volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Tunnel che passione!

Autore: Giovanni Vighetti

Il trasporto pubblico continua a essere largamente inadeguato, come lo è del resto il *competente* ministro, e l'effetto domino negativo di questa inefficienza causa un forte aumento del traffico individuale, sempre più caotico e maggiormente inquinante. Il servizio ferroviario regionale, molto utilizzato dai pendolari, è scadente e in questa criticità il Piemonte detiene record dei ritardi e delle cancellazioni, anche su una linea fondamentale come la Torino-Milano. Giocoforza, l'uso dell'auto, soprattutto per raggiungere i luoghi di lavoro, è in continuo aumento: le tangenziali sono intasate e nelle ore di punta si procede a passo d'uomo, e di fatto queste circonvallazioni diventano un anello mefitico fortemente inquinante a danno delle aree metropolitane, con ricadute pesanti sul traffico cittadino.

Eppure su queste problematiche che incidono negativamente anche sulla salute e sulla qualità di vita c'è una sorta di disimpegno e, ad esempio, non solo i finanziamenti per le linee metropolitane sono erogati con il contagocce ma **manca proprio una progettualità che punti a risolvere il problema del traffico urbano ed extraurbano nelle principali aree metropolitane**. Non mancano invece gli interessi, si intende quelli economici, dei grandi gruppi industriali che non hanno difficoltà a condizionare le "disponibili" menti dei nostri politici e che contano sull'azione dei media, di cui direttamente o indirettamente sono tra gli azionisti, per indirizzare l'opinione pubblica a favore delle "grandi opere", *in primis* **i tunnel sotto le montagne**.

Queste infrastrutture, non sempre necessarie ma sempre presentate come fondamentali, sono un bancomat *ad infinitum:* più o meno **si sa quando iniziano e non si sa quando finiscono e i costi finali raddoppiano quasi sempre i preventivi**. Prendiamo, ad esempio, **il nuovo tunnel ferroviario del Frejus per l'alta velocità Torino Lyon (i cui costi sono già saliti dal preventivo di 8,6 miliardi a 14,7 miliardi)**: "*Treni ad alta velocità subito o sarà tardi*" dichiarava allarmato a *La Stampa* l'allora presidente della Confindustria Pininfarina (correva, peraltro, l'anno 1991…). 35 anni dopo la situazione vede principalmente grandi disagi per il territorio valsusino tra lo spostamento dell'autoporto da Susa a San Didero, nuovi raccordi autostradali, una serie di cantieri militarizzati, mentre i lavori del tunnel di base sono avanzati per poco più di 20 km sui 114 previsti per la doppia canna. Ora pensare che questi colossali e costosi ritardi siano da imputare solo alla legittima protesta della comunità valsusina non corrisponde alla realtà, perché **i ritardi sono collegati alla stessa progettazione della linea che si è rivelata più che carente**, tra la non conoscenza del territorio (si pensi solo alla follia del progetto iniziale che ipotizzava anche un tunnel sotto il Monte Musinè, a ridosso di Torino, dove è presente la stessa composizione amiantifera di Balangero), le incertezze del tracciato sballottato tra i versanti nord o sud della valle, la fantasmagorica stazione internazionale il cui rebus *si fa qui o si fa là* è stato risolto solo di recente, ma soprattutto il disinteresse francese a quest'opera, infine piegato addossandoci parte dei costi di loro competenza. I

lavori procedono, senza fretta perché così salgono costi e guadagni, e procedono incuranti del fatto che **comunque sarà un tunnel fine a se stesso, perché sul versante francese non c'è una progettazione definitiva** e tanto meno lo stanziamento finanziario per costruire una tratta ad alta velocità verso Lyon.

Ultima ciliegina: **il servizio AFA (Autostrada Ferrovia Alpina) che permetteva ai TIR di attraversare sull'attuale ferrovia la catena alpina, con un collegamento tra Aiton e Orbassano, è sospeso** dall'agosto del 2023 (data della frana di La Praz) e non è stato riattivato per la crisi finanziaria della società, i costi elevati del servizio a carico degli autotrasportatori, l'interruzione dei contributi erogati dai governi italiano e francese. Nel frattempo **è stato raddoppiato il tunnel autostradale del Frejus**, a testimonianza della "volontà" governativa di trasferire quote del traffico merci dalla strada alla ferrovia [*sic!*] e inoltre non si trova un accordo con la Francia per adeguare circa **300 metri** di binari che possano permettere di riattivare il servizio ferroviario tra Bardonecchia e Modane (il collegamento tra le due cittadine da anni avviene solo tramite autobus!).

Ma il virus della "tunnelmania" è un malanno da lungo tempo incurabile è c'è una lunga storia di progettazioni, mai economiche, di lavori iniziati e poi, fatto il pieno al bancomat della finanza pubblica, abbandonati a se stessi. **Si torna quindi a parlare del tunnel del Mercantour per collegare, sotto il massiccio dell'Argentera, il Piemonte con la Provenza**: 12 km di lunghezza tra la cuneese Valle Gesso e la francese Vallée de la Tinée. È una storia che inizia negli anni 60 con la presentazione del progetto e l'inizio dei lavori con qualche km di scavi esplorativi, e poi tutto resta bloccato per mancanza di convergenza sull'opera tra Italia e Francia e quindi dei fondi necessari, e che oggi viene ripresentata anche con il sostegno del Presidente della Regione Piemonte. E l'opera viene presentata, ovviamente, come fondamentale per gli scambi commerciali e per alleggerire il traffico TIR in Valle di Susa… Basta fare un giro in valle Gesso per rendersi conto di come sarebbe devastante la costruzione della conseguente superstrada in questa pregevole vallata alpina.

Anni 70: si vuole fare un **tunnel sotto il Colle della Scala per collegare Bardonecchia con Briançon**. Anche quest'opera viene presentata come un collegamento fondamentale per gli scambi commerciali e il turismo. L'infrastruttura, che avrebbe lacerato due vallate alpine tra le più belle delle Alpi Cozie, la Valle Stretta e la Valle della Clarée, entrambe in territorio francese, venne bloccata da una lotta vincente degli abitanti di Nevache cui fummo solidali anche noi valsusini con l'impegno di Pro Natura e la partecipazione di Mountain Wilderness. Il progetto venne annullato e la Valle della Clarée oggi è un sito Natura 2000 e un ottimo esempio di turismo sostenibile.

Parlare degli scandalosi ritardi e dell'**opaca gestione per la riapertura del Colle di Tenda** sarebbe inevitabile perché è una storia emblematica rispetto a "tutta l'incompetenza, cattiva gestione, corruzione, incapacità di dialogo e coordinamento tra Italia e Francia"; ma non basterebbe lo spazio e rimando agli articoli di Matteo Bogetto

su *La Stampa,* tra cui “Tenda bis, la storia di un fallimento” del 23 aprile 2024.

E oggi, per i virus della “tunnelmania”, assistiamo al pressing italiano sulla Francia per il **raddoppio del traforo autostradale del Monte Bianco tra Courmayeur e Chamonix**: i francesi sono decisamente contrari mentre ovviamente i nostri ministri usano i consueti toni apocalittici tipo “ne va del futuro dei trasporti del Nord Ovest”, assecondando gli interessi di industriali e imprenditori che vedono nel raddoppio un bancomat della finanza pubblica più generoso di quello previsto per i lavori per l’ammodernamento che, del resto, sono già in corso d’opera.

Nel frattempo continueremo ad avere le tangenziali intasate e una mobilità urbana congestionata perché per gli interventi che davvero servono non ci sono mai progetti e tanto meno le risorse finanziarie.