

Minoranza

«Non tutta Susa è favorevole al Tav»

di MARCO GIAVELLI

C'È CHI dice no, anche nel consiglio comunale di Susa. Mentre due consiglieri di minoranza, il capogruppo Giorgio Montabone e Giorgio Jannon, hanno deciso di lavorare insieme alla maggioranza nella stesura delle osservazioni al progetto definitivo, gli altri tre rappresentanti dell'opposizione hanno preferito fare da sé. Luigi Beltrame, vicesindaco nell'ultima giunta Plano, Antonia Fonzo, anche lei ex assessore, e il consigliere Walter Sottomano hanno infatti preparato un loro documento di tenore diametralmente opposto a quello formulato dal resto del Consiglio. «E siamo comunque la maggioranza della minoranza», tiene a puntualizzare Beltrame nel rivendicare una posizione autonoma rispetto a quella che a Susa, per lo meno a livello istituzionale, sembra andare per la maggiore.

La sindaca Gemma Amprino, tuttavia, non si è mai lasciata sfuggire l'occasione di rimarcare come ai tempi del documento di Pra Catmat, che già ipotizzava la stazione internazionale e lo sbocco del tunnel di base a Susa, in carica ci fosse proprio la vecchia amministrazione guidata da Sandro Plano, oggi presidente No Tav della Comunità montana... «Nell'unica delibera dopo Pra Catmat, datata luglio 2008, si parlava del progetto Fare, che prevedeva una realizzazione dell'opera per gradi partendo dai nodi di Torino e Chambery, e non del tunnel di base e della stazione internazionale, che anche all'epoca non ci aveva mai convinti. Il nuovo progetto non sta né in cielo né in terra, né tecnicamente né concettualmente».

Anche lei, da seguino, pensa come i tecnici della Comunità montana che col nuovo progetto avrebbe avuto più senso prevedere la stazione internazionale a Bussoleno, all'interconnessione con la li-

nea per l'alta valle, anziché a Susa? «Premesso che tutta l'opera in sé non ha nessun senso visto l'attuale calo del traffico merci e passeggeri, certo Bussoleno sarebbe stata una soluzione più logica dal punto

L'opposizione consiliare presenta le proprie osservazioni al progetto: «San Giuliano verrà devastata, hanno svenduto il territorio»

di vista dell'intermodalità. Gli unici a sorridere mi sa tanto che saranno i francesi: dalla stazione di Saint-Jean de Maurienne partirà una funivia che porterà gli sciatori direttamente in quota, altro che scendere a Susa, prendere il treno regionale per Bussoleno, ridiscendere a Bussoleno per prendere un altro treno verso l'alta valle. Ma chi mai preferirà una tradotta simile?».

Se le 11 pagine condivise dalla sindaca e da Montabone danno all'opera un sostanziale via libera condizionato a tutta una serie di paletti, per lo più raccomandazioni di vario genere e opere di compensazione, le tre pagine elaborate dai tre dissidenti esprimono invece «la più ferma contrarietà» alla Torino-Lione. C'è probabilmente un



Luigi Beltrame con i resti dei lacrimogeni piombati in giardino

unico punto in cui i due documenti collimano, ma anche qui con due approcci molto diversi: mentre la maggioranza chiede ai progettisti «di allontanare il più possibile la linea ferroviaria dalle case» di San Giuliano, i tre dissidenti puntano il dito contro il «leggero spostamento a est del tracciato nella piana di Susa» previsto dal definitivo rispetto al preliminare. Una soluzione che, fanno notare, «risulta essere territorialmente ancor più impattante e invasiva per la frazione di San Giuliano in quanto, nel tentativo di salvaguardare la cascina di Villa Cora, di insigni-



Un rendering del cantiere a nord della ferrovia storica, vicino alla casa di riposo

na, anch'esso surelevato e protetto da un muro in cemento armato di 7-8 metri, per un'altezza totale di oltre 10 metri; il tutto senza tenere in alcun conto la sicurezza (ricorriamo l'incidente ferroviario di Viareggio 2009) e la qualità della vita dei cittadini». Altro nodo: lo scivolamento del tracciato ad est porterà l'imbocco del tunnel di base e il cantiere sul confine della «Oasi xeroter-

ficante pregio, avvicina il tracciato della nuova linea a meno di 40 metri dall'abitato che, in una valle particolarmente ventosa, risulta sottovento rispetto ai cantieri ipotizzati e alle sostanze volatili che inevitabilmente ne deriveranno».

E aggiungono: «Lo spostamento a est, che porta cantieri e tracciato ferroviario a ridosso di San Giuliano e borgata Braide, peggiorandone in maniera esponenziale la vivibilità con rumore, polveri e vibrazioni, non risolve per altro il problema né della comunità psichiatrica protetta "I Pini", né della residenza per anziani "Villa Cora".

Riesce difficile capire come sia possibile pensare di far convivere per decenni anziani per la maggior parte non autosufficienti e pazienti psichiatrici tra l'autostrada, da una parte, e l'imbocco del tunnel di base e il relativo cantiere, dall'altra». «A quel punto - osserva Beltrame, uno dei residenti di San Giuliano che compare nel lungo elenco dei proprietari con dei terreni da espropriare - era più

logico ricollocare direttamente la residenza per anziani, com'era stato previsto all'inizio. L'amministrazione, invece, ha chiesto di salvare Villa Cora, ottenendo così un avvicinamento della nuova linea alle case, e ora chiede di nuovo di allontanare il tracciato. Ma a che gioco giochiamo? Gli spazi sono quelli che sono, non si possono inventare. E poi mi chiedo: abbiamo un tecnico nell'Osservatorio, pagato dal Comune "per gestire", come dicono loro, "e non subire l'opera", poi però Susa è lì tutti i momenti a chiedere modifiche. Ma allora cosa lo paghiamo a fare il nostro tecnico?».

Le osservazioni mettono in luce altri punti critici del progetto definitivo: Beltrame, la Fonzo e Sottomano sottolineano che San Giuliano «verrà devastata a nord dall'impronunciabile sopraelevazione del tracciato ferroviario, che porta la quota del rilevato ferroviario a più di 12 metri sul piano campagna, e dalla costruzione di un nuovo sottopasso ferroviario a servizio di una rotonda stradale, posta nel bel mezzo dell'abitato per collegare la staziale 25 con la prevista nuova viabilità minore a ovest, dal tracciato della nuova li-

Susa", ovvero l'area dell'Orrido di Foresto. «Riconosciuta come il più bell'esempio di Sito di importanza ambientale così rilevante possa essere messo a rischio da polveri, rumore e illuminazione di un cantiere di tali dimensioni e durata, che inevitabilmente avrà ricadute devastanti sull'habitat delle specie animali e vegetali».

La minoranza accusa inoltre i progettisti di aver sottovalutato l'impatto acustico dei cantieri: «La cantierizzazione dell'area non potrebbe avvenire se non a valle di apposito piano di risanamento acustico che il Comune di Susa si vede oggi chiamato ad adottare, coordinandolo con il piano urbano del traffico e con i piani previsti in materia ambientale. Detto piano dovrà necessariamente prevedere idonee misure di azione destinate a gestire le problematiche più specifiche, in particolare quando i livelli di esposizione possano avere effetti nocivi sulla salute delle persone». E dal punto di vista tecnico chiosano come «non essendo ad oggi stato adeguato lo strumento urbanistico del Comune di Susa in rapporto all'intervento, viene a mancare il presupposto per la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, che si ha solo quando la delimitazione dell'area dell'intervento riguarda un'area già soggetta a vincolo preordinato all'esproprio e va a coincidere con le norme di uno strumento urbanistico approvato».

Quindi voi pensate che sia ancora possibile fermare l'opera? Foste stati voi al governo, non avreste chiesto opere di compensazione? «Io temo che il progetto partirà così com'è adesso, senza ulteriori modifiche - conclude amaro Beltrame - sulle compensazioni: ma come si fa a svendere così la vivibilità di un territorio per quattro soldi? Non ci sono opere che possano compensare un danno così irreparabile: io e tanti cittadini di San Giuliano, se siamo qui, è perché abbiamo scelto di vivere qui. Anche volessimo vendere la nostra casa, ora nessuno ce la comprerebbe: saremo quelli messi peggio, con i cantieri sulla porta di casa».