunità Montana chiederanno al coordinatore del Comitato Tecnico istituito dalla Regione, di poter discutere i flussi di traffico, si sentiranno dire che questo tavolo di confronto " non ha mandato di affrontare tematiche di ordine generale "

1998

Sotto l'incalzare delle indagini tutta l'Alta Velocità italiana viene passata al setaccio e si pone in discussione l'assurdità dei meccanismi per cui la parte pubblica sopporta tutti i rischi mentre quella privata gode di un reddito garantito dallo Stato. Per la Torino Lione Ronchi dichiara che il progetto, almeno nella forma attuale, è cancellabile se la verifica tecnico finanziaria dovesse dare un esito negativo. Nel frattempo arrivano notizie di problemi geologici al futuro imbocco del versante francese e scoppia la notizia della presenza di uranio a sopra Venaus, non lontano dal previsto imbocco della parte Italia..

A Milano, in un convegno organizzato dai promotori della linea ad alta velocità padana, il ministro dei trasporti Burlando, a nome del governo, ribadisce che l'alta velocità è un grande bluff dove lo stato pagava ed i privati incassavano, ed esprime scetticismo sul supertunnel della Torino Lyone " gli investimenti previsti sono troppo alti ed è possibile che questo porti ad una revisione del progetto originario, senza più tunnel da 54 chilometri "

A Torino, si radunano ambientalisti ed esperti di trasporti di tutto l'arco alpino per il convegno della CIPRA che sviluppa il tema dei trasporti inutili e la tesi che i valichi ferroviari attuali possono ancora sostenere un raddoppio del traffico

Ad Aprile il presidente delle Ferrovie Necci, massimo sponsor dell'alta velocità, finisce di nuovo sotto inchiesta per un giro di pagamenti illeciti e deve dimettersi.

Dalla Francia arriva la perizia indipendente sulla Torino Lione che è stata ordinata dal Governo francese su richiesta delle associazioni della Savoia che si oppongono alla linea. Il verdetto, emesso dopo 200 pagine di accuratissimo esame di tutte le informazioni reperibili, è negativo: perché gli studi ufficiali non danno risposte esaurienti, i costi dell'investimento sembrano troppo elevati, ed il progetto merci non pare avere senso.

Anche questo documento viene ricevuto e tradotto da Pro Natura che ne invia una sintesi alla stampa.

Ma è il cosiddetto rapporto Brossier che, tra maggio e giugno, scuote il governo francese e fa presagire come non mai il definitivo abbandono. Lo studio dei " Tre saggi " incaricati dal ministro dei trasporti sostiene che " se la Svizzera realizza le nuove linee ferroviarie del Sempione e del Gottardo, il tunnel sotto il Moncenisio non conviene più: piuttosto vanno ammodernate le linee esistenti " .

Le Monde titola ironicamente " Le Alpi scorgono la fine del tunnel "

La stampa italiana e soprattutto quella torinese ne è scossa profondamente, ma, per una volta, riferisce con correttezza: " Se davvero Berna caricherà entro il 2008 quel milione e quattrocentomila camions annui, la circolazione stradale della Savoia e dell'Italia potrebbero trovarsi davvero alleggerite. Sui flussi dei traffici, i tre saggi a cui il ministro Gayssot aveva domandato un parere consultivo, danno un consiglio imprevedibile: conviene concentrarli sulle strutture esistenti del Bianco, Frejus e Ventimiglia. "

In Val di Susa Habitat continua il suo martellante ritmo di una riunione alla settimana per esaminare le notizie, discuterle, fucinare iniziative e prepararle. Non tutto viene poi alla luce e più di un progetto termina dopo mesi di appuntamenti disdetti: la valle vive una situazione scottante con un gioco di interessi immensi e c'è chi teme di comprometersi troppo.

Chi non esita a venire è Ivan Cecconi, professore all'Università La Sapienza di Roma che viene a Condove a presentare il suo libro "la storia del futuro di tangentopoli" dedicato ai meccanismi truffaldini che sono alla base del progetto del Treno ad Alta velocità, dove lo stato paga ed i privati incassano. Come sempre il mensile Dialogo in valle è puntuale nel pubblicare sintesi e testi degli interventi.

Luglio porta un altro durissimo colpo alla Torino Lione

L'amministratore delegato delle ferrovie Cimoli rende esplicito quanto tutti dicono da qualche tempo: non esistono risorse finanziarie per potere realizzare i tre valichi in progetto, e la priorità deve essere data ad un tunnel che colleghi l'Italia con il centro Europa: in questo caso al nuovo tunnel ferroviario del San Gottardo che gli svizzeri costruiscono per conto loro e che costa nulla allo stato italiano. Secondo il Sole 24, giornale della Confindustria e maggior quotidiano finanziario europeo, "Le ferrovie dicono addio alla Torino Lione".

La reazione de La Stampa è addirittura rabbiosa e per due giorni l'argomento occupa quattro pagine che scandiscono "le preoccupazioni e l'ira del mondo politico imprenditoriale" "Per la presidente della provincia di Torino quella di Cimoli è una follia". Ed i titoli lamentano "Il Piemonte isolato", "La triste favola di una città", "L'Europa lontana" e poi ancora: "E' guerra: il Piemonte in rivolta." "La rabbia dei politici: dopo la protesta del presidente Ghigo, del sindaco Castellani e degli imprenditori, ora Ulivo, Polo e Lega sono alleati contro Cimoli"

Il governo da una parte smorza i toni, ribadendo in Parlamento il ruolo strategico della Torino Lione, ma dall'altra, per bocca del sottosegretario ai trasporti Soriero rivela un accordo con la Francia in cui è previsto "nessun traforo ma uno studio per ammodernare la linea attuale"

Sulla montagna di Condove scompare la scritta NO TAV. Il sindaco Canuto vuole andare a fondo e scopre che la richiesta è partita dai carabinieri, ma non si saprà mai da chi è partito l'ordine.

Un passaggio di pubblicità lo ottengono gli squatters che a settembre fanno tremare l'ordine pubblico per un tranquillo comizio a Bussoleno, un altro lo ha Pininfarina che, in ottobre prima del vertice italo francese di Firenze, annuncia (per l'ennesima volta) di avere trovato i soldi per fare la Torino Lione.

Le brutte notizie per la Torino Lione si susseguono ormai una dietro l'altra. Anche il neopremier D'Alema sostiene Cimoli e la tesi della precedenza la valico del Gottardo.

A fine anno si attende ad Avigliana il ministro dell'ambiente Ronchi per un incontro lungamente preparato. Purtroppo un imprevedibile problema familiare ne impedisce l'arrivo. Il ministro si scusa.

1999

Dalla Francia arrivano notizie che parlano di una precedenza data alla linea ferroviaria TGV verso Strasburgo piuttosto che a quella verso la pianura padana.

Poi, a marzo, si realizza finalmente l'incontro dei valsusini con il ministro dell'ambiente Ronchi. Una affollatissima assemblea di cittadini ed amministratori lo ascolta dire a Bussoleno che l'ammodernamento della linea esistente è l'unico progetto sul tavolo, che ci sono già i fondi stanziati e che i lavori possono partire subito. "Scordatevi il TAV" è il suo messaggio sintetizzato nel titolo di prima pagina di Luna Nuova.

Ma le notizie contrarie alla Torino Lione finiscono qui: il 24 marzo, in pochi minuti di fuoco e di fumo 39 persone muoiono nel traforo autostradale del Monte Bianco.

E' una tragedia per molti versi preannunciata: il tunnel è stretto ed è sottoposto ad un traffico non controllato, eppure costituisce un formidabile alibi per una strumentalizzazione sull'intero trasporto merci che ribalta il fronte e riporta in auge la superlinea ferroviaria. Per intanto la maggior parte del traffico stradale che non può più passare nel tunnel autostradale del Monte Bianco si riversa su quello del Frejus e per la valle di Susa.

Son passati appena dieci giorni dalla tragedia e già Ghigo scrive al presidente del Consiglio D'Alema che "è vitale l'Alta velocità". Altri dieci giorni e viene convocata a Torino la sessione straordinaria di una conferenza transfrontaliera di Province e Regioni che, prendendo spunto dalla recente tragedia ribadisce la priorità alla linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino Lione come "unica risposta adeguata" alla emergenza attuale.

In uno stretto giro di tempo, all'Unione Industriale di Torino si incontrano i presidenti della Regione, della Provincia e del comune di Torino con i loro omologhi francesi, ed attraverso La Stampa, lanciano un appello al Governo perché "dia la priorità assoluta alla Torino Lione".

Intanto le famiglie della valle di Susa ricevono il patinato ed ineffabile numero 7 dell'opuscolo informativo Alpetunnel che rassicura del buon andamento del progetto.

La massiccia campagna di promozione, in una situazione che fa leva sul timore di una emergenza non controllabile a seguito della tragedia del Bianco, sortisce i suoi effetti, e se ne ha pieno sentore nel solito convegno promozionale che precede il vertice che, quest'anno, si tiene a La Mandria. Così il 24 settembre, a Nimes, al consueto appuntamento annuale, i ministri italiano e francese non stupiscono più nessuno quando decidono che si deve realizzare "il più rapidamente possibile" la Torino Lione e domandano alla Commissione Intergovernativa (CIG) di completare gli studi triennali iniziati nel 1998, in modo che possano essere disponibili per i ministri che dovranno prendere la decisione definitiva per il prossimo vertice del 2000.

Il documento parte dal presupposto che vi è una "fortissima crescita del trasporto su strada" ed afferma che la Torino Lione "consentirà di quadruplicare il traffico merci per ferrovia". Due affermazioni attorno a cui ruoterà tutto il futuro di questa vicenda.

Nel testo si dice anche che il Monte Bianco sarà riaperto nell'autunno del 2000 e che verranno fatti importanti lavori di miglioramento sulla Digione Modane Torino, da cui dovrà scaturire il traffico merci che alimenterà la nuova linea. Nessuno degli sviluppi successivi avrà gli effetti previsti ma, ciononostante, il "quadruplicamento del traffico" si trasformerà in un "obiettivo politico" in base a cui sarà scelta e dimensionata la futura infrastruttura, al di là di qualsiasi verifica tecnica.

Così il ribaltamento viene consumato e la linea ad alta velocità ed il suo Comitato Promotore si trovano di nuovo in sella al progetto miliardario.

Qualche problema lo dà ancora la divergenza tra Alpetunnel e la Provincia di Torino: vince Alpetunnel che riuscirà ad escludere il progetto concorrente dall'esame della Commissione Intergovernativa.

La Stampa ora da molto eco alle proteste per il traffico dei TIR, ma non registra la forza di sopportazione della bassa valle che si rassegna al periodo di disagio pur di non dare alibi ai fautori della Torino Lione.

La Comunità Montana cambia presidente ma non cambia la linea di lotta: ed a novembre chiama a Bussoleno i sindaci della bassa valle, i parlamentari del collegio, gli ambientalisti, la Coldiretti ed i sindacati amici per discutere su come rilanciare la opposizione.

Alpetunnel sente la necessità di mostrare i muscoli per il lavoro fatto ed invita tutti in Maurienne alla presentazione dei risultati dei sondaggi idrogeologici. Peccato che manchino ancora una volta quelli della metà più impegnativa del tracciato, che riguardano l'attraversamento del massiccio del Moncenisio.

Ed anche l'IRES si aggiunge al coro con uno studio che, come al solito, preconizza l'emarginazione del Piemonte se non si farà l'Alta capacità. Al convegno qualcuno cerca di gettare del discredito sulla Val di Susa prospettando che il fine della opposizione è quello di trattare delle compensazioni, ma la giunta della Comunità Montana gli replica duramente.

L'azione dei promotori della linea può contare sul fortissimo aiuto dei grandi quotidiani e del notiziario regionale del TG3 che non perdono occasione per dare loro dello spazio e per trasformarsi in cassa di risonanza. A dicembre alla Unione Industriale si svolge un convegno di Regione e Provincia, che convocano i parlamentari piemontesi e le due grandi banche di Torino per un confronto con il presidente delle Ferrovie De Mattè, che sembra assai meno ben disposto di Necci. La Stampa ne dà l'annuncio con i soliti titoli perentori: "Alta Velocità, basta con gli indugi" "I ritardi sulle linee per Lione e Milano possono pregiudicare il futuro del Piemonte" "S. Paolo e CRT scendono in campo ed assicurano: potete contare su di noi"

Ma non riferisce ai suoi lettori quel che dice De Mattè:

"Con la chiusura del MonteBianco abbiamo provato ad inserire sull'attuale linea ferroviaria 50 treni merci in più al giorno e siamo riusciti a riempirne solo due. Sono stati ridotti i costi del 25 per cento e neanche questa operazione è servita a qualche cosa. La linea ferroviaria verso Lione non è al collasso, anzi è vero il contrario. Costruire una nuova linea comporta costi enormi valutabili sui 60 miliardi al chilometro e lo Stato non può permettersi simili investimenti senza un ritorno" Per il presidente della Regione Ghigo le parole del presidente delle Ferrovie sono una "valutazione superficiale"

Nel solito clima di ostilità dei grandi quotidiani, passa sotto silenzio anche la polemica degli amministratori della Val di Susa che lamentano di non essere stati neppure invitati.

La Val di Susa è preoccupata e gli amministratori cercano di rompere il muro del silenzio ma anche al convegno organizzato dai verdi torinesi sui trasporti nelle Alpi è appena consentito di parlare al presidente della comunità montana Ferrentino, ed il TG3 rifiuta di raccogliergli le dichiarazioni.

2000

Una affollata sala del cinema di Condove ospita i soci ed i simpatizzanti del Comitato Habitat che ha deciso di darsi una forma legale per continuare con più forza il proprio lavoro in difesa della valle.

A febbraio escono due risvolti inaspettati: il primo che le Ferrovie, hanno deciso solo ora di affrontare formalmente la progettazione del tratto italiano della linea, che pure è di loro esclusiva competenza, ed il secondo che la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Regione Rhone Alpes ed il Dipartimento della Savoia, hanno inviato alla Commissione Intergovernativa una memoria riservata con le stesse domande che si pongono anche gli oppositori. Nel testo si dice che "non c'è alcuna ostilità al tunnel di base ... però sussistono numerose incertezze in particolare

a livello di geologia e di sicurezza “ oltre che le implicazioni ambientali del tratto Venaus Torino e del nodo di Torino.

Queste incertezze danno origine a 31 domande Si vuole sapere perché è stata abbandonata ogni alternativa al maxitunnel, “ che non è, da solo, la soluzione del collegamento Torino Lione” e conoscere le ragioni che hanno determinato questa scelta. Gli interrogativi riguardano anche la consistenza del traffico merci e viaggiatori, gli studi sui traffici tra i due paesi, la possibile concorrenza dei progetti svizzeri, la logica globale degli attraversamenti alpini, come sono stati spesi i finanziamenti e le responsabilità per la fattibilità dell’opera. Ora anche i quattro enti pubblici che più si sono impegnati per promuovere il progetto esprimono concrete preoccupazioni che puntare solo sul maxitunnel faccia correre il rischio di un insuccesso per una impossibilità tecnica dell’ultimo momento, ma le risposte, se mai ci sono state, non sono mai state rese pubbliche, e restano tuttora aperte.

La Comunità Montana della Bassa Valle, per reagire all’isolamento, cerca di allargare le alleanze. In passato si erano stretti i contatti con i comuni del Novarese e dell’oltrepò: oggi si cerca di fare fronte comune con quelli della Val Sangone e della popolosa cintura nord ovest di Torino, tutti minacciati dallo stesso pericolo.

Viene costituito un Comitato Istituzionale sull’ Alta velocità ferroviaria che riunisce i comuni della Val di Susa, della Val Sangone e della cintura Ovest, poi la Coldiretti, le associazioni sindacali ed ambientaliste ed tecnici che collaborano con la comunità, oltre che i deputati ed i consiglieri regionali del collegio che non brilleranno mai per la loro presenza. Il comitato si riunisce con la periodicità da uno o tre mesi per fare il punto della situazione e varare delle iniziative

Marzo inizia con una forte iniziativa della nuova presidenza della Comunità Montana.

Venerdì 17 i sindaci della Valle di Susa e della Val Sangone, dopo anni di attese e di appelli, riescono finalmente ad incontrare al Lingotto un referente della Commissione Intergovernativa, nella persona della Vittadini, direttrice del Servizio di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell’ Ambiente, ed a consegnare un documento che illustra la situazione della valle. Ma l’appuntamento si risolve in un aspro confronto tra i sindaci ed Alpetunnel: La Valsusa ne riassume l’esito nel titolo dell’articolo: “ Una sola parola: NO”

Il giorno dopo l’auditorium di Susa ospita il grande convegno su “ Progetti e Diritti “organizzato dalla Comunità Montana per gemellare la battaglia contro il rumore dei supertreni con quella contro il rumore degli aerei dell’ aeroporto intercontinentale di Malpensa, che occupa le cronache italiane del momento. La presenza di un pubblico numeroso e motivato, e l’ adesione della Coldiretti che porta in strada i suoi trattori, costituiscono un grosso successo ed un incoraggiamento per l’ indirizzo che segue , ma la grandissima maggioranza dei politici non è presente. Sia presidente in carica della Regione Ghigo, che la Turco, sua sfidante nelle prossime elezioni, disertano l’appuntamento. Nonostante l’invio di 400 inviti personali, partecipano solo i parlamentari Fassone, Massa e Gardiol: molti si defilano all’ultimo momento, dopo aver saputo della netta presa di posizione del giorno precedente. Anche la Provincia non si fa vedere.

La Vittadini rassicura il pubblico assicurando che nulla è stato ancora deciso e che il suo ministero seguirà il dossier ambiente che dovrà essere preparato per la Commissione Intergovernativa.

Nelle settimane seguenti l’onorevole Massa scrive al governo denunciando la absurdità di Alpetunnel, che è ha il mandato di progettare l’opera, ma anche l’incarico delle verifiche ambientali ed economiche su quanto ha progettato. Ed il senatore Fassone scrive al premier D’ Alema invitandolo a visitare la valle di Susa prima di decidere.

Ma, come sempre, tutto è una continua altalena di notizie. C’è scontro tra i presidenti della provincia di Torino e quello della Regione. La Bresso sostiene che il progetto del governo di

azzerare le concessioni per le tratte dell'alta velocità ancora da iniziare e di affidarle ad una gara europea, come avrebbe dovuto essere stato fatto sin dall'inizio, produrrà forti ribassi e renderà più fattibile la Torino Lione. Ghigo dichiara invece che produrrà solo dei ritardi.

Ma anche tra i parlamentari piemontesi non c'è quella coesione ed unanimità che si vorrebbe far credere: la Regione li convoca tutti a Torino per dare un sostegno alle sue tesi, ma ne arriveranno solo 15 su 72 e La Stampa pubblica i nomi dei 15 "virtuosi".

L'incontro tra i ministri dei trasporti e la Commissione Intergovernativa, che si svolge maggio, a Modane, è invece un momento amaro per i valsusini. Bersani e Guysot, influenzati dalla presenza della Commissione che li ospita, affermano la "forte determinazione dei due governi a realizzare la linea" ed approvano la soluzione del tunnel di base a due tubi proposta da Alpetunnel e fatta propria dalla Commissione. Il ministro italiano si impegna a definire il progetto del tracciato tra Venaus e Torino per il vertice intergovernativo di ottobre. Ai valsusini viene concesso solo il contentino del potenziamento della linea storica.

Intanto viene annunciato che la riapertura del tunnel del Monte Bianco slitterà a maggio 2001

In valle c'è amarezza ma voglia di far sapere che non si intende cedere. Habitat progetta una grande scritta che ricordi a tutti il No al TAV. Dopo aver vagliato diversi modi ecologici per tracciarla sulle pendici del Musinè, il messaggio con lettere di dieci metri verrà fatto sul crinale di Torre del Colle

Il numero 10 di Alpetunnel arriva nelle case dei valsusini con un messaggio perentorio: "Un collegamento prioritario" ma gli amministratori della valle sono di tutt'altro avviso ed affilano le armi della democrazia per esser presenti alla ripetizione dell'incontro di Modane che si terrà a luglio a Bardonecchia. Occorreranno molte pressioni ed estenuanti trattative per essere ammessi almeno per la parte che non si svolge a porte chiuse.

All'interno del palazzo delle Feste gli amministratori guidati dal presidente della Comunità della bassa valle, Ferrentino, ribadiscono il loro fermo no sotto lo sguardo sprezzante dei grandi funzionari e degli addetti ai lavori. All'esterno Rifondazione comunista guida una pacifica e democratica dimostrazione di protesta.

La Regione, ed in particolar modo la sua vicepresidenza, crede di poter sistemare tutto incaricando un consulente in relazione pubbliche di avviare i contatti per sondare le richieste. E quando la Comunità Montana rifiuta di aprire questo argomento e definisce la missione in termini più espliciti, si ritira il consulente e si fa posto ad una denuncia a carico del presidente della Comunità

Intanto la Provincia ci ha messo tre anni per accorgersi che il progetto che sosteneva non poteva essere esaminato perché non era corredato da una documentazione di appoggio ed a luglio finalmente "cala il suo asso". Ma l'intervento del vicepresidente della regione Casoni, a cui è stato affidato il ruolo di rullo compressore sulla Torino Lione è drastico ed immediato: "Il tracciato TAV è già deciso". In seguito ad un dibattito alla Festa dell'Ulivo di Torino, in valle si discute un po' sul progetto sponsorizzato dalla Bresso che, se non altro, potrebbe avere il merito di aprire degli scenari alternativi al supertunnel, ma prevale nettamente l'opinione che il progetto di una nuova superlinea sia da rigettare comunque, anche se prevede un tunnel più corto.

Il ministro dei trasporti Bersani si dice disponibile ad un confronto con i comuni della Val di Susa: un altro lo offre anche la Regione abbandonando ogni tramite, ma dopo una discussione di due ore si deve constatare che le posizioni non si spostano di un centimetro: i sindaci vogliono discutere prima le ragioni della linea, mentre la Regione vuol solo parlare di progetti e di compensazioni.

La partita sulla scacchiera sull'Alta velocità continua ad arricchirsi di mosse: una delegazione della Comunità Montana della Bassa Valle, insieme ai comitati di opposizione della Val di Susa, incontra presso Chambéry i comitati di opposizione francesi con cui stabilisce un patto di consultazioni. Pochi giorni dopo la delegazione si reca a Roma per incontrare il ministro dei trasporti. Bersani ascolta con attenzione, dice che l'Alta Capacità è decisa ma che non ha sposato nessun tracciato, e promette che al tavolo delle consultazioni, insieme a Ministero, Regione e Provincia parteciperà anche la Comunità Montana con una delegazione di sindaci. Più incerta la possibilità di assicurare la presenza di Alpetunnel e delle Ferrovie.

Nel pieno del confronto muore Romano Perino, ex sindaco di Mompantero, che, era stato una colonna contro l'Enel e contro l'Alta Velocità.

A gelare la situazione della Val di Susa si mettono le Ferrovie. Tre anni prima avevano fornito la documentazione che la linea era utilizzata solo al 54 per cento, e nonostante che neppure con la tragedia del Montebianco, riescano a vantare qualcosa di più di un insignificante acquisto del suo traffico, il nuovo direttore della divisione infrastrutture Moretti, sostiene in un convegno del Comitato per la Transpadana a Bardonecchia, che i vari settori della linea ferroviaria hanno date prossime di saturazione. La più imminente sarebbe quella della tratta tra Torino ed Avigliana dove "entro 5 anni le FS non saranno più in grado di aggiungere neppure uno spillo" e si dovrà scegliere quali treni far sopravvivere: i convogli dei pendolari, quelli internazionali oppure il traffico merci" Poi seguirebbero le altre tratte.

Per le necessità più immediate le Ferrovie avrebbero una disponibilità di 600 miliardi per adeguare la Torino Bardonecchia in modo da far passare 220 treni al giorno

Poi dovrebbe entrare in funzione la nuova linea ad Alta Capacità per cui prevede "450 treni al giorno (uno ogni tre minuti) a doppia portata degli attuali" ma, sempre secondo Moretti, "tutto sarà sostenibile con il territorio e con l'ambiente"

Intanto la battaglia contro il TAV si arricchisce di una forma artistica: Eliso Croce, sindaco di VillarDora mette in scena una graffiante satira della TAV con la commedia "Tangenti ad alta velocità"

Ai primi di ottobre scoppia anche la richiesta di Alpetunnel di avviare il tunnel di sondaggio sotto il Moncenisio. Quello che preoccupa è la dimensione del tunnel stesso, del diametro di sei metri e di 8 chilometri di lunghezza, in tutto uguale ad una parte della futura galleria. Qualcuno si ricorda che i lavori del traforo autostradale del Frejus, partirono nello stesso modo, ancor prima di essere autorizzati come tali.

Per contrastare il progetto al Comunità Montana assume uno studio legale e sollecita al ministro l'impegno a formare un tavolo comune di concertazione prima di avviare ogni iniziativa.

Escono le prime indiscrezioni sul "Rapporto Finale sulla fattibilità del nuovo collegamento ferroviario" preparato dalla Commissione Intergovernativa, e si comincia subito male

A Torino si incontrano il sottosegretario ai Trasporti, la Regione, la Provincia e le Ferrovie, ma, ancora una volta, i sindaci e la Comunità Montana vengono tenuti all'oscuro di tutto. Ferrentino scrive una dura lettera di protesta, poi i sindaci decidono di presentarsi ugualmente al prossimo appuntamento.

E qualche risultato lo si ottiene: il sottosegretario ai trasporti Angelini accetta di bloccare il bando di concorso per il tunnel geognostico di Venaus e promette che nella prossima riunione non si parli di tracciati ma della necessità o meno di costruire la linea in Val di Susa.

In vista di un confronto impegnativo si consolidano anche le relazioni pubbliche su altri fronti: in ottobre a villa Favorita di Giaveno le giunte delle comunità montane della Bassa Valle di Susa e



della Val Sangone si riuniscono congiuntamente, ed anche i rapporti con le associazioni ed i comuni francesi che si battono contro la nuova linea vengono ad avere un assetto istituzionale. Intanto emergono differenze sconcertanti tra i progetti francesi e quelli italiani. In Francia la nuova linea che parte da Lione è una linea essenzialmente passeggeri, mentre in Italia viene propagandata come una linea essenzialmente merci. Il traffico merci della “autostrada ferroviaria” potrebbe arrivare invece da una nuova linea Digione Modane: le due linee specializzate da parte francese resterebbero ben distinte, ma da parte italiana ne uscirebbe una sola e nessuno è in grado di dire se tutto questo, alla fine, sarà compatibile..

Per far fronte al nuovo impegnativo tavolo tecnico la Comunità Montana incarica due esperti Pinna, ex direttore del settore merci delle Ferrovie e De Bernardi della società di ingegneria di trasporti Polinomia, per fare da consulenti ed operare un controllo sulle previsioni di traffico e sulla validità dei progetti di Alpetunnel..

Ma le previste riunioni quindicinali del tavolo di concertazione si rivelano subito un bluff.: mancano sia i veri interlocutori che la documentazione promessa. Nella prima riunione, essendo assenti i rappresentanti del governo, la delegazione di amministratori e di tecnici della Comunità Montana si limita a prendere atto della esposizione di dati già noti, fatta dalle Ferrovie, e si riserva di replicare. Ma si constata subito che nessuna previsione di traffico riesce a giustificare la futura linea e la sola ragione che la sostiene sta in quel “quadruplicamento” messo nell’accordo intergovernativo dell’anno prima

Gli appuntamenti per le riunioni successive vengono fissati e poi disdetti all’ultimo momento per l’ indisponibilità di un rappresentante del Ministero.

All’inizio di novembre la Commissione Trasporti della Camera approva una risoluzione che sceglie il maxitunnel del Moncenisio ed il percorso della valle di Susa.

Il grosso handicap resta sempre quello dei soldi, che costituisce un ostacolo maggiore delle montagne stesse. La Transalpina francese e la Traspadana italiana, i due gruppi di pressione che lavorano per fare approvare il progetto, annunciano da Lione di aver elaborato un tipo di finanziamento che permetterà ai privati di investire 6.000 miliardi. Ma la consistenza dell’idea si rivela un’altra favola perché nei documenti successivi ne sparisce ogni traccia.

Moretti continua ad essere uno degli ostacoli più duri per le amministrazioni interessate : il progetto di attraversamento gira in un rotolo durante i convegni ma viene ostinatamente tenuto nascosto. Si annuncia che i lavori inizieranno con la costruzione della “tangenziale ferroviaria” per instradare il traffico merci che supera Torino.

Le Ferrovie ammettono però che l’Alta Capacità non serve all’industria torinese. Il traffico di treni merci interi gestiti dalle grandi aziende è diminuito fortemente negli ultimi 15 anni, ed ora è di soli 28 treni al giorno, mentre l’interporto di Orbassano ha una potenzialità quattro volte superiore all’attuale.

I sindaci della cintura ovest adesso si vedono in prima linea e accrescono le loro preoccupazioni e la rabbia per essere ignorati persino nelle convocazioni..

La pressione non ha soste: ed anche il Consiglio regionale vota un ordine del giorno che sceglie il tracciato di Alpetunnel e relega a funzione di riserva quello proposto dalla Provincia.

Ma non si cessa di replicare: a fine novembre Rifondazione Comunista, sempre molto presente nella opposizione alla Torino Lione, indice una manifestazione contro il TAV che raccoglie le adesioni di molte associazioni. Nicoletta e Silvano, come sempre, sono l’anima di questa battaglia. Il logo della lotta diventa un vecchietto che protesta stringendo il pugno.

A dicembre la Comunità montana organizza un seminario con le relazioni dei tecnici Pinna e De Bernardi che sono stati incaricati di studiare i flussi di traffico

Ed alla fine del mese dopo una serie di rinvii e di interminabili telefonate tra Comunità Montana, Prefettura e Ministero, si arriva finalmente all'atteso incontro del tavolo di concertazione con Ministero, Ferrovie e Regione .

Ma incredibilmente la delegazione della Comunità Montana non trova gli interlocutori: la riunione è stata sospesa senza avvisarla, ed i consulenti della Comunità Montana hanno fatto il viaggio da Roma e da Milano per nulla. Ferrentino è lapidario verso Bersani: " Ci prende in giro ".

Inutile anche il tentativo di farsi consegnare ufficialmente la documentazione della Commissione Intergovernativa che si era promessa sino a pochi giorni prima e che comunque, gira informalmente.

L'anno finisce con Berlusconi che gela i valdusini illustrando il suo programma elettorale di grandi opere in una trasmissione televisiva su Rai 1. Il primo tratto di pennarello che traccia sulla carta geografica è proprio quello della nostra linea

2001

Per Natale e Capodanno tutti gli amministratori della Val di Susa, gli insegnanti, i professionisti e gli artigiani della valle ricevono un opuscolo informativo del "Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea ad Alta Capacità Merci e Passeggeri - Transpadana ". Lo accompagna un biglietto natalizio dei presidenti Pininfarina ed Illy , sindaco di Trieste, che augurano Buone feste : al posto della tradizionale immagine natalizia c'è la cartina della rete europea ad alta velocità.

In Sicilia il ministro dei Lavori Pubblici Nesi rassicura un giornale locale, preoccupato per la trentennale mancanza di soldi per il ponte sullo Stretto, che nel Piano dei Lavori Pubblici, nel settore trasporti non sono previsti dei trafori. La notizia rimbalzata attraverso l' Ansa, scatena in Piemonte la solita esplosione di proteste da parte della Regione.

Esce finalmente la documentazione chiesta tre anni fa alla CIG e commissionata ad Alpetunnel: Gli studi sono divisi in tre settori: il primo riguarda ambiente e territorio, il secondo gli aspetti economici e finanziari, il terzo il tunnel.

Il gruppo ambiente rileva che l'impatto della costruzione del supertunnel sarà pesante e non dà per scontata la fattibilità ambientale del progetto, ma ciononostante esprime un giudizio complessivo positivo, sia pure con molte cautele.

Uno dei membri di questo gruppo dissente: " allo stato attuale delle conoscenze gli impatti individuati sono tali da precludere soluzioni accettabili dal punto di vista ambientale "

Per il gruppo di lavoro economia e finanza è chiaro che per passare dall'attuale traffico merci di 10 milioni di tonnellate della linea esistente , che può ancora sostenere un raddoppio del traffico , sino ai 40 milioni o 60 milioni di tonnellate, che sono l'obiettivo del nuovo progetto, è necessaria non solo la costruzione della nuova linea ma anche una " politica di sostegno " artificiale: in pratica la Torino Lione non è assolutamente competitiva e per farla utilizzare si dovrebbe far pagare da 100 a 200 euro a tutti gli altri camions che valicano le Alpi Occidentali , cosa che potrebbe essere più difficile che scavare il tunnel. Del resto le previsioni di traffico non sono certo incoraggianti: secondo il rapporto presentato, il traffico merci su ferrovia, in Europa è sceso del 23 % in trent'anni, con proiezioni al 2025 ancora peggiori. Anche sul valico del Frejus, che rappresenta un punto privilegiato, si è arrivati appena a 10 milioni di Tonnellate: cioè ad un

incremento nel periodo 1990 - 2000 del 18 % contro il 118% previsto dagli studi del Comitato Promotore del 1991, in base a cui si è deciso di costruire una nuova linea.

Ancora più disastrosa è risultata essere la situazione del traffico passeggeri, che è sceso nel decennio 1990- 2000 del 15 % contro la crescita del 500 % che era nelle previsioni

Ma queste contraddizioni non turbano affatto i soci del Comitato Promotore, che sono invece sconvolti dalle conclusioni del gruppo di lavoro sul Tunnel, che per i tempi di realizzazione, prevedono il primo tubo per il 2020 ed il secondo tra il 2030 ed il 2035.

Come da copione, “ insorgono “ i componenti pubblici e privati del Comitato Promotore, e la Presidente della provincia Bresso si scaglia contro Alpetunnel che “ ha già speso oltre 200 miliardi e ne ha chiesti altri 600 per gli studi geologici che ritiene ancora necessari nei prossimi sei anni “

E così, dopo aver atteso per tre anni questi documenti si trovano tutti d'accordo a “ lasciar perdere questo rapporto della CIG e firmare nel prossimo incontro italofrancese di Torino un accordo che salti le commissioni di studi per passare a metodi più imprenditoriali “: che, tradotto in altre parole, significa la decisione di abbandonare la strada dei supporti tecnici per chiedere di costruire la linea comunque.

“ Si decida subito “ diventa l'imperativo rilanciato nei titoli di La Stampa.

La Comunità Montana inizia a prepararsi per i prossimi appuntamenti: all'ingresso dei comuni della bassa valle compare un cartello turistico con la scritta “ una valle da vivere, per tutti “ ed il logo NO TAV, poi in stretta successione, sono organizzate due serate di informazione e di confronto, la Venaus e a Caselette

Le due manifestazioni sono un pieno successo con sale stracolme di gente per nulla convinta di dover subire i 470 treni al giorno complessivamente previsti dallo scenario di Alpetunnel sulla vecchia e nuova linea. A Venaus partecipano almeno 400 persone ed altrettante a Caselette il 24 gennaio. Habitat, con la regia di Margaira, inaugura un sito internet con la collaborazione della Legambiente della Val di Susa ed apre un altro fronte per la diffusione delle notizie e dei documenti della lotta contro la Torino Lione

Nell'eterno problema di far conoscere all'esterno le proprie posizioni, una folta delegazione di sindaci e cittadini della valle partecipa ad una manifestazione a Chambéry che riunisce rivendicazioni di vario tipo sulla politica dei trasporti del governo francese: gli slogan sono “NO al progetto TGV tra Lione e Torino, SI ad un progetto europeo di sviluppo del trasporto merci ferroviario con l'ottimizzazione delle linee esistenti “.

Al di là dei toni formalmente concilianti sfoggiati nelle conferenze stampa, l'atteggiamento delle istituzioni contro gli oppositori della linea resta molto duro. Quando otto manifestanti dell'estrema sinistra srotolano uno striscione contro l'alta velocità nell'aula del consiglio regionale, scatta la denuncia per un reato che comporta dieci anni di carcere, tuttora pendente.

Intanto, in vista dell'incontro intergovernativo, in tre giorni Pininfarina si fa intervistare dalla rivista Specchio de La Stampa, dal TG3 ed ancora da La Stampa e da La Repubblica per magnificare il progetto ed assicurare che quella dei valsusini è solo disinformazione.

Ma tutto questo potrebbe non bastare ed allora il comitato promotore della Transpadana organizza alla vigilia del vertice un convegno al Lingotto, per un “ Ultimo appello “ come riporta il titolo de La Stampa, “ affinché il summit italo francese dia il via libera ai lavori “ Partecipa il Gotha dei ministri, quelli che non hanno mai tempo di venire in Val di Susa, ed Umberto Agnelli.

Nel convegno le stesse persone che tengono chiuse nel cassetto le relazioni della CIG dopo averle annunciate per tre anni, ora parlano di “ regole della democrazia “ che impongono la nuova linea. Il presidente della Comunità Montana della bassa Valle, è l'unico autorizzato a parlare in un

ambiente pesantemente ostile. Il ministro Bersani ribatte “ La decisione è senza ritorno : la valle di Susa non deve più dire di no “ Dal fondo della sala lo guardano i gonfaloni di 25 comuni. Fuori almeno 200 valsusini manifestano con la loro presenza la volontà della valle di non cedere.

Il 29 gennaio a Torino si riunisce l'annuale vertice governativo italo-francese . In un centro della città blindato da migliaia di poliziotti, sfila la manifestazione popolare promossa e guidata dalla Comunità Montana. Almeno 3000 persone si danno convegno nella mattinata di un giorno lavorativo per testimoniare il proprio dissenso. In testa i gonfaloni, il presidente Ferrentino ed i sindaci con la fascia tricolore, dietro ed a fianco di loro, una folla variopinta di ogni categoria che porta striscioni, e manifesti e che marcia al suono ora melanconico, ora gagliardo di una banda di paese. Qualcuno invoca la democrazia, altri il diritto ad avere un futuro, qualcuno, più ispirato, chiede la protezione della Madonna del Rocciamelone. Il corteo viene bloccato in piazza Castello. L'attesa e la delusione inducono una decina di giovani dei centri sociali a tentare di forzare le transenne: la polizia non attenderebbe altro per poter caricare, ma, con un gesto significativo, i gonfaloni dei comuni ed i sindaci si interpongono evitando che una manifestazione bellissima venga macchiata da un momento di degenerazione.

E' un peccato che le televisioni presenti trasmettano solo la scena di alcuni ragazzi che scuotono le barriere ed ignorino il resto . Comunque finisce tutto bene e dopo le pressioni della vigilia, alla fine il presidente della Comunità riceve l'elogio del questore.

Amato e Chirac si incontrano a Palazzo Reale, oltre il raggio di visibilità dei valsusini. Il presidente Chirac prima dell'incontro con la delegazione italiana ha un lungo colloquio privato con Giovanni ed Umberto Agnelli, poi va alla parte ufficiale con l'ultima fase delle trattative e la firma degli accordi.

I grandi quotidiani inneggiano alla ennesima “ decisione storica “ italo francese, in cui, alle fine di un incontro fortemente condizionato dal “ lungo braccio di ferro “ che vede sull'altro piatto della bilancia la riapertura del Monte Bianco, che è ostacolata dalla potente lobby di Chamonix , viene formalizzata con più forza la intenzione di costruire il doppio tunnel di 52 chilometri sotto il Moncenisio.

Ma il documento non va più in là di un impegno generico senza stanziamenti e soprattutto senza impegni di date, ed a differenza di quanto riferiscono i grandi quotidiani, si sottoscrive solo che il nuovo collegamento “dovrebbe entrare in servizio alla data di saturazione delle opere esistenti”.

Il documento prosegue dando mandato alle ferrovie italiane ed a quelle francesi, di costituire un nuovo ente che funga da organo operativo per gli atti futuri, fermo restando il compito di esame e di approvazione della Commissione Intergovernativa.

All'indomani della manifestazione per gli oppositori cominciano già altri impegni e si discute sulla scelta del candidato in vista del rinnovo del Parlamento e del Senato, e se si debba andare o non andare a votare.

In valle arriva la troupe televisiva della trasmissione di Santoro: che filma le situazioni, raccoglie interviste e realizza una bellissima inchiesta, che purtroppo non verrà mai mandata in onda.

Che la Valle di Susa sia al centro di un dibattito scottante lo si capisce anche dallo scontro tra Regione e Provincia su come utilizzare l'immenso scalo merci di Orbassano che sembra tagliato fuori dal progetto della Torino Lione.

Intanto prende sempre più forma la decisione di iniziare la costruzione dalla parte di Torino con un tratto di linea da Settimo sino a Caprie, che viene definito “ tangenziale ferroviaria “.

Il progetto di cominciare ad entrare nella valle di Susa dal basso sortisce come effetto immediato quello di avvicinare le amministrazioni comunali della cintura, che sino ad ora erano

solidali più per prudenza che per sostanza. La prima ad unirsi alla lotta contro la nuova linea è quella di Alpignano che la formalizza a metà febbraio..

Nelle Ferrovie italiane viene rinnovato il consiglio di amministrazione per il prossimo triennio: esce l'amministratore delegato Demattè ed entra Cimoli, nel consiglio entra anche il direttore delle infrastrutture Moretti, l'uomo incaricato di far passare la linea in Val di Susa.

Il primo di marzo La Valsusa lo attacca con un titolo di prima pagina " Fuori le carte !", ma senza successo: l'alto dirigente delle Ferrovie rilascia interviste a La Stampa dicendo che la questione della valle di Susa è risolta, ma continua a tenere i suoi tracciati ben chiusi nel cassetto e visibili solo per pochi e fidati amici. Restano lettera morta anche le richieste formali del presidente della Comunità della Bassa Valle.

A Bussoleno, nella sede della Comunità Montana, la CISL, presente con il suo segretario confederale, incontra gli esperti della Comunità Montana, Bottiglieri segretario di Traspadana, ed i dirigenti della TAV. Il dibattito si conclude con una seria riflessione della CISL, che mostra di comprendere le ragioni profonde della opposizione e fa una autocritica sulla accondiscendenza che aveva mostrato sino a questo momento.

Habitat ed i comitati di opposizione fervono di iniziative: si progettano una catena umana, il ritiro dei risparmi dalle banche che appoggiano il progetto, e concerti ed incontri. Le riunioni continuano ad essere settimanali e servono a mettere in comune le informazioni e fare il punto della situazione. Si scrivono o si sollecitano lettere ai giornali ogni volta che è necessario far sentire la propria posizione.

Ma anche gli altri comitati sono attivissimi..

E continua la attività del Comitato Istituzionale che la Comunità Montana della Bassa valle ha creato per essere affiancata nelle sue iniziative.

In questi giorni vengono rese pubbliche anche le considerazioni finali messe a chiusura del documento di 600 pagine preparato dalla CIG per i due governi: tra l'alto, vi si legge che la nuova linea TGV farà risparmiare 50 minuti sulla tratta Torino Lione ( e non una ora e mezza come si era detto), che la autostrada ferroviaria potrà attirare 2 o 3.000 TIR, ( cioè quanto si è aggiunto al traffico del Frejus a causa della tragedia del Bianco ) e che occorrono approfondimenti sia sul piano finanziario che su quello dell'impatto ambientale.

Intanto, il 16 marzo, 200 persone vengono alla conferenza organizzata dalla Comunità Montana a Caprie, altrettante a VillarFocchiardo il 30, e poi ad Alpignano. La CMBVS ha in agenda anche un incontro con la Camera di Commercio, che è uno dei soci di Traspadana.

Finalmente arriva in Comunità Montana l'avviso che il direttore delle ferrovie Moretti ha deciso di illustrare il tracciato della nuova linea in una consultazione di 3 giorni, dal 12 al 15 aprile che riguarderà i vari comuni. Le amministrazioni comunali interessate rifiutano di andare singolarmente, si coalizzano ed in vista dell'incontro, costituiscono un coordinamento tra la bassa valle di Susa ed Alpignano, S. Gillio, Pianezza, Venaria, Rivoli e Coazze.

Purtroppo l'incontro con le Ferrovie si rivela l'ennesima presa in giro: a Torino arrivano tutti i sindaci ma il tracciato promesso non viene mostrato. Moretti non dà spiegazioni per questo voltafaccia, ma prima della riunione aveva avuto un incontro fuori programma con il vicepresidente della Regione Casoni.

A maggio Habitat organizza a Condove un confronto tra i candidati alle prossime elezioni.. Vi partecipa l'ex presidente della Comunità Montana Frigeri, che corre per il centrosinistra, mentre scrivono di non poter venire Napoli e Malan, che risulteranno poi vincitori, anche grazie alla geografia dei collegi.

Ma l'evento che più impressione è la nomina di Sergio Pininfarina a presidente della Commissione Intergovernativa ( CIG ). E' l'atto con cui si congeda quello stesso ministro Bersani che meno di un anno prima faceva mostra di aperture verso gli enti locali della valle di Susa promettendo informazione e leali rapporti nelle decisioni.

Con questo nuovo ruolo Pininfarina, che è già presidente della parte privata del Comitato Promotore, presidente di una banca coinvolta nel progetto e costruttore dei treni veloci, diventerà presidente dell'organo incaricato dai governi di controllare i progetti e di prendere le decisioni.: cioè controllore di se stesso in un'opera in cui ha anche interessi personali. La presidente della Provincia Bresso è la prima ad esprimere la propria soddisfazione sulle colonne de La Stampa..

A giugno arriva dalla Francia un bellissimo opuscolo delle associazioni francesi che si battono contro la Lione Torino con una carta riepilogativa dei progetti in atto e delle alternative di percorso : in quello stesso periodo, a Condove, parte la staffetta di nove giorni di digiuno in piazza contro il TAV organizzata dal gruppo "Pace".

E giunge anche lo studio sui flussi di traffico commissionato dalla Comunità Montana alla Polinomia. Attingendo ai documenti ufficiali francesi, lo studio stronca le tesi di Alpetunnel, sostenendo che il rilancio del trasporto ferroviario delle merci attraverso le Alpi dipende da elementi di politica generale e non dalla realizzazione di una nuova linea, che non esistono termini di fattibilità economica dell'opera, che i valichi alpini non sono affatto saturi, e che l'obiettivo di concentrare tutto il traffico nella valle di Susa è una forzatura priva di ragioni obiettive.

Dalla Toscana arriva invece attraverso le televisioni ed i giornali la notizia che la magistratura ha bloccato i cantieri dell'Alta velocità per una violazione continuata delle norme sullo scarico dei rifiuti e per il prosciugamento doloso delle falde acquifere. E' una sorta di presagio di quel che potrà avvenire in Val di Susa e di quello che di fatto sembra che stia già avvenendo a causa dei lavori della centrale di Pont Ventoux -Venaus .

Da Giaveno l'onorevole Napoli, molto vicino al presidente della Regione, Ghigo, scende in campo per appoggiare le tesi di Alpetunnel, ma sulle stesse pagine gli arriva puntuale la replica del presidente della Comunità Montana della bassa valle, che gli ricorda, tra l'altro, che, secondo lo studio commissionato dalla CIG alla Setec di Parigi, il traffico delle merci sulla autostrada del Frejus rimarrà sostanzialmente immutato sia che si faccia sia che non si faccia la nuova linea perché la sua sottrazione del traffico avverrà essenzialmente a carico di altre linee ferroviarie.

Il 21 luglio è il giorno della manifestazione di Genova contro il G8. Dalla Val di Susa partono tre pullman con bandiere e striscioni: purtroppo l'esito è noto ed anche loro rimarranno bloccati per gli incidenti tra Black Block e polizia.

La CIG si riunisce sotto la fresca presidenza di Pininfarina e decide a tavolino di dimezzare i tempi di progettazione per arrivare ai progetti preliminari entro il 2003 anziché entro il 2006, nella speranza di avere l'opera compiuta nel 2012.. Non è un bel segnale visto che sino ad ora di certezze tecniche se ne è vista nessuna: ma la politica prevale sul buon senso. Intanto si cerca di configurare il ruolo del nuovo ente tra ferrovie francesi ed italiane che dovrà sostituire Alpetunnel. E' solo una operazione di facciata perché il nuovo organismo erediterà la struttura del primo.

Su tutt'altro piano nasce anche il Comitato di lotta popolare contro il TAV che tiene a Condove un campeggio di tre giorni con musica e dibattiti

In Val di Susa viene anche Report, un altro importante programma di inchieste televisive, che si occupa dei disastri dell'alta velocità in Toscana. Ne uscirà un documentario intenso che questa volta verrà trasmesso dalla RAI in prima serata

Da parte sua il comitato Promotore della Transpadana fa circolare delle cassette audiovisive in cui racconta agli scettici valligiani la propria versione sulla utilità e sulla bellezza della nuova linea..

Rimane sempre aperta la questione del traforo del Monte Bianco di cui i francesi continuano a rimandare la apertura: ad Agosto due referendum locali a Chanonix e Courmayeur sanciscono una schiacciante maggioranza contro il ritorno dei TIR sulle loro strade. ma anche la Val di Susa denuncia l'aumento del 70 per cento del traffico merci per i TIR dirottati sulle sue strade.

Per mantenere alta la attenzione Habitat organizza per il 15 settembre una grossa manifestazione musicale nel campo sportivo di Caprie. Ma i tragici fatti dell'11 indurranno gli organizzatori a rinviarla all'estate ventura per solidarietà con i lutti dell'attentato a New York.

Pininfarina promette sui giornali locali che la sostituzione di Alpetunnel con la nuova Lyon Turin Ferroviaire determinerà una apertura verso le richieste delle popolazioni locali, ma intanto la Comunità Montana cerca invano da giugno di avere un incontro con Ferrovie, Governo e Regione per discutere i risultati dello studio che ha commissionato alla Polinomia.. Ed aggiunge ai suoi consulenti anche un geologo le cui conclusioni sono una ennesima conferma che la linea TAV - TAC sarà un disastro per la valle.

Il 31 ottobre nel cinema di Condove, in una sala gremitissima come al solito, vengono a parlare i rappresentanti delle associazioni del Mugello interessate dalle gallerie del TAV Bologna Firenze Roma, per raccontare la loro esperienza e stabilire un gemellaggio ideale. Il quadro che presentano non lascia dubbi neppure in chi, tra i presenti, si illudeva di potere controllare lo svolgimento dei lavori.

In questa occasione Claudio Giorno presenta una ricostruzione su una grande carta delle previsioni di tracciato che sono filtrate dalle numerose indiscrezioni

I manifesti annunciano due serate per illustrare al pubblico i risultati dello studio elaborato dalla Polinomia su incarico della Comunità Montana: la prima a Pianezza, all'inizio di novembre raccoglie almeno 200 persone, l'altra, una settimana dopo a Bruzolo, è un vero e proprio plebiscito con oltre 700 persone che riempiono la palestra.

Il mese si chiude con un concerto spontaneo a VillarDora intitolato "Stop the train", e con una manifestazione per le strade di Avigliana indetta dalla Comunità Montana per rafforzare il mandato dei sindaci che si recheranno in Francia per testimoniare il dissenso della valle al vertice italo francese di Perigueux.. Ancora una volta l'appello raccoglie una folla di 4.000 persone che sfilano per la città con gli striscioni e tante bandiere del No TAV.

La delegazione di sindaci prende la via del vertice italo francese. Le autorità francesi sembrano più generose di quelle di Torino e permettono loro di arrivare davanti alla sede del vertice e di presentare un documento per Berlusconi e Chirac.

L'impressione è quella di avere finalmente "bucato il video", perlomeno in Francia, e di essere stati ascoltati con grande serietà sulle ragioni di fondo per cui si contesta la grande opera.

Ma, dentro le stanze, i due presidenti si sentono più vicini al Comitato Promotore e firmano un documento che raccoglie la richiesta della CIG di accorciare i tempi della progettazione.

Intanto le ferrovie italiane progettano l'inizio dei lavori di adeguamento della linea storica con l'obiettivo di averla ammodernata nel 2006, e contemporaneamente continuano la chiusura delle stazioni intermedie della valle di Susa. Questa volta tocca a quella di Bruzolo.

La Legambiente raccoglie le istanze della valle e accetta di inserirla nella sua campagna nazionale contro gli eccessi del traffico merci, così alla Comunità Montana si firma un altro accordo per rompere il muro di silenzio intorno alla Val di Susa

Ma dicembre non porta belle notizie: il Senato approva la legge obiettivo con cui il governo semplificherà le autorizzazioni per le infrastrutture “strategiche”

Ed arriva anche una nuova offensiva pubblicitaria del comitato promotore Transpadana che invia a tutte le famiglie del suo indirizzario un libriccino con la millenaria cattedrale di Susa in copertina, e le riposte a 16 domande che esso stesso si pone.

Arriva anche un opuscolo che illustra il piano per la parte di finanziamento “privato”. In pratica si tratterebbe di investire nella nuova linea tutti i ricavi dei tunnel autostradali del Frejus e del Bianco. Ma la ennesima proposta non trova né crediti né consensi perché cade rapidamente in oblio e con essa anche l'alibi che credeva di potere mettere in piedi.

E nonostante tutti gli sforzi e tutti i conclamati successi ci deve essere davvero qualcosa che non va bene come si vorrebbe far credere, perché Pininfarina intervistato a fine anno da La Stampa si lascia sfuggire che: “per la Torino Lione il 2001 è stato un anno pessimo”

2002

L'anno inizia con i soliti auguri del Comitato Promotore Transpadana ad amministratori, professionisti ed imprenditori della valle di Susa: anche questa volta nell'interno del biglietto natalizio c'è una cartina dell'Europa con la Lione -Trieste.

L'anno inizia anche con una scottante memoria spedita da tre assessori DS della Comunità Montana della Bassa Valle alla loro segreteria regionale in cui lamentano un irrigidimento della Comunità Montana e la necessità di passare dal “NO TAV” al “Come TAV”, cioè di instaurare un ampio confronto su come attuare gli effetti dell'opera, piuttosto che continuare a metterne in discussione la realizzazione.

La lettera suscita una levata di scudi nelle amministrazioni e nelle rubriche dei giornali locali riservate ai lettori, ma nulla indica il sostegno popolare che sta dietro alla posizione della Comunità Montana quanto il successo della lettera scritta da Giuseppe Sergi e Chiara Sasso, in cui si manifesta al presidente Ferrentino “solidarietà, stima e l'invito a continuare sulla strada sin qui seguita”. Anche se manca un riferimento per unirsi alle 74 persone che la sottoscrivono, nelle settimane seguenti saranno centinaia (460) quelle che telefoneranno al giornale e si metteranno in qualche modo in comunicazione per sottoscrivere anch'esse l'appello.

Intanto Pininfarina, come capo della Commissione Intergovernativa incaricata della realizzazione della Torino Lione dispone che tutti gli atti e documenti che possano emergere dalle discussioni con Regione e Provincia di Torino siano coperti da segreto.

Il calice più amaro viene però dalla Francia. La Assemblea Nazionale Francese approva il protocollo firmato dai due governi nel vertice di Torino. A ben vedere si tratta di un atto dovuto, che non toglie alcuna delle cautele espresse nel documento, ma La Stampa ne fa l'occasione per l'annuncio di un ennesimo “via libera alla Torino Lione”. Le associazioni francesi che hanno un punto di osservazione più vicino tranquillizzano i valsusini: in Francia si avvicinano le elezioni e nessuno osa dirsi contrario al rilancio del trasporto merci per ferrovia, ma i soldi non ci sono e non si teme neppure per la realizzazione del tratto TGV tra Lione e Chambéry.



Comunque in Val di Susa la mobilitazione non segna mai il passo. Una manifestazione indetta a Bussoleno dal Comitato di Lotta Popolare contro il TAV riesce a raccogliere un migliaio di persone nonostante una burrascosa giornata di vento.

E si analizzano con estrema attenzione le risposte date dai consiglieri della Comunità Montana della Bassa valle ad una nuova inchiesta promossa da La Valsusa : sono tutti d'accordo per il No al TAV ma c'è una minoranza, che si sente sfiduciata e che crede che sia opportuno trattare.

A fine febbraio sul maggiore quotidiano finanziario italiano la società Lyon Turin Ferroviaire, che ha sostituito Alpetunnel con un nome francese meno allusivo al problema principale dell'opera, pubblica il bando internazionale per gli studi di progetti, scenari e traffici del tunnel di base : in pratica dopo sei anni di parole, studi e sotterfugi, per andare avanti si decide di ricominciare tutto da capo.

In Val di Susa la si mette in allegria con "Ticchete Tacchete TAV" una commedia graffiante ma inappuntabilmente documentata.

A Torino la cosa è apparentemente più seria e su invito della SITAF e Politecnico, viene a tenere conferenze un "profeta dello sviluppo sostenibile" che assicura che i milioni di metri cubi dei detriti di scavo potenzialmente ricchi di amianto della Torino Lione, potranno esser resi ambientalmente compatibili, polverizzandoli e spandendoli uniformemente sul suolo del fondovalle, per poi seminarli a funghi. La cosa fa ancor più ridere della commedia, ma raccoglie soldi da parte degli sponsor.

Intanto arriva marzo e porta venti di guerra: le ferrovie che annunciano per aprile la presentazione ai sindaci della parte di progetto che va da Settimo a Caprie, in realtà il progetto è pronto da molto tempo ma si attende il momento strategicamente favorevole per presentarlo e questo, che vede l'avvio dei cantieri sulla Torino Milano, pare finalmente quello giusto. Per il momento tutto resta visibile in gran segreto solo per la Regione e per la Provincia.

C'è incertezza tra i sindaci sulla posizione da prendere e se presentarsi o no all'appuntamento senza chiedere ulteriori garanzie, perché la ferita delle riunioni in cui sono stati convocati a vuoto si fa ancora sentire.

A Modane i ministri dei trasporti italiano e francesi presenziano alla cerimonia per l'inizio dei sondaggi della stazione sotterranea di Modane. E' un evento pensato apposta per essere mediatico: la coreografia è puntigliosa, con un profilo di galleria delimitato a vernice sulla parete rocciosa, sotto di cui i due ministri fan finta di lavorare tenendo in mano un piccolo martello compressore. Se voleva essere un segnale della ineluttabilità dell'opera riesce più teatrale che convincente.

Comunque in giro c'è interesse per le vicende della Val di Susa e per le opinioni degli oppositori: il sito internet gestito da Habitat raccoglie ormai 5.000 contatti all'anno e la maggior parte sono di istituti stranieri

Nella Comunità Montana della bassa valle che continua ad essere il cuore della opposizione, si vive un momento di trattative politiche per l'allargamento della giunta ed il TAV è uno degli argomenti più discussi ed analizzati.

In Maurienne i sindaci della bassa Val di Susa manifestano insieme a quelli della Maurienne contro il traffico dei TIR: è la ricucitura di un rapporto che si era incrinato alcuni anni fa quando la Maurienne, assediata dai TIR ma sottopassata dalla galleria di base, si era dichiarata favorevole al progetto che prometteva di sottrarre il traffico pesante alle sue strade. Ora ci si comprende meglio e le conseguenze della tragedia del MonteBianco fanno da comune denominatore

Sul versante italiano si allargano le iniziative autonome di mobilitazione nella zona della cintura di Torino e si tengono assemblee a Pianezza ed alla Savonera di Collegno, dove la nuova linea minaccia un intero quartiere tra Collegno e Venaria.

Finalmente il 12 aprile arriva il gran giorno in cui le ferrovie sollevano il velo sul famoso tracciato della "gronda Nord". Nella sala della Prefettura di piazza Castello, dopo una estenuante trattativa, potranno entrare tutti i sindaci interessati, ma il famoso progetto è ancora solo una linea tracciata su di un collage di vecchie foto aeree. Non viene data nessuna cartografia, nessuna documentazione e soprattutto nessuna copia e dopo aver visto per un po' la luce il progetto ritorna nell'ormai famoso rotolo. L'ing. Moretti parla per due ore di seguito ma non riesce a dire qualcosa che convinca i sindaci. Quando le Ferrovie sostengono che l'alta capacità sottrarrà il 25% dei TIR dalle strade della valle, si ribatte che gli stessi studi di Alpetunnel dicono che la sottrazione sarà dell'1% ed il confronto va avanti su questo passo. In tutti gli amministratori c'è un grande timore per le conseguenze del progetto ed a fugare le speranze di possibili compensazioni ci si mette anche il viceministro Martinat: "quest'epoca è finita".

E' finita anche l'epoca delle riunioni che scivolavano via in silenzio. Nonostante si sia cercato di evitare qualsiasi manifestazione, sotto la Prefettura si sono riuniti un centinaio di manifestanti che tra un tripudio di bandiere No TAV, fanno udire dagli amplificatori musica alternata al rumore di TGV. Non è ancora il rumore dell'Alta Capacità, ma impressiona lo stesso.

Ma la sorpresa è che, nonostante la lunghissima gestazione, il progetto è ben lontano dall'aver risolto i problemi tecnici: anche ignorando le richieste dei sindaci, restano irrisolte due questioni di fondo, il mancato utilizzo del grandissimo centro intermodale di Orbassano, fiore all'occhiello della politica regionale dei trasporti, e l'inserimento della linea nel nodo di Torino dove il comune obietta che la distanza prevista dal centro città è eccessiva.

Non è ancora terminata la discussione per la presentazione della superlinea che comincia quello sull'ordine del giorno presentato dal gruppo di minoranza nel Consiglio della Comunità Montana della Bassa valle di Susa.

L'opposizione ha chiesto di dibattere in consiglio la politica dell'alta velocità: è un fatto atteso da tempo ed il documento che viene proposto per la approvazione, pur ribadendo al contrarietà al TAV, rimette in discussione il comportamento seguito dalla giunta della Comunità Montana.

Nonostante le critiche di alcuni interventi dell'opposizione, il dibattito vede una forte prevalenza della linea di appoggio alla Giunta, fortemente sottolineata dalla presenza di un numeroso pubblico tutto vivacemente schierato contro la nuova linea ferroviaria.

Non si andrà comunque ad un confronto tra la tesi del "no" e quella del "se", e la votazione sarà rimandata. Il documento verrà sottoscritto, qualche giorno dopo, dai rappresentanti di tutte le forze politiche della comunità Montana ribadirà la contrarietà al nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità ed alta capacità, raccomandando però che il perseguimento di questo obiettivo avvenga con il massimo coinvolgimento di tutti gli organismi della Comunità.